



# एअर इंडिया चार्टर्स लिमिटेड





विषय-सूची

	पृष्ठ सं.
1. निदेशक-मंडल	1
2. निदेशकों की रिपोर्ट	2
3. भारत के नियंत्रक एवं महालेखापरीक्षक की टिप्पणियां	14
4. सांविधिक लेखा-परीक्षकों की रिपोर्ट	15
5. 31 मार्च, 2009 की स्थिति के अनुसार तुलन-पत्र	25
6. 31 मार्च, 2009 को समाप्त वर्ष का लाभ एवं हानि लेखा	26
7. नकदी प्रवाह विवरण	27
8. तुलन-पत्र एवं लाभ व हानि लेखे के भाग निर्मित करने वाली अनुसूचियां	28
9. वार्षिक लेखे के अनुलग्नक	49

निदेशक-मंडल (15.12.2009 को)

श्री अरविन्द जाधव

अध्यक्ष

श्रीमती आभा शुक्ला

श्री एल. राजा शेखर रेड्डी

श्री एस. चंद्रशेखर

कंपनी सचिव

श्रीमती अदिती खांडेकर

लेखा-परीक्षक

मैसर्स जे.पी.जे. एसोसिएट्स  
सनदी लेखाकार  
मुंबई.

विधि सलाहकार

मैसर्स एम.वी. किणी एण्ड कंपनी

बैंकर्स

आईसीआईसीआई बैंक  
एचडीएफसी बैंक  
भारतीय स्टेट बैंक

पंजीकृत कार्यालय

21वीं मंजिल, एअर इंडिया बिल्डिंग,  
नरीमन प्वाइंट,  
मुंबई - 400 021.



## निदेशकों की रिपोर्ट

तारीख 31 मार्च, 2009 को समाप्त हुए वर्ष के लिए लेखा-परीक्षित लेखों तथा लेखा-परीक्षकों की रिपोर्ट सहित कंपनी की अड़तीसवीं वार्षिक रिपोर्ट प्रस्तुत करते हुए निदेशकों को प्रसन्नता है।

### नागर विमानन परिदृश्य

#### यात्री यातायात

##### 2008

अंतरराष्ट्रीय यात्री यातायात वर्ष 2008 में पूरे वर्ष 0.8% बढ़ा, जो 2007 में रिकार्ड की गई 5.9% की वृद्धि की तुलना में बहुत कम था। यातायात वृद्धि की संख्या में ठहराव विश्व की अनेक अर्थव्यवस्थाओं को आक्रांत करने वाली आर्थिक मंदी को प्रतिबिंबित करता है। वर्ष 2008 में विश्व की अर्थव्यवस्था में केवल 1.7% की वृद्धि हुई।

##### 2009

वर्ष 2009 और अधिक निराशाजनक तस्वीर प्रस्तुत करने वाला है। आयटा के पूर्वानुमान के अनुसार अंतरराष्ट्रीय यात्री यातायात 4% तक घटेगा, जो विश्व के सकल घरेलू उत्पाद (जीडीपी) में 2.6% की गिरावट के अनुरूप होगा।

मार्च में आयटा ने अनुमान लगाया था कि वर्ष 2009 की निवल हानि 4.7 बिलियन अमरीकी डॉलर होगी, किंतु तब से एयरलाइन का वातावरण बदतर हुआ है। आयटा ने 15 सितम्बर, 2009 को एक संशोधित वैश्विक वित्तीय पूर्वानुमान की घोषणा की थी, जिसमें बढ़ती हुई ईंधन की कीमतों और अत्यधिक घटते प्रतिफल (यील्ड) के कारण 2009 में एयरलाइन की कुल हानि 11 बिलियन अमरीकी डॉलर होने का अनुमान किया था। वर्ष 2009 में उद्योग का राजस्व वर्ष 2008 के स्तर की तुलना में 80 बिलियन अमरीकी डॉलर से 455 बिलियन अमरीकी डॉलर तक घटना अपेक्षित है।

वर्ष 2008 में उद्योग की हानि की गणना भी पहले के अनुमानित 10.4 बिलियन अमरीकी डॉलर की तुलना में 16.8 बिलियन अमरीकी डॉलर अधिक बताई गई।

#### ईंधन

यात्री यातायात की संख्या और वैश्विक सकल घरेलू उत्पाद में निराशाजनक वृद्धि से भिन्न, इस वर्ष ईंधन के मूल्यों में बहु-प्रतीक्षित राहत उपलब्ध कराने का अनुमान लगाया गया है। औसत कच्चे तेल की कीमत, जो वर्ष 2008 में 99 अमरीकी डॉलर प्रति बैरल थी, वर्ष 2009 में 61 अमरीकी डॉलर प्रति बैरल होने का अनुमान लगाया गया। प्रत्याशित आर्थिक सुधार के कारण वर्ष 2010 में ईंधन के मूल्य बढ़ने की आशा है। वर्तमान ईंधन मूल्य 70 अमरीकी डॉलर से 80 अमरीकी डॉलर प्रति बैरल के बीच है। इस वर्ष मूल्यों में गिरावट के कारण ईंधन पर व्यय, प्रचालन लागत का 25% होगा। वर्ष 2008 में उच्च कीमतों के साथ ईंधन बिल प्रचालन लागत का 32% रहा।

### भारत में नागर विमानन परिदृश्य

तीन वर्षों की उत्कृष्ट बाजार वृद्धि के बाद, किंतु सीमित लाभप्रदता के साथ, भारत की एयरलाइन प्रणाली को 2008 में धक्का लगा। एयरलाइन उद्योग को 31 मार्च, 2009 को समाप्त 12 महीनों के लिए 2 बिलियन अमरीकी डॉलर की संयुक्त प्रचालन हानि



दर्ज करने की आशा है। हानि अत्यधिक महत्वाकांक्षी रणनीतियों और खराब प्रबंधन के कारण हुई, जो बाहरी कारकों जैसे ईंधन के मूल्य में वृद्धि, घटती मांग और भारतीय रुपए के अवमूल्यन के कारण और अधिक हो गई।

भारतीय विमानपत्तन प्राधिकरण से प्राप्त वाहक आंकड़ों के आधार पर वर्ष 2008-09 में अनुसूचित अंतरराष्ट्रीय यात्री वहन में 2007-08 के यात्री वहन की तुलना में 5.9% (35.58 मिलियन) की वृद्धि दर्ज की गई। हालांकि अंतर्देशीय यात्री वहन वर्ष 2007-08 की तुलना में वर्ष 2008-09 में 11.2% (77.30 मिलियन) तक अत्यधिक घट गया।

### निष्पादन की समीक्षा

वर्ष 2007-08 की तुलना में वर्ष 2008-09 के लिए कंपनी के वास्तविक तथा वित्तीय निष्पादन की विशेषताएं निम्नानुसार हैं :

होल्टिंग कंपनी नेशनल एविएशन कंपनी ऑफ इंडिया लिमिटेड (नैसिल) के साथ राजस्व हिस्सेदारी से पूर्व अनुसूचित सेवा राजस्व वर्ष 2007-08 के 1,283.52 करोड़ रुपए से बढ़कर वर्ष 2008-09 में 1,713.32 करोड़ रुपए हो गया। यह वृद्धि मुख्यतः अपने विमान-बेड़े में नए विमान शामिल करने के कारण प्रचालनों में हुई वृद्धि की वजह से हुई।

समीक्षाधीन वर्ष के दौरान, नैसिल के साथ राजस्व हिस्सेदारी के बाद कुल राजस्व वर्ष 2007-08 के 1,160.31 करोड़ रुपए की तुलना में 1,416.35 करोड़ रुपए है, जो लगभग 22% वृद्धि दर्शाता है। इसी प्रकार कंपनी का कुल व्यय वर्ष 2007-08 के 1,170.59 करोड़ रुपए की तुलना में 1,756.64 करोड़ रुपए है, जो 50% की वृद्धि दर्शाता है।

व्यय में वृद्धि मुख्यतः जनशक्ति लागत - 38.37 करोड़ रुपए (57%), ईंधन लागत - 298.23 करोड़ रुपए (62%) और हैंडलिंग लागत 68.68 करोड़ रुपए (115%) में हुई वृद्धि के कारण हुई थी।

वर्ष 2007-08 में 10.27 करोड़ रुपए की हानि की तुलना में कराधान से पूर्व निवल हानि 340.29 करोड़ रुपए थी।

### संक्षिप्त वित्तीय निष्पादन :

करोड़ रुपए में

कुल राजस्व	1,416.35
कुल व्यय	1,756.64
कराधान पूर्व लाभ / (हानि)	(340.29)
घटाएं : कर के लिए प्रावधान	(0.27)
घटाएं : पुनरांकित आस्थगित कर देयता	0.96
निवल लाभ / (हानि)	(339.60)
जोड़ें : पिछले वर्ष से अग्रानीत शेष	(6.06)
अग्रानीत निवल लाभ / (हानि)	(345.66)

### संक्षिप्त वास्तविक निष्पादन :

एसकेएम (मिलियन)	7,657.83
आरपीकेएम (मिलियन)	5,575.27
यात्री भार घटक	72.80
राजस्व यात्रियों की संख्या (मिलियन)	2.237
प्रतिफल प्रति आरपीकेएम	3.02
सिंगल उड़ानें	17,332
राजस्व उड़ान घंटे	67,110



## शेयर पूंजी

31 मार्च, 2009 को कंपनी की प्राधिकृत पूंजी 30 करोड़ रुपए थी, जो प्रत्येक 100/- रुपए के 30 लाख इक्विटी शेयरों में विभाजित है।

## विदेशी मुद्रा अर्जन / व्यय

रिपोर्टाधीन वर्ष के दौरान, कंपनी का विदेशी मुद्रा अर्जन 55.90 करोड़ रुपए था, जबकि पिछले वर्ष यह 73.09 करोड़ रुपए था।

