Ref: APCL/SECTL/SE/2026-27/20 **August 19, 2026**

BSE Limited **Phiroje Jeejeebhoy Towers,** **Dalal Street,** **Mumbai – 400 001** **Scrip Code: 518091**	**National Stock Exchange of India Limited** **Exchange Plaza, 5th Floor, Plot No. C/1, G-Block,** **Bandra Kurla Complex, Bandra (East),** **Mumbai – 400 051** **Symbol: APCL**

Dear Sir / Madam,

Sub: Newspaper Advertisement on dispatch of 42nd AGM Notice and Annual Report - Disclosure under Regulation 30 and Regulation 47 of the SEBI (Listing Obligations and Disclosure Requirements) Regulations, 2015:

In continuation to our letter dated August 18, 2026 regarding dispatch of 42nd AGM notice and Annual Report for the financial year 2025-26 and pursuant to Regulation 30 read with Schedule III Part A Para A and Regulation 47 of the SEBI (Listing Obligations and Disclosure Requirements) Regulations, 2015, please find enclosed the copies of newspaper advertisement published in Business Standard (English) All India edition and Nava Telangana (Telugu) Hyderabad edition, on August 19, 2026, in this regard.

The above is for your information and record.

Thanking you,

Yours faithfully,
For **Anjani Portland Cement Limited**

Krithika Vijay Karthik
Digitally signed by Krithika Vijay Karthik
Date: 2026.08.19 10:04:10 +05'30'

Krithika Vijay Karthik
Company Secretary and Compliance Officer

Encl: a/a

35 years of liberalisation

Aviation: How reforms gave wings to private sector

The reforms of 1991 triggered the first wave of private airlines, yet most entered a sector that demanded far deeper financial resources than anticipated

FILE PHOTO: REUTERS

DEEPAK PATEL

New Delhi, 18 August

India's aviation sector has transformed dramatically since the economic reforms of 1991, evolving from a state-controlled sector into one of the world's fastest-growing aviation markets. The journey, however, has been anything but smooth. Three decades of rapid passenger growth have been accompanied by repeated airline failures, bruising competition and persistent questions over whether India's airline business can ever become consistently profitable.

For nearly four decades after the Air Corporations Act came into force in 1953, scheduled commercial air services were dominated by Air India and Indian Airlines. Air travel remained expensive and was largely confined to business travellers, government officials and affluent Indians. That changed in 1991, when the Centre introduced the Air Taxi Scheme, allowing private operators to enter the sector as non-scheduled carriers. The Air Corporations Act was repealed in 1994, formally opening the market to scheduled private airlines.

"The 1991 reforms were extremely remarkable because private airlines were allowed to operate. That was a very big decision at the time and it enabled a world-class airline like Jet Airways to emerge. It demonstrated the quality of Indian private enterprise in aviation," says Kapil Kaul, chief executive officer and director at aviation consultancy firm CAPA India.

The reforms triggered the first wave of private airlines, including East-West Airlines, Damania Airways and ModiLuft. The new entrants broke the state-run duopoly and introduced greater competition and improved service standards. Yet, most entered a business that demanded far deeper financial resources than anticipated. East-West shut down after financial troubles worsened following the assassination of founder Thakiyudeen Wahid in 1995. Damania Airways and ModiLuft also exited within a few years. Jet Airways and Sahara Airlines emerged as the principal survivors, with Jet eventually building one of India's largest domestic and international networks.

The early failures highlighted structural weaknesses that would continue to define Indian aviation. Airlines operated in a high-cost environment characterised by expensive aviation turbine fuel, inadequate airport infrastructure, limited capital and evolving regulation.

"From the time private airlines were allowed in 1991, the core issue has been under-capitalisation. Airlines entered the market without sufficient financial strength and then discovered that this business requires a continuous flow of capital. That challenge has remained one of the defining characteristics of Indian aviation," Kaul says.

