



निदेशकों की रिपोर्ट

31 मार्च, 2009 को समाप्त हुए वर्ष के लिए परीक्षित लेखों, लेखा परीक्षकों की रिपोर्ट एवं लेखों पर भारत के नियंत्रक एवं महालेखा परीक्षक की टिप्पणियों सहित नेशनल एविएशन कंपनी ऑफ इंडिया लिमिटेड की द्वितीय वार्षिक रिपोर्ट निदेशक सहर्ष प्रस्तुत करते हैं :-

नैसिल के वर्ष 2008-09 के परिणामों पर संक्षिप्त पृष्ठभूमि के रूप में वैश्विक एवं भारत में नागर विमानन परिदृश्य का विश्लेषण नीचे दिया गया है :-

1. नागर विमानन परिदृश्य

विश्व

अन्तरराष्ट्रीय वायु परिवहन संघ (आयटा) ने 15 सितम्बर, 2009 को परिशोधित वैश्विक वित्तीय पूर्वानुमानों की घोषणा की जिसके अंतर्गत वर्ष 2009 में एयरलाइनों को कुल 11 बिलियन अमेरिकी डालर की हानि होने का अनुमान लगाया गया। वर्ष 2009 के दौरान उद्योग का वर्ष 2008 के स्तर की तुलना में राजस्व 80 बिलियन अमेरिकी डालर (15%) कम होकर 455 बिलियन अमेरिकी डालर होने की आशा है।

आयटा ने वर्ष 2008 के लिए हानि अनुमान में संशोधन किया जिसके अनुसार 10.4 बिलियन अमेरिकी डालर की हानि के स्थान पर 16.8 बिलियन अमेरिकी डालर की हानि होने का अनुमान लगाया गया। यह संशोधन बड़े पुनर्मूल्यांकनों की लेखांकन नीतियों, गुडविल एवं ईंधन, हैंडलिंग के संबंध में पुनर्विवरण एवं स्पष्टीकरण को दर्शाता है।

प्रत्याशित हानि के लिए तीन मुख्य कारक थे :-

मांग : वर्ष 2009 में यात्री ट्रैफिक में 4% और कार्गो में 14% की कमी होने की आशा थी।

राजस्व प्राप्ति : राजस्व प्राप्ति में यात्री के लिए 12% और कार्गो के लिए 15% कमी होने की आशा थी। यात्री राजस्व में कमी प्रीमियम ट्रेवल में 20% कमी होने के कारण हुई। वैश्विक विमान बेड़े से 227 मालवाहक विमान हटाए जाने के बावजूद कार्गो उपयोग 50% से कम रहा। यात्री या कार्गो मार्केट में राजस्व प्राप्ति में जल्दी सुधार होने की आशा बहुत कम थी।

ईंधन : आर्थिक परिस्थितियों में सुधार के संकेत मिलने की प्रत्याशा में स्पॉट ऑयल प्राइस में तेजी से वृद्धि हुई। वर्ष के दौरान ऑयल की कीमत औसतन 61 अमेरिकी डालर प्रति बैरल रहने की उम्मीद जताई गई। इससे कुल 115 बिलियन अमेरिकी डालर के ईंधन बिल की लागत में 9 बिलियन अमेरिकी डालर वृद्धि होगी। वर्तमान में ईंधन की कीमत 70 अमेरिकी डालर से 80 अमेरिकी डालर प्रति बैरल है।

- एयरलाइन उद्योग की संरचना में मौलिक परिवर्तन हो रहे थे, क्योंकि एयरलाइनें विशेष व्यवसाय रणनीति पर ध्यान केन्द्रित करती हैं ताकि उन्नत और उभरते बाजारों में शुरू हुई गंभीर मंदी का मुकाबला किया जा सके जो कम से कम वर्ष दिसम्बर 2009 तक जारी रहने की उम्मीद है।
- घरेलू एवं शार्ट-हॉल मार्केट में कम किराए की एयरलाइनों में वृद्धि हो रही है। नेटवर्क एयरलाइनें अपने नेटवर्क में वृद्धि कर रही हैं और ऐसी मार्केट में अपनी सेवाओं में कमी कर रही हैं जहां उन्हें लाभ नहीं हो रहा और इस क्रम में लंबी दूरी और अंतरराष्ट्रीय उड़ानों पर अपना ध्यान केन्द्रित कर रही हैं। एयरलाइन की रणनीति में इस परिवर्तन से उद्योग को और मजबूती मिलेगी।



- बड़ी एयरलाइनों के समेकन से ग्लोबल एयरलाइन कार्पोरेशन को बढ़ावा मिलेगा । हाल में एयर फ्रांस एवं के.एल.एम का तथा लुफ्थांसा एवं स्विस् एयरलाइन का सफलतापूर्वक विलय इसका उदाहरण है। डेल्टा की नार्थवेस्ट के साथ विलय की प्रक्रिया चल रही है । ब्रिटिश एयरवेज एवं आबरिया ने पहले ही विलय के लिए अपनी इच्छा व्यक्त कर दी है । इसी प्रकार लुफ्थांसा द्वारा आस्ट्रेलियन एयरलाइन का अधिग्रहण किया जा रहा था ।
- विमानन में पर्यावरण प्रगति में पहले की अपेक्षा अब निरंतर ज्यादा ध्यान दिया जा रहा है । विमान निर्माता पर्यावरण प्रगामी पहल में प्रगति के लिए अपने आर एण्ड डी प्रयासों पर ध्यान केन्द्रित कर रहे हैं । इसके अंतर्गत बायोप्यूल की शुरुआत और अन्य रिन्यूएबल एनर्जी संसाधनों से लेकर शोर कम करने वाली नई तकनीक डिज़ाइन करना और एयर ट्रेफिक सिस्टम का दक्षतापूर्वक उपयोग किया जाना शामिल है । वर्ष 2008 के दौरान आयटा ने अपने ईंधन अभियान के अंतर्गत एयरलाइनों को 5 बिलियन अमेरिकी डालर बचत करने में सहायता की जो 14.8 मिलियन टन Co2 के बराबर है ।
- निष्कर्षतः यद्यपि एयरलाइनों ने 2001 से अपनी पुनर्संरचना के लिए उल्लेखनीय कार्य किया है – गैर –ईंधन इकाई लागत में 13% की कमी हुई है ईंधन दक्षता में 19% की वृद्धि हुई है तथा सेल्स एवं मार्केटिंग यूनिट लागत में 13% की कमी हुई है परंतु आर्थिक संकट की भीषणता ने इन लाभों को बौना कर दिया और एयरलाइनें वर्ष 2009 में प्रत्याशित 3% की कमी को देखते हुए अपनी क्षमता को संशोधित करने में संघर्षरत थीं ।