## विमानों के लिए वित्तपोषण

31 मार्च, 2009 की स्थिति के अनुसार विमानों के लिए विदेशी मुद्रा ऋण निम्न था :

	करोड़ रुपए में
1 अप्रैल, 2008 को कुल देय ऋण	1,889.60
जोड़ें : अप्रैल, 2008 से मार्च, 2009 में आहरित राशि	1,001.20
	2,890.80
घटाएं : अप्रैल, 2008 से मार्च, 2009 के दौरान वापस की गई राशि	677.70
जोड़ें : मुद्राओं की दरों में परिशोधन के कारण विनिमय समायोजन	542.20
	2,755.30
31 मार्च, 2009 को शेष	

## एअर इंडिया एक्सप्रेस के प्रचालन

### विमान-बेड़े का आकार

31 मार्च, 2009 की स्थिति के अनुसार कंपनी के पास अपने बेड़े में 21 बी737-800 विमान (7 ड्राइ लीज़ विमानों सहित) थे। वर्ष 2008-09 के दौरान विमान-बेड़े में स्वामित्ववाले तीन बी737-800 विमान शामिल हुए।

### प्रचालन

एअर इंडिया एक्सप्रेस ने वर्ष 2007-08 में समाप्त शीतकाल में प्रति सप्ताह 141 अंतरराष्ट्रीय उड़ानें प्रचालित की। 30 मार्च, 2008 से आरंभ हुई वर्ष 2008-09 की ग्रीष्मकालीन समय-सारणी में नए सेक्टरों पर अनेक नई उड़ानें शुरू की गईं। 5 जून, 2008 से एक्सप्रेस ने हैदराबाद और दुबई के बीच 3 साप्ताहिक उड़ानें आरंभ कीं। कोच्चि, कोषिकोड़ और मंगलुरु से कुवैत के लिए उड़ानें आरंभ करने से 14 जुलाई, 2008 से कुवैत एअर इंडिया एक्सप्रेस का 13वां अंतरराष्ट्रीय स्टेशन बन गया।

जुलाई में, एअर इंडिया एक्सप्रेस के ढाका के लिए प्रचालन करने संबंधी लंबी अवधि से विलंबित निवेदन को अनुमति दी गई थी और 20 जुलाई, 2008 को ढाका से कोलकाता / बैंकॉक के बीच उद्घाटन उड़ान आरंभ की गई थी। अगले दिन ढाका से कोलकाता / सिंगापुर के बीच उड़ान आरंभ की गई थी। कुल मिलाकर एक्सप्रेस ने बैंकॉक के लिए 3 उड़ानें /

प्रति सप्ताह और सिंगापुर के लिए 3 उड़ानें / प्रति सप्ताह सहित ढाका प्रचालनों का आरंभ किया था। इसके अलावा, ढाका और मुंबई के बीच सप्ताह में एक उड़ान थी।

सितम्बर में, एअर इंडिया एक्सप्रेस ने शामिल किए गए नए विमान को तिरुवनंतपुरम में रखा। नए विमान के कारण 16 सितम्बर, 2008 से तिरुवनंतपुरम / दुबई सेक्टर पर उड़ानों की संख्या को प्रति सप्ताह दो से सात उड़ानों तक बढ़ाना संभव हुआ।

एअर इंडिया एक्सप्रेस ने सितम्बर, 2007 में नागपुर और दुबई के बीच उड़ानें आरंभ की थी। नागपुर की सीमित बाजार संभावना सहित कई घटकों के कारण उड़ानें कभी भी अपेक्षाओं के अनुरूप नहीं थीं और प्रचालन लागत को पूरा करने के लिए काफी संघर्ष करना पड़ता था। दुबई से चलने वाली उड़ान का ऐश्वर्य पुनः प्राप्त करने की दृष्टि से, अक्टूबर, 2008 में सप्ताह में तीन बार चलने वाली सभी उड़ानों के मार्ग में अहमदाबाद को शामिल किया गया था।

कोषिकोड / दुबई सेक्टर पर बढ़ती मांग को पूरा करने की दृष्टि से, एअर इंडिया एक्सप्रेस ने जुलाई, 2007 में दिन में चलने वाली 5 साप्ताहिक उड़ानें आरंभ की थी। बाद में इन उड़ानों की संख्या बढ़ाकर प्रति सप्ताह 7 की गई थी। ये उड़ानें उस सेक्टर पर रात में चलने वाली 7 साप्ताहिक उड़ानों के अलावा थीं। तथापि, मांग में कमी और इस सेक्टर पर कई प्रतिस्पर्धी एयरलाइनों के प्रवेश के कारण अति क्षमता के फलस्वरूप, एक्सप्रेस ने 30 अक्टूबर, 2008 से दिन में चलने वाली इन 7 उड़ानों को बंद कर दिया था। 14 जनवरी, 2009 से मंगलुरु होते हुए कोषिकोड से दुबई के लिए दिन में चलने वाली 3 साप्ताहिक उड़ानें आरंभ की थी।

मंगलुरु से जाने वाली उड़ानों की मांग को देखते हुए, एक्सप्रेस ने जनवरी, 2009 में वहां पर एक अलग विमान रखने का निर्णय लिया। इससे पहले, मंगलुरु ट्रांजिट प्वाइंट होने के कारण, सभी मंगलुरु उड़ानें अन्य शहरों से आरंभ होती थी। इसके परिणामस्वरूप कई मामलों में उड़ान के मूल स्टेशन को क्षमता का अधिक हिस्सा चला जाता था और मंगलुरु स्टेशन को क्षमता का कम हिस्सा मिलता था। 12 जनवरी, 2009 को मंगलुरु में एक अलग से विमान रखा गया था, जिसका कार्य मंगलुरु से दुबई, दोहा / बहरीन और आबू धाबी / मस्कट के बीच प्वाइंट टू प्वाइंट उड़ानें प्रचालित करना था। जनवरी, 2009 में एअर इंडिया एक्सप्रेस ने पुणे और दुबई के बीच प्रचालन आरंभ किए। 14 जनवरी, 2009 को पुणे / दुबई सेक्टर पर सप्ताह में तीन उड़ानों के साथ प्रचालन आरंभ किए गए। मंगलुरु / कुवैत उड़ानों के सराहनीय निष्पादन को देखते हुए सप्ताह में दो उड़ानों की संख्या बढ़ाकर तीन कर दी गई थी। 23 जनवरी, 2009 से तिरुवनंतपुरम/ दोहा / बहरीन सेक्टर पर उड़ानों की संख्या सप्ताह में एक उड़ान से बढ़ाकर तीन कर दी गई थी।

एअर इंडिया एक्सप्रेस ने दुबई के लिए प्रचालन आरंभ कर श्रीनगर को अंतरराष्ट्रीय नक्शे पर लाते हुए कश्मीर के लोगों को संघटित करके राष्ट्रीय प्रवाह में लाने की अपनी भूमिका निभाई है। श्रीनगर का अंतरराष्ट्रीय टर्मिनल के रूप में उद्घाटन करने के साथ-साथ 14 फरवरी, 2009 को श्रीनगर / दुबई सेक्टर पर सप्ताह में एक उड़ान का उद्घाटन किया गया था।

मार्च, 2009 में एक्सप्रेस ने त्रिचि और दुबई के बीच उड़ानों की संख्या को बढ़ा दिया। 9 मार्च, 2009 से त्रिचि / दुबई सेक्टर पर उड़ानों की संख्या प्रति सप्ताह 3 से बढ़ाकर 7 कर दी गई।

एअर इंडिया एक्सप्रेस ने शीतकाल 2008-09 की समय-सारणी में 168 अंतरराष्ट्रीय उड़ानें प्रचालित कीं। वर्ष 2008-09 की शीतकालीन समय-सारणी के अनुसार प्रचालित कुल उड़ानों का विवरण निम्न तालिका में दिया गया है :





<u>क्र.सं.</u>	<u>सेक्टर</u>	<u>उड़ान / सप्ताह</u>
1.	भारत / दुबई	60
2.	भारत / शारजाह	17
3.	भारत / आबू धाबी	17
4.	भारत / आबू धाबी / मस्कट	3
5.	भारत / मस्कट	6
6.	भारत / दोहा / बहरीन	13
7.	भारत / अल एन	1
8.	भारत / सलालाह	3
9.	भारत / सिंगापुर	17
10.	भारत / क्वालालम्पुर	7
11.	भारत / कोलंबो	7
12.	भारत / बैंकॉक	3
13.	भारत / ढाका	7
14.	भारत / कुवैत	7
15.	भारत / आबू धाबी / मस्कट	* 6
16.	मुंबई / कोच्चि / मुंबई (हब एंड स्पोक)	* 7

\* एअर इंडिया की उड़ानें

वर्ष 2008-09 के दौरान एअर इंडिया एक्सप्रेस ने पिछले वर्ष के 1.7 मिलियन यात्रियों की तुलना में लगभग 2.26 मिलियन यात्रियों का वहन किया, जिसमें 33 प्रतिशत की वृद्धि हुई।

वर्ष 2009 की ग्रीष्म एवं शीतकालीन समय-सारणियों में, एअर इंडिया एक्सप्रेस ने शारजाह, मस्कट, दोहा / बहरीन, सिंगापुर, आबू धाबी आदि जैसे कई मौजूदा मार्गों पर उड़ानों की संख्या बढ़ाई।

**अतिरिक्त सेक्शन उड़ानें**

एअर इंडिया उड़ान संख्या के तहत हमारे दो विमानों से हज के लिए फेज़ I में 44 तथा फेज़ II में 44 उड़ानें प्रचालित की गईं।

**विमान प्रेषण विश्वसनीयता**

वर्ष की औसत प्रेषण विश्वसनीयता 99% थी।

**ऑनलाइन स्टेशन**

31 मार्च, 2009 को निम्न ऑनलाइन स्टेशन थे :