Affordability pivot

The next major phase of growth began in the early 2000s, when flying started becoming affordable for the middle class. Captain G R Gopinath's Air Deccan introduced India's first successful low-cost carrier model and popularised promotional fares at just ₹1. Budget airlines such as SpiceJet, GoAir and IndiGo expanded rapidly, forcing full-service carriers to lower fares and widening access to air travel.

The period also witnessed important policy changes. Airport privatisation gathered pace with Delhi and Mumbai being handed to private operators, while greenfield airports at Bengaluru and Hyderabad created a new model for infrastructure development. Air India embarked on a major fleet expansion, and Indian carriers gradually strengthened their international presence, although overseas operations remained governed by the 5/20 rule (you can operate international flights only if you have five years of experience and 20 planes) until it was replaced by the 0/20 norm in 2016.

"From 2004, low-cost airlines were encouraged, Air India was allowed a major fleet renewal, Indian carriers were permitted to expand globally and airport privatisation gathered momentum. That period fundamentally reshaped Indian aviation," Kaul says.

Passenger numbers surged, but profitability remained elusive. Fierce fare competition coincided with rising fuel prices and increasing operating costs. Airlines continued to earn revenues in a highly price-sensitive market while many of their expenses, including aircraft leases and maintenance, remained linked to the dollar.

Kingfisher Airlines became the biggest casualty of the period. Launched in 2005, it acquired Air Deccan two years later to accelerate expansion and qualify for international operations. Heavy borrowing, aggressive growth, integration challenges, rising fuel costs and the global financial crisis eventually pushed the airline into collapse in 2012. Jet Airways, despite acquiring Air Sahara and building India's leading private airline, also succumbed to mounting debt and intense competition, suspending operations in 2019.

Market consolidation

Subsequent years brought further consolidation. Go First suspended operations in 2023 after prolonged financial stress, while Vistara was merged into Air India as the Tata Group consolidated its airline business. The return of Air India to the Tata Group in 2022 marked another landmark reform, ending nearly seven decades of state ownership and setting the stage for one of the industry's biggest turnaround efforts.

"I treat Air India's privatisation as the most historic decision in Indian aviation. It was a bold reform, it required courage and it was an extremely positive reform. Honestly, I do not think such a decision could have been taken without strong political conviction," Kaul says.

The sector's growth has nevertheless been extraordinary. Domestic passenger traffic has increased from about 14 million in 2004-05 to around 168 million today. Private airport operators have expanded capacity, airlines have placed record aircraft orders and India has emerged as one of the world's largest aviation markets.

The financial record tells a different story. "While India has made tremendous progress in growth, scale and airport development, airlines have lost about $25 billion since 2004. The challenge is not just to grow aviation, but to make the airline business economically viable. We want more airports, more aircraft, more connectivity and more long-haul operations. But we also have to ask

> **As the industry expands, attention is shifting from growth to governance. Passenger traffic, fleet sizes, and airport investments have increased, placing greater demands on regulators. The next phase of aviation growth will depend as much on capacity as on market demand**

how we make airlines financially sustainable. Growth without viability cannot be the long-term answer," Kaul says.

The industry's cost structure remains one of its biggest hurdles. Fuel and taxation account for a significant share of airline expenditure, while regulatory requirements, security obligations, market access rules and consumer protection requirements add indirect costs that are less visible but equally significant.

Kaul also points to the disconnect between regulatory entry requirements and the capital actually needed to survive. "If you have a paid-up capital of ₹50 crore, you can technically start an airline. But if you want to survive and compete in India today, you probably need a capitalisation plan of around ₹10,000 crore. The gap between regulatory requirements and commercial realities is enormous," he says.

Today's market is more consolidated than at any point since liberalisation. IndiGo has established itself as the dominant airline through disciplined cost management and a strong balance sheet. Air India, backed by the Tata group, is investing heavily in fleet renewal and network expansion, while SpiceJet continues to battle financial challenges in an increasingly competitive market.