2010

आयटा द्वारा 2010 में भी हानि जारी रहने का अनुमान लगाया गया और उद्योग को 3.8 बिलियन अमेरिकी डॉलर की निवल हानि होने का अनुमान लगाया गया है । यह अनुमान यात्री दर में 3.2% तथा कार्गो दर में 5% की सीमित वृद्धि होने तथा यात्री आय में 1.1% और कार्गो में 9.0% की मामूली वृद्धि होने पर आधारित है तथा ईंधन की कीमत 72 अमेरिकी डॉलर प्रति बैरल रहने का अनुमान लगाया गया है ।

भारत

- वर्ष 2008 में उर्जा लागत मुख्य मुद्दा बना रहा । आकाश छूती उर्जा की कीमत तथा अर्थव्यवस्था में मंदी का एयरलाइनों सहित समस्त कारोबार पर विपरीत प्रभाव पड़ा । 26 नवम्बर, 2008 को मुम्बई में आतंकवादियों द्वारा दुर्भाग्यपूर्ण हमले से नागर विमानन उद्योग के लिए स्थिति और खराब हो गई जो पहले से ही उर्जा की कीमतों में वृद्धि का सामना कर रहा था । कच्चे तेल की कीमत 147 अमेरिकी डॉलर प्रति बैरल के अपने उच्च स्तर पर पहुंच गई तथा जुलाई 2008 में अनियंत्रित ईंधन कीमतों के अनुमान के कारण यह स्थिति उत्पन्न हुई । यद्यपि वैश्विक आर्थिक मंदी के कारण यह ज्यादा समय न चल सका तथापि जेट ईंधन कीमत अपने 2000 के स्तर से तीन गुणा अधिक रही ।
- इन कारकों के कारण ईंधन खपत में कमी करने तथा दक्षता में वृद्धि के लिए असाधारण प्रयास किए गए । क्षमता में कमी करने, विमानों की सुपुर्दगी के शिड्यूल में परिवर्तन करने तथा बड़ी परियोजनाओं को स्थगित करने में नैसिल भी अपवाद नहीं रही । नैसिल को कई रूटों से अपना प्रचालन हटाना पड़ा तथा मार्केट की मांग के अनुरूप वर्तमान रूटों पर उड़ानों की संख्या में कमी करनी पड़ी ।
- भारत सरकार द्वारा द्विपक्षीय करार की लचीली नीति अपनाए जाने से, प्रत्याशित ट्रेफिक वृद्धि को कायम रखने, सुरक्षा मानकों को बनाए रखने, उड़ानों में विलंब में कमी लाने तथा यात्री को सुखद विमान यात्रा का अहसास दिलाने के लिए वर्तमान एयरपोर्ट ढांचागत संरचना को बढ़ाने और अपग्रेड करने के लिए इस क्षेत्र में और उल्लेखनीय निवेश करने की आवश्यकता है । निजी भागीदारी से मुम्बई तथा दिल्ली में बनाए जा रहे नए टर्मिनलों को यदि नियत तिथि तक सफलतापूर्वक पूरा कर लिया गया तो इससे ग्राउंड पर कंजेशन को दूर करने में मदद मिलेगी ।



- इसी प्रकार, भारत में एयरलाइनें अभी भी उच्च कर दर की समस्या से जूझ रही हैं। ए.टी.एफ को अभी भी 'डिक्लेयरड गुड्स' की श्रेणी में लाया जाना लंबित है जिससे भारत में सभी राज्यों में सेल्स टैक्स की एक-समान 2% दर लागू की जा सकेगी।
- अच्छी आर्थिक वृद्धि तथा विस्तृत एयर ट्रांसपोर्ट एग्रीमेंट्स से एयर ट्रांसपोर्ट की मांग में वृद्धि के संकेत मिल रहे हैं। दक्षिण-पश्चिम एशिया में तीव्र आर्थिक विकास से आयातित वस्तुओं की मांग बढ़ रही है तथा टेक्सटाइल और उपस्कर के निर्यात में वृद्धि होने की आशा है तथा इस वृद्धि की गति मंदी के कारण धीमी रहेगी।
- वृद्धि के साथ ताल मिलाते हुए सार्वजनिक और निजी भागीदारी से पिछले तीन वर्षों में भारत में 9 बिलियन अमेरिकी डॉलर का निवेश किया जा रहा है। 10 बड़े एयरपोर्टों की सुधार प्रक्रिया में नए यात्री टर्मिनल, कार्गो सुविधा और रनवे बनाए जाने शामिल हैं। मांग को पूरा करने के उद्देश्य से भी नए टर्मिनलों का निर्माण किया जा रहा है। इसके अतिरिक्त हमारे देश के अपेक्षाकृत कम विकसित भागों में 35 मेट्रोपोलिटन एयरपोर्टों के निर्माण के लिए 1 बिलियन अमेरिकी डॉलर का निवेश किया जा रहा है।
- भारत की जनसंख्या लगभग 1.1 बिलियन है जिसमें करीब आधी जनसंख्या की आयु 25 वर्ष से कम है, अतः एयरलाइनें इस समूह के लोगों को हवाई यात्रा के लिए आकर्षित कर सकती है। वे रेल यात्रियों को आकर्षित करने के लिए किफायती हवाई किराए का विकल्प प्रदान करने के प्रयास कर रही हैं।
- मैकिकन्से ग्लोबल इस्टीमेट्यूट (एमजीआई) की रिपोर्ट के अनुसार वर्ष 2025 तक मध्यवर्ग जनसंख्या बढ़कर 600 मिलियन हो जाएगी। एम.जी.आई. के अनुमानों के अनुसार जनसंख्या के इस समूह की उपभोक्ता खपत बढ़कर 4 गुणा हो जाएगी तो अगले 20 वर्षों में 1.5 ट्रिलियन अमेरिकी डॉलर तक पहुंच जाएगी।
- बोइंग के अनुसार प्रतिस्पर्धी हवाई किराए, उपभोक्ताओं की व्यय करने की क्षमता में वृद्धि होने से अगले 20 वर्षों में दक्षिण-पश्चिम घरेलू मार्केट में 8.5% की वार्षिक हवाई-ट्रैफिक वृद्धि होगी।

2. निष्पादन की समीक्षा – विशिष्टताएं

2.1 कंपनी के निष्पादन की समीक्षा :