भारत : कोच्चि, कोषिककोड़, तिरुवनंतपुरम, अमृतसर, मंगलुरु, दिल्ली, मुंबई, चेन्नई, लखनऊ, जयपुर, त्रिचि, कोलकाता, नागपुर, पुणे, अहमदाबाद, हैदराबाद एवं श्रीनगर

विदेश : मस्कट, सलालाह, शारजाह, दुबई, आबू धाबी, सिंगापुर, अल एन, कोलंबो, बैंकॉक, दोहा, बहरीन, क्वालालम्पुर, कुवैत एवं ढाका

## उन्नयनकारी टेल डिजाइन

टेल डिजाइन एअर इंडिया एक्सप्रेस विमान की उन्नयनकारी और नई विशेषता है। ये पारंपरिक एवं तत्कालीन भारत की विभिन्न विधाओं को प्रदर्शित करते हैं, जो हमारे देश के धरोहर मूल्यों और लोकचार का प्रतिनिधित्व करते हैं।

20वां विमान वीटी-एक्सएक्स, जो अगस्त, 2008 में प्राप्त हुआ, उसकी टेल के दोनों ओर भारत की प्राकृतिक संपदा को दर्शाया गया है। टेल के एक तरफ प्रसिद्ध हिमालय पर्वत की शृंखला की तस्वीर दिखाई गई है, दूसरी तरफ भारत के तटीय समुद्री किनारे की सुंदर छटा प्रदर्शित की गई है।

21वां विमान, वीटीएक्सजेड फरवरी, 2009 में विमान-बेड़े में शामिल किया गया, जिसकी टेल पर भारत के मनोरम दृश्यों को दर्शाया गया है। टेल के एक तरफ कश्मीर की डल झील का शिकरा दिखाया गया है और दूसरी तरफ राजस्थान के रेगिस्तान का दृश्य प्रदर्शित किया गया है।

## **भावी योजनाएं**

कंपनी ने मैसर्स बोइंग को नई पीढ़ी के अठारह 737-800 विमानों का ऑर्डर दिया था, जिसमें से 17 प्राप्त हो चुके हैं। अंतिम विमान की सुपुर्दगी 17 दिसम्बर, 2009 को होगी।

ड्राई लीज पर लिए गए सात बी737-800 विमानों में से तीन विमानों को फरवरी, 2010 से उनकी लीज अवधि समाप्त होने पर वापस किया जा रहा है।

आर्थिक मंदी के कारण जारी किए जाने वाले कार्य वीजा की संख्या में अत्यधिक कमी आई है। अनेक परियोजनाएं, विशेष रूप से दुबई में निर्माण उद्योग बंद हो गए हैं और मजदूरों को वापस भेजा जा रहा है। इसके परिणामस्वरूप भारत-खाड़ी का मार्ग बुरी तरह प्रभावित हुआ है, जिसके कारण राजस्व और प्रतिफल (यील्ड) में कमी आई है। इसी क्रम में एच1एन1 के डर के कारण सिंगापुर / क्वालालम्पुर में कार्य वीजा घटे हैं और अत्यधिक प्रतिस्पर्धा के कारण भी वर्ष 2009-10 में दक्षिण पूर्व एशिया के मार्ग का निष्पादन भी प्रभावित हुआ है। पायलटों की कमी के कारण भी विमान की क्षमता का कमतर उपयोग हो पाया है।

मार्गों की सतत मॉनीटरिंग, विमान की उपयोगिता को सुधारने के लिए शेड्यूल में बदलाव और राजस्व में वृद्धि, मूल कंपनी नैसिल के साथ कोड शेयर विमानों के प्रचालन आदि से कंपनी को भावी चुनौतियों से निपटने का पूरा विश्वास है।

## **मानव संसाधन**

### कर्मचारियों की संख्या

31 मार्च, 2009 को कर्मचारियों की संख्या निम्नानुसार थी :

अनुसूचित जाति	155
अनुसूचित जनजाति	46
अन्य पिछड़े वर्ग	245
सामान्य	510
<b>कुल</b>	<b>956</b>



## राजभाषा का कार्यान्वयन

कंपनी राजभाषा अधिनियम और उसके अंतर्गत निर्मित नियमों के उपबंधों का कार्यान्वयन करने के लिए प्रभावी कदम उठा रही है।

## सतर्कता

समीक्षाधीन वर्ष के दौरान, कंपनी में कोई सतर्कता मामला नहीं था।

## कर्मचारियों का विवरण प्रकट करना

कंपनी अधिनियम, 1956 की धारा 217 (2क) के साथ पठित कंपनी (कर्मचारियों का विवरण) नियम, 1975 के तहत अनुसरित सूचना इस रिपोर्ट के साथ अनुलग्नक के रूप में दी गई है।

## निदेशक

31 मार्च, 2009 को कंपनी के निदेशक-मंडल में निम्नलिखित सदस्य शामिल थे :

श्री रघु मेनन  
अध्यक्ष एवं प्रबंध निदेशक  
नेशनल एविएशन कंपनी ऑफ इंडिया लिमिटेड  
अध्यक्ष

श्रीमती आभा शुक्ला  
निदेशक  
नागर विमानन मंत्रालय

श्री एल. राजा शेखर रेड्डी  
निदेशक  
नागर विमानन मंत्रालय

श्री एस. चंद्रशेखर  
निदेशक-वित्त  
नेशनल एविएशन कंपनी ऑफ इंडिया लिमिटेड

श्री एस. मुखर्जी  
कार्यपालक निदेशक-मुख्यालय  
नेशनल एविएशन कंपनी ऑफ इंडिया लिमिटेड

4 मई, 2009 से श्री अरविन्द जाधव, अध्यक्ष एवं प्रबंध निदेशक, नेशनल एविएशन कंपनी ऑफ इंडिया लिमिटेड को श्री रघु मेनन के स्थान पर कंपनी के बोर्ड पर नियुक्त किया गया।

नेशनल एविएशन कंपनी ऑफ इंडिया लिमिटेड में अधिवर्षिता पर पहुंचने के फलस्वरूप, श्री एस. मुखर्जी 1 सितम्बर, 2009 से कंपनी के बोर्ड पर निदेशक नहीं रहे।

श्री रघु मेनन तथा श्री एस. मुखर्जी द्वारा क्रमशः कंपनी के अध्यक्ष और निदेशक के रूप में अपने कार्यकाल के दौरान दी गई बहुमूल्य सेवाओं के लिए बोर्ड उनकी सराहना करता है।

वर्ष के दौरान बोर्ड की 4 बैठकें हुईं, जिनमें महत्वपूर्ण मामलों पर चर्चा के साथ-साथ विमानों का वित्तपोषण, कार्यशील पूंजी ऋण, राजस्व और व्यय बजट, नए विमानों के लिए मूल्यह्रास नीति, 'सी' चेक के लिए विमानों को बाहरी एजेंसी के पास भेजना, कर्मचारियों की परिलब्धियों में परिशोधन आदि मामलों पर चर्चा की गई।

### लेखा-परीक्षा समिति

31 मार्च, 2009 को बोर्ड की लेखा-परीक्षा समिति में निम्न सदस्य थे :

श्री रघु मेनन  
श्री एल. राजा शेखर रेड्डी  
श्री एस. चंद्रशेखर

15 मई, 2009 को लेखा-परीक्षा समिति पुनर्गठित की गई और अब इसमें निम्न सदस्य शामिल हैं :

श्री एल. राजा शेखर रेड्डी  
श्री अरविन्द जाधव  
श्री एस. चंद्रशेखर

### विचारार्थ विषय

1. बाह्य लेखा-परीक्षक की नियुक्ति, लेखा-परीक्षा शुल्क और लेखा-परीक्षक के त्याग-पत्र या बरखास्तगी से संबंधित सभी मामलों पर विचार करना;
2. लेखा-परीक्षा शुरू होने से पहले, बाह्य लेखा-परीक्षक के साथ लेखा-परीक्षा की प्रकृति और क्षेत्र के बारे में चर्चा करना और जहां एक से अधिक लेखा-परीक्षा फर्म संबद्ध हैं, वहां समन्वयन का सुनिश्चय करना;
3. बोर्ड के समक्ष प्रस्तुत करने से पहले अर्ध-वार्षिक और वार्षिक वित्तीय विवरणों की समीक्षा करना;
4. अंतरिम और अंतिम लेखा-परीक्षा से उत्पन्न समस्याओं और शंकाओं पर चर्चा करना और कोई ऐसा मामला, जिसे प्रबंधन की अनुपस्थिति में लेखा-परीक्षक चर्चा करना आवश्यक समझें;
5. सांविधिक लेखा-परीक्षकों की रिपोर्ट और उस पर प्रबंधन के उत्तर की समीक्षा करना और सांविधिक लेखा-परीक्षकों की सिफारिशों के कार्यान्वयन का सुनिश्चय करने के लिए उपाय करना;
6. बोर्ड के पृष्ठांकन से पहले आंतरिक नियंत्रण प्रणालियों पर कंपनी के कथन की समीक्षा करना;



7. आंतरिक लेखा-परीक्षा कार्यक्रम की समीक्षा करना, आंतरिक और बाह्य लेखा-परीक्षकों के बीच समन्वय का सुनिश्चय करना और आंतरिक लेखा-परीक्षा कार्य का एयरलाइन के कारोबार के आकार और स्वरूप के अनुरूप होने और पर्याप्त संसाधनों और कंपनी में प्रतिनिधित्व प्रदान करने का भी सुनिश्चय करना;
8. आंतरिक जांच के मुख्य जांच-परिणामों और उन पर प्रबंधन के प्रत्युत्तर पर विचार करना;
9. कंपनी में आंतरिक नियंत्रणों, प्रणालियों और प्रक्रियाओं की सतत आधार पर समीक्षा करना और इन नियंत्रणों आदि को सुदृढ़ करने के सुझाव देना; और
10. बोर्ड द्वारा यथा परिभाषित अन्य मामलों पर विचार करना।

