

**लाभ - हानि खाते के भाग के रूप में संलग्न अनुसूचियां**

अनुसूची : "ण" : यातायात राजस्व

(रुपए मिलियन में)

विवरण	2009-10	2008-09
<b>अनुसूचित सेवाएं</b>		
1) यात्री	91,502.2	92,668.9
2) अतिरिक्त सामान	806.6	697.1
3) डाक	925.7	527.3
4) कार्गो	6,911.9	6,622.1
	<b>100,146.4</b>	<b>100,515.4</b>
<b>अन्य</b>		
1) चार्टर	10,194.0	10,639.3
2) पूल	1,154.2	1,452.6
3) ब्लॉक सीट व्यवस्था	1,653.7	2,906.4
4) एअर इंडिया चार्टर्स लिमिटेड से राजस्व अंश (पूर्ण स्वामित्व वाली सहायक कंपनी)	4,275.9	4,283.3
	<b>17,277.8</b>	<b>19,281.6</b>
	<b>117,424.2</b>	<b>119,797.0</b>

अनुसूची : "न" : हैंडलिंग, सर्विसिंग तथा प्रासंगिक राजस्व

(रुपए मिलियन में)

विवरण	2009-10	2008-09
1) हैंडलिंग तथा सर्विसिंग	6,952.6	7,669.1
2) निर्माताओं का क्रेडिट	1,630.5	770.9
3) प्रासंगिक	5,078.9	4,008.2
	<b>13,662.0</b>	<b>12,448.2</b>

अनुसूची : "थ" : अन्य राजस्व

(रुपए मिलियन में)

विवरण	2009-10	2008-09
1. दीर्घकालीन निवेश (व्यापार) से लाभांश	44.6	72.1
2. ब्याज आय :		
i) अन्य निवेशों पर (गैर - व्यापारिक)	0.8	2.0
ii) जमा और ऋणों पर :		
क) बैंकों से (टीडीएस 4.4 मिलियन रुपए, पिछले वर्ष 4.3 मिलियन रुपए)	60.3	136.3
ख) अन्य से (टीडीएस शून्य, पिछले वर्ष शून्य)	252.3	51.1
	<b>312.6</b>	<b>187.4</b>
3. प्रावधान, जिनकी अब आवश्यकता नहीं	795.7	999.4
4. एअर इंडिया बिल्डिंग से प्राप्तियां (टीडीएस 3.2 मिलियन रुपए, पिछले वर्ष 4.1 मिलियन रुपए)	149.8	241.5
5. स्थिर परिसंपत्तियों (निवल) के विक्रय से लाभ	-	1,046.2
6. विनिमय अंतर (निवल)	1,633.0	-
	<b>2,936.5</b>	<b>2,548.6</b>



अनुसूची : "द" : कर्मचारियों को भुगतान तथा उसकी व्यवस्था

(रुपए मिलियन में)

विवरण	2009-10	2008-09
1. वेतन, मजदूरी, बोनस और उपदान*	22,250.6	22,963.8
2. कू भत्ते	8,269.0	7,365.3
3. भविष्य निधि और अन्य निधियों में अंशदान	949.0	913.2
4. कर्मचारी कल्याण व्यय	2,098.6	2,146.2
	33,567.2	33,388.5

\* भविष्य निधि का अंतिम भुगतान दर्शाता है

अनुसूची : "घ" : अन्य व्यय

(रुपए मिलियन में)

विवरण	2009-10	2008-09
1. किराया, दरें तथा कर	1,340.7	1,194.0
2. निम्नलिखित की मरम्मत :		
i) भवन	95.6	134.5
ii) अन्य	981.7	949.7
3. परिवहन का किराया	593.0	635.9
4. विद्युत, तापन तथा जल प्रभार	651.1	766.7
5. निदेशकों का शुल्क (*20,000 रुपए, पिछले वर्ष 24,000 रुपए)	*0.0	*0.0
6. प्रचार तथा विक्रय संवर्धन	291.2	407.7
7. मुद्रण एवं लेखन सामग्री	135.4	147.0
8. विधिवक व्यय	102.2	91.8
9. लेखा परीक्षकों का पारिश्रमिक तथा व्यय	8.1	7.7
10. अशोध्य तथा संदेहास्पद ऋण के लिए प्रावधान	1,688.1	332.9
11. पूर्ण स्वामित्व वाली सहायक कंपनी के अप्रभारित अग्रिम	481.4	1,214.8
12. अप्रचलन (शुद्ध) के लिए प्रावधान	282.1	805.2
13. ब्लॉक सीट व्यवस्था पर व्यय	809.3	1,242.5
14. विनिमय दर में भिन्नता (शुद्ध)	-	3,877.3
15. स्थिर परिसंपत्तियों (निवल) के विक्रय पर हानि (शुद्ध)	408.1	-
16. विविध व्यय	1,715.2	2,185.5
	9,583.2	13,993.2

अनुसूची : "न" : ब्याज तथा वित्त प्रभार

(रुपए मिलियन में)

विवरण	2009-10	2008-09
1. मियादी ऋणों पर ब्याज :		
a) विमान अर्जन के लिए ऋण	6,270.8	3,850.4
b) अन्य ऋण	16,458.3	11,766.2
	22,729.1	15,616.6
2. बैंक ऋणों पर ब्याज	1,017.1	488.9
3. वित्त प्रभार	597.3	553.3
	24,343.5	16,658.8



अनुसूची : "प" : पूर्वावधि समायोजन (निवल)

(रुपए मिलियन में)

विवरण	2009-10	2008-09
<b>राजस्व शीर्ष</b>		
1. यात्री राजस्व	76.0	(0.6)
2. कार्गो राजस्व	(4.4)	0.1
3. डाक राजस्व	17.6	8.2
4. हैंडलिंग, सर्विसिंग तथा प्रासंगिक राजस्व	48.5	121.0
5. एअर इंडिया बिल्डिंग से प्राप्तियां	(676.7)	-
6. अन्य	10.5	41.0
<b>उप जोड़ (क)</b>	<b>(528.5)</b>	<b>169.7</b>
<b>व्यय शीर्ष</b>		
1. हैंडलिंग प्रभार	161.4	(30.6)
2. अनुरक्षण आरक्षित	-	(12.3)
3. भंडार एवं उपकरण	(415.6)	(375.4)
4. यात्री सुविधाएं	(22.5)	(6.3)
5. प्रचार	8.1	2.7
6. ईंधन एवं तेल	(32.2)	11.7
7. बीमा	(13.7)	0.4
8. वेतन / कर्मचारी कल्याण व्यय	(1.5)	1,558.3
9. लैंडिंग, पार्किंग तथा नेवीगेशन	1.5	(204.3)
10. बुकिंग एजेंसी कमीशन	63.6	263.7
11. संचार प्रभार - अन्य	(24.0)	9.8
12. किराया, दरें तथा कर	(75.5)	(4.2)
13. निवेशों पर ब्याज	-	(0.4)
14. विनिमय परिवर्तन	2.2	1.6
15. विधि प्रभार	0.2	-
16. विमान ड्राई लीज प्रभार	(2.6)	(24.4)
17. व्याज	(5.7)	-
18. अन्य (निवल)	35.9	36.2
<b>उप जोड़ (ख)</b>	<b>(320.4)</b>	<b>1,226.5</b>
<b>कुल योग (ख - क)</b>	<b>208.1</b>	<b>1,056.8</b>

अनुसूची : "फ" : असाधारण मदें (शुद्ध)

(रुपए मिलियन में)

विवरण	2009-10	2008-09
1. बैंकों से लिक्विडिटेड डेमेज के लिए क्षतिपूर्ति	2,248.9	-
2. वीटी-ईएसएम विमान के दुर्घटनाग्रस्त होने के कारण हानि	(1,422.3)	-
	<b>826.6</b>	<b>-</b>



**अनुसूची - "ब" : महत्त्वपूर्ण लेखा नीतियां :**

**क. लेखा परिपाटी**

- i) यह वित्तीय विवरण, मूल लागत रीतियों के तहत प्रोद्भूत आधार पर (विशेष रूप से उल्लिखित कथन को छोड़कर), गोईंग कन्सर्न अवधारणा पर तैयार किए गए हैं तथा सामान्य रूप से स्वीकृत लेखा सिद्धांतों और कंपनी अधिनियम 1956 की धारा 211 (उसी) में उल्लिखित लेखा मानकों का अनुसरण करते हैं।
- ii) भारत में सामान्यतः स्वीकृत लेखा सिद्धांतों के अनुरूप वित्तीय विवरणों की प्रस्तुति के लिए प्रबंधन को उन आंकड़ों और मान्यताओं को निर्धारित करना अपेक्षित होता है जो वित्तीय विवरण की तिथि के दिन परिसंपत्तियों तथा देयताओं की रिपोर्ट की राशि तथा आकस्मिक देयताओं की प्रस्तुति और रिपोर्टिंग अवधि के दौरान राजस्व तथा व्यय की बताई गई राशि को प्रभावित करते हैं। जिस अवधि में परिणाम ज्ञात होते हैं, उसी समय वास्तविक परिणाम और आंकड़ों के बीच का अंतर भी पता चल पाता है।

**ख. स्थिर परिसंपत्तियां**

- i) क) विमान को खरीद मूल्य पर दर्शाया जाता है। ब्याज सहित अन्य प्रासंगिक लागत, जहां लागू हो, को भी वाणिज्यिक प्रचालन की तिथि तक दर्ज किया जाता है।  
ख) विमानों के रोटेबल्स सहित अन्य परिसंपत्तियां पूंजीकृत की जाती हैं और इन्हें मूल लागत में दर्शाया जाता है।
- ii) दक्षता/जीवन चक्र को बढ़ाने के उद्देश्य से विमानों में किए गए प्रमुख आधुनिकीकरण/ परिवर्तन/रूपांतरण पर होने वाले व्यय को पूंजीकृत किया जाता है।
- iii) लीज़ पर लिए गए बेड़े और उपस्कर जिसके महत्त्वपूर्ण रूप से, स्वामित्व के सभी जोखिम और लाभ कंपनी को स्थानांतरित हो जाते हैं, उन्हें वित्तीय लीज़ के रूप में लिया जाता है और पूंजीकृत किया जाता है।
- iv) परिसंपत्तियों का प्रत्यक्ष सत्यापन  
परिसंपत्तियों का प्रत्यक्ष सत्यापन रोटेेशनल आधार पर किया जाता है ताकि प्रत्येक परिसंपत्ति का सत्यापन हर दो वर्ष में एक बार हो जाए। सत्यापन के समय पाई गई विसंगतियों को उसी वर्ष में समायोजित कर दिया जाता है जिस वर्ष में रिपोर्ट प्रस्तुत की गई हो।
- v) निवल मूल्यहासित मूल्य से अधिक विमान सहित स्थिर परिसंपत्तियों की बिक्री/स्क्रैप से होने वाले लाभ या घाटे को प्रचालनेतर राजस्व या व्यय के रूप में लाभ-हानि खाते में लिया जाता है।

**ग. मूल्यहास**

- क) सभी परिसंपत्तियों पर मूल्यहास स्ट्रेट लाइन प्रवृत्ति के आधार पर लगाया जाता है।
- ख) निम्नलिखित को छोड़कर अन्य में अपनाई गई दरें कंपनी अधिनियम 1956 की अनुसूची XIV के तहत निर्धारित प्रक्रिया के अनुसरण में हैं :
  - i) 16.96 वर्षों के बजाए 20 वर्षों के लिए ब्लॉक मूल्य के 95% तक बोईंग के नए विमान बेड़े और ए-320 विमानों पर मूल्यहास लगाया जाता है।
  - ii) एयरफ्रेम/एयरो इंजन रोटेबल्स पर संबंधित विमान बेड़े के शेष औसत उपयोगी जीवन पर मूल्य के 95% का मूल्यहास लगाया जाता है।
  - iii) स्थिर परिसंपत्तियों के अर्जन के लिए विदेशी मुद्रा देयता के रूपांतरण के कारण लागत में होने वाली वृद्धि/कमी की वसूली वर्तमान वर्ष सहित संबंधित परिसंपत्तियों के शेष जीवन में कर ली जाती है।
  - iv) विद्युत फिटिंग, टाइपराइटर तथा कार्यालय उपकरण, अन्य सामान्य उपस्कर तथा केबिन कैटरिंग उपस्कर पर 4.75% के स्थान पर 6.33% की दर से मूल्यहास लगाया जाता है।
  - v) मोटर कारों पर 9.5% के स्थान पर 20% की दर से मूल्यहास लगाया जाता है।
  - vi) "अन्य स्थिर परिसंपत्तियों" में वृद्धि पर मूल्यहास अर्जन के वर्ष में पूरे वर्ष के लिए लगाया जाता है तथा निपटान के वर्ष में मूल्यहास नहीं लगाया जाता।
- ग) लीज़ पर ली गई परिसंपत्तियों पर किए गए प्रमुख परिवर्तनों/नवीनीकरण, आधुनिकीकरण/रूपांतरण को लीज़धारी परिसंपत्तियों में सुधार के तहत दर्शाया जाता है तथा उन्हें लीज़ अवधि में वसूल कर लिया जाता है।



- घ) अपने स्वामित्व वाले बी-737-200 तथा ए-310 विमान को मालवाहक विमान में परिवर्तित करने पर स्थांतरण की लागत को आगे के 10 वर्षों के जीवन में वसूल किया जाता है।
- ङ.) निरंतर चलने वाली लीज़ के अतिरिक्त, लीज़धारी भूमि का परिशोधन, लीज़ अवधि में कर लिया जाता है।
- च) अप्रत्यक्ष परिसंपत्तियों का परिशोधन पांच वर्षों में कर लिया जाता है।
- छ) प्रत्येक मामले में 5000/- रूप्य से कम की परिसंपत्तियों के लिए पूर्ण रूप से प्रावधान या चार्जड ऑफ किया जाता है।