विश्व में विमानन उद्योग में मंदी की स्थिति चलते तथा वैश्विक विमानन व्यवसाय तथा घरेलू अर्थव्यवस्था को प्रभावित करने वाले उपर्युक्त कारणों के परिणामस्वरूप कंपनी को वर्ष 2007-08 में 22,261.6 मिलियन रुपए की हानि की तुलना में परिसंपत्तियों पर आस्थगित कर का समायोजन करने के पश्चात् 55,482.6 मिलियन रुपए की निवल हानि हुई। कंपनी को 134,793.8 मिलियन रुपए का राजस्व प्राप्त हुआ और कुल 206,680.1 मिलियन रुपए का व्यय हुआ। हानि मुख्यतः निम्नलिखित कारणों से हुई :-

- i) विश्वव्यापी मंदी तथा घरेलू मांग में कमी के कारण यात्री भार घटक में कमी।
- ii) प्रतिस्पर्धा के कारण राजस्व में कमी।
- iii) विमान अर्जन एवं कार्यशील पूंजी ऋण के कारण वित्तीय लागत में वृद्धि।
- iv) मूल्यहास व्यय में वृद्धि।
- v) वेतन बिल एवं अन्य स्टाफ लागत में वृद्धि।
- vi) एविएशन टर्बाइन ईंधन लागत में वृद्धि।

2.2 वित्तीय निष्पादन :

वर्ष 2008-09 के दौरान कंपनी का वित्तीय निष्पादन निम्नानुसार रहा :

(रुपए मिलियन में)

विवरण	2008-09	2007-08
मूल्यहास एवं कर पूर्व लाभ/(हानि)	(59628)	(25365)
घटाकर : मूल्यहास	12259	7617
लाभ/(हानि) कर पूर्व	(71887)	(32981)
घटाकर : कर के लिए प्रावधान	148	126
जोड़कर : आस्थगित कर लाभ	16552	10845
निवल लाभ/(हानि)	(55483)	(22262)

2.3 वास्तविक निष्पादन :

विवरण	इकाई	2008-09	2007-08
ए एस के एम (अनुसूचित सेवाएं)	मिलियन	43591	48393
ए एस के एम (कुल)	मिलियन	44691	49264
पी के एम (अनुसूचित सेवाएं)	मिलियन	25950	30890
पी के एम (कुल)	मिलियन	26436	31295
ए टी के एम (अनुसूचित सेवाएं)	मिलियन	5602	6168
ए टी के एम (कुल)	मिलियन	5755	6273
आर टी के एम (अनुसूचित सेवाएं)	मिलियन	3191	3689
आर टी के एम (कुल)	मिलियन	3235	3729
यात्री भार घटक	%	59.5	63.8
कुल भार घटक	%	57.0	59.8
वहन किए गए यात्रियों की संख्या (अनुसूचित सेवाएं)	मिलियन	10.36	13.21
वहन किए गए यात्रियों की संख्या (कुल)	मिलियन	10.50	13.32
मालवहन	टन	141966	170843
विमान उपयोग (प्रति विमान)	राजस्व घंटे	3468	3593
कुल राजस्व उड़ान घंटे	संख्या	372285	374826

3. अन्य वित्तीय सूचना

3.1 शेरर पूंजी :

प्राधिकृत शेरर पूंजी

कंपनी की प्राधिकृत शेरर पूंजी 1500.05,00,000/-रुपए है (जो 10/-रुपए प्रति के 137,56,45,020 इक्विटी शेररों एवं 100 रुपए प्रति के 1,24,40,498 प्रिफरेंस शेररों में विभाजित है) । सरकार द्वारा इक्विटी प्रदान किए जाने की प्रत्याशा से कंपनी ने वर्ष 2009-10 के दौरान प्राधिकृत पूंजी बढ़ाकर 5000.05 करोड़ रुपए की है । परिशोधित प्राधिकृत पूंजी 10 रुपए प्रत्येक के 487,56,45,020 इक्विटी शेररों तथा 100 रुपए प्रत्येक के 124,40,498 प्रिफरेंस शेररों में विभाजित होगी ।

जारी, अभिदत्त एवं प्रदत्त शेयर पूंजी

कंपनी की जारी, अभिदत्त एवं प्रदत्त शेयर पूंजी 145,00,00,000 रुपए है (जो 10 रुपए प्रति के 1450,00,000 पूर्ण रुप से प्रदत्त इक्विटी शेयरों में विभाजित है) ।

3.2 विमान परियोजना ऋण :

31 मार्च, 2009 को विदेशी मुद्रा उधार की स्थिति जिसमें भविष्य की लीज़, वित्तीय लीज़ के लिए देयता शामिल है, निम्नानुसार थी :

(रुपए मिलियन में)

01 अप्रैल, 2008 को कुल ऋण देय	84,579.98
जोड़कर : अप्रैल, 2008 से मार्च, 2009 के दौरान ली गई राशि	39,818.68
	124,398.66
घटाकर : अप्रैल, 2008 से मार्च, 2009 के दौरान भुगतान की गई राशि	5351.06
घटाकर : मुद्रा की दरों में परिवर्तन के कारण विनिमय समायोजन	26,706.62
31 मार्च, 2009 को शेष	145,754.22

3.3 अनुमोदित वार्षिक योजना परिव्यय 2008-09 :

सरकार ने वर्ष 2008-09 के लिए 57,864.8 मिलियन रुपए के वार्षिक योजना परिव्यय को अनुमोदित किया था । उक्त परिव्यय की तुलना में वर्ष के दौरान वास्तविक व्यय 40,239.3 मिलियन रुपए था जिसका विवरण निम्नानुसार है :

	अनुमोदित	वास्तविक
विमान परियोजना		
विमान/अतिरिक्त इंजन निर्माताओं को भुगतान	51,304.5	35,812.8
पूंजीगत किए जाने वाला ब्याज	3,140.3	2,545.3
गैर-विमान परियाजनाएं		
अन्य पूंजीगत व्यय	3,420.0	1,866.2
इगुआ को अंशदान	-	15.0
कुल योजना परिव्यय	57,864.8	40,293.3

3.4 वार्षिक योजना परिव्यय 2009-10 :

वर्ष 2009-10 के लिए वार्षिक योजना परिव्यय 81,656.4 मिलियन रुपए है जिसमें से अप्रैल-सितम्बर 2009 की अवधि में 51,945.4 मिलियन रुपए खर्च किए गए । बी777 विमानों के लिए बोर्डिंग तथा एयरबस कंपनी को अग्रिम भुगतान निर्धारित तिथियों के अनुसार किया गया । तथापि बी787-8 विमानों के लिए सितम्बर, 2008 से फरवरी, 2009 तक पहले विमान की सुपुदगी न मिलने तथा अप्रैल 2011 तक विभिन्न तिथियों में परिवर्तन के कारण इस परियोजना के लिए बोर्डिंग कंपनी को दिए जाने वाले अग्रिम भुगतान की तिथियों में बदलाव किया गया । इस प्रकार सितम्बर, 2008 के बाद कोई भुगतान नहीं किया गया ।