### लेखा-परीक्षक

भारत के नियंत्रक और महालेखापरीक्षक ने मैसर्स जे.पी.जे. एसोसिएट्स को वित्तीय वर्ष 2008-09 के लिए कंपनी के सांविधिक लेखा-परीक्षक के रूप में नियुक्त किया है।

### नियंत्रक एवं महालेखापरीक्षक की टिप्पणियां

31 मार्च, 2009 को समाप्त वर्ष के लिए कंपनी के लेखों पर कंपनी अधिनियम, 1956 की धारा 619 (4) के अंतर्गत भारत के नियंत्रक एवं महालेखापरीक्षक की टिप्पणियां इस रिपोर्ट के साथ संलग्न हैं।

### निदेशकों का उत्तरदायित्व कथन :

- (i) वार्षिक लेखों को तैयार करने में, वास्तविक विचलन के संबंध में उपयुक्त स्पष्टीकरणों के साथ प्रयोज्य लेखाकरण मानक अपनाए गए हैं।
- (ii) निदेशकों ने ऐसी लेखाकरण नीतियों का चयन किया है और उन्हें लगातार प्रयुक्त किया है तथा ऐसे निर्णय और आकलन किए हैं, जो औचित्यपूर्ण एवं सही हैं ताकि वे वित्तीय वर्ष के अंत में कंपनी के क्रियाकलापों तथा उस अवधि के लिए कंपनी के लाभ अथवा हानि लेखे की सही एवं उचित स्थिति दर्शा सकें।
- (iii) निदेशकों ने कंपनी की परिसंपत्तियों की सुरक्षा एवं धोखाधड़ी तथा अन्य अनियमितताओं को रोकने के लिए कंपनी अधिनियम, 1956 के उपबंधों के अनुसार पर्याप्त लेखाकरण अभिलेखों के रखरखाव हेतु उचित एवं पर्याप्त सावधानी बरती है।
- (iv) निदेशकों ने सतत आधार पर वार्षिक लेखे तैयार किए हैं।

### आभार

बोर्ड, एअर इंडिया एक्सप्रेस की सेवाओं का प्रयोग करने के लिए कंपनी के महत्वपूर्ण भारतीय तथा विदेशी ग्राहकों की प्रशंसा करता है और उनके सतत सहयोग और विश्वास को बनाए रखने की कामना करता है। बोर्ड, कंपनी के कर्मचारियों की निष्कपट और निष्ठापूर्ण सेवाओं के प्रति भी अपनी सराहना व्यक्त करता है।



बोर्ड, मूल कंपनी यथा नेशनल एविएशन कंपनी ऑफ इंडिया लिमिटेड, भारत सरकार के विभिन्न मंत्रालयों और विशेष रूप से नागर विमानन मंत्रालय से कंपनी के प्रचालनों और विकास योजनाओं में प्राप्त समर्थन और मार्गदर्शन के प्रति भी कृतज्ञता व्यक्त करता है। बोर्ड, नागर विमानन महानिदेशालय, भारत के नियंत्रक और महालेखापरीक्षक, निगमित कार्य मंत्रालय, सांविधिक लेखा-परीक्षकों, भारतीय विमानपत्तन प्राधिकरण, अन्य सरकारी विभागों, एयरलाइनों, एजेंटों, भारतीय वित्तीय संस्थानों और अमरीका की एविज़म बैंक सहित अन्य बैंकों के प्रति भी हार्दिक धन्यवाद ज्ञापित करता है।

कृते एवं निदेशक-मंडल की ओर से

हस्ता./-  
अरविन्द जाधव  
अध्यक्ष

स्थान : नई दिल्ली  
दिनांक : 14 दिसम्बर, 2009



## अनुलग्नक

कंपनी अधिनियम, 1956 की धारा 217 (2-क) के साथ पठित कंपनी (कर्मचारियों का विवरण) नियम, 1975 के अनुसरण में और 31 मार्च, 2009 को समाप्त वर्ष के लिए निदेशकों की रिपोर्ट का हिस्सा बनने वाली जानकारी।

प्रति माह 2,00,000/-रुपए या वार्षिक 24,00,000/-रुपए से अधिक वेतन पाने वाले कर्मचारियों की सूची।

क्र. सं.	कर्मचारी का नाम	पदनाम	आयु वर्ष	अनुभव वर्ष	पारिश्रमिक	शैक्षिक योग्यता	नौकरी आरंभ करने की तारीख	पिछला रोज़गार
1	कैप्टन सनी असलडेकर	कैप्टन	27	5	3777235	बी.कॉम.	24/11/2004	एन/ए
2	कैप्टन चमेली	कैप्टन	31	5	3137171	एम.कॉम.	24/11/2004	एन/ए
3	कैप्टन सजनीश शर्मा	कैप्टन	33	5	3684978	एच.एस.सी.	24/11/2004	एन/ए
4	कैप्टन कविता देवनपेली	कैप्टन	33	5	2776212	बी.एससी.	14/12/2004	एन/ए
5	कैप्टन वी.एस. राजकुमार	कैप्टन	35	5	4702641	बी.एससी.	01/05/2005	एन/ए
6	कैप्टन पारीक पुनीत कुमार	कैप्टन	40	16	4854673	बी.एससी.	14/12/2004	भारतीय वायु सेना
7	कैप्टन सिंह निर्मल जीत	कैप्टन	47	22	4886167	एम.एससी.	14/12/2004	भारतीय नौसेना
8	कैप्टन गुप्ता धीरज राय	कैप्टन	49	24	4832963	एम.एससी.	14/12/2004	भारतीय वायु सेना
9	कैप्टन राज मेनन	कैप्टन	27	4	1260108	बी.एससी.	05/01/2005	एन/ए
10	कैप्टन प्रशांत सिंह	कैप्टन	35	4	3165328	बी.एससी.	01/06/2005	भारतीय वायु सेना
11	कैप्टन नवीन बाला	कैप्टन	33	4	4702641	एच.एस.सी.	06/01/2005	नार्थवेस्ट एअरलिन, यू.एस.ए.
12	कैप्टन के.एस. असलडेकर	कैप्टन	25	3	1233087	बी.कॉम.	09/01/2006	एन/ए
13	कैप्टन रमेश कुमार	कैप्टन	49	3	4641433	बी.ए.	06/04/2006	बीएसएफ
14	कैप्टन एस.एस. कपूर	कैप्टन	43	12	1215000	बी.एससी.	04/11/2005	एलायंस एयर
15	कैप्टन अरुण कोच्चर	कैप्टन	43	17	5263538	बी.टे.क.	11/04/2005	एअर सहारा
16	कैप्टन डोगरा शरद रामनाथ	कैप्टन	35	17	5331673	12वीं विज्ञान	12/04/2005	एअर सहारा
17	कैप्टन एस. बालकृष्णन	कैप्टन	46	23	4519964	बी.कॉम.	02/03/2006	भारतीय नौसेना
18	कैप्टन समीर डोगरा	कैप्टन	34	12	5207963	12वीं विज्ञान	01/03/2006	एअर सहारा
19	कैप्टन पंकज भारद्वाज	कैप्टन	50	27	2828750	बी.एससी.	02/03/2006	भारतीय नौसेना
20	कैप्टन ए.एस. गिल	कैप्टन	59	13	4864518	एम.बी.ए.	04/04/2006	एअर सहारा
21	कैप्टन के. श्रीनिवास	कैप्टन	44	12	3861422	स्नातक (ऑनर्स)	14/7/2006	भारतीय नौसेना
22	कैप्टन आनंद कुमार	कैप्टन	39	16	4711891	बी.एससी.	07/12/2006	एअर सहारा
23	कैप्टन जी. सिधु	कैप्टन	51	29	3106068	एस.एस.सी.	13/07/2006	एलायंस एयर