**घ. निवेश**

दीर्घकालिक निवेश लागत में से कीमतों में आई स्थायी कमी (यदि कोई है) को घटाकर दिखाया जाता है। वर्तमान निवेश, न्यूनतम लागत तथा निष्पक्ष बाज़ार मूल्य पर आंके जाते हैं।

**ङ. भंडार**

- i) भंडार की लागत औसत भार के आधार पर दिखाई जाती है।
- ii) विमान भंडार और हिस्से-पुर्जों के लिए अग्रचलन की व्यवस्था :
  - क) (ख) एवं (ग) को छोड़कर पांच वर्ष से अधिक समय के लिए (5 प्रतिशत की वसूली योग्य निवल राशि) अचल रहने वाली इन्वेंटरी हेतु प्रावधान किया गया है।
  - ख) फेज़ आउट किए गए विमान बेड़े के लिए पूर्ण रूप से (वसूली योग्य अनुमानित निवल मूल्य) प्रावधान किया गया है।
  - ग) विशेष रूप से ड्राई/वेट लीज़ पर लिए गए विमानों से संबंधित इन्वेंटरीज की अग्रचलन व्यवस्था वर्ष के अंत में कुल लीज़ अवधि की तुलना में पूरी की गई लीज़ अवधि के आधार पर बनाई जाती है।
- iii) गैर-विमानिकी भंडार और हिस्से-पुर्जों की पांच वर्षों से अधिक समय तक अचल रहने वाली इन्वेंटरी के लिए अग्रचलन प्रावधान किए गए हैं।

**च. निर्माता ऋण**

- क) विमान/इंजन निर्माताओं, बायर फर्निशड उपकरण विक्रेताओं, सेलर फर्निशड उपकरण विक्रेताओं से प्राप्त निर्माता ऋणों को प्राप्त होने पर अग्रिम रूप से नामे में दर्ज कर प्रोद्भवन आधार पर अनुबंधित राजस्व के रूप में दर्शाया जाता है। इस प्रकार के अग्रिम उपयोग होने पर समायोजित किए जाते हैं।
- ख) विक्रेताओं से प्राप्त वारंटी दावों/ऋण नोट की पहचान रसीद के आधार पर की जाती है।

**छ. राजस्व निर्धारण**

- क) यात्री तथा कर्गों राजस्व की पहचान तभी होती है जब वहन सेवा प्रदान की जाती है। वर्ष के अंत में, प्रयोग में नहीं लाई गई टिकटों/एयरवे बिलों के मूल्य की पहचान राजस्व के रूप में की जाती है जिसका अनुमान उपलब्ध मूल सांख्यिकी आंकड़ों के आधार पर किया जाता है।
- ख) पूरा राजस्व को संबंधित एयरलाइनों के साथ किए गए समझौते के अनुसार प्रोद्भवन आधार पर लेखों में दर्ज किया जाता है। जहां भी पूरा भागीदारों से विवरण उपलब्ध नहीं होता है तो राजस्व को प्राप्त दस्तावेज़ों/सूचना आधार पर अनुपातिक रूप से लेखों में सम्मिलित किया जाता है।
- ग) ब्याज से होने वाली आय को समय अनुपात आधार पर माना जाता है। जब भुगतान को प्राप्त करने का अधिकार प्राप्त होता है तो लाभांश को आय के रूप में स्वीकार किया जाता है।
- घ) बीमा कंपनी से प्राप्त होने वाले दावों को बीमा कंपनी द्वारा उनकी स्वीकृति पर ही लेखों में दर्ज किया जाता है।
- ङ.) वर्ष के दौरान वस्तुएं डिलीवर करने या सेवाएं प्रदान करने पर ही अन्य प्रचालन राजस्व की पहचान होती है।

**ज. संदिग्ध ऋणों के लिए प्रावधान**

सरकार, सरकारी विभागों तथा सार्वजनिक क्षेत्र के उपक्रमों से संबंधित ऋणों के लिए प्रावधान तब भी किया जाता है, जब वह 3 वर्षों से अधिक पुराने हों और उनमें वह ऋण सम्मिलित नहीं होते जिनके निश्चित रूप से वसूली योग्य होने की जानकारी है। अन्य सभी ऋणों के लिए प्रावधान तब किया जाता है, यदि वे 3 वर्षों से अधिक पुराने हों अथवा उनके संदिग्ध होने की जानकारी विशेष रूप से हो।



**झ. विदेशी मुद्रा लेन-देन**

**i) समग्र विदेशी प्रचालनों का विदेशी मुद्रा लेन-देन :**

- क) राजस्व तथा व्यय का विदेशी मुद्रा में लेन-देन निर्धारित मासिक दरों (प्रकाशित आईएटीए (आयटा) दरों पर आधारित) पर अंतरित किया जाता है।
- ख) परिवहन के लिए एयरलाइनों के साथ इंटरलाइन समझौता संबंधित माह के लिए आयटा द्वारा प्रकाशित विनिमय दर पर किया जाता है।

**ii) विदेशी मुद्रा मौद्रिक मदें :**

कंपनी दिनांक 31 मार्च, 2009 को भारत सरकार द्वारा अधिसूचित लेखा मानक 11(एएस-11) से संबंधित कंपनी (लेखा मानक) संशोधन नियम 2009 के अनुसार दीर्घकालिक विदेशी मुद्रा मौद्रिक मदों की रिपोर्टिंग के समय उत्पन्न होने वाले विनिमय अंतरों का लेखांकन करती है। तदनुसार, कंपनी के विदेशी मुद्रा मौद्रिक मदों पर विनिमय अंतरों के प्रभाव का दीर्घकालिक मौद्रिक मदों की शेष अवधि या दिनांक 31 मार्च, 2011 (जो भी पहले हो) पर वसूल की जाने वाली मूल्यहासित पूंजी परिसंपत्तियों से संबंधित होने पर परिसंपत्तियों की लागत में वृद्धि या कटौती द्वारा तथा अन्य मामलों में "विदेशी मुद्रा मौद्रिक मद परिवर्तित अंतर लेखा" में अंतरण द्वारा लेखांकन किया जाता है।

**iii) चालू परिसंपत्तियां और चालू देयताएं :**

- क) वर्ष के अंत में विदेशी मुद्रा से दिखाई गई चालू परिसंपत्तियों और चालू देयताओं के शेष को भारतीय विदेशी मुद्रा डीलर्स एसोसिएशन (एफडीएआई) द्वारा वर्ष के अंत में परिचालित विनिमय दर पर परिवर्तित किया जाता है और विनिमय दर में हुए उतार-चढ़ाव के कारण जो लाभ/हानि हुई है उसे लाभ-हानि खाते में दर्शाया जाता है।
- ख) देयता तथा लोन व अग्रिम जिनके संदेहास्पद प्रावधान होते हैं, वर्ष के अंत में उनके संबंध में किसी भी विनिमय परिवर्तन पर विचार नहीं किया जाता है।

**ञ. सेवानिवृत्ति लाभ**

कर्मचारियों को दिए जाने वाले सेवानिवृत्ति लाभ में परिभाषित अंशदान योजनाएं और परिभाषित लाभ योजनाएं शामिल हैं।

- क) परिभाषित अंशदान योजनाओं में कर्मचारियों के भविष्य निधि तथा कर्मचारी राज्य बीमा योजना में अंशदान शामिल हैं। कंपनी ने भविष्य निधि अंशदान की व्यवस्था के लिए अलग से एक ट्रस्ट बनाया है जिसमें नियमित रूप से अंशदान किया जाता है। कर्मचारी राज्य बीमा देय को सरकारी प्राधिकारियों के पास नियमित रूप से जमा किया जाता है।
- ख) कंपनी की परिभाषित लाभ योजनाएं जो निधिबद्ध नहीं होती, में उपदान, बीमारी छुट्टी तथा सेवानिवृत्ति के बाद चिकित्सा लाभ एवं अन्य लाभों सहित छुट्टी नकदीकरण सम्मिलित हैं। इन लाभों की देयता (नीचे दिए गए 'ग' को छोड़कर) भारतीय कानून के अनुसार वर्ष के अंत में प्रोजेक्टिव यूनिट क्रेडिट पद्धति के तहत बीमाकिक रूप से निर्धारित की जाती है।
- ग) विदेशी स्टेशनों पर सीधे भर्ती किए गए कर्मचारियों के लिए उपदान, छुट्टी नकदीकरण, पेंशन तथा अन्य सेवानिवृत्ति लाभों की देयता का प्रावधान वर्ष के अंत में उपलब्ध सूचना के आधार पर संबंधित देशों में प्रभावी स्थानीय कानूनों के अनुसार किया जाता है।

**ट. ऋण लागत**

- क) जारी पूंजीगत कार्य सहित अर्हक परिसंपत्तियों के अर्जन, निर्माण या उत्पादन के लिए प्रत्यक्ष रूप से लगाई गई ऋण लागत को परिसंपत्तियों का व्यावसायिक प्रयोग होने की तिथि तक पूंजीकृत किया जाता है।
- ख) निधियों पर लगाया गया ब्याज जिन्हें सामान्यतः ऋण पर लिया जाता है और 10.00 मिलियन रूपए से अधिक मूल्य की अर्हक परिसंपत्तियों के अर्जन के लिए जिनका अप्रत्यक्ष रूप से प्रयोग किया जाता है, उन्हें उस समय के बकाया ऋणों पर भारित औसत ऋण दर पर पूंजीकृत किया जाता है।

**ड. परिसंपत्तियों की क्षति**

क्षति के लिए प्रत्येक तुलन-पत्र की तारीख पर, पहचानी गई नकद-उत्पादन इकाई की स्थिर परिसंपत्तियों के कैरिंग मूल्य की समीक्षा की जाती है ताकि यह सुनिश्चित किया जा सके कि क्या वहां पर क्षति के कोई संकेत हैं। नकद उत्पादन इकाई बनाने हेतु विमानों को विमान बेड़ा प्रकार स्तर पर समूहित किया जाता है ताकि वसूली योग्य राशि (उसके निवल विक्रय मूल्य तथा उपयोग में लाए जा रहे मूल्य से अधिक) की कैरिंग राशि से तुलना की जा सके। विमान बेड़े तथा उपकरण के निवल विक्रय मूल्य का आंशिक प्रबंधन द्वारा उपलब्ध प्रकाशित स्रोतों का उपयोग करके किया जाता है। यदि नकद-उत्पादन इकाइयों का कैरिंग मूल्य उनकी अनुमानित वसूली योग्य राशि से अधिक होता है तो उसकी क्षतिपूर्ण हानि को लाभ एवं हानि खाते में दर्शाया जाता है और नकद-उत्पादन इकाई का परिसंपत्ति मूल्य उनकी वसूली योग्य राशि से कम हो जाता है।



**ड. प्रचालनगत लीज़**

- क) ऐसी लीज़, जहां पट्टादाता लीज़ पर ली गई परिसंपत्तियों के स्वामित्व के सभी जोखिम और लाभ प्रभावी रूप से अपने पास सुरक्षित रखता है उसे प्रचालनगत लीज़ के रूप में वर्गीकृत किया जाता है तथा वर्ष के लिए देय लीज़ किरायों को लाभ एवं हानि खाते में दर्शाया जाता है।
- ख) लीज़ अवधि के दौरान जिस अनुरक्षण में वृद्धि होने की संभावना है, उसके लिए अनुरक्षण आरक्षित हेतु पट्टादाताओं को दिया गया अंशदान पूर्वदत्त व्यय के रूप में माना जाता है। इस अंशदान को व्यय में तब समायोजित किया जाता है जब अनुरक्षण व्यय में वृद्धि होती है। अनुरक्षण आरक्षित के लिए अन्य सभी अंशदानों को अंशदान के वर्ष में दर्शाया जाता है।

**ड. क्मोडिटी हैजिंग लेन-देन**

क्मोडिटी हैजिंग कंट्रैक्ट को उनके निपटान की तिथि पर लेखाकृत किया जाता है और निपटान कंट्रैक्ट के संबंध में वसूले गए लाभ/हानि को लाभ और हानि खाते में दर्शाया जाता है।

**ण. आय पर कर**

आयकर अधिनियम, 1961 के प्रावधानों के अनुसार, वर्तमान कर के लिए प्रावधान किया जाता है।

तुलन-पत्र की तारीख को अधिनियमित या वास्तविक रूप से अधिनियमित की गई कर दरों और विधियों का प्रयोग करके बहीखातों और कर योग्य लाभों के बीच के समय के अंतर के आधार पर आस्थगित कर की पहचान की जाती है। आस्थगित कर परिसंपत्तियों की पहचान की जाती है और उन्हें एक निश्चित सीमा तक आगे बढ़ाया जाता है जिससे वास्तव में कंपनी की प्रचालनात्मक तथा वित्तीय पुनः संरचना, राजस्व अर्जन तथा लागत कटौती कार्यक्रम के आधार पर यह सुनिश्चित हो कि भविष्य में परिसंपत्तियों की वसूली की जाएगी।

**त. हज प्रचालन**

कंपनी भारत सरकार की ओर से एक 'नोडल एजेंसी' के रूप में कार्य करती है तथा कंपनी द्वारा किए गए व्यय/अन्य प्रतिभागी एयरलाइनों को किया गया भुगतान तथा भारत सरकार/केन्द्रीय हज समिति से किए गए दावों को व्यय/राजस्व के रूप में लेखाकृत किया जाता है।