3.5 ग्यारहवीं पंचवर्षीय योजना – 2007/08 से 2011/12 :

ग्यारहवीं योजना के लिए नागर विमानन मंत्रालय ने 327,307.1 मिलियन रुपए के परियोजना को अनुमोदित किया है जिसका ब्योरा इस प्रकार है :-

	(रुपए मिलियन में)
विमान परियोजनाएं	316,033.8
गैर विमान परियोजनाएं	11,273.3
कुल योजना परियोजनाएं	327,307.1

4. एअर इंडिया (एआई) तथा इंडियन एयरलाइन्स (आईसी) का नैसिल में विलय

विलय की वर्तमान स्थिति

एअर इंडिया तथा इंडियन एयरलाइन्स के नैसिल में विलय के बाद विलय योजना के अनुसार कुछ महत्वपूर्ण क्षेत्रों में प्रगति की गई है :-

- **माल एवं सेवाएं प्राप्त करने में मितव्ययता** : पूरी नैसिल (एआई, आईए तथा सहायक कम्पनियों) की प्राप्तियों को इकट्ठा कर देने के कारण, कंपनी को ईंधन, उड़ानगत सेवा मंदा, विमानन तथा गैर विमानन बीमा आदि क्षेत्रों में भारी छूट प्राप्त हुई। साथ ही इससे प्रचालन में समन्वय भी स्थापित हुआ है।
- **नेटवर्क/समय सारणी का उत्तरोत्तर एकीकरण** : पूर्व कम्पनियों द्वारा प्रचालित मार्गों पर नैसिल ओवरलैप को उत्तरोत्तर कम कर रही है। वर्तमान में दिल्ली/मुम्बई तथा मुम्बई/दुबई मार्गों को छोड़कर पूर्व कंपनी एआई तथा आईसी की समयावली के सभी ओवरलैप की समीक्षा कर उन्हें समाप्त कर दिया गया है। फुल सर्विस वाहक (एआई, आईसी कोड) तथा कम किराया वाहक (एअर इंडिया एक्सप्रेस) के बीच मार्गों के ओवरलैप को उत्तरोत्तर कम किया जा रहा है। नैसिल का लक्ष्य वित्तीय वर्ष 2010 के अंत तक सभी ओवरलैप समाप्त कर देने का है।
- **विमान बेड़े के परस्पर उपयोग में वृद्धि** : अब नैसिल के पूर्ण विमान बेड़े के लिए विमान बेड़ा योजना तैयार की जाती है ताकि इष्टतम विमान बेड़े की तैनाती हो सके। इससे वर्तमान बेड़े की क्षमता का बेहतर उपयोग होगा जिससे प्रतिदिन विमान बेड़े उपयोग के औसत घंटों में सुधार होगा।
- **स्टार एलाइन्स में शामिल होने का अवसर** : नैसिल को 'स्टार एलाइन्स' नेटवर्क में शामिल होने के लिए आमंत्रित किया गया है तथा वह स्टार एलाइन्स में शामिल होने के लिए जरूरी न्यूनतम अपेक्षाओं को पूरा करने के लिए अपनी सेवाओं और सुविधाओं का उन्नयन एवं उनमें वृद्धि कर रहे हैं।
- **समन्वय के पहले वर्ष प्राप्ति 5000 मिलियन रुपए के लक्ष्य से कहीं अधिक हुई।** मंदी के कारण विश्वव्यापी अर्थव्यवस्थाओं के प्रभावित होने की वजह से वर्ष 2008-09 में कम हवाई यात्रा की गई जिसके परिणामस्वरूप बाद की अवधि में समन्वय के लाभ कम हो गए।



- यद्यपि उपर्युक्त वर्णित क्षेत्रों में प्रगति हो रही है तथापि इन क्षेत्रों में और सुधार हो सकता है। विलय के लाभों को पूर्ण रूप से प्राप्त करने के लिए नैसिल एकीकरण के निम्नलिखित क्षेत्रों में और ध्यान केन्द्रित कर रही है :-
- **मानवशक्ति एकीकरण** : वरिष्ठता, स्थानान्तरण, भर्ती, चिकित्सा, वेतन ढांचा आदि से संबंधित नियमों तथा नीतियों को एक जैसा बनाना ताकि मानवशक्ति का प्रभावी रूप से परस्पर उपयोग किया जा सके।
- **विक्रय दल की पुनः तैनाती** : निगमित कम्पनियों तथा ट्रेवल एजेन्टों से अधिक प्रभावी ढंग से समन्वय करने के लिए विक्रय दल को पुनः तैनात करना।
- **ग्राउंड हैंडलिंग के लिए एकल नियंत्रण** : एक ही टर्मिनल (घरेलू तथा अन्तरराष्ट्रीय उड़ानों के लिए एक टर्मिनल) के कुछ छोटे स्टेशनों पर ग्राउंड हैंडलिंग उपकरणों एवं मानवशक्ति का परस्पर उपयोग प्रारंभ किया गया है। इससे संसाधनों के उपयोग में सुधार तथा संबद्ध लाभ प्राप्त हुए हैं। इस प्रक्रिया को उत्तरोत्तर बड़े स्टेशनों पर भी लागू किया जाएगा।
- **सम्पत्तियों एवं सुविधाओं में ओवरलैप को समाप्त करना** : सम्पत्तियों एवं सुविधाओं में ओवरलैप को अग्रता के आधार पर समाप्त किया जा रहा है जिससे लागत में कमी हुई है। ऐसे स्थानों पर जहां विलयित कम्पनियों के अलग-अलग कार्यालय हैं वहां बुकिंग कार्यालयों एवं अन्य प्रशासनिक कार्यालयों का विलय किया जा रहा है तथा अतिरिक्त जगह लौटाई जा रही है। इसी प्रकार विदेशों में स्थित कार्यालयों द्वारा जगह के ईष्टतम उपयोग को सुनिश्चित करने के लिए ध्यान केन्द्रित किया जा रहा है।

उपर्युक्त वर्णित एकीकरण पहल के अलावा नैसिल समग्र प्रतिस्पर्धी एवं लाभप्रदता में सुधार के लिए समग्र रूपान्तरण कार्यक्रम क्रियान्वित करेगी। रूपान्तरण कार्यक्रम में निम्नलिखित सम्मिलित होगा :

- एयरलाइन व्यवसाय के नए प्रचालन मॉडलों को कार्यान्वित करना (कार्गो, ग्राउंड हैंडलिंग तथा एमआरओ के लिए सहायक कम्पनियां)
- महत्वपूर्ण आईटी प्रणालियों जैसे पीएसएस, ईआरपी तथा अन्य में निवेश।
- उच्च तकनीक की हब नियंत्रण एवं प्रचालन नियंत्रण प्रणाली स्थापित करना।
- क्लीन शीट नेटवर्क पुनर्संरचना।
- नीतिगत लागत में कमी तथा उत्पादकता में वृद्धि।
- उत्पाद उन्नयन।
- सेवा स्तरों पर अत्यधिक ध्यान केन्द्रित करना।
- नकदी प्राप्त करना/नॉन-कोर सम्पत्तियों को समाप्त करना।
- नॉन कोर क्षेत्रों को आउटसोर्स करने के विकल्प की समीक्षा।
- उत्कृष्ट प्रबंधन कौशल को प्राप्त करना।
- जबरदस्त ब्रांडिंग तथा सम्प्रेषण अभियान।

5. **सांविधिक अनुपालन**

कम्पनी के पूर्ण स्वामित्व वाली निम्नलिखित कम्पनियां हैं :

एअर इंडिया एअर ट्रांसपोर्ट सर्विसेज़ लिमिटेड
 एअर इंडिया चार्टर्ड लिमिटेड
 एअर इंडिया इंजीनियरिंग सर्विसेज़ लिमिटेड
 एयरलाइन एलाइड सर्विसेज़ लिमिटेड
 भारतीय होटल निगम लिमिटेड
 आईएएल एयरपोर्ट सर्विसेज़ लिमिटेड
 वायुदूत लिमिटेड

6. **निदेशकों के दायित्व संबंधी वक्तव्य**

कंपनी का निदेशक मंडल पुष्टि करता है कि :

- वार्षिक लेखों को तैयार करते समय लागू लेखांकन मानकों का अनुसरण किया गया है तथा जहां भी कोई बदलाव है वहां आवश्यक स्पष्टीकरण दिए गए हैं ।
- लेखों पर टिप्पणियों में दर्शाए गए तथ्यों को छोड़कर चयनित लेखांकन नीतियां संगत रूप से लागू की गई हैं एवं 31 मार्च, 2008 को कंपनी के कार्यों की स्थिति एवं इस तिथि को समाप्त अवधि के लिए कंपनी के लाभ एवं हानि को सही एवं निष्पक्ष रूप से प्रस्तुत करने के उद्देश्य से निदेशकों के निर्णय एवं आंकलन उचित एवं विवेकपूर्ण हैं ।
- कंपनी की परिसंपत्तियों को सुरक्षित रखने एवं धोखाधड़ी व अन्य अनियमितताओं को रोकने एवं पता लगाने के लिए कंपनी अधिनियम, 1956 के प्रावधानों के अनुसरण में पर्याप्त लेखांकन रिकार्ड बनाए रखने के लिए उचित एवं पर्याप्त सावधानी बरती गई है ; और
- वार्षिक लेखे 'गोइंग कंसर्न' आधार पर तैयार किए गए हैं ।

7. **औद्योगिक संबंध**

वर्ष 2008-09 के दौरान मानव शक्ति के साथ संबंध मैत्रीपूर्ण रहे ।

वर्ष 2009-10 में पीएलआई और उड़ान से संबंधित भत्तों (निर्वाह भत्ते सहित) को समाप्त/संशोधित करने के प्रबंधवर्ग के निर्णय के विरुद्ध कार्यपालक पायलटों ने संयुक्त रूप से स्वयं को बीमार घोषित कर 25 सितम्बर, 2009 की अपराह्न से आंदोलन किया जिसके कारण अन्तरराष्ट्रीय तथा घरेलू उड़ानों में बाधा पहुंची । तथापि 30 सितम्बर की शाम/1 अक्टूबर, 2009 की सुबह तक स्थिति सामान्य हो गई ।

8. **निगमित सामाजिक दायित्व**

8.1 **पर्यावरण संरक्षण**

- **प्रदूषण नियंत्रण उपाय**

मरम्मत किए गए इंजन तथा विमान के कलपुर्जों की सफाई के कारण उत्पन्न गंदे पानी तथा संबद्ध विभागों में पहियों तथा ब्रेक जैसे विमानों के कलपुर्जों की धुलाई के कारण हुए गंदे पानी की सफाई के लिए इंजीनियरी



विभाग के इंजन ओवरहॉल विभाग तथा कॉम्पोनेंट ओवरहॉल डिविज़न में गंदे पानी की सफाई का संयंत्र लगाया गया है। उपर्युक्त सभी संयंत्र/उपकरण महाराष्ट्र प्रदूषण नियंत्रण बोर्ड (एफवीसीबी) द्वारा निर्धारित प्रदूषण मानकों को पूरा करते हैं।

- **एअर इंडिया ग्रीन हो रही है**

एअर इंडिया ग्रीन एयरलाइन बनने के लिए प्रतिबद्ध है। प्रभावी ईंधन प्रबंधन से इसने प्रतिवर्ष 45.79 मिलियन कि.ग्रा. ईंधन तथा 146.06 मिलियन कि.ग्रा. CO₂ की बचत का लक्ष्य रखा है। एअर इंडिया ने ईंधन बचत तथा प्रदूषण में कमी से संबंधित एयरलाइन के प्रचालनों का ईंधन बचत गैप विश्लेषण (एफइजीए) करने के लिए आयटा ग्रीन टीम को आमंत्रित किया है। अपने मूल्यांकन में आयटा ग्रीन टीम ने कहा है कि कुछ बदलावों को लाने से एयरलाइन को 198 मिलियन अमरीकी डॉलर (अगस्त 2006 की ईंधन की कीमतों पर) की बचत हो सकती है।

- **ऐमिशन ट्रेडिंग स्कीम**

एअर इंडिया ग्रीन एयरलाइन बनने के लिए कृत संकल्प है तथा इस उद्देश्य के लिए वह दो स्तरों पर कार्य कर रही है – ईंधन खपत में बचत को प्राप्त करना तथा कार्बन उत्सर्जन में कमी। एअर इंडिया में ग्रीन पहल के लिए गठित शीर्ष समिति प्रचालन बचत, ईंधन प्रबंधन तथा उत्सर्जन में कमी के सभी मानकों को मॉनीटर करती है। 01 अप्रैल 2007 से 31 मार्च, 2009 के बीच कुल 237.76 मिलियन कि.ग्रा. कार्बन डायोक्साइड की बचत की गई है। यूरोपियन यूनियन ट्रेडिंग स्कीम (ईटीएस) ने विमानन उद्योग के लिए निर्णय लिया है कि यूरोपियन यूनियन से प्रारंभ होने वाली या वहां जाने वाली सभी उड़ानें इस योजना के अंतर्गत होंगी। एअर इंडिया ने अगस्त, 2009 में वार्षिक उत्सर्जन तथा टन किलोमीटर मॉनीटरिंग के लिए ईटीएस द्वारा अपेक्षित योजना प्रस्तुत कर दी है।