क्र. सं.	कर्मचारी का नाम	पदनाम	आयु वर्ष	अनुभव वर्ष	पारिश्रमिक	शैक्षिक योग्यता	नौकरी आरंभ करने की तारीख	पिछला रोजगार
24	कैप्टन आर.पी. सिंह	कैप्टन	46	25	4712334	एम.एससी.	10/03/2006	भारतीय नौसेना
25	कैप्टन संयुक्त अजीत जे. सेशिया	कैप्टन	50	28	4281656	बी.एससी.	03/01/2007	एअर डेक्कन
26	कैप्टन तरुण कपूर	कैप्टन	45	24	4007205	बी.एससी.	07/01/2007	भारतीय नौसेना
27	कैप्टन आलोक नायक	कैप्टन	46	24	3536558	बी.ए.	07/01/2007	भारतीय नौसेना
28	कैप्टन अजू चेरियन	कैप्टन	48	20	4693920	बी.एससी.	16/07/2007	एअर इंडिगो
29	कैप्टन गौतम बैनर्जी	कैप्टन	39	18	4910476	बी.एससी.	09/05/2007	स्पाइस जेट
30	कैप्टन विनीत शर्मा	कैप्टन	40	17	1418086	एआईएसएसई, सीबीएससीई	09/12/2008	किंगफिशर
31	कैप्टन तपस गुहा	प्रशिक्षु कैप्टन	48	27	2121380	एम.एससी.	01/10/2007	भारतीय वायु सेना
32	कैप्टन ए.के. तिवारी	प्रशिक्षु कैप्टन	60	40	1320081	एम.फिल.	15/10/2007	भारतीय वायु सेना
33	कैप्टन ए.आर. निगम	प्रशिक्षु कैप्टन	57	37	1742581	एम.फिल.	15/10/2007	भारतीय वायु सेना
34	कैप्टन वी.एस. कपानी	प्रशिक्षु कैप्टन	59	38	1344626	एच.एस.सी.	15/10/2007	भारतीय वायु सेना
35	कैप्टन एस.के. गहलोत	प्रशिक्षु कैप्टन	60	38	1404774	एम.एससी.	15/10/2007	भारतीय वायु सेना
36	कैप्टन जी.एस. भोगल	प्रशिक्षु कैप्टन	59	29	1407849	एम.एससी.	15/10/2007	भारतीय वायु सेना
37	कैप्टन एम. भंडारी	प्रशिक्षु कैप्टन	58	36	1315986	एम.एससी.	15/10/2007	भारतीय वायु सेना
38	कैप्टन अभय गुप्ता	प्रशिक्षु कैप्टन	58	35	346389	पी.जी.मिलिटरी	05/11/2007	भारतीय वायु सेना
39	कैप्टन डी.एस. जैन	प्रशिक्षु कैप्टन	54	32	2065937	एम.एससी.	05/11/2007	भारतीय वायु सेना
40	कैप्टन के.ए. कुमार	प्रशिक्षु कैप्टन	55	34	1385390	एम.एससी.	05/11/2007	भारतीय वायु सेना
41	कैप्टन राजेश सोबती	प्रशिक्षु कैप्टन	56	35	1846333	एम.एससी.	05/11/2007	भारतीय वायु सेना
42	कैप्टन वी.एस. चिकरारा	प्रशिक्षु कैप्टन	52	31	1646125	बी.ए.	08/11/2007	भारतीय वायु सेना
43	कैप्टन एन.डी. आहुजा	प्रशिक्षु कैप्टन	49	29	1076877	बी.एससी.	12/11/2007	भारतीय वायु सेना
44	कैप्टन जे.एस. द्वित्जन	प्रशिक्षु कैप्टन	56	35	359643	एम.एससी.	11/02/2008	भारतीय वायु सेना
45	कैप्टन जेकब पॉल	प्रशिक्षु कैप्टन	54	33	342303	एम.फिल.	11/02/2008	भारतीय वायु सेना
46	कैप्टन वी.के. यजुर्वेदी	प्रशिक्षु कैप्टन	57	37	358214	एम.एससी.	11/02/2008	भारतीय वायु सेना
47	कैप्टन आर. प्रताप	प्रशिक्षु कैप्टन	57	37	1099308	एम.एससी.	11/02/2008	भारतीय वायु सेना
48	कैप्टन एस.एस. होथी	प्रशिक्षु कैप्टन	60	40	318571	एन.डी.ए.	11/02/2008	भारतीय वायु सेना





एअर इंडिया चार्टर्स लिमिटेड के 31 मार्च, 2009 को समाप्त वर्ष के लेखों पर कंपनी अधिनियम, 1956 की धारा 619 (4) के अंतर्गत भारत के नियंत्रक एवं महालेखापरीक्षक की टिप्पणियां

कंपनी अधिनियम, 1956 के अंतर्गत विहित वित्तीय रिपोर्टिंग ढांचे के अनुसार 31 मार्च, 2009 को समाप्त वर्ष के लिए एअर इंडिया चार्टर्स लिमिटेड के वित्तीय विवरणों को तैयार करना कंपनी के प्रबंधन का उत्तरदायित्व है। कंपनी अधिनियम, 1956 की धारा 619 (2) के अंतर्गत भारत के नियंत्रक एवं महालेखापरीक्षक द्वारा नियुक्त सांविधिक लेखा-परीक्षक अपने व्यावसायिक निकाय भारतीय सनदी लेखाकर संस्थान द्वारा विहित लेखा-परीक्षण एवं आश्वासन मानकों के अनुसार स्वतंत्र लेखा-परीक्षा पर आधारित कंपनी अधिनियम, 1956 की धारा 227 के अंतर्गत इन वित्तीय विवरणों पर मत व्यक्त करने के लिए उत्तरदायी हैं। यह उनकी दिनांक 9 अक्टूबर, 2009 की लेखा-परीक्षा रिपोर्ट के अनुसार किया हुआ बताया गया है।

मैंने भारत के नियंत्रक एवं महालेखापरीक्षक की ओर से 31 मार्च, 2009 को समाप्त वर्ष के लिए एअर इंडिया चार्टर्स लिमिटेड के वित्तीय विवरण की कंपनी अधिनियम, 1956 की धारा 619 (3) (ख) के अंतर्गत अनुपूरक लेखा-परीक्षा की है। मेरे द्वारा की गई लेखा-परीक्षा के आधार पर मेरी जानकारी में कोई अहम सूचना नहीं आई है, जिस पर मुझे कंपनी अधिनियम, 1956 की धारा 619(4) के अंतर्गत सांविधिक लेखा-परीक्षकों की रिपोर्ट पर कोई टिप्पणी अथवा अनुपूरक सूचना देनी आवश्यक हो।

कृते एवं भारत के नियंत्रक एवं महालेखापरीक्षक  
की ओर से

हस्ता./-

सरित जफ़र

प्रधान निदेशक - वाणिज्यिक लेखा-परीक्षा एवं  
पदेन सदस्य लेखा-परीक्षा बोर्ड ॥, मुंबई

स्थान : मुंबई

तारीख : 13 नवम्बर, 2009

## एअर इंडिया चार्टर्स लिमिटेड के सदस्य-गणों के लिए लेखा-परीक्षकों की रिपोर्ट

1. हमने 31 मार्च, 2009 की स्थिति के अनुसार मैसर्स एअर इंडिया चार्टर्स लिमिटेड के संलग्न तुलन-पत्र और उसके साथ संलग्न उसी तारीख को समाप्त हुए वर्ष के लिए लाभ और हानि लेखे तथा नकदी प्रवाह विवरण की लेखा-परीक्षा की है। ये वित्तीय विवरण कंपनी के प्रबंधन की जिम्मेदारी हैं। अपनी लेखा-परीक्षा के आधार पर इन वित्तीय विवरणों पर विचार प्रकट करना हमारी जिम्मेदारी है।
2. हमने अपनी लेखा-परीक्षा, भारत में सामान्यतः स्वीकृत लेखाकरण मानकों के अनुसार की है। उन मानकों में यह अपेक्षित है कि हम अपनी लेखा-परीक्षा इस प्रकार योजनाबद्ध और कार्यबद्ध करें कि इस आशय का उचित आश्वासन मिल जाए कि वित्तीय विवरणों में कोई तथ्यपरक गलत विवरण नहीं है। लेखा-परीक्षा में परीक्षण के आधार पर, वित्तीय विवरणों में दी गई राशियों और खुलासों का समर्थन करने वाले प्रमाणों का परीक्षण करना शामिल है। लेखा-परीक्षा में प्रयुक्त लेखाकरण सिद्धांतों तथा प्रबंधन द्वारा किए गए महत्वपूर्ण आकलनों का निर्धारण करने के साथ-साथ प्रस्तुत समग्र वित्तीय विवरणों का मूल्यांकन करना भी शामिल होता है। हमें विश्वास है कि हमने अपनी जो राय व्यक्त की है, हमारी लेखा-परीक्षा में उसका एक उचित आधार विद्यमान है।
3. कंपनी अधिनियम, 1956 की धारा 227 की उप धारा (4क) के अनुसार केंद्रीय सरकार द्वारा जारी, कंपनी (लेखा-परीक्षकों की रिपोर्ट) आदेश, 2003 यथा संशोधित कंपनी (लेखा-परीक्षकों की रिपोर्ट) (संशोधन) आदेश, 2004 ('आदेश') द्वारा यथापेक्षित तथा हमारी राय में यथोचित जांच परीक्षणों तथा हमें दी गई जानकारी और स्पष्टीकरणों के आधार पर, हम इसके साथ उक्त आदेश के पैरा 4 और 5 में उल्लिखित मामलों पर विवरण संलग्न कर रहे हैं।
4. **जैसाकि अनुसूची 'न' के नोट 3 में उल्लेख है, वर्ष के दौरान कंपनी ने लेखाकरण नीतियां परिवर्तित की हैं, जिसके फलस्वरूप निम्नलिखित के संबंध में लाभप्रदता पर असर हुआ है :**

### 1. यात्रियों से संबंधित राजस्व की मान्यता

कंपनी ने लेखाकरण के प्रोद्भवन आधार के मौलिक लेखाकरण अनुमान के अनुसार, लेखाकरण मानक (एस 9) के साथ पठित लेखाकरण मानक (एस 1) और सामान्य रूप से स्वीकार्य लेखाकरण पद्धति के अनुसार वर्ष के दौरान वास्तविक रूप से यात्रा करने वाले यात्रियों में से वित्तीय वर्ष के अंतिम 5 दिनों की सकल बिक्री को घटाने के बाद एक अनुमान के आधार पर बिक्री में से यात्रियों से संबंधित राजस्व की मान्यता की नीति को बदल दिया है। उपर्युक्त संशोधन के कारण हानि बढ़कर 91 मिलियन रुपए हो गई है।

### 5. निम्नलिखित की ओर ध्यान आकर्षित किया जाता है

#### क) मूल्यहास उपलब्ध कराने की पद्धति

एयरक्राफ्ट तथा एयरफ्रेम उपकरणों (737-800) पर मूल्यहास के प्रावधान की पद्धति वर्ष 2007-08 में विमान की अनुमानित आयु को पिछले वर्षों में 17 वर्ष मानने की तुलना में 20 वर्ष तक मानकर परिवर्तित की गई है। कंपनी विधि बोर्ड की अनुमति प्रतीक्षित है।