**थ. प्रावधान, आकस्मिक देयताएं तथा आकस्मिक परिसंपत्तियां**

- क) मापन में बहुत अधिक मात्रा में अनुमान वाले प्रावधान तब पहचाने जाते हैं जब पूर्व घटना के परिणामस्वरूप कोई वर्तमान दायित्व होता है तथा यह संभावना होती है कि संसाधनों का आउटप्लो होगा।
- ख) पूर्व घटनाओं से उद्भूत होने वाली संभावित देयताओं के संबंध में, प्रत्येक मामले में 0.1 मिलियन रुपए से अधिक प्रासंगिक देयताओं को दर्शाया जाता है किन्तु उनकी उपस्थिति की पुष्टि, भविष्य की एक या अधिक अनिश्चित घटनाओं (जो कंपनी के पूर्णतया नियंत्रण में नहीं होती) के होने या न होने से होती है।
- ग) आकस्मिक परिसंपत्तियों की न तो पहचान की जाती है और न ही उन्हें वित्तीय विवरणों में दर्शाया जाता है।

**द. फ्रीक्वेंट फ्लायर कार्यक्रम**

कंपनी एक संयुक्त फ्रीक्वेंट फ्लायर कार्यक्रम चलाती है जिसमें एकत्रित किए गए माइलेज प्वाइंटों के आधार पर अपने सदस्यों को निःशुल्क टिकटें प्रदान की जाती हैं। इस कार्यक्रम के तहत निःशुल्क यात्रा के लिए अनुमानित भोजन लागत तथा कानूनी देयता (यदि कोई है) का प्रावधान किया जाता है तथा इसे लाभ एवं हानि खाते में दर्शाया जाता है।

**ध. अन्य देयताएं**

तीन वर्ष से अधिक पुरानी देयताओं को पुनरांकित किया जाता है, जब तक कि ऐसी देयताएं भविष्य में देय होने के लिए विशेष रूप से ज्ञात न हों।

**न. पूर्वदत्त व्यय/व्ययों की देयता**

पूर्वदत्त व्यय/व्ययों की देयता की निम्नानुसार पहचान की जाती है :-

- क) विदेशी स्टेशन - प्रत्येक मामले में 50,000/- रुपए और उससे अधिक
- ख) घरेलू स्टेशन - प्रत्येक मामले में 10,000/- रुपए और उससे अधिक



**अनुसूची "भ" - लेखों पर टिप्पणी :**

1. आकस्मिक देयताओं, जिनका प्रावधान नहीं किया गया :

क. कंपनी पर किए गए वह दावे जिन्हें ऋण के रूप में स्वीकार नहीं किया गया तथा उन पर जहां तक वे अभिनिश्चित और परिमाणित हो विवादित हैं :

(रुपए मिलियन में)

	दावे की प्रकृति	विवरण	2009-10	2008-09
1.	यात्री तथा कर्गों दावे	विमान पर सवार होने से मना करने, यात्री के सामान के खो जाने, सामान की हैंडलिंग सही न होने, विलंबित उड़ान, उड़ानों के रद्द हो जाने, कतिप्रस्त परेषित माल तथा कर्गों के देर से प्राप्त होने के कारण दावे।	473.5	480.3
2.	लीज़ पर लिए गए विमान का अनुरक्षण	लीज़ पर लिए गए ए-320 विमान के अनुरक्षण के कारण दावे।	-	590.8
3.	आय कर	कंपनी द्वारा प्राप्त मांग नोटिस जिनकी अपील की गई है।	1,243.3	1,677.6
4.	सीमा शुल्क और सेवा कर	कर प्राधिकारियों द्वारा मांगा गया सीमा शुल्क तथा सेवा कर।	559.4	633.4
5.	विक्रय कर	राज्य सरकार द्वारा मांगा गया विक्रय कर।	-	67.9
6.	नगर निगम कर/गृह कर	नगर-निगम प्राधिकारियों द्वारा मांगा गया संपत्ति कर/गृह कर।	140.2	110.5
7.	भारतीय विमानपत्तन प्राधिकरण/ एचएएल	लाइसेंस शुल्क, एक्स-रे, टीएनएलसी, लैंडिंग प्रभार, पार्किंग प्रभार आदि के दावे।	1,053.9	826.8
8.	अन्य	कर्मचारी/सिविल/मध्यस्थता/श्रमिक मामलों तथा लंबित कोर्ट मामलों के कारण दावे (*)	4,071.7	1,259.0
		कुल	7,542.0	5,646.3

(\*) जिस पर कंपनी ने भी 4,111.5 मिलियन रुपए का अपना दावा किया है।

ख. बैंकों द्वारा गारंटी तथा कंपनी द्वारा कउंटर गारन्टी दी गई। बक़या 408.1 मिलियन रुपए (गत वर्ष 89.6 मिलियन रुपए)।

ग. बैंक द्वारा कुल 6,671.3 मिलियन रुपए (पिछले वर्ष 3,594.2 मिलियन रुपए) का क्रेडिट पत्र जारी किया गया।

घ. अपनी पूर्ण स्वामित्व वाली सहायक कंपनियों की ओर से कंपनी द्वारा प्रदान की गई निगमित गारंटी तथा सहायता पत्र :

(रुपए मिलियन में)

विवरण	2009-10	2008-09
i) एएएसएल	176.9	250.5
ii) एअर इंडिया चार्टर्स लिमिटेड	3,462.6	7,658.6





2. पूंजीगत लेखों (अग्रिम की निवल राशि) पर निष्पादित की जाने वाली संविदाओं की अनुमानित राशि के संबंध में पूंजीगत प्रतिबद्धताएं 155,404.1 मिलियन रूपए (गत वर्ष 245,055.0 मिलियन रूपए) हैं। इसका विवरण नीचे दिया गया है :

(रूपए मिलियन में)

विवरण	2009-10	2008-09
i) विमान परियोजना के लिए	154,643.9	243,714.2
ii) अन्य	760.2	1,340.8
<b>कुल</b>	<b>155,404.1</b>	<b>245,055.0</b>

3. एस-11 के संशोधन का प्रभाव :

कंपनी 2008-09 में पूर्वव्यापित लेखांकन मानक 11 से संबंधित कंपनी (लेखांकन मानक) संशोधन नियम 2009 के अनुरूप विदेशी मुद्रा संबंधी दीर्घकालिक मौद्रिक मर्दों की रिपोर्टिंग के समय उत्पन्न होने वाले विनिमय अंतर का लेखांकन करती है। इस संबंध में वित्तीय विवरणों में चुकयी जाने वाली शेष राशि 99.5 मिलियन रूपए (गत वर्ष 1,527.9 मिलियन रूपए) है तथा यह "फॉरिन करेन्सी मोनेटरी आइटम ट्रांसलेशन डिफरेंस एकाउंट" के अंतर्गत सम्मिलित है। चालू वर्ष में लाभ एवं हानि खाते में इसके लिए 99.5 मिलियन रूपए (गत वर्ष में 764.0 मिलियन रूपए) प्रभावित किए गए।

4. स्टैम्प शुल्क में छूट के लिए आवेदन के निपटान का मामला लंबित होने के कारण इश्यूड शेयर पूंजी में 8,000 मिलियन रूपए की वृद्धि के लिए शेयर प्रमाणपत्र जारी नहीं किए गए।

5. वर्ष 2009-10 में वाइड बॉडी एवं नैरो बॉडी दोनों प्रचालनों के लिए लेखे अलग-अलग बना कर रखे गए तथा कंपनी के लेखों को अंतिम रूप देते समय इन्हें समेकित किया गया।

6. अप्रैल, 2007 से पूर्व एअर इंडिया में ओरेकल आधारित ईआरपी पैकेज आरंभ किया गया जिसमें भारत तथा विदेश में अधिकांश स्टेशनों में एकाउंट्स रिसेवेबल (एआर), एकाउंट्स पेयेबल (एपी), कैश मैनेजमेंट (सीएम), जनरल लेजर (जीएल) मॉड्यूलों को क्रियान्वित किया गया। वेतन लेखांकन तथा विमान भंडार लेखांकन को इस पैकेज में एकीकृत किया जाना शेष है। कंपनी ने हाल ही में संपूर्ण संगठन में एसएपी-ईआरपी आधारित सोल्यूशन प्रारंभ करने का निर्णय लिया है तथा मैसर्स आईबीएम इसका कार्यान्वयन भागीदार होगा। प्रस्तावित कार्यक्रम के अनुसार, संपूर्ण सिस्टम के कार्यान्वयन में अक्टूबर, 2010 में जारी किए गए आशय पत्र के जारी होने की तिथि से 18-24 माह लगेंगे।

7. भारत सरकार द्वारा दिनांक 22 अगस्त, 2007 के आदेश के माध्यम से अनुमोदित समावेशन योजना तथा निगमित कार्य मंत्रालय के दिनांक 15 मई, 2009 के आदेश के माध्यम से अनुवर्ती संशोधन के संदर्भ में, कंपनी ने गत वर्ष में ट्रांसफर्री कंपनी द्वारा आबंटित शेयरों के मूल्य की तुलना में ट्रांसफरर कंपनियों की निवल परिसंपत्तियों के मूल्य की अधिकता के बीच के अंतर को दर्शाने वाली 80280.9 मिलियन रूपए की राशि को सामान्य आरक्षिती में अंतरित किया। 31 मार्च, 2009 को 77,744.2 मिलियन रूपए की राशि की संघयित हानियों को सामान्य आरक्षिती में अंतरित किया गया तथा शेष सामान्य आरक्षिती राशि को भी चालू वर्ष की हानियों में समायोजित किया गया।

एक अचल संपत्ति हाउसिंग कालोनी, वसंत विहार, नई दिल्ली का मूल्य पंजीकृत मूल्यांकक द्वारा 51295.1 मिलियन रूपए निर्धारित किया गया। यद्यपि इस संपत्ति की लीज़ डीड भूमि तथा विकास अधिकारी (एल एंड डीओ) द्वारा रद्द कर दी गई है। कानूनी मतानुसार प्राप्त मूल्यांकन, भूमि तथा विकास अधिकारी (एल एंड डीओ) शहरी विकास मंत्रालय द्वारा लीज़ अधिकारों की बहाली के अधीन है। इस कार्य को वैध करने के उद्देश्य से यह मामला भूमि तथा विकास अधिकारी, नई दिल्ली के साथ नियमित रूप से उठाया जा रहा है। इस संबंध में, भूमि एवं विकास अधिकारी के कार्यालय द्वारा अपेक्षित मूल खाका योजना, मंजूर की गई योजनाओं एवं नक्शों की सत्यापित प्रतियां अगस्त, 2009 में भूमि तथा विकास अधिकारी को जमा कराई गई तथा कंपनी को कंपनी के संपत्ति अधिकारों के वैधीकरण तथा पुनः बहाली की आशा है।

8. पट्टे पर/पूर्ण स्वामित्व वाली भूमि में 57,429.1 मिलियन रूपए (गत वर्ष 57478.3 मिलियन रूपए) की वह भूमि शामिल है जिसके लिए पंजीकरण विलेख किया जाना शेष है। इसमें बाबा खड़ग सिंह मार्ग, नई दिल्ली में 16,188 वर्ग मीटर के माप की भूमि का प्लॉट भी शामिल है जिसकी कीमत 31 मार्च, 2010 के अनुसार 5,390.6 मिलियन रूपए (गत वर्ष 5,390.6 मिलियन रूपए) है। बाबा खड़ग सिंह मार्ग पर स्थित इस भूमि में दिल्ली मेट्रो रेल कॉर्पोरेशन (डीएमआरसी) अपने एयरपोर्ट एक्सप्रेस लाइन के लिए एक भूमिगत स्टेशन का निर्माण कर रही है। तथापि डीएमआरसी द्वारा 1500 वर्ग मीटर भूमि को वापस सौंपने के साथ-साथ इस संपत्ति के संयुक्त विकास के लिए सभी शर्तों एवं प्रतिबंधों के विस्तृत विवरणयुक्त एमओयू पर हस्ताक्षर किया जाना अभी शेष है।

9. कंपनी ने निगमित कार्य मंत्रालय से परिसंपत्तियों का आर्थिक जीवन 20 वर्ष मानते हुए नए विमान बेड़े के बी 777 तथा एयरबस ए319, ए320 तथा ए321 विमानों के लिए मूल्यहास कम दर पर प्रभावित करने हेतु आवेदन किया है। यह दर कंपनी अधिनियम की अनुसूची XIV में निर्धारित दर से कम है। ये विमान नए युग के अत्याधुनिक तकनीक के विमान हैं। निगमित कार्य मंत्रालय से अनुमोदन प्राप्त होना शेष है। इसके कारण लाभ एवं हानि खाते में 1411.0 मिलियन रूपए (पिछले वर्ष : 924.0 मिलियन रूपए) कम प्रभावित किए गए।

10. अनिश्चितताओं के कारण सप्लायरों/अन्य पार्टियों से ब्याज के दावों सहित चिकित्सा, शैक्षणिक तथा अन्य बिना वेतन छुट्टी पर कर्मचारियों के प्रतिपूर्ति के दावों को नकद आधार पर लेखांकित किया गया है। अतः उक्त का प्रभाव महत्वपूर्ण नहीं है।