8.2 लघु औद्योगिक इकाईयों को प्रोत्साहन/सहायता

समय-समय पर जारी सरकारी मार्ग-निदेशों के अनुसार, कंपनी ने लघु औद्योगिक इकाईयों/सामाजिक कल्याण/धर्मार्थ संगठनों को सहायता जारी रखी। वर्ष के दौरान एसएसआई इकाईयों द्वारा लगभग 132 मिलियन रुपए का प्रापण किया गया तथा अन्य सामाजिक/धर्मार्थ संगठनों से 8.9 मिलियन रुपए का प्रापण किया गया।

8.3 रैंक एंड बोल्ड अवार्ड

दिनांक 17 जनवरी 2009 को मुंबई में तीसरे राष्ट्रीय रैंक एंड बोल्ड अवार्ड का चयन किया गया। वरिष्ठ पत्रकारों, न्यायालय के सदस्यों, ओपीनियन लीडरों, प्रमुख चार्टर्ड एकाउन्टेन्टों तथा वकीलों, थियेटर तथा फिल्मों के गण्य-मान्य व्यक्तियों, सांसदों आदि से बने पैन इंडिया निर्णायक मंडल ने भारत के सभी राज्यों के 25 विद्यार्थियों तथा 30 अध्यापकों का साक्षात्कार लिया। अपने रीचिंग आउट प्रोजेक्ट-ए कार्पोरेट सोशल रेस्पॉन्सिबिलिटी (सीएसआर) एक्टीविटी-के तत्वावधान में एअर इंडिया जवाबदेह तथा चुस्त नागरिक अवधारणा तथा विद्यार्थियों (हमारा भविष्य) एवं अध्यापक (हमारे भविष्य के संरक्षक) को लक्ष्य कर अन्य कार्यक्रम के माध्यम से पर्यावरण को संरक्षित रखने के तौर-तरीकों को प्रोत्साहित करती है। जिला, राज्य, राष्ट्रीय स्तर पर पुरस्कार दिए गए।

एअर इंडिया द्वारा भारत में विद्यार्थियों एवं अध्यापकों को दिए जाने वाले पुरस्कार को रैंक एंड बोल्ड का नाम दिया गया है। रैंक जागरूकता एवं ज्ञान का द्योतक है जबकि बोल्ड से अभिप्राय बृहत्-आउटलुक प्रशिक्षु यानि अध्यापक में है। इस परियोजना को भारत के 52 पत्रकारिता भागीदारी का सहयोग प्राप्त है जहां विद्यार्थी और अध्यापक दो विषयों पर अपने व्यावहारिक विचार रखते हैं। इस परियोजना के माध्यम से शिक्षा के क्षेत्र से बाहर की प्रतिभा तथा जिस समुदाय में हम रहते हैं उसके प्रति प्रतिबद्धता को पहचाना जाता है।



9. राजभाषा कार्यान्वयन

कंपनी ने राजभाषा के रूप में हिंदी को बढ़ावा देना जारी रखा । हिंदी पखवाड़े के दौरान विभिन्न प्रतियोगिताएं जैसे निबंध लेखन, वाद-विवाद, प्रश्नोत्तरी आयोजित की गई । कार्यालय में हिंदी के उत्तरोत्तर प्रयोग को मॉनीटर करने के लिए 57 राजभाषा कार्यान्वयन समितियां गठित की गई तथा इन समितियों की बैठकें नियमित रूप से आयोजित की गई ।

गृह मंत्रालय के राजभाषा विभाग द्वारा गृह पत्रिकाओं के लिए आयोजित प्रतियोगिता में नैसिल की हिंदी की गृह पत्रिका 'विमानिका' को द्वितीय पुरस्कार से सम्मानित किया गया । मुंबई में भारत सरकार के सार्वजनिक उपक्रमों (बड़े) की श्रेणी में हिंदी के उत्कृष्ट कार्यान्वयन के लिए सुप्रसिद्ध साहित्यिक सामाजिक सांस्कृतिक संगठन 'आशीर्वाद' द्वारा नैसिल को द्वितीय पुरस्कार प्रदान किया गया । अपने दैनिक कार्यों में हिंदी के उत्तरोत्तर प्रयोग के लिए उक्त संस्थान द्वारा श्री सहस्र बुद्धे, उप प्रबंधक, संपत्ति एवं सुविधाएं विभाग को 'राजभाषा श्री' अवार्ड से सम्मानित किया गया ।

10. आरक्षण नीति का कार्यान्वयन

वर्ष 1975 में जारी राष्ट्रपति के निदेशों एवं 1991 तथा 1996 से प्रभावी संशोधित निदेशों के अनुसार आरक्षण नीति कार्यान्वित की गई है ।

अ.जा./अ.ज.जा/अन्य पिछड़ा वर्ग - 31 मार्च, 2009 को कर्मचारियों की संख्या

कर्मचारियों की कुल संख्या	अ.जा. के कर्मचारियों की कुल संख्या	अ.जा. के कर्मचारियों का प्रतिशत	अनु.जन. के कर्मचारियों की कुल संख्या	अनु.जन. के कर्मचारियों का प्रतिशत	अन्य पिछड़े वर्ग के कर्मचारियों की कुल संख्या	अन्य पिछड़े वर्ग के कर्मचारियों का प्रतिशत
31106	6380	20.51	2109	6.78	1390	4.47

11. निगमित प्रबंधन

कंपनी के निगमित प्रबंधन का मुख्य उद्देश्य अपने प्रचालन के सभी क्षेत्रों में उत्तरदायित्व, पारदर्शिता, जिम्मेवारी एवं निष्पक्षता के उच्चतर स्तरों को प्राप्त करने के लिए निरंतर प्रयास करना है । कंपनी अपने अंशधारकों, ग्राहकों, ऋणदाताओं, कर्मचारियों एवं समाज को संरक्षण एवं दीर्घकालिक लाभ देने के लिए प्रतिबद्ध है । कंपनी प्रमुख रूप से समाज के प्रति अपने उत्तरदायित्व को समझती है एवं इन्हें पूरा करने के लिए विभिन्न पहल आरंभ की है ।