- ख) जैसाकि अनुसूची 'न' के नोट 25 में उल्लेख है, कंपनी ने कू होटल एवं ले ओवर पर हुए खर्च को फ्रिज बेनिफिट के रूप में नहीं माना है और तदनुसार उस पर फ्रिज बेनिफिट कर नहीं उपलब्ध कराया गया है। इसके प्रभाव का इस समय पता नहीं लगाया जा सकता है।
- ग) जैसाकि अनुसूची 'न' के नोट 10 में उल्लेख है, कंपनी वर्ष 2007-08 से सामान्य सुविधाओं तथा सेवाओं के लिए लागत शेयर नहीं करेगी। ऐसी लागतों का प्रभाव, जिसका पता नहीं लगाया है, उसे कंपनी की लाभप्रदता निर्धारित करने के लिए नहीं दर्शाया जा सकेगा।
- घ) निदेशक-मंडल द्वारा पारित संकल्प तथा नैसिल (होलिडिंग कंपनी) एवं एआईसीएल के बीच हुए संशोधित समझौता ज्ञापन की शर्तों के अनुसार 1 अप्रैल, 2005 से एआईसीएल द्वारा अर्जित किया जाने वाला राजस्व क्रमशः 25% एवं 75% के अनुपात में शेयर किया जाएगा।

6. उपर्युक्त पैरा (3) में संदर्भित अनुलग्नक में अपनी टिप्पणियों के क्रम में हम रिपोर्ट करते हैं कि :

- क) अनुसूची 'न' के नोट 16 में संदर्भित कतिपय लेखों को छोड़कर हमने वे सारी सूचनाएं एवं स्पष्टीकरण प्राप्त कर लिए हैं, जो हमारी सर्वोत्तम जानकारी और विश्वास के अनुसार हमारी लेखा-परीक्षा के प्रयोजन के लिए आवश्यक थे। उनके समायोजन के परिणामी प्रभाव, यदि कोई हों, का इस समय पता नहीं लगाया जा सकता है।
- ख) हमारी राय में, कंपनी ने विधि द्वारा यथापेक्षित समुचित लेखा बहियां रखी हैं, जैसाकि कंपनी के केंद्रीय लेखा कार्यालय में रखी गई बहियों की हमारी जांच से प्रतीत होता है। इसमें स्टेशनों से प्राप्त विवरणियां एवं आउटसोर्स एजेंसियों से प्राप्त रिपोर्टें शामिल की गई हैं और लेखा-परीक्षा के लिए सामान्यतः पर्याप्त पाई गई हैं।
- ग) इस रिपोर्ट में शामिल तुलन-पत्र, लाभ एवं हानि लेखे और नकदी प्रवाह विवरण लेखा बहियों से मेल खाते हैं।
- घ) हमारी राय में, इस रिपोर्ट से संबंधित तुलन-पत्र, लाभ और हानि लेखा तथा नकदी प्रवाह विवरण, कंपनी अधिनियम, 1956 की धारा 211 की उप धारा (3ग) में संदर्भित लेखाकरण मानकों का पालन करते हैं।
- ङ) कंपनी ने यह स्टैंड लिया है कि यह एक सरकारी कंपनी है और इसलिए कंपनी अधिनियम, 1956 की धारा 274 की उप धारा (1) के खंड (छ) के उपबंधों के तहत तारीख 22 मार्च, 2002 के परिपत्र संख्या 2/5/2001 सीएल-वी: सामान्य परिपत्र सं. 8/2002 के परिप्रेक्ष्य में निदेशकों की अनर्हता इस पर लागू नहीं होती।
- च) हमारी राय में तथा हमारी सर्वोत्तम जानकारी और हमें दिए गए स्पष्टीकरणों के अनुसार, उक्त लेखे, उपर्युक्त पैरा (4) एवं (5) के अधीन उन पर दिए गए स्पष्टीकरणों के साथ पढ़े जाने पर कंपनी अधिनियम, 1956 के अंतर्गत यथापेक्षित तरीके से भारत में सामान्यतः स्वीकृत लेखाकरण सिद्धांतों के अनुरूप हैं तथा निम्नलिखित के संबंध में सही और निष्पक्ष चित्र प्रस्तुत करते हैं :

- i) तुलन-पत्र के मामले में, 31 मार्च, 2009 को कंपनी के क्रियाकलापों की स्थिति का :
- ii) लाभ और हानि लेखे के मामले में, उसी तारीख को समाप्त हुए वर्ष के लिए कंपनी की हानि का: और
- iii) नकदी प्रवाह विवरण के मामले में, उसी तारीख को समाप्त हुए वर्ष के लिए नकदी प्रवाह का ।

कृते जे.पी.जे. एसोसिएट्स  
सनदी लेखाकार

हस्ता./-  
प्रवीण आर. देशपांडे  
भागीदार  
सदस्यता सं. 045249

स्थान : नई दिल्ली  
तारीख : 09 अक्टूबर, 2009



## लेखा-परीक्षकों की रिपोर्ट का अनुलग्नक

हमारी सम दिनांक की रिपोर्ट के पैरा (3) में संदर्भित

- (i) (क) अचल परिसंपत्तियों के मात्रात्मक ब्यौरे और स्थानों सहित पूर्ण विवरण दर्शाते हुए कंपनी ने उपर्युक्त रिकॉर्ड रखे हैं।
- (ख) वर्ष के दौरान प्रबंधन द्वारा कंपनी की अचल परिसंपत्तियों का अधिकांश स्थानों पर प्रत्यक्ष सत्यापन किया गया है तथा कंपनी के आकार और उसकी परिसंपत्तियों की प्रकृति को देखते हुए, हमारी राय में सत्यापन की बारंबारता युक्तिसंगत है। हालांकि बही अभिलेख एवं वास्तविक गणना शीट के बीच मिलान न रहने से हम इसका पता लगाने में असमर्थ हैं कि वास्तविक जांच में कोई महत्वपूर्ण विसंगति पाई गई है।
- (ग) वर्ष के दौरान, अचल परिसंपत्तियों को नहीं बेचा गया है।
- (ii) (क) होल्डिंग कंपनी (नैसिल) द्वारा माल-सूची का स्टॉक रखा गया है और उसे उनके द्वारा प्रमाणित किया जाता है तथा बिना सत्यापन के सही माना जाता है।
- (ख) होल्डिंग कंपनी (नैसिल) द्वारा यथाप्रमाणित, प्रबंधन द्वारा अपनाई गई माल-सूची की वास्तविक जांच की प्रक्रिया कंपनी के आकार और इसके व्यवसाय की प्रकृति के संबंध में युक्तिसंगत एवं पर्याप्त है। हमने नैसिल द्वारा दिए गए प्रमाण-पत्र पर विश्वास किया है।
- (ग) होल्डिंग कंपनी (नैसिल) द्वारा यथाप्रमाणित तथा हमें दी गई जानकारी और स्पष्टीकरणों के अनुसार, माल-सूची का अभिलेख नैसिल द्वारा रखा जाता है और जिसे नैसिल द्वारा प्रमाणित भी किया गया है। सत्यापन करने पर वास्तविक स्टॉक एवं बही अभिलेख में पाई गई विसंगतियां महत्वपूर्ण नहीं थी तथा उन्हें सही तरीके से लेखा बही में दर्शाया गया है। हमने नैसिल द्वारा दिए गए प्रमाण-पत्र पर विश्वास किया है।
- (iii) (क) कंपनी अधिनियम, 1956 की धारा 301 के तहत रखे गए रजिस्टर में शामिल कंपनियों, फर्मों या अन्य पक्षकारों को कंपनी ने कोई रक्षित या अरक्षित ऋण नहीं दिए हैं। तदनुसार, उपखंड (ख), (ग) तथा (घ) लागू नहीं हैं।
- (ख) कंपनी अधिनियम, 1956 की धारा 301 के तहत रखे गए रजिस्टर में शामिल कंपनियों, फर्मों या अन्य पक्षकारों से कंपनी ने कोई रक्षित या अरक्षित ऋण नहीं लिए हैं। तदनुसार उपखंड (च) एवं (छ) लागू नहीं हैं।
- (ग) कंपनी ने होल्डिंग कंपनी मैसर्स नैसिल में चालू खाता अनुरक्षित किया है, जिसमें वर्ष के दौरान अंतर कंपनी संव्यवहार के लिए नियमित रूप से निधि अदा की जाती है और प्राप्त की जाती है। हमें दिए गए स्पष्टीकरण के अनुसार यह चालू खाता ऋण स्वरूप नहीं है, जैसाकि नोट सं. 7(क) में उल्लेख किया गया है। वर्ष के अंत में इस खाते में जमा शेष 468.4 मिलियन रुपए (पिछले वर्ष जमा शेष 1741.5 मिलियन रुपए) हैं।
- (iv) हमारी राय में तथा हमें दी गई जानकारी तथा स्पष्टीकरणों के अनुसार, अचल परिसंपत्तियों की खरीद के लिए कंपनी के आकार और उसके कारोबार की प्रकृति के अनुरूप कंपनी में उपयुक्त आंतरिक नियंत्रण प्रणाली विद्यमान है।

जहां तक माल-सूची का प्रश्न है - इस वास्तविकता के मद्देनजर कि प्रापण, खपत एवं वास्तविक अभिरक्षा पूर्ण रूप से होल्डिंग कंपनी द्वारा नियंत्रित की जाती है, अतः इसकी आंतरिक नियंत्रण प्रणाली की उपयुक्तता पर टिप्पणी करने में हम असमर्थ हैं।

जहां तक सेवाएं प्रदान करने का प्रश्न है, वाणिज्य विभाग द्वारा किराए के ढांचे की मॉनिटरिंग के स्वरूप में आंतरिक नियंत्रण का उपयुक्त दस्तावेज बनाना आवश्यक है, क्योंकि कारोबार में वृद्धि की दृष्टि से दस्तावेज इंटरनेट के जरिए बेचे जाते हैं। टिकट धनवापसी के संबंध में आंतरिक नियंत्रण को सुदृढ़ बनाने की आवश्यकता है।