11. नागर विमानन मंत्रालय के दिनांक 25 मई, 1993 के आदेश सं. एवी. 18013/44/92-एसीवीएल के अनुसार, वायुदूत का पूर्व इंडियन एयरलाइन्स लिमिटेड के साथ विलय किया गया था तथा यह विलय कानूनी औपचारिकताओं के अनुपालन के लिए लंबित है। मंत्रालय के निदेशानुसार, कंपनी ने वायुदूत के कर्मचारियों को शामिल कर लिया और वायुदूत की उपयोगी परिसंपत्तियों का उपयोग कंपनी द्वारा किया जा रहा है। चूंकि विलय अभी भी लंबित है, अतः परिसंपत्तियां और देयताएं अभी भी वायुदूत के बही खातों में दर्शाई जा रही हैं तथा इससे संबंधित किसी भी वित्तीय प्रविष्टि को नैसिल के बहीखातों में नहीं दर्शाया गया है। नैसिल के साथ वायुदूत लि. के विलय की कानूनी औपचारिकताएं जारी हैं।
12. कंपनी ने लेखा मानकों (एएस-28) 'परिसंपत्तियों की क्षति' के अनुपालन में परिसंपत्तियों की क्षति का निर्धारण किया तथा जहां कहीं भी कोई क्षतिपूर्ण हानि हुई है तो लेखों में आवश्यक प्रावधान किए गए हैं।
13. वर्ष के दौरान पूंजी के रूप में दर्शाई गई ऋण लागत 10621.7 मिलियन रुपए (गत वर्ष 2957.5 मिलियन रुपए) है।
14. दिनांक 30 दिसम्बर, 2005 के क्रय करार तथा दिनांक 04 मार्च, 2009 के संशोधन पत्र सं. 6116-सीआरबी-0687 के अंतर्गत दी गई वचनबद्धता के अनुसरण में बोईंग से दिनांक 11 अगस्त, 2009 के विक्रय पत्र द्वारा 1 अमरीकी डॉलर के नाममात्र मूल्य पर प्राप्त एक 777 सिमुलेटर को परिसंपत्ति मानते हुए उसके उचित मूल्य 644.3 मिलियन रुपए की राशि को पूंजी आरक्षित में क्रेडिट किया गया। इस सिमुलेटर पर 19.5 मिलियन रुपए के मूल्यह्रास को पूंजी आरक्षित से समायोजित किया गया।
15. (क) विमान विनिर्माताओं के साथ किए गए क्रय करार के अनुसार विक्रेता ने माना कि वह अस्वीकार्य विलंबों, के लिए अधिकतम 180 दिनों तक प्रत्येक दिन के लिए निर्धारित की जा सकने वाली हानियों का भुगतान करेगा। विक्रेता ने मूल रूप से संविदित डिलीवरी के अनुसार एयरलाइन द्वारा किए गए अग्रिम भुगतानों पर ब्याज देने को भी सहमति दी।  
सितंबर, 2008 तथा अगस्त, 2009 के मध्य डिलीवरी होने वाले पहले नौ बी 787 विमानों के लिए 31 मार्च, 2010 तक प्राप्त 2,248.9 मिलियन (यूएसडी-48.6 मिलियन) रुपए की राशि अस्थायी रूप से क्रेडिट में ली गई एवं उसे वर्ष 2009-10 के लिए असाधारण प्राप्ति दर्शाया गया। इस संबंध में विक्रेता ने प्रतिपूर्ति पैकेज का ऑफर दिया है। जिसे बेहतर बनाने के लिए आगे विचार-विमर्श एवं बातचीत की जा रही है।  
देरी से प्राप्त होने वाले बी-787 विमान के लिए किए गए अग्रिम भुगतान के कारण विक्रेता से किए गए खरीद समझौते के अनुसार 643.3 मिलियन रुपए (यूएसडी 13.9 मिलियन) प्राप्य का ब्याज पूर्ण नहीं हुए पूंजी कार्य में क्रेडिट कर कम कर दिया गया है।
- (ख) 6 बी-747-400 विमानों में से तीन विमान पट्टेदाता से सेल एवं लीज बैंक पर प्राप्त हुए थे, इन तीन विमानों में से एक विमान 4 सितम्बर, 2009 को मुंबई एयरपोर्ट पर घटी अग्नि दुर्घटना में क्षतिग्रस्त हो गया। क्षतिग्रस्त हुआ विमान वीटी-ईएसएम था जिसकी एसएसएन सं. 27078 थी।  
कंपनी ने बीमाकर्ताओं से बीमा दावा किया। अग्नि के कारण क्षतिग्रस्त इंजन एवं एयरफ्रेम की मरम्मत की लागत यूएसडी 17.0 मिलियन अर्थात् 763.3 मिलियन रुपए अनुमानित की गई जो विमान के उचित आर्थिक मूल्य से अधिक मानी गई। अतः कंपनी के निवेदन पर बीमाकर्ताओं ने "नकद के स्थान पर" के आधार पर यूएसडी 15.5 मिलियन अर्थात् 696.0 मिलियन रुपए पर दावा निपटाने का ऑफर दिया (यूएसडी 1.0 मिलियन अर्थात् 44.9 मिलियन रुपए के पॉलिसी डिडक्टिबल घटाकर)।  
चूंकि विमान पट्टेदाता से पट्टे पर प्राप्त था अतः विमान के ग्राउंड होने के कारण पट्टा अनुबंध को समाप्त करना पड़ा। पट्टेदाता के साथ समाप्ति अनुबंध जून, 2010 में हस्ताक्षरित किया गया था जिससे पट्टे को यूएसडी 55.2 मिलियन अर्थात् 2477.4 मिलियन रुपए के समाप्ति भुगतान पर समाप्त कर दिया गया।  
समाप्ति राशि के रूप में पट्टेदाता को "नकद के स्थान पर" यूएसडी 14.5 मिलियन अर्थात् 651.1 मिलियन रुपए की राशि का सीधा भुगतान किया गया है। एयरफ्रेम एवं इंजन के लिए 9.0 मिलियन अर्थात् 404.1 मिलियन रुपए अनुमानित है जो सीधे पट्टेदाता को दिए जाएंगे। पट्टा अनुबंध को समाप्त करने के लिए कंपनी द्वारा पट्टेदाता को यूएसडी 31.7 मिलियन अर्थात् 1,422.3 मिलियन रुपए का भुगतान किया जाना जोष रह जाएगा।  
चूंकि यह घटना वर्ष 2009-10 के दौरान घटी थी अतः उपर्युक्त राशि बही खातों में गैर प्रचालनात्मक व्यय के अंतर्गत असाधारण मद के रूप में दी गई है।
16. 26 मार्च, 2010 को जारी ऋण पत्र 10 वर्षों के अंत पर रिडीमेबल है। चूंकि ऋण पत्र वित्तीय वर्ष के अंत में जारी किये गये थे एवं कोई लाभ नहीं हुआ था अतः कंपनी अधिनियम 1956 की धारा 117 ग के अंतर्गत अपेक्षित रिडेम्पशन रिजर्व तैयार नहीं किया गया।
17. मुंबई इंटरनेशनल एयरपोर्ट लि. (मायल) के साथ समझौता ज्ञापन (एमओयू) की स्थिति  
भारतीय विमानपत्तन प्राधिकरण तथा मायल के बीच अनुबंध किया गया जिसके तहत मायल को मुंबई एयरपोर्ट के विकास का दायित्व सौंपा गया है। तदनुसार, मायल ने कंपनी को सूचित किया है कि एयरपोर्ट को विकसित करने के उद्देश्य से कंपनी को लीज पर दी गई भूमि (जो भारतीय विमानपत्तन प्राधिकरण से लीज पर ली गई थी) का कुछ भाग मायल को देना होगा।  
16 फरवरी, 2010 को कंपनी द्वारा मायल के साथ हस्ताक्षरित समझौता ज्ञापन (एमओयू) के तहत ढहाई जाने वाली बिल्डिंगों का पुनः निर्माण कंपनी द्वारा स्वीकृत वैकल्पिक स्थानों पर मायल की लागत से किया जाएगा। ढहाई जाने वाली वह बिल्डिंग जिनका पुनःनिर्माण किए जाने की आवश्यकता नहीं है, उनके



लिए मायल स्वीकृत नियमों पर क्षतिपूर्ति का भुगतान करेगा। साथ ही, एयरपोर्ट पर कंपनी द्वारा अधिकृत भूमि/स्थानों पर मायल लाइसेंस शुल्क/किरायों में रियायत/छूट भी प्रदान करेगा।

18. दिल्ली इंटरनेशनल एयरपोर्ट लि. (डायल) के साथ समझौता ज्ञापन (एमओयू) की स्थिति

डायल ने 3 मई, 2006 को ओएमडीए के प्रावधानों के अंतर्गत भारतीय विमानपत्तन प्राधिकरण से आई.जी.आई.एयरपोर्ट, दिल्ली अपने अधिकार क्षेत्र में ले लिया। भूमि तथा स्थान से संबंधित देयों तथा थर्ड पार्टी ग्राउंड हैंडलिंग रेवेन्यू शेयरिंग से संबंधित कुछ विवाद थे। एक सतत दीर्घकालिक तथा विशेष संबंध विकसित करने के उद्देश्य से पुराने देयों तथा अन्य देयों से संबंधित मर्दों के लिए नैसिल तथा डायल के बीच दिनांक 14 अप्रैल, 2010 को एक समझौता ज्ञापन किया गया। पारस्परिक सहमति से तय किया गया कि 03 मई, 2006 से 31 मार्च, 2010 तक की थर्ड पार्टी ग्राउंड हैंडलिंग रेवेन्यू शेयर को 5 प्रतिशत पर निर्धारित किया जाएगा तथा उस पर 20 प्रतिशत की छूट लागू की जाएगी तथा शेष बकायों को बिना किसी अतिरिक्त छूट दिए निर्धारित किया जाएगा तथा पुराने मामलों को पुनः न खोलते हुए दोनों पार्टियों द्वारा एक वन टाइम समझौता (ओटीएस) राशि निर्धारित की जाएगी। इसके अतिरिक्त डायल को दिए जाने वाले रॉयल्टी बिलों को संबंधित क्लाइंट एयरलाइनों के नाम डाला गया है।

तदनुसार क्लाइंट एयरलाइनों से वसूली योग्य 299.8 रुपए तक की राशि तथा 230.8 मिलियन रुपए तक की डायल की देयता को चालू वर्ष के दौरान लेखांकित किया गया। नैसिल को देय शेष 20 प्रतिशत जो 60.0 मिलियन रुपए है, को उचित खाते में डाला गया क्योंकि यह राशि कंपनी को रॉयल्टी क्षति प्रभारों की प्रतिपूर्ति के रूप में प्राप्त हुई थी जिसे आकस्मिक राजस्व माना जाए।

19. (क) चालू परिसंपत्तियां, ऋण तथा अग्रिम

सहायक लैजर की बैलेंसिंग तथा कुछ सहायक रिकार्ड में डेबिट/क्रेडिट प्रविष्टियों का सामान्य लैजर में संगत नियंत्रण लेखा के साथ मिलान किए जाने सहित पुनः समाधान करना एक निरंतर जारी रहने वाली प्रक्रिया है। वर्ष के दौरान सामान्य लैजर बैलेंसिस के साथ विभिन्न सहायक लैजर का पुनः समाधान करने से महत्वपूर्ण सुधार हुए हैं। तथापि वित्तीय विवरणी में पुनः समाधान के कारण परिणामी समायोजन यदि कोई है, के प्रभाव का निपटारा समायोजन के वर्ष में किया जाएगा।

(ख) फाइल किए गए रिटर्नस के अनुरूप सेवा कर तथा टीडीएस लेखों का पुनः समाधान किया जा रहा है।

(ग) लेन देन की जटिलताओं तथा शेष का मुद्रा अनुसार ब्रेक अप उपलब्ध न होने के कारण कुछ खातों के क्लोजिंग बैलेंस को एफ ई डी ए आई दर पर अंतरित नहीं किया गया है। तथापि इन शेषों के अंतरण का प्रभाव महत्वपूर्ण नहीं है।

(घ) कंपनी ने अधिकांश प्रमुख प्रायों तथा देयों के लिए शेष का पुष्टिकरण मांगा है तथा इस संबंध में पार्टियों से शेष की पुष्टि करने का अनुरोध किया गया। तथापि कई मामलों में पार्टियों ने उत्तर नहीं दिया। जहां भी पार्टियों द्वारा पुष्टिकृत शेष अनुबंध में नहीं है वहां पुनः समाधान की प्रक्रिया जारी है।

20. हैंडलिंग राजस्व :

अनुबंध को अंतिम रूप दिए जाने तक कोचीन अन्तरराष्ट्रीय एयरपोर्ट लि. (सीआईएएल) पर जेट एयरवेज को प्रदान की गई हैंडलिंग सेवाओं के लिए 132.3 मिलियन रुपए (गत वर्ष : 142.8 मिलियन रुपए) के हैंडलिंग राजस्व को ऐसी सेवाओं के लिए कंपनी द्वारा निर्धारित की गई हैंडलिंग दरों के आधार पर तय किया गया है। इस बीच, जेट एयरवेज ने सीआईएएल में ग्राउंड हैंडलिंग के मुद्दे को एमआरटीपी को प्रेषित कर दिया है तथा यह मामला न्यायाधीन है। अनुबंध को अंतिम रूप देने के लिए नैसिल द्वारा दिए गए प्रस्ताव के आधार पर 516.8 मिलियन रुपए की राशि संदिग्ध ऋण के रूप में प्रदान की गई।

21. (क) वर्ष के दौरान, एक विदेशी स्टेशन में घोखाघड़ी पाई गई जिसमें उपयोग किए गए कुछ उड़ान कूपनों के विक्रय की सूचना नहीं दी गई थी। इस घोखाघड़ी में 87.1 मिलियन रुपए की अनुमानित राशि शामिल है। इससे हुई हानि के लिए लेखे के बही खातों में प्रावधान किया गया है। पुलिस में शिकायत दर्ज की गई है तथा आगे की जांच की जा रही है।

(ख) अत्यधिक सावधानी रखते हुए, कंपनी ने अन्य स्टेशनों द्वारा रिपोर्ट न की गई बिक्री की राशि के तौर पर 109.0 मिलियन रुपए का अतिरिक्त प्रावधान किया जिसके संबंध में राजस्व को वहन के आधार पर निर्धारित किया गया था।