समीक्षाधीन अवधि के दौरान, कंपनी प्रतिस्पर्धात्मक निगमित स्ट्रेटजीस, विवेकपूर्ण व्यापार योजनाओं, स्ट्रेटजिक मॉनीटरिंग तथा जोखिमों को कम करने की कार्यविधियों के माध्यम से अपने उद्देश्यों को प्राप्त करने के लिए प्रयासरत रही, साथ ही लोगों, औचित्य, इक्विटी एवं निष्पक्षता को महत्त्व देने वाले संगठन में नियंत्रण एवं संतुलन भी बनाए रखा । कंपनी उपयुक्त व्यापार नीतियों का अनुसरण करते हुए अपना कार्य पारदर्शी रूप से कर रही है । कंपनी अपने सभी कार्यों में निगमित संचालन के सिद्धांतों का अनुपालन सुनिश्चित करने के लिए प्रतिबद्ध रही है ।

सत्यनिष्ठा संधि कार्यक्रम 8 फरवरी, 2008 से कार्यान्वित किया गया जिसके तहत 100 मिलियन रुपए तथा उससे अधिक राशि के सभी करारों के संबंध में सत्यनिष्ठा संधि करना अनिवार्य कर दिया गया ।

12. 31 मार्च, 2009 को निदेशक मंडल

श्री रघु मेनन
श्री आमोद शर्मा

अध्यक्ष एवं प्रबंध निदेशक
एस बी यू प्रमुख-संबद्ध व्यवसाय



श्री अनुप कु. श्रीवास्तव	निदेशक (कार्मिक)
श्रीमती अनिता खुराना	एस बी यू प्रमुख-कार्गो
श्री वी.के. शर्मा	एस बी यू प्रमुख-एम आर ओ (इंजन एवं कंपोनेन्ट)
श्री के.एम. उन्नी	एस बी यू प्रमुख-एम आर ओ (एयरफ्रेम)
श्री एस. चन्द्रशेखर	निदेशक (वित्त)
श्री एन. वघुल	अध्यक्ष, आई सी आई सी आई बैंक लि०
श्री ई.के. भारत भूषण	संयुक्त सचिव एवं वित्तीय सलाहकार, नागर विमानन मंत्रालय
श्री प्रशान्त सुकुल	संयुक्त सचिव, नागर विमानन मंत्रालय

वर्ष के दौरान, श्री आर. के. सिंह तथा श्रीमती विलासिनी रामचन्द्रन के स्थान पर क्रमशः 9 फरवरी, 2009 तथा 20 मार्च 2009 से श्री प्रशान्त सुकुल, संयुक्त सचिव तथा श्री ई.के. भारत भूषण, संयुक्त सचिव व वित्तीय सलाहकार को निदेशक मंडल में नियुक्त किया गया ।

दिनांक 24 अप्रैल, 2009 से श्री रघु मेनन के स्थान पर श्री ई.के. भारत भूषण, संयुक्त सचिव एवं वित्तीय सलाहकार, नागर विमानन मंत्रालय को मंत्रालय में संयुक्त सचिव एवं वित्तीय सलाहकार के पद के कार्यों के अतिरिक्त अध्यक्ष एवं प्रबंध निदेशक का अतिरिक्त कार्य भी सौंपा गया । दिनांक 4 मई, 2009 से श्री ई.के. भारत भूषण के स्थान पर श्री अरविन्द जाधव को कंपनी का अध्यक्ष एवं प्रबंध निदेशक नियुक्त किया गया ।

निदेशक मंडल श्री रघु मेनन द्वारा अध्यक्ष एवं प्रबंध निदेशक के रूप में तथा श्रीमती विलासिनी रामचन्द्रन तथा श्री राजेश कुमार सिंह द्वारा निदेशकों के रूप में दी गई बहुमूल्य सेवाओं की सराहना करता है ।

दिनांक 31 दिसम्बर, 2009 को नैसिल के निदेशक मंडल में निम्नलिखित सदस्य शामिल थे :-

श्री अरविन्द जाधव	अध्यक्ष एवं प्रबंध निदेशक
श्री आमोद शर्मा	एस बी यू प्रमुख-संबद्ध व्यवसाय
श्री अनुप कु. श्रीवास्तव	निदेशक (कार्मिक)
श्रीमती अनिता खुराना	एस बी यू प्रमुख-कार्गो
श्री वी.के. शर्मा	एस बी यू प्रमुख-एम आर ओ (इंजन एवं कंपोनेन्ट)
श्री के.एम. उन्नी	एस बी यू प्रमुख-एम आर ओ (एयरफ्रेम)
श्री एस. चन्द्रशेखर	निदेशक (वित्त)
श्री एन. वघुल	पूर्व-अध्यक्ष, आई सी आई सी आई बैंक लि०
श्री ई.के. भारत भूषण	संयुक्त सचिव एवं वित्तीय सलाहकार, नागर विमानन मंत्रालय
श्री प्रशान्त सुकुल	संयुक्त सचिव, नागर विमानन मंत्रालय

नैसिल के निदेशक मंडल की वर्ष 2008-09 के दौरान एयरलाइन संबंधी अत्यंत महत्वपूर्ण विषयों पर विचार-विमर्श करने के लिए 7 बैठकें आयोजित की गईं जिनमें अन्य के साथ-साथ एयरलाइन प्रचालनों के लिए मार्गों की पुनर्संरचना, राजस्व व व्यय बजट व पूंजीगत व्यय बजट 2009-10, विमानों की वेट लीजिंग, ए320 विमान का विक्रय, ए320 परिवार के विमान तथा उनसे संबंधित उपकरणों की खरीद के लिए दीर्घावधि ऋण, ए320 विमान की लीज रिटर्न, बी777 सिम्युलेटर की खरीद, बोइंग विमान के लिए एक्सिम फाइनेंसिंग-दूसरी किस्त, स्टार एलाइन्स, सेट्स के साथ संयुक्त उद्यम कंपनी के गठन, हज, 2008 के लिए विमान लीज पर लेना, वेतन समझौते, एमआईएएल से संबंधित मुद्दे, वर्ष 2008-09 के लिए विमानन बीमा नवीकरण, मुम्बई, दिल्ली तथा अन्य भारतीय एयरपोर्टों पर ग्राउंड हैंडलिंग के लिए संयुक्त उद्यम, बोइंग तथा एयरबस एमआरओ संयुक्त उद्यम, संपत्तियों का मूल्य निर्धारण, बोइंग की डिलीवरी-पूर्व भुगतान की फाइनेंसिंग आदि विषयों पर चर्चा की गई ।