As the industry expands, attention is shifting from growth to governance. Passenger traffic, fleet sizes and airport investments have increased sharply, placing greater demands on regulators. Industry executives say that the next phase of aviation growth will depend as much on institutional capacity as on market demand.

"The sector has become so large that the most important issue today is air safety. Air safety requires a completely new regulatory regime. You cannot continue growing at this scale with the existing safety regulatory structure. We need to completely modernise and revamp DGCA along the lines of leading global regulators," Kaul says.

The reforms now must go beyond safety oversight to include aviation security, consumer protection, competition policy and technology-led regulation. As the market consolidates around fewer airlines and airport operators, stronger institutions will be essential to ensure fair competition and protect passenger interests.

పురపాలికల్లో సాంకేతికత

- ఎన్‌ఐయూఎం-ఐఐఐటీ హైదరాబాద్ ఒప్పందం
- మున్సిపల్ సేవలు బలోపేతం : టీకే శ్రీదేవి

నవతెలంగాణబ్యూరో-హైదరాబాద్

పట్టణాలు, పట్టణ స్థానిక సంస్థల (యుఎల్‌బీలు) ఎదుర్కొంటున్న అభివృద్ధి చెందుతున్న సవాళ్లకు పరిశోధన, సాంకేతిక ఆవిష్కరణల ద్వారా ఆచరణాత్మక పరిష్కారాలను అందించేందుకు తెలంగాణ ప్రభుత్వానికి చెందిన నేషనల్ ఇన్‌స్టిట్యూట్ ఆఫ్ అర్బన్ మేనేజ్‌మెంట్ (ఎన్‌ఐయూఎం), ఐఐఐటీ హైదరాబాద్ అవగాహన ఒప్పందం (ఎంఓయూ)పై సంతకాలు చేశాయి. ప్రభుత్వం, విద్యా, సాంకేతిక సంస్థల మధ్య సహకారాన్ని బలోపేతం చేయడం ఈ భాగస్వామ్యం ప్రధాన ఉద్దేశ్యం. పట్టణ స్థానిక సంస్థలు ఎదుర్కొంటున్న కీలక సమస్యలను గుర్తించి, వాటికి అనుగుణమైన సాంకేతిక పరిష్కారాలను అభివృద్ధి చేసి, తెలంగాణలోని వివిధ మున్సిపాలిటీల్లో పైలట్ ప్రాజెక్టుల ద్వారా పరీక్షించనుంది. పట్టణ పరిపాలనలో ఎదురవుతున్న సమస్యలకు వినూత్న పరిష్కారాలను గుర్తించడం, అభివృద్ధి చేయడం, క్షేత్రస్థాయిలో పరీక్షించడం, విజయవంతమైన పరిష్కారాలను విస్తృతంగా అమలు చేయడం కోసం ఎన్‌ఐయూఎం ఇటీవల అర్బన్ ఇన్నోవేషన్ అండ్ ఇంక్యుబేషన్ సెంటర్‌ను ఏర్పాటు చేసింది. దీని ద్వారా ప్రభుత్వ విభాగాలు, పట్టణ స్థానిక సంస్థలు, విద్యా, పరిశోధనా సంస్థలు, సాంకేతిక సంస్థలు, స్టార్టప్‌లు, ఆవిష్కర్తలను ఒకే వేదికపైకి తీసుకువచ్చి పట్టణ సమస్యలకు సాంకేతిక పరిష్కారాలను అభివృద్ధి చేయనుంది. ఐఐఐటీ హైదరాబాద్‌తో భాగస్వామ్యంలో భాగంగా పట్టణ స్థానిక సంస్థల అవసరాలకు అనుగుణంగా అనేక రంగాల్లో సాంకేతిక పరిష్కారాలను అభివృద్ధి చేసే అవకాశం ఉంది. ఉదాహరణకు నీటి సరఫరాలో నీటి నాణ్యతను పర్యవేక్షించడం, పైపులైన్ లీకేజీలను గుర్తించి నీటి వృథాను తగ్గించడం, విద్యుత్ పొదుపు కోసం స్మార్ట్ వీధి దీపాల నిర్వహణ, ఘన వ్యర్థాల ఇంటి వద్దనే వేరు చేయడాన్ని పర్యవేక్షించడం, వ్యర్థాల సేకరణ మరియు ప్రాసెసింగ్ ప్రక్రియలను సమర్థవంతంగా నిర్వహించడం వంటి అంశాల్లో సాంకేతిక పరిష్కారాలు అభివృద్ధి చేయనుంది. మున్సిపాలిటీలలోని వివిధ సేవలు, కార్యకలాపాలు మరియు పరిపాలన వివరాలను ఒకే వేదికపై సమీకరించే స్మార్ట్ డ్యాష్‌బోర్డులు, డేటా ఆధారిత పర్యవేక్షణ వ్యవస్థలు, ఫిర్యాదుల పరిష్కారాన్ని ట్రాక్ చేసే డిజిటల్ సాధనాలు వంటి సమాచార సాంకేతిక పరిష్కారాలను కూడా అభివృద్ధి చేయనుంది. వీటి ద్వారా ఉన్నతాధికారులు మున్సిపల్ సేవలను ఒకే వేదిక నుంచి సమర్థవంతంగా పర్యవేక్షించడంతో పాటు, సమస్యలను వేగంగా గుర్తించి పరిష్కరించే అవకాశం ఉంటుందని అధికారులు చెప్పారు. అభివృద్ధి చేసే పరిష్కారాలను వాస్తవిక మున్సిపల్ పరిస్థితుల్లో పరీక్షించనుంది. తక్కువ వ్యయం, సులభమైన అమలు, సుస్థిరత, కొలిచే ఫలితాలు మరియు ఇతర పట్టణ స్థానిక సంస్థల్లోనూ విస్తృతంగా అమలు చేసే అవకాశం ఉండేలా పరిష్కారాల రూపకల్పనకు ప్రాధాన్యత ఇవ్వనుంది. విజయవంతమైన పరిష్కారాలను రాష్ట్రంలోని ఇతర పట్టణ స్థానిక సంస్థల్లో కూడా విస్తరించే అవకాశాలను పరిశీలించనుంది. ఈ సందర్భంగా ఎన్‌ఐయూఎం డైరెక్టర్ జనరల్ డాక్టర్. టి.కె. శ్రీదేవి మాట్లాడుతూ నగరాలు వేగంగా అభివృద్ధి చెందుతున్న నేపథ్యంలో ప్రభుత్వం, విద్యా రంగం, సాంకేతిక సంస్థలు మరియు ఆవిష్కర్తలు కలిసి పని చేయాల్సిన అవసరం ఉందన్నారు. పట్టణ సమస్యలకు సమస్య నుంచి పరిష్కారం వరకు అనే విధానంలో పనిచేసే వేదికగా ఈ కార్యక్రమాన్ని అభివృద్ధి చేస్తున్నామని తెలిపారు. ఆవిష్కరణలు కేవలం పరిశోధన లేదా ప్రదర్శనలకే పరిమితం కాకుండా, క్షేత్రస్థాయిలో వాస్తవిక పరిస్థితుల్లో అమలు చేసి, వాటి ఫలితాలను అంచనా వేయడం, విజయవంతమైన పరిష్కారాలను విస్తృత స్థాయిలో అమలు చేయడమే లక్ష్యమని పేర్కొన్నారు.

ఐఐఐటీ హైదరాబాద్‌తో ఈ భాగస్వామ్యం ద్వారా మున్సిపల్ సేవలు బలోపేతం చేసి, ప్రజలకు మెరుగైన సేవలు అందించే ఆచరణాత్మక, కొలిచే వీలైన, తక్కువ వ్యయంతో కూడిన మరియు విస్తృతంగా అమలు చేయగల సాంకేతిక పరిష్కారాలు అభివృద్ధి చెందుతాయని ఆశాభావం వ్యక్తం చేశారు.