22. वर्ष के दौरान वित्त मंत्रालय ने दिनांक 28 अगस्त, 2009 के आदेश द्वारा वर्ष 2004-05 से 2006-07 के लिए घरेलू प्रचालनों हेतु डाक दरों को अंतिम रूप दिया। वर्ष 2006-07 के लिए वित्त मंत्रालय द्वारा निर्धारित डाक दर के अनुसार 26 रुपए प्रति टन किलो मीटर की दर से इस अवधि के लिए डीजीपी तथा टी से डाक राजस्व को तय किया गया है। बाद की अवधि के लिए दरों को अंतिम रूप दिया जाना अभी वित्त मंत्रालय के समक्ष लंबित है। बिल की गई दरों तथा बाद की अवधि के लिए वित्त मंत्रालय द्वारा अंतिम रूप दिए जाने वाली दरों के बीच के अंतर को अंतिम रूप दिए जाने वाले वर्ष में अंकित किया जाएगा।

23. नागर विमानन मंत्रालय ने 11 ए320 विमानों की बिक्री के लिए अनुमोदन दिया है। इंजीनियरी विभाग ने प्रमाणित किया है कि 11 ए320 विमानों में से 6 ए320 विमानों को 31.03.2010 से प्रचालनों से ग्राउंड किया गया है। चूंकि, 3 ए320 विमानों के मूल्य को पहले से ही 2008-09 के दौरान अधिशेष परिसंपत्तियों में अंतरित कर दिया गया था, अतः शेष 3 ए320 विमानों के 40.4 मिलियन रुपए की राशि की निवल पूंजी को चालू वित्तीय वर्ष के दौरान अधिशेष परिसंपत्तियों में अंतरित कर दिया गया है।



24. सेगमेंट रिपोर्टिंग :

क) कंपनी एयरलाइन से संबद्ध व्यापार से जुड़ी है जो उसका मुख्य व्यापार सेगमेंट है इसलिए सेगमेंट परिणामों का खुलासा नहीं किया गया है। भौगोलिक क्षेत्रवार अर्जित राजस्व के ब्यारे (जिस क्षेत्र में बिक्री की गई, उस क्षेत्र में राजस्व आंशिक करके निकाले गए हैं) नीचे दिए गए हैं :

विवरण	2009-10	2008-09
क) यू एस ए / कनाडा	14,495.4	14,322.5
ख) यू के / यूरोप	7,791.1	7,291.8
ग) भारत को छोड़कर एशिया, अफ्रीका तथा ऑस्ट्रेलिया	21,790.3	26,484.8
घ) भारत	87,009.4	84,146.1
<b>कुल</b>	<b>131,086.2</b>	<b>132,245.2</b>

(रुपय मिलियन में)

ख) कंपनी की राजस्व अर्जित करने की प्रमुख परिसंपत्ति उसका विमान बेड़ा है जिसे सुविधानुसार विश्वभर के स्ट नेटवर्क पर तैनात किया जाता है। भौगोलिक क्षेत्र के अनुसार परिसम्पत्तियों और देयताओं के आंशिक कर कोई उचित आधार नहीं है। परिणामस्वरूप क्षेत्रवार परिसंपत्तियों और देयताओं का खुलासा नहीं किया गया है।

25. संबंधित पार्टी द्वारा किया गया लेन-देन :

इस्टीमेटेड ऑफ चार्टर्ड एकाउंटेंट्स ऑफ इंडिया द्वारा जारी किए गए लेखा मानक (एस-18) के अनुसार "संबंधित पार्टी लेन-देन के विवरण" के बारे में यथा अपेक्षित घोषणाएं नीचे दी गई हैं :

क. प्रमुख प्रबंधन कर्मी एवं संबंधी :

क्र.सं.	नाम	बोर्ड में पद	पदनाम
1.	श्री अरविंद जाधव	अध्यक्ष एवं प्रबंध निदेशक (दिनांक 04.05.09 से)	अध्यक्ष एवं प्रबंध निदेशक
2.	श्री ई.के.भारत भूषण*	सरकार द्वारा नामित (दिनांक 20.03.09 से)	अतिरिक्त सचिव एवं वित्तीय सलाहकार, नागर विमानन मंत्रालय
3.	श्री प्रशांत चुकुल	सरकार द्वारा नामित (दिनांक 09.02.09 से)	संयुक्त सचिव, नागर विमानन मंत्रालय
4.	श्री आमोद शर्मा	कार्यात्मक निदेशक	एसबीयू प्रमुख (संबद्ध व्यवसाय)
5.	श्री अनुप कु. श्रीवास्तव	कार्यात्मक निदेशक	निदेशक (कार्मिक)
6.	सुश्री अनिता खुराना	कार्यात्मक निदेशक	एसबीयू प्रमुख (कार्गो)
7.	श्री विपिन कु. शर्मा	कार्यात्मक निदेशक	एसबीयू प्रमुख-एमआरओ (इंजन एवं कंपोनेंट)
8.	श्री के.एम.उन्नी	कार्यात्मक निदेशक	एसबीयू प्रमुख-एमआरओ (एयरफ्रेम)
9.	श्री एस.चन्द्रशेखर	कार्यात्मक निदेशक	निदेशक (वित्त)
10.	श्री आनंद महिन्द्रा	स्वतंत्र निदेशक (दिनांक 05.03.10 से)	उपाध्यक्ष एवं प्रबंध निदेशक, महिन्द्रा एंड महिन्द्रा लि.
11.	डॉ. अमित मित्रा	स्वतंत्र निदेशक (दिनांक 05.03.10 से)	महासचिव, एफआईसीसीआई (फिक्की)
12.	श्री हर्षवर्धन नियोटिया	स्वतंत्र निदेशक (दिनांक 05.03.10 से)	प्रबंध निदेशक, अबुजा रिपब्लिकी डेवलपमेंट लि.
13.	एयर चीफ मार्शल फली एच. मेजर (सेवानिवृत्त)	स्वतंत्र निदेशक (दिनांक 05.03.10 से)	एयर स्टाफ के पूर्व प्रमुख

\* श्री ई.के.भारत भूषण दिनांक 24.04.09 से 04.05.09 तक कार्यवाहक अध्यक्ष एवं प्रबंध निदेशक भी थे।

\*\* श्री रघु मेनन दिनांक 24.04.09 तक अध्यक्ष एवं प्रबंध निदेशक थे।

\*\*\* श्री एम.ए.युसुफ अली, प्रबंध निदेशक, ईएमकेई ग्रुप, आबूधाबी, यूई भी दिनांक 07.05.10 से स्वतंत्र निदेशक के रूप में निदेशक मंडल में शामिल हुए।

ख. प्रमुख प्रबंधन कर्मियों के साथ किया गया लेन-देन :

- अध्यक्ष एवं प्रबंध निदेशक तथा कार्यात्मक निदेशकों के वेतन तथा परिलब्धियों को छोड़कर प्रमुख प्रबंध कर्मियों के साथ किसी प्रकार का लेन-देन नहीं किया गया।
- सामान्य तौर पर एयरलाइन व्यवसाय के लिए एयरलाइन से संबंधित सेवाएं उपलब्ध करने जैसे लेन-देन को उपरोक्त में शामिल नहीं किया गया है।



ग. संयुक्त कार्य समूह की व्यवस्थाएं :

क) बेंगलूरु में मैसर्स हिन्दुस्तान एयरोनॉटिक्स लि. (एचएएल) के साथ संयुक्त कार्य समूह :

वर्ष के दौरान, बेंगलूरु एयरपोर्ट पर ग्राउंड हैंडलिंग व्यवस्था के लिए एचएएल के साथ संयुक्त कार्य समूह व्यवस्था के तहत कंपनी को 9.5 मिलियन रुपए (गत वर्ष : 50.6 मिलियन रुपए) का लाभ हुआ।

ख) मैसर्स सिंगापुर एयरपोर्ट टर्मिनल सर्विसेज (सैट्स), सिंगापुर के साथ संयुक्त उद्यम :

कंपनी ने निम्नलिखित कार्यों के लिए पहले ही मैसर्स सिंगापुर एयरपोर्ट टर्मिनल सर्विसेज सैट्स, सिंगापुर के साथ अलग से संयुक्त उद्यम अनुबंध कर लिया था :

(मिलियन रुपए में)

	संयुक्त उद्यम	स्थान	असं अनुपात (नैसिल: सैट्स)	औसत परियोजना लागत
i)	ग्राउंड हैंडलिंग	बेंगलूरु	60 : 40	730
ii)	कार्गो टर्मिनल	बेंगलूरु	50 : 50	990
iii)	ग्राउंड हैंडलिंग	हैदराबाद	51 : 49	800

हैदराबाद एयरपोर्ट पर दिनांक 23 मार्च, 2008 से तथा बेंगलूरु एयरपोर्ट पर दिनांक 24 मई, 2008 से प्रचालन आरंभ हो गया है। तदनन्तर, सभी तीनों यूनिटों के लिए एक कंपनी को निर्धारित करने का निर्णय लिया गया।

नैसिल तथा सैट्स के बीच 50:50 के इक्विटी अनुपात में बेंगलूरु और हैदराबाद सहित सभी मेट्रो एयरपोर्टों के लिए एकल संयुक्त उद्यम कंपनी के गठन के लिए सरकार से अनुमोदन प्राप्त हो गया था। तदनुसार, अप्रैल, 2010 को संयुक्त उद्यम करार पर हस्ताक्षर किए गए तथा "एअर इंडिया सैट्स एयरपोर्ट सर्विसेज प्राइवेट लिमिटेड" नामक संयुक्त उद्यम कंपनी की स्थापना की गई।

संयुक्त उद्यम कंपनी को दिनांक 20 अप्रैल, 2010 को विधिवत रूप से पंजीकृत किया गया तथा नई कंपनी में सभी परिसंपत्तियों तथा देयताओं को अंतरित करने के लिए एक बिजनेस ट्रांसफर अनुबंध निष्पादित किया जाएगा। इस तिथि से पूर्व, एसोसिएशन ऑफ पर्सन (एओपी) के तौर पर लेखा परीक्षकों द्वारा वित्तीय लेखों को अंतिम रूप दिया जा रहा है एवं लेखा परीक्षित हस्ताक्षरित वित्तीय लेखे प्रतीक्षित हैं। इसके मद्देनजर, संयुक्त उद्यम में कंपनी की लाभ/(हानि) को इस वर्ष के लेखे में दर्शाया नहीं गया है।

संयुक्त उद्यमों को अग्रिम के रूप में दी गई 333.9 मिलियन रुपए (गत वर्ष 339.9 मिलियन रुपए) की राशि को प्रस्तावित संयुक्त उद्यम कंपनी में पूंजी निवेश की दिशा में योगदान के रूप में दर्शाया गया है।

अप्रैल, 2010 में संयुक्त उद्यम कंपनी के गठन के साथ अनुबंधों को वर्ष 2010-11 के दौरान अंतिम रूप दिया गया तथा उन पर हस्ताक्षर किए गए।

संयुक्त उद्यम में उपनियुक्त किए गए कर्मचारियों के वेतन का भुगतान नैसिल द्वारा सीधे कर्मचारियों को किया जाता है तथा दिए गए कुल सकल वेतन को संयुक्त उद्यम लेखे में डेबिट किया जाता है तथा उसे नैसिल की उड़ानों को हैंडलिंग करने के लिए एआई सैट्स संयुक्त उद्यम को बिलिंग से समायोजित किया जाता है। कर्मचारियों के भविष्य निधि तथा अन्य कल्याणकारी व्ययों में कंपनी के अंशदान को संयुक्त उद्यम लेखे में डेबिट नहीं किया जाता।

नैसिल की उड़ानों के लिए संयुक्त उद्यम द्वारा प्रदान की जा रही ग्राउंड हैंडलिंग सेवाओं के प्रावधान संबंधी देयता को एआई-सैट्स द्वारा दिए गए लागत डाटा पर आधारित दरों पर "हैंडलिंग प्रभार" शीर्ष के अंतर्गत डाला गया है। दिनांक 31 मार्च, 2010 तक इस खाते में लेखों में उपलब्ध कराई गई 860.5 मिलियन रुपए (गत वर्ष : 413.5 मिलियन रुपए) की कुल देयता निम्नानुसार है :

(मिलियन रुपए में)

	विवरण	2009-10	2008-09
i)	हैदराबाद	437.4	223.2
ii)	बेंगलूरु	423.1	190.3
	कुल	860.5	413.5

घ. वर्ष के अंत तक एक कार्यात्मक निदेशक पर बकाया 0.04 मिलियन रुपए (गत वर्ष तथा वर्ष के दौरान अधिकतम 0.06 मिलियन रुपए) गृह ऋण को छोड़कर कंपनी के निदेशकों या अधिकारियों अथवा उनके रिश्तेदारों पर किसी प्रकार का ऋण या क्रेडिट लेन-देन बकाया नहीं है जिसका कंपनी अधिनियम 1956 के अंतर्गत लेखों में प्रकटीकरण आवश्यक है।



ड. कंपनी की राय में, विभिन्न एयरलाइनों, निजी पार्टियों के साथ किए गए समझौते जिन्हें "ज्वाइंट ऑपरेशन/कोड शेयर एग्रीमेंट्स" कहा गया है, लेखा मानक (एस-18) तथा (एस-27) में उल्लिखित ज्वाइंट वेंचर की परिभाषा के अन्तर्गत नहीं आते, इसलिए उन्हें उक्त प्रकटीकरण में शामिल नहीं किया गया है।

26. प्रबंधकीय परिलब्धियां :

(रुपये मिलियन में)