13. लेखा परीक्षा समिति

निगमित प्रबंध प्रक्रिया के एक भाग के रूप में एवं पारदर्शिता, उत्तरदायित्व, सत्यनिष्ठा एवं विभिन्न कानूनों के अनुपालन को सुनिश्चित करने की नीति का अनुसरण करते हुए, कंपनी ने नवम्बर, 2007 में बोर्ड की लेखा परीक्षा समिति का गठन किया। लेखा परीक्षा समिति 31 मार्च, 2009 को समाप्त वर्ष के लिए कंपनी के वार्षिक लेखों को बोर्ड के समक्ष प्रस्तुत करने से पूर्व उनकी समीक्षा करने के लिए, संयुक्त लेखा परीक्षकों के कार्यों एवं कार्यक्षेत्र के आबंटन, लेखा परीक्षा शुल्क निर्धारण, ऑडिट चार्टर अपनाने आदि के लिए वर्ष के दौरान दो बार मिली।

लेखा परीक्षा समिति के कार्यक्षेत्र एवं भूमिका में अन्य बातों के साथ-साथ निम्नलिखित सम्मिलित है :

- संगठन की आंतरिक प्रबंध व्यवस्थाओं को लागू करना।
- व्यापार जोखिमों से निपटने के लिए वित्तीय, प्रचालनात्मक तथा प्रबंधन नियंत्रण प्रणालियों की उपयुक्तता एवं प्रभावशीलता की जांच एवं उनका कार्यान्वयन।
- बोर्ड द्वारा बनाई गई नीतियों, मानकों, योजनाओं एवं कार्यविधियों की सार्थकता तथा वित्तीय प्रभाव एवं उनके अनुपालन की समीक्षा।
- बकाया राशि की रिकवरी के लिए विभिन्न एजेंसियों से फोलो-अप।
- आंतरिक लेखा परीक्षा समीक्षा द्वारा पाई गई कमजोरियों को दूर करने के लिए अनुवर्ती कार्रवाई की गई एवं अच्छी कार्यप्रणालियों की पहचान कर उनका व्यापक प्रचार-प्रसार सुनिश्चित करना।

14. भारत के नियंत्रक एवं महालेखा परीक्षक की टिप्पणियां

31 मार्च, 2009 को समाप्त वर्ष के लिए कंपनी के लेखों पर कंपनी अधिनियम, 1956 की धारा 619(4) के तहत भारत के नियंत्रक एवं महालेखा परीक्षक की टिप्पणियां एवं प्रबंधन के उत्तर इस रिपोर्ट के साथ संलग्न है।

15. कर्मचारियों का विवरण

1975 में संशोधित कंपनी (कर्मचारियों का विवरण) नियमों के साथ पढ़ने पर कंपनी अधिनियम, 1956 की धारा 217 (2ए) के प्रावधानों के अनुसार सूचना निदेशकों की रिपोर्ट के अनुलग्नक में दर्शायी गई है।

16. लेखा परीक्षक

भारत के नियंत्रक एवं महालेखा परीक्षक द्वारा वर्ष 2008-09 के लिए मैसर्स छजेद एवं दोशी, मैसर्स पी.के. चोपड़ा एवं कं0 तथा मैसर्स ठाकुर, वैद्यनाथन अय्यर एंड कंपनी को संयुक्त सांविधिक लेखा परीक्षकों के रूप में नियुक्त किया गया।

17. सावधानी संबंधी वक्तव्य

कंपनी के उद्देश्यों, योजनाओं, आंकलनों, अपेक्षाओं का वर्णन करते हुए प्रबंधन के विचार-विमर्श एवं विश्लेषण संबंधी वक्तव्य, लागू नियमों एवं विनियमों की सीमा में "दूरदर्शी" हो सकते हैं। वास्तविक परिणाम अभिव्यक्त किए गए अथवा सूचित किए गए परिणामों से वास्तव में भिन्न हो सकते हैं। कंपनी के प्रचालनों को प्रभावित करने वाले कारकों में मांग/पूर्ति को प्रभावित कर रही आर्थिक स्थिति, घरेलू एवं विदेशी बाजार जहां कंपनी प्रचालन करती है में मूल्य स्थितियां सरकार की नीतियों, विनियमों,



कर कानूनों तथा अन्य अधिनियमों में परिवर्तन एवं अन्य आकस्मिक कारक सम्मिलित हैं । एयरलाइन की लाभप्रदता को प्रभावित करने वाला सबसे महत्त्वपूर्ण निर्धारक ईंधन है जो इसकी लागत का लगभग 37% है तथा इसके मूल्य में होने वाला कोई भी बड़ा परिवर्तन एयरलाइन की लाभप्रदता को प्रभावित करता है । इसके अतिरिक्त वैश्विक एवं आर्थिक कारक जैसे मंदी, ग्लोबल बाजार में मुद्रा संकट, भू-राजनैतिक स्थितियां तथा स्थिरता, यूएस डालर (जिसमें कंपनी के अधिकतर ऋण/व्यय होते हैं) में उतार-चढ़ाव भी कंपनी के निष्पादन को प्रभावित कर सकते हैं ।

18. धन्यवाद प्रस्ताव

बोर्ड भारत एवं विदेश में इसकी सेवाओं का उपयोग कर रहे सम्माननीय ग्राहकों की हार्दिक सराहना करता है एवं आशा करता है कि उनका सहयोग एवं विश्वास प्राप्त होता रहेगा । बोर्ड कंपनी के सभी स्तर के कर्मचारियों द्वारा प्रदान की गई सच्ची एवं निष्ठावान सेवाओं की भी विशेष सराहना करता है ।

बोर्ड भारत सरकार के विभिन्न मंत्रालयों विशेष रूप से नागर विमानन मंत्रालय से कंपनी के प्रचालनों एवं विकास योजनाओं में प्राप्त सहायता एवं मार्गदर्शन के लिए भी आभार व्यक्त करता है । बोर्ड डी जी सी ए, भारत के नियंत्रक एवं महालेखा परीक्षक, वित्त मंत्रालय, निगमित कार्य मंत्रालय, सांविधिक लेखा परीक्षकों, भारतीय विमानपत्तन प्राधिकरण, अन्य सरकारी विभागों, एयरलाइनों, एजेंटों, तेल कंपनियों, भारतीय एवं अंतरराष्ट्रीय वित्तीय संस्थानों एवं एक्विजिमेंट बैंक, यू एस ए तथा के एफ डब्ल्यू बैंक सहित बैंकों के प्रति अपना आभार व्यक्त करता है ।

कृते एवं निदेशक मंडल की ओर से

हस्ता/-

अरविन्द जाधव

अध्यक्ष एवं प्रबंध निदेशक

स्थान : नई दिल्ली
दिनांक : 9 फरवरी, 2010