हमारी लेखा-परीक्षा के दौरान, उपर्युक्त उल्लिखित को छोड़कर, हमें आंतरिक नियंत्रण प्रणाली में प्रमुख कमियों को सुधारने के लिए कोई सतत विफलता नहीं दिखाई दी है।

कंपनी, सामग्री का व्यवहार नहीं करती, अतः उड़ानगत सेवा के दौरान कुछ मदों की अपेक्षित बिक्री को छोड़कर, सामग्री की बिक्री लागू नहीं होती। यह राशि मामूली है।

- (v) (क) हमारे द्वारा प्रयुक्त लेखा-परीक्षा प्रक्रियाओं के आधार पर और हमें दी गई जानकारी और स्पष्टीकरणों के अनुसार, हमारी राय है कि कंपनी अधिनियम, 1956 की धारा 301 के तहत संदर्भित किन्हीं संविदाओं या व्यवस्थाओं का विवरण नहीं है, जिनकी इस धारा के अंतर्गत रखे गए रजिस्टर में प्रविष्टि करना जरूरी है।

अतः टिप्पणी करने का प्रश्न नहीं उठता कि ऐसी संविदाओं या व्यवस्थाओं के अनुसरण में किए गए संव्यवहार, उन कीमतों पर किए गए थे, जो संगत समय पर वर्तमान बाजार भाव को देखते हुए उचित हैं।

- (vi) कंपनी ने जनता से कोई भी जमा स्वीकार नहीं किया है, जिस पर कंपनी अधिनियम, 1956 की धारा 58क, 58कक के उपबंध या कोई अन्य सुसंगत उपबंध तथा कंपनी (जमा की स्वीकृति) नियम, 1975 लागू होते हैं।

- (vii) हमारी राय में, आंतरिक लेखा-परीक्षा कार्य को, समय पर निष्पादन रिपोर्टिंग, उसके अनुपालन एवं प्रमुख प्रचालनात्मक विभागों एवं विदेश स्थित प्रमुख स्टेशनों के विस्तार सहित और सुदृढ़ बनाने की आवश्यकता है, ताकि प्रभावी नियंत्रण सुनिश्चित किया जा सके तथा उसे कंपनी के आकार और उसके कारोबार की प्रकृति के अनुरूप बनाया जा सके।

- (viii) हमें दी गई जानकारी और स्पष्टीकरण के अनुसार, कंपनी अधिनियम, 1956 की धारा 209 (1) (घ) के अंतर्गत केंद्रीय सरकार ने लागत रिकार्डों का रखरखाव निर्धारित नहीं किया है।

- (ix) (क) कंपनी के रिकार्डों तथा हमें दी गई जानकारी और स्पष्टीकरणों के अनुसार, नीचे उल्लिखित को छोड़कर कंपनी, भविष्य-निधि, आयकर, बिक्री कर, सेवा कर, सीमा-शुल्क और कंपनी पर लागू होने वाली देय अन्य सांविधिक देय राशियों सहित, उपयुक्त प्राधिकारियों के पास अविवादित सांविधिक देय राशियां जमा करने में सामान्यतः नियमित है।

स्रोत पर काटे गए आयकर की कटौती एवं जमा के बीच समुचित सामंजस्य न होने और बकाया शेष का मिलान न होने के कारण, हम विलंब, यदि कोई हो, सहित किसी प्रकार की टिप्पणी करने की स्थिति में नहीं हैं।



कंपनी ने वर्ष के दौरान अनुमानित व्यय के आधार पर प्रिंज बेनिफिट कर के लिए प्रावधान किया है। कंपनी ने कर्मचारियों को दिए जाने वाले मुफ्त हवाई टिकट (पैसेज) तथा क्रू पर किए जाने वाले होटल व्यय को प्रिंज बेनिफिट नहीं माना है तथा उस पर प्रिंज बेनिफिट कर का प्रावधान नहीं किया है। पर्याप्त सूचना के अभाव में हम यह अभिनिश्चित करने में असमर्थ हैं कि कंपनी ने प्रिंज बेनिफिट के लिए देयता निर्धारित करने के उद्देश्य से सभी अन्य अर्हक व्यय शीर्षों पर ध्यान दिया है।

कंपनी ने कतिपय भुगतानों अथवा जमा राशि पर आयकर की कटौती या तो निम्न दर पर की है या कटौती नहीं की है।

सक्षम प्राधिकारी के अंतिम निर्णय के लंबित रहते एवं हमें दी गई जानकारी और स्पष्टीकरणों के अनुसार, कंपनी निवेशक शिक्षा और संरक्षण निधि तथा कर्मचारी राज्य बीमा से संबंधित विधि के प्रावधानों द्वारा रक्षित नहीं है।

हमें दी गई जानकारी एवं स्पष्टीकरणों के अनुसार, 0.2 मिलियन रुपए के व्यवसाय कर और 8.6 मिलियन रुपए के सीमा-शुल्क के अलावा, उपर्युक्त के संबंध में जिस दिन वे देय हों, 31 मार्च, 2009 को छः महीनों से अधिक अवधि के लिए कोई भी अविवादित राशि बकाया नहीं है।

(ख) कंपनी के रिकॉर्डों तथा हमें दी गई जानकारी एवं स्पष्टीकरण के अनुसार, *ईधन पर 0.60 मिलियन रुपए के सीमा-शुल्क और उत्पाद-शुल्क, ईसीबी ऋणों पर प्रदत्त शुल्क पर 10.98 मिलियन रुपए सेवा कर के अलावा* किसी विवाद के कारण आयकर, संपत्ति कर, सेवा कर, उपकर अथवा अन्य सांविधिक देयताओं से संबंधित कोई राशि बकाया नहीं है।

(x) वित्तीय वर्ष के अंत में कंपनी की संचित हानि (आस्थगित कर देयता सहित) अपनी निवल संपत्ति के पचास प्रतिशत से अधिक बढ़ी है। हमारी लेखा-परीक्षा के वित्तीय वर्ष के दौरान नकद हानि हुई है तथा इसके ठीक पिछले वित्तीय वर्ष के दौरान कोई नकद हानि नहीं हुई थी।

(xi) हमारी राय में तथा हमें दी गई जानकारी एवं स्पष्टीकरणों के अनुसार कंपनी ने वित्तीय संस्थाओं या बैंकों को देय राशियों के पुनर्भुगतान में वादाखिलाफी नहीं की है।

(xii) हमारे द्वारा किए गए रिकॉर्डों के परीक्षण तथा हमें दी गई जानकारी एवं स्पष्टीकरणों के अनुसार, कंपनी ने शेयरों, डिबेंचरों और अन्य प्रतिभूतियों को गिरवी रखते हुए प्रतिभूतियों के आधार पर कोई ऋण और अग्रिम प्रदान नहीं किए हैं।

(xiii) हमारी राय में, कंपनी, चिट फंड या निधि / म्युच्युअल बेनिफिट फंड / सोसाइटी नहीं है। अतः आदेश के खंड 4 (xiii) के उपबंध कंपनी पर लागू नहीं होते।

(xiv) हमारी राय में, कंपनी, शेयरों, प्रतिभूतियों, डिबेंचरों और अन्य निवेशों का लेन-देन या सौदा नहीं करती है। तदनुसार आदेश के खंड 4 (xiv) के उपबंध कंपनी पर लागू नहीं होते।

(xv) वर्ष के दौरान कंपनी ने दूसरों द्वारा बैंकों या वित्तीय संस्थाओं से लिए गए ऋणों के लिए कोई गारंटी नहीं दी है।

- (xvi) हमारी राय में और हमें दिए गए स्पष्टीकरण के अनुसार, मियादी ऋण उन प्रयोजनों हेतु लिए गए, जिनके लिए आवेदित किए गए थे।
- (xvii) हमें दी गई जानकारी और स्पष्टीकरणों के अनुसार और कंपनी के तुलन-पत्र और नकदी प्रवाह की समग्र जांच करने पर हम रिपोर्ट देते हैं कि लघु अवधि आधार पर ली गई निधियों का प्रयोग दीर्घ अवधि निवेश के लिए नहीं किया गया।
- (xviii) हमें दी गई जानकारी एवं स्पष्टीकरणों के अनुसार अधिनियम की धारा 301 के अंतर्गत रखे गए रजिस्टर में शामिल पक्षकारों और कंपनियों को कंपनी ने शेयरों का कोई अधिमाम्य आबंटन नहीं किया है।
- (xix) कंपनी ने वित्तीय वर्ष के दौरान कोई डिबेंचर जारी नहीं किए हैं, अतः इस संबंध में प्रतिभूतियां निर्मित करने या उसके संबंध में प्रभार का प्रश्न नहीं उठता।
- (xx) कंपनी ने कोई पब्लिक इश्यू जारी नहीं किया है, अतः राशि के अंतिम उपयोग को प्रकट करने का प्रश्न नहीं उठता।
- (xxi) निष्पादित लेखा-परीक्षा प्रक्रियाओं के आधार पर और हमें दी गई जानकारी और स्पष्टीकरणों के अनुसार हम रिपोर्ट देते हैं कि निम्नलिखित के अलावा, वर्ष के दौरान, कंपनी पर या कंपनी द्वारा घोखाघड़ी की कोई घटना न तो पाई गई है और न ही सूचित की गई है :

घोखाघड़ी का स्वरूप	घोखाघड़ी की राशि
यात्रा के बाद ग्राहकों द्वारा क्रेडिट कार्ड संव्यवहार पर कपटपूर्ण घोखाघड़ी से वापसी (प्रबंधन द्वारा यथा प्रमाणित)	2.8 मिलियन रुपए