	विवरण	2009-10	2008-09
(क)	अध्यक्ष व प्रबंध निदेशक वेतन और भत्ते (इसमें परिलब्धियों का मूल्य 0.06 मिलियन रुपए शामिल है) (गत वर्ष : 0.03 मिलियन रुपए)	1.5	1.8
(ख)	कार्यात्मक निदेशक (i) वेतन और भत्ते (इसमें परिलब्धियों का मूल्य 0.29 मिलियन रुपए शामिल है।) (गत वर्ष : 0.11 मिलियन रुपए) (ii) भविष्य-निधि में अंशदान	12.4 0.4	14.9 0.4

टिप्पणी : भविष्य निधि से इतर सेवानिवृत्ति लाभों के संबंध में, चूंकि इन्हें वैश्विक आधार पर किया गया है अतः कोई आबंटन नहीं किया गया। उपर्युक्त के अतिरिक्त, वित्त मंत्रालय (बी पी ई) के दिनांक 29 नवंबर, 1964 के यथा संशोधित परिपत्र संख्या 2 (18)/पी सी/64 में निहित निदेशों के अनुसार अध्यक्ष एवं प्रबंध निदेशक को 780 रुपये प्रति माह का भुगतान करने पर निजी यात्राओं सहित कंपनी की कार का उपयोग करने की अनुमति दी गई है। कंपनी की नीति के अनुसार कार्यात्मक निदेशकों को भी, 150 रुपये प्रति माह का भुगतान करने पर, निजी यात्राओं सहित कंपनी की कार का उपयोग करने की अनुमति दी गई है।

27. लीज़ :

(क) वित्त लीज़

क) वित्त लीज़ के अंतर्गत 01 अप्रैल, 2001 के बाद अर्जित विमान बेड़े तथा उपकरणों को खरीद मान लिया गया है। लीज़ पर ली गई इन परिसंपत्तियों की लागत 139,108.7 मिलियन रुपए (गत वर्ष 97,067.4 मिलियन रुपए) है। दिनांक 31 मार्च, 2010 को भविष्य की लीज़ बाध्यता 133,559.6 मिलियन रुपए (गत वर्ष रु. 116,887.5 मिलियन रुपए) है।

ख) भविष्य के न्यूनतम लीज़ किराये पर देयताएं निम्नानुसार हैं :

(रुपए मिलियन में)

	विवरण	31 मार्च, 2010 के अनुसार	31 मार्च, 2009 के अनुसार
क)	ब्याज सहित न्यूनतम लीज़ भुगतान की बक़या राशि। - एक वर्ष से कम अवधि में - एक वर्ष से अधिक तथा पांच वर्ष से कम अवधि में - पांच वर्ष से अधिक अवधि में	14,240.5 53,699.5 77,086.6	10,923.0 49,962.1 72,587.9
	कुल	145,026.6	133,473.0
ख)	उपरोक्त (क) का वर्तमान मूल्य - एक वर्ष से कम अवधि में - एक वर्ष से अधिक तथा पांच वर्ष से कम अवधि में - पांच वर्ष से अधिक अवधि में	12,428.6 47,479.1 73,651.9	8,365.8 41,520.6 67,001.1
	कुल (*)	133,559.6	116,887.5
ग)	वित्त प्रभार	11,467.0	16,585.5

(ख) ऑपरेटिंग लीज़

क) कंपनी ने रद्द न की जा सकने वाली ऑपरेटिंग लीज़ पर विमान लिए हैं। 31 मार्च, 2010 के अनुसार भविष्य का न्यूनतम लीज़ किराया भुगतान 15,793.1 मिलियन रुपए (गत वर्ष : 29,340.0 मिलियन रुपए) है।



दिनांक 01 अप्रैल 2001 के बाद अर्जित लीज के लिए भविष्य के न्यूनतम लीज किराए पर देयताएं निम्नानुसार हैं :

(रुपए मिलियन में)

विवरण	31 मार्च, 2010 के अनुसार	31 मार्च, 2009 के अनुसार
क) एक वर्ष से कम अवधि में	4,919.0	8,254.9
ख) एक वर्ष से अधिक तथा पांच वर्ष से कम	10,245.2	18,210.7
ग) पांच वर्ष से अधिक अवधि में	628.9	2,874.4
<b>कुल</b>	<b>15,793.1</b>	<b>29,340.0</b>

तथापि, अवधि से पूर्व लीज समाप्त करने पर लीज की बची हुई अवधि के लीज किराए का भुगतान लीज समाप्ति पर करना होगा।

लीज पर ली गई परिसंपत्तियों के संबंध में 8,168.1 मिलियन रुपए (गत वर्ष 9,477.2 मिलियन रुपए) का लीज किराया व्यय वर्ष के लाभ-हानि खाते में दर्शाया गया है।

ख) कंपनी ने विभिन्न आवासीय/वाणिज्यिक परिसर रद्द की जा सकने वाली ऑपरेटिंग लीज पर लिए हैं। सामान्यतः यह लीज अनुबन्ध लीज समाप्ति के पश्चात् नवीकृत कर दिए जाते हैं।

ग) कंपनी ने वाहनों तथा कार्यालय उपकरणों को भी क्रय के विकल्प के साथ ऑपरेटिंग लीज पर लिया है जिनकी हकदारी अन्ततः स्थानांतरित हो भी सकती है और नहीं भी। यह परिसंपत्तियां विभिन्न स्टेशनों पर हैं तथा सामूहिक रूप से बहुत अधिक नहीं हैं। इस संबंध में भावी जरूरतों का पूर्ण विवरण संकलित नहीं किया जा सकता है, चूंकि राशि अधिक नहीं है अतः इसे प्रकट नहीं किया गया है।

(ग) ए 310 मालवाहक विमान की लीज

वर्ष के दौरान, कंपनी ने एक ए310-300 मालवाहक विमान लीज पर दिया।

28. एयरलाइन एलाइड सर्विसेज लि. (एएएसएल)

कंपनी ने अपने पूर्ण स्वामित्व वाली सहायक कंपनी एयरलाइन एलाइड सर्विसेज लि. (एएएसएल) को अपने 6 बी-737-200 विमान लीज पर दिए हैं। कंपनी एएएसएल को व्यापक आधारभूत सहायता व प्रशासनिक सहयोग प्रदान कर रही है। अन्य बातों के साथ-साथ इस सहयोग में मानव शक्ति, ट्रैफिक दस्तावेजों को जारी करना, सूचना प्रौद्योगिकी तथा आरक्षण सुविधाएं, देयों की बिलिंग तथा वसूली, उड़ान पर प्रयोग में लाए जाने वाले ड्राई कन्ज्यूमेबल्स की प्राप्ति एवं भंडारण तथा पी एस एफ की वसूली तथा जमा आदि सम्मिलित हैं। एएएसएल तथा कंपनी के बीच हुए समझौता ज्ञापन तथा अन्य पारस्परिक समझौतों, व्यवस्थाओं के अनुरूप एएएसएल को प्रदान की गई सेवाओं के लिए प्रभार जिसमें एएएसएल की ओर से कंपनी द्वारा किए गए व्ययों/लागतों की प्रतिपूर्ति भी सम्मिलित है, एएएसएल से प्रभारित किए गए। तथापि कुछ मदें जैसे विमानों की लीज के लिए प्रभार, प्रशासनिक तथा प्रचालनात्मक सहयोग के लिए, हैंडलिंग प्रभार, विमानों के प्रतिस्थापन के लिए प्रभार तथा एटीआर/सीआरजे विमानों के इनहाउस अनुरक्षण पर लगाए गए श्रम घंटों का प्रभार जो कि 221.0 मिलियन (गत वर्ष 101.9 मिलियन रुपए) एएएसएल द्वारा प्रभारित नहीं किए गए हैं।

वित्त वर्ष, 2009-10 के लिए उक्त लेन-देन के संबंध में एएएसएल पर देय 481.4 मिलियन रुपए (गत वर्ष 1214.8 मिलियन रुपए की राशि) को लेखा खाते से बट्टे खाते में डाल दिया गया है तथा इसे 'पूर्ण स्वामित्व वाली सहायक कंपनी के अप्रभारित अग्रिम' शीर्ष के तहत सम्मिलित किया गया है।

29. कंपनी द्वारा अपनी विभिन्न पूर्ण स्वामित्व वाली सहायक कंपनियों में किए गए निवेश में उक्त सहायक कंपनियों को हुई हानि पर ध्यान नहीं दिया जाता है। कंपनियों को हुई संचित हानि से संबंधित सूचना कंपनी अधिनियम, 1956 की धारा 212 के तहत अपेक्षित संलग्न विवरण में दी गई है।

30. अन्य विदेशी एयरलाइनों के साथ कंपनी के विरुद्ध विदेश में एक क्लास एक्शन मुकदमा लंबित है, जिसके वित्तीय प्रभाव निश्चित नहीं हैं।

31. प्रति शेयर आय

(रुपए मिलियन में)

विवरण	31 मार्च, 2010 के अनुसार	31 मार्च, 2009 के अनुसार
कर के पश्चात् तथा असाधारण मदों के पूर्व लाभ/(हानि)	(56,351.0)	(55,482.6)
कम : असाधारण मदें	(826.6)	
कर तथा असाधारण मदों के पश्चात् लाभ/(हानि)	(55,524.4)	(55,482.6)
इक्विटी शेयरों की वेटेड एवरेज संख्या	149,383,562	145,000,000
असाधारण मदों से पहले ई पी एस (प्रति शेयर रुपए में)	(377.2)	(382.6)
असाधारण मदों के पश्चात् ई पी एस (प्रति शेयर रुपए में)	(371.7)	(382.6)



## 32. आस्थगित कर परिसंपत्तियां

वर्ष 2009-10 के दौरान कंपनी में लागत कटौती और राजस्व में वृद्धि के लिए अनेक पहल की जिसके परिणामस्वरूप प्रचालनात्मक कार्य निष्पादन में 39 प्रतिशत का सुधार हुआ है। इन उपायों का लक्ष्य प्रचालनात्मक तथा वित्तीय पुनः संरचना करना है जिसमें निम्नलिखित सम्मिलित है :

- पूर्व एआई तथा आईए के मार्गों को पूर्णतः युक्तिसंगत बनाना तथा समान प्रचालनों वाले मार्ग नेटवर्क को हटाना।
- कुछ हानि वाले मार्गों को युक्तिसंगत बनाना।
- कुछ अंतरदेशीय तथा अंतरराष्ट्रीय मार्गों पर यात्रियों के आकर्षण में वृद्धि करने के लिए एकदम नए विमानों को लगाना।
- पुराने विमान बेड़े को फेज आउट करना तथा इस प्रकार अनुरक्षण लागत में परिणामी कमी लाना।
- लीज पर लिए गए विमानों को उनकी समयावधि के समापन पर या पहले ही वापस लौटाना।
- गैर-प्रचालनात्मक क्षेत्रों पर रोजगार में रोक लगाना।
- निष्फल व्यय पर नियंत्रण करने के लिए कर्मचारियों की पुनः तैनाती।
- नए विमान बेड़े के उपयोग में वृद्धि के फलस्वरूप उच्चतर एएसकेएमएस।
- बी 747-400 सहित पुराने विमान बेड़े को ग्राउंड करना जिसका प्रयोग कुछ प्रचालनों तथा वीवीआईपी उड़ानों के लिए ही किया जाएगा। इन विमानों के लिए 10,000 मिलियन रुपए की प्रतिपूर्ति हेतु सरकार से अनुरोध पहले ही किया जा चुका है।
- ईडी/आईबीओ की विदेश से भारत में तैनाती।
- कुछ स्थानों पर विदेशी ऑफलाइन कार्यालयों को बंद करना।
- आक्रमक विक्रय तथा विपणन प्रयासों के माध्यम से यात्री/कर्गों राजस्व अधिक सामान राजस्व में वृद्धि तथा सरकारी यात्रियों को आकर्षित करने के लिए एक अलग सेल।
- एमआरओ राजस्व तथा कंपनी की भू संपदा संपत्ति राजस्व में वृद्धि के लिए कंपनी की परिसंपत्तियों का अधिकतम उपयोग।
- आईटी आधारभूत संरचना का उन्नयन तथा विचक विन आईटी संसाधनों (quick win IT solutions) का कार्यान्वयन।
- पूरे संगठन में एकल कोड तथा एसएपीआईआरपी आधारित समाधानों के लिए पीएसएस (यात्री सेवा प्रणाली) प्रारंभ करना जिससे राजस्व में वृद्धि तथा लागत में कमी आने से संगठन को काफी लाभ होगा।
- स्टार एलाइन्स से जुड़ना तथा स्टार वाहकों से पूरे विश्व में यात्रियों को बाधारहित कनेक्टिविटी प्रदान करना।
- फ्रैंकफर्ट हब को समाप्त कर दिल्ली हब की स्थापना के परिणामस्वरूप मार्गों की पुनःसंरचना से पर्याप्त बचत होना।
- एकीकृत प्रचालन नियंत्रण केन्द्र की स्थापना।
- सहायक कंपनियों जैसे एआईएटीएसएल तथा एआई इएसएल का प्रस्तावित प्रचालन तथा मानवशक्ति व उपकरणों का स्थानांतरण एवं उन्हें स्वतंत्र लाभ केन्द्र मानना।
- एयरबस एयरफ्रेम मरम्मत के लिए इएडीएम के साथ प्रस्तावित संयुक्त उद्यम की स्थापना जिसमें 777 तथा 787 विमान बेड़े को सर्विस करने के लिए बोइंग के जीई 90 तथा जीईएनएक्स इंजन की मरम्मत हेतु जीई के साथ इंजन तथा उपकरण सम्मिलित है।
- एआई में सरकारी कर्मचारियों की यात्रा।
- एअर इंडिया के बोर्ड में स्वतंत्र निदेशकों को शामिल करना तथा कंपनी के वित्तीय तथा प्रचालन कार्य निष्पादन को ध्यान से गॉनीटर करने के लिए बोर्ड समितियों का गठन।
- एसबीआई कैम्पस ने वित्तीय पुनर्संरचना की सिफरिश की है जिसमें और बातों के साथ-साथ शीघ्र पुनर्प्रदायगी सहित कार्यशील पूंजीगत ऋण को आवधिक ऋण में परिवर्तित करना, कार्यशील पूंजी पर ब्याज को कम करने के लिए सरकार की सहायता से रुपए में बोर्ड्स को जारी करना, कम ब्याज दर पर कार्यशील पूंजी ऋण के पुनः वित्तीय प्रबंधन के लिए इसीबी उधार शामिल है।
- एसबीआई ने कंपनी की कार्यशील पूंजी ऋण की पुनर्संरचना की योजना को आरबीआई के समक्ष प्रस्तुत किया है जिससे रुपए ऋण पर समग्र ब्याज लागत में कम से कम 3 प्रतिशत की कमी होगी। इस पुनर्संरचना के लिए आरबीआई से आवश्यक अनुमोदन मांगा जा रहा है ताकि इसे उधार देने वाले बैंकों के लेखों में एनपीए के रूप में न लिया जाए। इससे ब्याज लागत में 6000.0 मिलियन रुपए की बचत होने की संभावना है। रुपए एयरबस ऋण के पुनः वित्त प्रबंध के कारण भी लगभग 51,000.0 मिलियन रुपए का कुल ब्याज लाभ अर्जित होगा।
- सरकार से 80,000.0 मिलियन रुपए तक की इक्विटी के लिए भी अनुरोध किया जा रहा है ताकि अगले तीन वर्षों तक विमान ऋणों के मूल तथा ब्याज का पुनर्भुगतान किया जा सके इससे ऋण इक्विटी अनुपात में सुधार होगा तथा ब्याज का भार कम होगा।