ఆర్జీపీఆర్ఎస్ రాష్ట్ర చైర్‌పర్సన్‌గా మార్కా రాజేంద్ర ప్రసాద్ యాదవ్

- మరో మూడు రాష్ట్రాలకూ నియమిస్తున్నట్టు ఏఐసీసీ ప్రకటన

నవతెలంగాణ బ్యూరో - హైదరాబాద్

కాంగ్రెస్ పార్టీ అనుబంధ విభాగమైన రాజీవ్ గాంధీ పంచాయతీరాజ్ సంగఠన్ (ఆర్జీపీఆర్ఎస్) ఆయా రాష్ట్రాల చైర్మెన్లు, చైర్‌పర్సన్లను ఏఐసీసీ ప్రకటించింది. ఈ మేరకు ఏఐసీసీ ప్రధాన కార్యదర్శి కేసీ వేణుగోపాల్ ఉత్తర్వులను వెల్లడించారు. తెలంగాణ రాష్ట్ర చైర్‌పర్సన్‌గా మార్కా రాజేంద్ర ప్రసాద్ యాదవ్ నియమితులయ్యారు. ఉత్తరప్రదేశ్ మనోజ్ సింగ్ పటేల్, మహారాష్ట్రకు అవినాష్ జగన్నాథ్ ఉమర్కర్, కేరళకు అర్జున్ రాధాకృష్ణన్‌లు నియమించారు.

కళ్యాణలక్ష్మిపై కౌంటర్ అఫిడవిట్ వద్దన్నది సీఎం రేవంత్‌రెడ్డే

- బీఆర్ఎస్ ప్రధాన కార్యదర్శి ఆర్‌ఎస్ ప్రవీణ్‌కుమార్

నవతెలంగాణ బ్యూరో - హైదరాబాద్

కళ్యాణలక్ష్మి పథకానికి సంబంధించి హైకోర్టులో కౌంటర్ అఫిడవిట్ వేయొద్దని అందించి ముఖ్యమంత్రి రేవంత్‌రెడ్డి అని బీఆర్ఎస్ ప్రధాన కార్యదర్శి ఆర్ఎస్ ప్రవీణ్ కుమార్ ఆరోపించారు. మంగళవారం హైదరాబాద్‌లోని తెలంగాణ భవన్‌లో ఆయన మీడియాతో మాట్లాడుతూ కౌంటర్ అఫిడవిట్ దాఖలు చేయకపోవడం వల్ల హైకోర్టు ఆ పథకాన్ని నిలిపేసిందని విమర్శించారు. మంత్రులు పొన్నం ప్రభాకర్, వాకిటి శ్రీహరి రాష్ట్ర ప్రజలకు క్షమాపణ చెప్పాలని డిమాండ్ చేశారు. రాష్ట్రంలో ఆసరా పెన్షన్లు, మహాలక్ష్మి వంటి పథకాలు కూడా ఆపే కుట్ర జరుగుతోందని ఆందోళన వ్యక్తం చేశారు. మంత్రి పొంగులేటి ఇచ్చిన 18005994788 నెంబర్ టోల్ ఫ్రీ కాదని, టోల్ ఫ్రీ నెంబర్ అని ఆరోపించారు. 22ఏ పేరుతో నిషేధిత భూముల జాబితా అనేది దేశంలోనే పెద్ద భూ కుంభకోణమని విమర్శించారు. ఈ కార్యక్రమంలో బీఆర్ఎస్ నాయకులు సుమిత్రానంద్, చారులత ,కల్వకుర్తి శ్రీనివాస యాదవ్, రాంచంద్రనాయక్, తుంగబాలు, మమత తదితరులు పాల్గొన్నారు.