कृते जे.पी.जे. एसोसिएट्स  
सनदी लेखाकार

हस्ता./-  
प्रवीण आर. देशपांडे  
भागीदार  
सदस्यता सं. 045249

स्थान : नई दिल्ली  
तारीख : 09 अक्टूबर, 2009





## वित्तीय वर्ष 2008-09 के लिए सांविधिक लेखा-परीक्षक की रिपोर्ट और उस पर प्रबंधन की टिप्पणियां

लेखा-परीक्षा पैरा	लेखा-परीक्षा अभिमत	प्रबंधन की टिप्पणी
4.1	<p>कंपनी ने लेखाकरण के प्रोद्भवन आधार के मौलिक लेखाकरण अनुमान के अनुसार, लेखाकरण मानक (एएस 9) के साथ पठित लेखाकरण मानक (एएस 1) और सामान्य रूप से स्वीकार्य लेखाकरण पद्धति के अनुसार वर्ष के दौरान वास्तविक रूप से यात्रा करने वाले यात्रियों में से वित्तीय वर्ष के अंतिम 5 दिनों की सकल बिक्री को घटाने के बाद एक अनुमान के आधार पर बिक्री में से यात्रियों से संबंधित राजस्व की मान्यता की नीति को बदल दिया है। उपर्युक्त संशोधन के कारण हानि बढ़कर 91 मिलियन रुपए हो गई है।</p>	<p>उपर्युक्त नीति परिवर्तन को, वर्ष में वास्तविक वहन किए गए यात्रियों के आधार पर राजस्व का निर्धारण करने के लिए वर्तमान वित्तीय वर्ष में लागू किया गया था, जिससे वह प्रोद्भवन आधार के लेखाकरण मानक (एएस 9) के साथ पठित (एएस 1) मूल लेखाकरण अनुमान के अनुसार हो। चूंकि नई लेखाकरण नीति को अपनाने का यह पहला वर्ष है, इसलिए राजस्व पर बदलाव का प्रभाव पड़ा है, अतः नीति में परिवर्तन के कारण इस वर्ष की हानि में 91 मिलियन रुपए की वृद्धि हुई है। तथापि, वित्तीय वर्ष 2009-10 से इस तरह का कोई प्रभाव नहीं होगा।</p>
5.क	<p>एयरक्राफ्ट तथा एयरफ्रेम उपकरणों (737-800) पर मूल्यहास के प्रावधान की पद्धति वर्ष 2007-08 में विमान की अनुमानित आयु को पिछले वर्षों में 17 वर्ष मानने की तुलना में 20 वर्ष तक मानकर परिवर्तित की गई है। कंपनी विधि बोर्ड की अनुमति प्रतीक्षित है।</p>	<p>वर्ष 2006 से विमान-बेड़े में अत्याधुनिक तकनीक वाले नए बोइंग 737 विमानों के अधिग्रहण से, जिनका जीवन-काल विनिर्माता बोइंग द्वारा किए गए प्रदर्शन के अनुसार दीर्घ एवं किफायती है, विमानों की लागत 20 वर्षों में चुकाने संबंधी परिशोधन करना आवश्यक समझा गया, जो सामान्यतः विमानों की प्रतिधारण अवधि है। ओईएम, मैसर्स बोइंग ने यह उल्लेख किया है कि विमान की आयु 30 वर्ष तक हो सकती है और यह भी पुष्टि की है कि विमान की संरचना इस प्रकार की गई है कि इसमें दरारें जल्दी नहीं पड़ेंगी, जिससे विमान अनावश्यक अनुरक्षण के बोझ के बिना किफायती रूप से प्रचालित किए जा सकेंगे। कंपनी ने दरों को परिशोधित करने के लिए इस बारे में निगमित कार्य मंत्रालय को लिखा है।</p>
5.ख	<p>जैसाकि अनुसूची 'न' के नोट 25 में उल्लेख है, कंपनी ने कू होटल एवं ले ओवर पर हुए खर्च को फ्रिज बेनिफिट के रूप में नहीं माना है और तदनुसार उस पर फ्रिज बेनिफिट कर नहीं उपलब्ध कराया गया है। इसके प्रभाव का इस समय पता नहीं लगाया जा सकता है।</p>	<p>फ्रिज बेनिफिट कर (एफबीटी) में कू की ड्यूटी के दौरान कू होटल और ले ओवर पर हुआ व्यय शामिल नहीं है। इस बारे में सुविज्ञ राय प्राप्त की गई है।</p>

<p>5.ग व घ</p>	<p>जैसाकि अनुसूची 'न' के नोट 10 में उल्लेख है, कंपनी वर्ष 2007-08 से सामान्य सुविधाओं तथा सेवाओं के लिए लागत शेयर नहीं करेगी। ऐसी लागतों का प्रभाव, जिसका पता नहीं लगाया है, उसे कंपनी की लाभप्रदता निर्धारित करने के लिए नहीं दर्शाया जा सकेगा।</p> <p>निदेशक-मंडल द्वारा पारित संकल्प तथा नैसिल (होल्डिंग कंपनी) एवं एआई सीएल के बीच हुए संशोधित समझौता ज्ञापन की शर्तों के अनुसार 1 अप्रैल, 2005 से एआईसीएल द्वारा अर्जित किया जाने वाला राजस्व क्रमशः 25% एवं 75% के अनुपात में शेयर किया जाएगा।</p>	<p>1 अप्रैल, 2007 से प्रभावी समझौता ज्ञापन और बोर्ड के अनुमोदन के अनुसार, कंपनी अपने राजस्व का 25% होल्डिंग कंपनी के साथ शेयर कर रही है।</p>
----------------	--	--

लेखा-परीक्षकों की रिपोर्ट के अनुलग्नक पर टिप्पणियां

लेखा-परीक्षा पैरा	लेखा-परीक्षा अभिमत	प्रबंधन की टिप्पणी
i (ख)	<p>वर्ष के दौरान प्रबंधन द्वारा कंपनी की अचल परिसंपत्तियों का अधिकांश स्थानों पर प्रत्यक्ष सत्यापन किया गया है तथा कंपनी के आकर और उसकी परिसंपत्तियों की प्रकृति को देखते हुए, हमारी राय में सत्यापन की बारंबारता युक्तिसंगत है। हालांकि बही अभिलेख एवं वास्तविक गणना शीट के बीच मिलान न रहने से हम इसका पता लगाने में असमर्थ हैं कि वास्तविक जांच में कोई महत्वपूर्ण विसंगति पाई गई है।</p>	<p>ईआरपी प्रणाली में अचल परिसंपत्तियों का रजिस्टर अब संपत्तिवार और स्थानवार समेकित किया जा रहा है और उसका मिलान वास्तविक सत्यापन शीट के साथ किया जाएगा।</p>
iv.	<p>जहां तक सेवाएं प्रदान करने का प्रश्न है, वाणिज्य विभाग द्वारा किराए के ढांचे की मानिट्रिंग के स्वरूप में आंतरिक नियंत्रण का उपर्युक्त दस्तावेज बनाना आवश्यक है, क्योंकि कारोबार में वृद्धि की दृष्टि से दस्तावेज इंटरनेट के जरिए बेचे जाते हैं। टिकट धनवापसी के संबंध में आंतरिक नियंत्रण को सुदृढ़ बनाने की आवश्यकता है।</p>	<p>वाणिज्य विभाग को अब किराया अनुमोदनों का रिकार्ड रखने के लिए निवेदन किया गया है। धन-वापसी के बारे में आंतरिक नियंत्रणों को भी और सुदृढ़ बनाया जाएगा।</p>
ix.	<p>स्रोत पर काटे गए आयकर की कटौती एवं जमा के बीच समुचित सामंजस्य न होने और बकाया शेष का मिलान न होने के कारण, हम विलंब, यदि कोई हो, सहित किसी प्रकार की टिप्पणी करने की स्थिति में नहीं हैं। कंपनी ने कतिपय भुगतानों अथवा जमा राशि पर आयकर की कटौती या तो निम्न दर पर की है या कटौती नहीं की है।</p>	<p>मिलान कार्य सतत चलने वाली प्रक्रिया है और नई पद्धति को लागू करने से वर्तमान वर्ष में असमानताएं अब कम हुई हैं। टीडीएस की कटौती में एकरूपता लाने की दृष्टि से सभी स्टेशनों को परिपत्र भेजे जाएंगे। साथ ही बेहतर नियंत्रण के लिए मुख्यालय स्तर पर टीडीएस का केन्द्रीयकृत भुगतान करने संबंधी संभाव्यता का पता लगाया जाएगा।</p>
xxi.	<p>यात्रा के बाद ग्राहकों द्वारा क्रेडिट कार्ड संव्यवहार पर क्पटपूर्ण धोखाधड़ी से वापसी 2.8 मिलियन रुपए।</p>	<p>कंपनी की वेब बिक्री कुल बिक्री का लगभग 29% होती है। चूंकि ये संव्यवहार क्रेडिट कार्ड के माध्यम से होते हैं, इसलिए धोखाधड़ी के जोखिम का अंदेशा बना रहता है। प्रबंधन द्वारा उपर्युक्त सॉफ्टवेयर के माध्यम से इंटरनेट पोर्टल को सुदृढ़ बनाने तथा इंटरनेशनल क्रेडिट कार्ड ट्रांजेक्शन प्रोफाइलिंग एजेंसियों के माध्यम से ऐसी धोखाधड़ी की घटनाओं को कम करने के उपाय किए गए हैं। इसके कारण वेब बिक्री में वृद्धि के बावजूद वर्ष के दौरान क्पटपूर्ण धोखाधड़ी के मामले 90% घटे हैं। वर्ष 2007-08 में 411 करोड़ रुपए की वेब बिक्री पर 279 लाख रुपए की तुलना में वित्तीय वर्ष 2008-09 के लिए 523 करोड़ रुपए की वेब बिक्री पर धोखाधड़ी के मामले लगभग 28 लाख रुपए के हुए हैं।</p>