कार्यान्वयन के विभिन्न स्तरों पर प्रभावी इन उपायों के परिणामस्वरूप प्रबंधन को विश्वास है कि अगले 5 वर्षों में वह अपने कार्य निष्पादन को टर्न अराउंड करने में सफल होगा बशर्ते अन्य कारक जैसे ईंधन तथा भौगोलिक-राजनैतिक स्थिति स्थिर रहने के बाद सरकार से इक्विटी सहायता प्राप्त हो। एक विस्तृत टर्न अराउंड योजना भी बोर्ड के समक्ष प्रस्तुत की गई है। सदी के इस दौर से बाहर आती वैश्विक अर्थव्यवस्था को देखते हुए यह आशा की जाती है कि पूरे विश्व में तथा भारत के बाहर तथा भीतर हवाई यात्रा में बढ़ोतरी होगी। अंतरदेशीय क्षेत्र में व्यवसायिक अवसरों के पुनः संचरण के पर्याप्त संकेत मिल रहे हैं जो हवाई यात्रा को बल प्रदान करेंगे। भारतीय अर्थव्यवस्था में निरंतर 8.5 प्रतिशत प्रतिवर्ष की गति से वृद्धि हो रही है। बढ़ती अर्थव्यवस्था के कारण व्यापार, वाणिज्य, उद्योग, यात्रा तथा पर्यटन पर पड़ते बहु प्रभावों के कारण अंतरदेशीय तथा अंतरराष्ट्रीय सेक्टरों पर यात्रियों की पर्याप्त संख्या में राष्ट्रीय





वाहक के राजस्व में वृद्धि होगी। वर्ष के पहले हिस्से अर्थात् अप्रैल-सितम्बर, 2010 में वित्तीय एवं वास्तविक कार्य निष्पादन जिसमें पिछले वर्ष में इस अवधि की तुलना में प्रचालन राजस्व में 16 प्रतिशत की वृद्धि हुई है।

प्रबंधन 28,425.2 मिलियन रुपए की निवल आस्थगित कर परिसंपत्तियों के उपयोग के लिए आवश्यक है जिसकी पहचान नैसिल के गठन के पहले दो वर्षों (2007-08 तथा 2008-09) में निम्नलिखित ब्यौरे के अनुसार भविष्य की कर देयताओं को ध्यान में रखते हुए की गई थी। विवेकपूर्ण उपाय के तौर पर कंपनी ने आगे आस्थगित कर परिसंपत्ति को दर्जाने पर तब तक रोक लगाई है जब तक कि विभिन्न स्तरों पर कार्यान्वित उपरोक्त उपायों से कंपनी को पर्याप्त लाभ होता है।

(रुपए मिलियन में)

(क) आस्थगित कर देयता	
i) स्थिर परिसंपत्तियों से संबंधित	28,606.5
उप-जोड़	28,606.5
(ख) आस्थगित कर परिसंपत्तियां	
i) असमाहित मूल्यहास	20,356.8
ii) व्यावसायिक हानि	32,127.9
iii) आयकर अधिनियम के तहत अन्य अस्वीकृतियां	4,547.0
उप-जोड़	57,031.7
आस्थगित कर/(देयता) (निवल)	28,425.2

33. भारतीय विमानपत्तन प्राधिकरण (एएआई) की वसूली योग्य/भुगतान योग्य देयताएं

(क) विभिन्न एयरपोर्टों पर, पूर्व इंडियन एयरलाइंस लि. द्वारा उपयोग की गई सुविधाओं के संबंध में एएआई के साथ कुछ विवाद थे। सचिव, नागर विमानन मंत्रालय द्वारा लंबित विवादों को सुलझाने के लिए श्रीमती विलासिनी रामचन्द्रन अतिरिक्त सचिव एवं वित्त सलाहकार को मध्यस्थ के रूप में नियुक्त किया गया। पर्याप्त विचार विमर्श के पश्चात्, 12 फरवरी, 2009 को मध्यस्थ द्वारा निर्णय लेते हुए भारतीय विमानपत्तन प्राधिकरण को देय विभिन्न मदों जैसे लाइसेंस शुल्क के लिए खर्च/देयताएं, लैंडिंग एवं पार्किंग प्रभार, नेविगेशन प्रभार एवं अन्य विविध प्रभार आदि के भुगतान का निर्णय दिया। उक्त निर्णय में अधिकतर मुद्दों पर दिए गए निदेशों के वित्तीय प्रभाव को वर्ष 2008-09 के लेखों में सम्मिलित कर लिया गया है।

तत्पश्चात् दोनों एएआई तथा पूर्व आईएल ने निर्णय के विभिन्न मुद्दों पर स्पष्टीकरण/दिशा-निर्देश प्राप्त करने के लिए मंत्रालय के समक्ष आगे संदर्भ प्रस्तुत किए हैं। इन मुद्दों पर दोनों पक्षों को विधिवत् रूप से सुनने के बाद श्री ई.के.भारत भूषण, संयुक्त सचिव तथा वित्त सलाहकार ने अपने दिनांक 15 सितम्बर, 2009 के आदेश में दोनों पक्षों द्वारा उठाए गए मुद्दों को और अधिक स्पष्ट किया। इन स्पष्टीकरणों के वित्तीय प्रभावों को वर्ष के लेखों में सम्मिलित कर लिया गया है जिसके परिणामस्वरूप विगत में दर्शाई गई 392.4 मिलियन रुपए (निवल) (पिछले वर्ष : 180.5 मिलियन (निवल) रुपए की अतिरिक्त देयताएं समाप्त हो गई हैं।

(ख) एएआई को भुगतान योग्य 2,792.9 मिलियन रु. (निवल) (गत वर्ष 3,231.2 मिलियन रु. (निवल) नोट सं. 32(सी) में उल्लेखित को छोड़कर बकया शेष की पुष्टि एवं मिलान किया जाना है। समायोजन का प्रभाव, यदि कोई है तो उसे समायोजित किए जाने वाले वर्ष में खातों में डाला जाएगा।

(ग) पूर्व एअर इंडिया तथा एएआई के बीच हुए ग्राउंड हैंडलिंग अनुबंध के अनुसार 04.05.1977 से 03.11.2002 की अवधि के लिए पूर्व एआई तथा एएआई के बीच हुई राजस्व सहभागिता व्यवस्था के अंतर्गत एएआई से 1019.9 मिलियन रुपए की राशि वसूल की जानी है। इस अवधि के दौरान पूर्व एआई द्वारा राजस्व सहभागिता परिवर्तन तथा वार्षिक स्थिर निर्धारण में 31.03.1992 तक समयावधिक परिवर्तन हुए। जब राजस्व की सहभागिता 70:30 के अनुपात में थी जिसमें 70 प्रतिशत एएआई द्वारा लिया गया जहां राजस्व अंश 30.0 मिलियन रुपए प्रतिमाह की अवसीमा से बढ़ गया। पूर्व एआई के खर्चों में अत्याधिक वृद्धि को देखते हुए इस मुद्दे को एएआई के साथ उठाया गया तथा दिनांक 01.04.1995 से इस अवसीमा को 30.0 मिलियन रुपए 50.0 रुपए प्रतिमाह करके राजस्व में 50:50 की सहभागिता करने के लिए कहा गया। इस मुद्दे को समय-समय पर एएआई के साथ उठाया गया तथा मार्च, 2006 तथा मई, 2006 में एएआई के साथ एक उच्च स्तरीय बैठक की गई। चूंकि उक्त बैठक में आश्वासन दिए जाने के बावजूद एएआई से कोई प्रत्युत्तर नहीं दिया गया इसलिए पूर्व एआई द्वारा एएआई को बकया राशि के बताते हुए 31.03.2007 को समाप्त वर्ष के दौरान 1,019.9 मिलियन रुपए की राशि के इनवॉयस प्रस्तुत किए गए। वसूल की जाने वाली राशि को देय राशि के साथ समायोजित किया जाएगा जो कि वसूल की जाने वाली राशि से अधिक है।

मंत्रालय के दिनांक 19 अगस्त, 2010 के पत्र संख्या एवी 18019/5/2002-एआई जिसमें नैसिल को एएआई के साथ बकया के मुद्दे का विवरण देने को कहा गया है, के प्रत्युत्तर में नैसिल द्वारा दिनांक 09 सितम्बर, 2010 के पत्र सं. इडीएफबीए/55 में इस मुद्दे को फिर उठाया गया। इस संबंध में मंत्रालय के उत्तर की प्रतीक्षा है।

(घ) अनुबंध/समझौते को अंतिम रूप दिया जाना लंबित होने के कारण एयरपोर्ट अथॉरिटी ऑफ इंडिया (एएआई) के साथ राजस्व सहभागिता के लिए कोई प्रावधान नहीं किया गया है। कंपनी ने 769.6 मिलियन रुपए के कुल राजस्व को वर्ष 2004-05 से 31.03.2010 तक एपीकल्चर एंड प्रोसेड फूड्स एक्सपोर्ट डेवलपमेंट अथॉरिटी (एपीईडीए) की हैंडलिंग (दी गई दरों के आधार पर) के अनुज्ञांकित राजस्व (पिछले वर्ष 603.3 मिलियन रुपए) के रूप में दिखाया है।



34. कर्मचारियों को भुगतान तथा प्रावधान :

- क) 31 दिसंबर, 2006 तक की अवधि के लिए वेतन समझौते हेतु, वेतन बकाया देयताओं में 42,84.3 मिलियन रु. (गत वर्ष 4825.6 मिलियन रु.) की देयता शामिल है। 31/12/06 तक की अवधि के लिए वेतन बकाया देयताओं का प्रत्येक वर्ष के अंत में पुनः अवलोकन किया जाता है तथा उसमें समायोजन, यदि कोई हो प्रभावी किया जाता है।
- ख) एयरलाइन्स ग्रांड इंस्ट्रक्टर एसोसिएशन (एजीआईए) के लिए जिनके साथ वेतन करार संबंधी समझौता नहीं हुआ है, कंपनी ने सेवानिवृत्ति लाभ पर वेतन बकाए में वृद्धि के प्रभाव का निर्धारण नहीं किया है।
- ग) पी एस यू पर लागू सार्वजनिक उद्यम विभाग (डी पी ई) के दिशानिर्देशों के अनुसार घाटे में चल रहे पी एस यू में कार्यरत कर्मचारियों को कोई वेतन वृद्धि नहीं दी जा सकती। कंपनी को 01 जनवरी, 2007 से घाटा हो रहा है अतः वेतन वृद्धि के लिए कोई प्रावधान नहीं किया गया है।

35. कर्मचारियों को हित लाभ :

(क) परिभाषित हित लाभ योजना का सामान्य विवरण

क) **उपदान** : उपदान भुगतान अधिनियम के प्रावधानों या कंपनी की योजना, जो भी अधिक लाभकारी हो, के अनुसार कंपनी के सभी पात्र कर्मचारियों को अधिवर्षिता, मृत्यु, स्थायी अशक्तता होने पर उपदान देय होता है। सरकार ने दिनांक 18 मई, 2010 के राजपत्र अधिसूचना के अंतर्गत उपदान भुगतान अधिनियम 1972 में संशोधन किया है जिसमें 24 मई, 2010 से सेवानिवृत्त होने वाले कर्मचारियों के लिए उपदान भुगतान की सीमा 0.35 मिलियन रुपए से बढ़ाकर 1.0 मिलियन रुपए कर दी गई है। 2399.9 मिलियन रुपए राशि का प्रभाव वित्तीय लेखों में इस वर्ष उपलब्ध नहीं कराया गया है। इसके 2010-11 में लेखाबद्ध किया जाएगा।

ख) **छुट्टी नकदीकरण** : सभी पात्र कर्मचारी सेवानिवृत्ति के समय अधिकतम 300 दिनों तक की प्राधिकार छुट्टी के नकदीकरण के हकदार हैं। इसी प्रकार सभी पात्र कर्मचारी सेवानिवृत्ति के समय अधिकतम 120 दिनों तक की बीमारी की छुट्टी का नकदीकरण इस शर्त पर करा सकते हैं कि कर्मचारी के खाते में उस समय कम से कम 60 दिन की बीमारी की छुट्टी शेष हों।

ग) **सेवानिवृत्ति के पश्चात् चिकित्सा लाभ** : कंपनी में सेवानिवृत्ति पश्चात् चिकित्सा लाभ योजना है जिसके अंतर्गत सेवानिवृत्त कर्मचारी और उसकी/पत्नी/पति को चिकित्सा लाभ प्रदान किए जाते हैं।

(ख) परिभाषित अंशदायी योजना

**कर्मचारी भविष्य निधि** : भविष्य निधि अधिनियम 1925 के अंतर्गत कंपनी में कर्मचारी भविष्य निधि योजना है जो पात्र कर्मचारियों की भविष्य निधि योजना को नियंत्रित करती है। कंपनी तथा कर्मचारी, निधि में पी एफ वेतन का 10 प्रतिशत का अंशदान देते हैं जिसमें से कर्मचारियों को भविष्य निधि का भुगतान किया जाता है।

(ग) परिभाषित हित लाभ योजना-उपदान (अनिधिबद्ध) :

(रुपए मिलियन में)

	विवरण	31 मार्च, 2010 के अनुसार	31 मार्च, 2009 के अनुसार
क)	हित लाभ बाध्यता में परिवर्तन :		
	वर्ष के प्रारंभ में देयता	4,789.0	4,539.0
	ब्याज लागत	349.3	367.5
	वर्तमान सेवा लागत	193.3	411.6
	प्रदान किए गए हित लाभ	(434.8)	(652.8)
	बाध्यता में बीमांकिक (लाभ) / हानि	149.1	123.7
	वर्ष के अंत में देयता	5,045.9	4,789.0
ख)	योजना परिसंपत्तियों का उचित मूल्य :		
	वर्ष के प्रारंभ में योजना परिसंपत्तियों का उचित मूल्य	-	-
	योजना परिसंपत्तियों का अनुमानित प्रतिफल	-	-
	अंशदान	434.8	652.8
	प्रदान किए गए हित लाभ	(434.8)	(652.8)
	योजना परिसंपत्तियों पर बीमांकिक (लाभ) / हानि	-	-
	वर्ष के अंत में योजना परिसंपत्तियों का उचित मूल्य	-	-
	योजना परिसंपत्तियों पर कुल बीमांकिक (लाभ) / हानि	-	-



	विवरण	31 मार्च, 2010 के अनुसार	31 मार्च, 2009 के अनुसार
ग)	योजना परिसंपत्तियों पर वास्तविक प्रतिफल : योजना परिसंपत्तियों का अनुमानित प्रतिफल योजना परिसंपत्तियों की बीमांकिक (लाभ) / हानि	- -	- -
	योजना परिसंपत्तियों पर वास्तविक प्रतिफल	-	-
घ)	तुलन पत्र में दर्शाई गई राशि : वर्ष के अंत में देयता वर्ष के अंत में योजना परिसंपत्तियों का उचित मूल्य अंतर	5,045.9 - -	4,789.0 . .
	तुलन पत्र में दर्शाई गई राशि	5,045.9	4,789.0
ङ.)	लाभ तथा हानि खाते में दर्शाए गए व्यय : वर्तमान सेवा लागत ब्याज लागत योजना परिसंपत्तियों का अनुमानित प्रतिफल स्वीकृत निवल बीमांकिक (लाभ) / हानि	193.3 349.3 - 149.1	411.6 367.5 . 123.7
	लाभ-हानि खाते में दर्शाए गए व्यय	691.7	902.8
च)	तुलन पत्र समाधान : प्रारंभिक निवल देयता उपरोक्तानुसार व्यय नियोक्ता का अंशदान	4,789.0 691.7 (434.8)	4,539.0 902.8 (652.8)
	अंतिम शेष निवल देयता	5,045.9	4,789.0
छ)	वर्ष का पूर्वानुमानित बीमांकिक : छूट की दर योजनाबद्ध परिसंपत्तियों के प्रतिफल की दर वेतन वृद्धि	8.00% - 4.00%	7.25% . 4.00%

36. सूक्ष्म, छोटे एवं मझौले उद्यम

कंपनी में उपलब्ध सूचना के अनुसार 31 मार्च, 2010 को "सूक्ष्म, छोटे या मझौले उद्यम विकास अधिनियम, 2006" के अंतर्गत सूक्ष्म, छोटे या मझौले उद्यम के रूप में पंजीकृत कोई आपूर्तिकर्ता, संविदाकार, सेवा उपलब्ध कराने वाले नहीं है।

37. लेखापरीक्षकों को परिलब्धियां:

लेखा-परीक्षा शुल्क और व्ययों का विवरण निम्नानुसार है :

(मिलियन रुपये में)

विवरण	2009-10	2008-09
लेखा-परीक्षा शुल्क - वर्ष के लिए	6.0	4.8
जेब खर्च*	2.1	3.0
अन्य केपेसिटी में भुगतान*	0.2	0.3
कुल	8.3	8.1

\* (भुगतान आधार पर लेखाबद्ध)

38. एअर इंडिया बिल्डिंग से प्राप्त किराया :

पूर्व एअर इंडिया बोर्ड ने दिनांक 24 नवंबर, 1994 को आयोजित अपनी 8वीं बैठक में संपदा अधिकारी की नियुक्ति के लिए तथा एअर इंडिया बिल्डिंग को खाली कराने के लिए सभी लाइसेंसधारियों को नया नोटिस जारी करने के लिए अनुमोदन दिया। सार्वजनिक परिसर (अप्राधिकृत अधिभोगियों की बेदखली) अधिनियम, 1971 के अंतर्गत तदनुसार सभी अधिभोगियों को बेदखली नोटिस जारी किया गया जिसके बाद इन अधिभोगियों को अप्राधिकृत अधिभोगी माना गया तथा इन्हें सामान्य लाभ/क्षति के भुगतान का उत्तरदायी समझा गया। संपदा अधिकारी द्वारा सार्वजनिक परिसर अधिनियम के अंतर्गत कार्यवाही की गई जिसके परिणामस्वरूप 1996 से 2002 की अवधि के दौरान सभी अधिभोगियों के विरुद्ध बेदखली आदेश जारी किए गए।



अप्रैल, 2006 से मई 2008 की अवधि के दौरान संपदा अधिकारी ने मामलों की सुनवाई के दौरान दोनों पक्षों के गवाहों की परीक्षा तथा प्रति परीक्षा, दस्तावेज़ी साक्ष्य तथा दोनों पक्षों द्वारा की गई जिरह सुनने के बाद अनुमोदित मूल्यांकक द्वारा निर्धारित मूल्य के आधार पर क्षतिपूर्ति की वसूली के आदेश दे दिए।

क्षतिपूर्ति जिसमें अप्रैल, 1995 से जब तक वे परिसर को खाली नहीं करते तब तक किराए को राजस्व के रूप में दिखाया गया, में वृद्धि भी सम्मिलित है। इन परिस्थितियों के अंतर्गत एअर इंडिया बिल्डिंग के अधिभोगियों से, प्रति माह 300 रुपए प्रति स्क्वैयर फीट के हिसाब से क्षतिपूर्ति ली गई जिसको राजस्व के रूप में दिखाया गया।

बेदखली/क्षति से संबंधित न्यायिक मामले पिछले एक दशक से चल रहे हैं। मार्च, 2010 तक संपदा अधिकारी द्वारा प्रदत्त क्षतिपूर्ति की कोई राशि वसूल नहीं की गई। उपरोक्त देरी को तथा कंपनी की नाजुक वित्तीय स्थिति को देखते हुए स्थिति की समीक्षा की गई ताकि न्यायालय के निर्णयों की अनिश्चितता तक प्रतीक्षा करने के बजाए जितना संभव हो सके उतनी देयताओं को वसूल करने की संभावना का पता लगाया जाए।

प्रारम्भिक तौर पर क्षति मामले आईपीसीएल बनाम एअर इंडिया में न्यायालय के निर्णय के आधार पर दो लाइसेंसधारियों पर न्यायालय से बाहर निपटान के लिए विचार किया गया। पारस्परिक समझौते के आधार पर न्यायालय से बाहर निपटान में कुल 873.3 मिलियन (0.01 प्रतिशत टीडीएस की कटौती के बाद) रुपयों की कुल राशि प्राप्त की गई। परिणामस्वरूप इन लाइसेंसधारियों से देय 696.4 मिलियन रुपयों को वर्ष के दौरान लाभ तथा हानि खाते में प्रभारित किया गया।

इस संबंध में उल्लेखनीय है कि बेदखली प्रारम्भ करने का मुख्य उद्देश्य अधिभोगियों से परिसर वापस लेना था जिसमें 90 प्रतिशत से अधिक सफलता प्राप्त हुई है।

उपरोक्त दो मामलों में न्यायालय से बाहर निपटान के परिणामस्वरूप कंपनी ने वर्ष के दौरान राजस्व के रूप में 149.8 मिलियन रुपयों को राजस्व के रूप में दिखाया है तथा वसूली योग्य संचयी राशि घटकर 3347.4 मिलियन रुपए रह गई है।

39. भारत सरकार द्वारा औसत अधिसूचना के अभाव में जिससे कंपनी अधिनियम 1956 की धारा 441ए के अंतर्गत टर्नओवर पर देय उपकर की अवधि तथा लागू दर विनिर्दिष्ट की जानी है, इसे निर्धारित नहीं किया जा सका, अतः इसका प्रावधान नहीं किया गया है।

40. 31 मार्च, 2010 को समाप्त वर्ष के लिए कंपनी अधिनियम 1956 की अनुसूची VI के भाग II के अनुच्छेद 4घ (ख), (ड.) (i) तथा ड. (ii) की निम्नलिखित अपेक्षाओं के अधीन कंपनी अधिनियम 1956 की धारा 211(4) के तहत जारी तारीख 22 जुलाई, 2010 के आदेश संख्या 46/167/2010-सी एल-III द्वारा कंपनी ने निगमित कार्य मंत्रालय से छूट प्राप्त कर ली है :

क) रॉयल्टी, तकनीकी ज्ञान, व्यावसायिक परामर्श शुल्क, ब्याज तथा अन्य मामलों पर वित्तीय वर्ष के दौरान विदेशी मुद्रा में व्यय।

ख) विदेशी मुद्रा में आय जो निम्नलिखित शीर्षों के अधीन वर्गीकृत है :

- सामग्री का निर्यात जिसका आंकलन एफ ओ बी आधार पर किया गया है;
- रॉयल्टी, तकनीकी ज्ञान, व्यावसायिक तथा परामर्श-शुल्क।

41. भंडार एवं अतिरिक्त पुर्जों की खपत :

(रुपये मिलियन में)

विवरण	2009-10		2008-09	
	राशि	%	राशि	%
आयातित भारतीय	4,658.1	93.1	5,995.2	96.5
कुल	342.8	6.9	216.7	3.5
कुल	5,000.9	100	6,211.9	100

42. आयातों का मूल्य (बीमा एवं माल भाड़ा छोड़कर) :

(रुपये मिलियन में)

विवरण	2009-10		2008-09	
	राशि	%	राशि	%
भंडार और अतिरिक्त पुर्जे	7,283.6	7.5	8,949.3	19.8
पूंजीगत माल	89,586.2	92.5	36,146.3	80.2
कुल	96,869.8	100	45,095.6	100



## 43. विदेशी मुद्रा में अर्जन :

(रुपये मिलियन में)

विवरण	2009-10		2008-09	
	राशि	%	राशि	%
प्राप्त ब्याज	21.6	38.5	154.0	70.6
लाभांश	34.5	61.5	64.2	29.4
कुल	56.1	100	218.2	100

क्रम संख्या 41, 42 तथा 43 में दी गई सूचना प्रबंध वर्ग द्वारा अधिग्रमाणित तथा लेखा परीक्षकों द्वारा प्रस्तुत है।

## 44. गत वर्ष के आंकड़े जहां भी आवश्यक लगे उन्हें पुनः गठित/पुनः व्यवस्थित किया गया है।

तुलन पत्र तथा लाभ-हानि खातों के भाग के रूप में संलग्न अनुसूचियों तथा उपर्युक्त टिप्पणियों के लिए हस्ताक्षर।

कृते तथा की ओर से  
पी.के. घोषड़ा एंड कंपनी  
चार्टर्ड एकाउन्टेंट

कृते तथा की ओर से  
ठाकुर, वैद्यनाथ अय्यर एंड कंपनी  
चार्टर्ड एकाउन्टेंट

कृते तथा की ओर से  
छजेद एंड बोशी  
चार्टर्ड एकाउन्टेंट

बोर्ड के लिए तथा की ओर से  
हस्ता./-  
अरविन्द जाधव  
अध्यक्ष एवं  
प्रबंध निदेशक

हस्ता./-  
प्रशांत सुकुल  
निदेशक

हस्ता./-  
पी.के. घोषड़ा  
पार्टनर  
सदस्यता सं. 6094

हस्ता./-  
बी. राजारमन  
पार्टनर  
सदस्यता सं. 02705

हस्ता./-  
किरण के. दपत्तरी  
पार्टनर  
सदस्यता सं. 10279

हस्ता./-  
एस. चन्द्रशेखर  
निदेशक - वित्त

हस्ता./-  
एस. वैकट  
कार्यपालक निदेशक -  
वित्त एवं कंपनी  
सचिव

स्थान : नई दिल्ली  
दिनांक : 18 नवम्बर, 2010