

अनुबंध - I
(कार्यकारी सार देखें)

सं. 9-3/2012-एफसी.II

भारत सरकार
उपभोक्ता मामले, खाद्य एवं सार्वजनिक
वितरण मंत्रालय
खाद्य एवं सार्वजनिक वितरण विभाग

कृषि भवन, नई दिल्ली
दिनांक: जनवरी 24, 2013

सेवा में

श्री जॉन के. सेलाटे
प्रधान निदेशक वाणिज्यिक लेखापरीक्षा
एवं पदेन सदस्य लेखापरीक्षा बोर्ड-IV,
प्रधान निदेशक वाणिज्यिक लेखापरीक्षा एवं पदेन
सदस्य, लेखापरीक्षा बोर्ड-IV का कार्यालय
16-20, बाराखंभा लेन, नई दिल्ली-01

संदर्भ: पत्र सं. रिपोर्ट/1-650/एमएबी- IV/पीए/एसएम/एफसीआई दिनांक 23.01.2013

विषय: "एफसीआई में खाद्यान्नों के भंडारण प्रबंधन परिचालन" पर ड्राफ्ट निष्पादन लेखापरीक्षा पर एग्जिट कन्फरेंस का कार्यवृत्त।

महोदय,

कृपया अपने उपर्युक्त पत्र का अवलोकन करें। 22.01.2013 को हुई एफसीआई की ड्राफ्ट निष्पादन लेखापरीक्षा प्रतिवेदन पर एग्जिट कन्फरेंस के कार्यवृत्त की एक प्रति और इनके अनुशंसाओं पर मंत्रालय के जवाब सहित अद्योहस्ताक्षरी द्वारा विधिवत हस्ताक्षरित आपको आवश्यक कार्रवाई हेतु संलग्न है।

धन्यवाद

भवदीय

अनुलग्नक: यथोपरि

हस्ता/-

(यू.के.एस. चौहान)
संयुक्त सचिव (पीएंडएफसीआई)
दूरभाष सं. 011-2338 2512
फैक्स सं. 011-2338 9358

ई-मेल: jspolicy.fpd@nic.in

क्रम संख्या	लेखापरीक्षा की सिफारिशें	मंत्रालय का उत्तर (जनवरी 2013)
1.	लक्षित सार्वजनिक वितरण प्रणाली और अन्य कल्याण योजनाओं के दृष्टिगत भारत सरकार/एफसीआई को खाद्यानों की अधिप्राप्ति के संवर्धन और एफसीआई और डीसीपी राज्यों द्वारा सीधे अधिप्राप्ति बढ़ाने के लिए आवश्यक कदम उठाने चाहिए।	आंशिक रूप से स्वीकृत किसानों को योग्य और व्यापक कीमत सहायता कवरेज प्रदान करने के लिए मंत्रालय की नीति, राज्यों को विकेन्द्रीकृत तरीके से अधिप्राप्ति करने के लिए प्रोत्साहित करने की है। एफसीआई अधिप्राप्ति के संवर्धन के लिए राज्यों को जरूरी दिशानिर्देश और सहायता देना जारी रखेगी।
2.	भारत सरकार को खाद्यानों की घटक वार मात्रा सहित, उदाहरण के लिए, खाद्य सुरक्षा रिज़र्व, आपातकालीन परिस्थितियों और कीमत संतुलन इत्यादि के लिए न्यूनतम बफर मानक निर्धारित करने पर विचार करना चाहिए। भारत सरकार को केन्द्रीय पूल के खाद्य भंडार के प्रबन्धन में अधिक निश्चितता के दृष्टिगत बफर मानक के अधिकतम स्तर के निर्धारण पर भी विचार करना चाहिए।	आंशिक रूप से स्वीकृत सरकार जल्दी ही न्यूनतम बफर मानकों को संशोधित करेगी किन्तु बफर मानकों का अधिकतम स्तर निर्धारित करना अभी व्यवहार्य नहीं है। अतिरिक्त भंडार को भारी मात्रा में निकालने का निर्णय वर्ष दर वर्ष के आधार पर उस समय की परिस्थिति को देखते हुए लेना होगा।
3.	भारत सरकार को विभिन्न एजेंसियों द्वारा संभाले जाने वाले खाद्यान भंडारों का रखरखाव सुनिश्चित करने के लिए एकल बिन्दु जवाबदेही के लिए बफर मानकों के अन्तर्गत दिए गए स्तर पर उत्तरदायित्व सौंपना होगा।	स्वीकृत एफसीआई को पहले ही उत्तरदायित्व दिया गया है।
4.	भारत सरकार के भारी आर्थिक सहायता के भुगतान के दृष्टिगत विभिन्न राज्यों द्वारा लगाए गए सांविधिक और गैर सांविधिक प्रभारों के संदर्भ में खाद्यानों के लागत ढांचे का यौक्तिकरण तेजी से करना चाहिए।	स्वीकृत

5.	भारत सरकार/एफसीआई को एक नीतिगत दृष्टिकोण/विस्तृत लागत लाभ विश्लेषण करना चाहिए जिससे केवल बाहरी एजेंसियों पर निर्भर रहने के बजाए स्वामित्व और किराए पर भंडारण के मिश्रण पर निर्णय लिया जा सके और तदनुसार भंडारण क्षमता का संवर्धन किया जा सके।	अपेक्षित विस्तृत लागत लाभ विश्लेषण करने के लिए स्वीकार किया। तथापि, सरकार ने सिक्किम और कुछ विशेष मामलों सहित पूर्वोत्तर राज्यों को छोड़कर पहले से ही गोदामों को अल्पावधि और दीर्घावधि किराए पर लेकर भंडारण क्षमता संवर्धन का निर्णय ले लिया है।
6.	अधिप्राप्त करने वाले राज्यों से खाद्यान्नों को समय से उपभोक्ता राज्यों को देने के लिए एफसीआई की वर्तमान भंडारण क्षमता का अधिकतम उपयोग सुनिश्चित करना चाहिए जिससे एसजीएज़ को दिए अग्रनयन प्रभारों को कम किया जा सकें।	स्वीकृत
7.	पिछले पाँच वर्षों के दौरान खराब भंडारण क्षमता वृद्धि के दृष्टिकोण भारत सरकार/एफसीआई को विभिन्न कार्यक्रमों के अन्तर्गत (पीईजी 2008/पीईजी 2009 और एनई और अन्य राज्यों के लिए योजना) चल रही संवर्धन योजना को तेज करना होगा जिससे विभिन्न राज्यों द्वारा सामना की जा रहीं रूकावटों/बाधाओं पर संबंधित राज्य सरकारों के साथ परामर्श/सहयोग से काबू पाया जा सके।	स्वीकृत
8.	भारत सरकार को रेल मंत्रालय और खाद्य विभाग/एफसीआई के साथ औपचारिक तंत्र स्थापित करना चाहिए जिससे परिचालन कार्यों को कारगर बनाया जा सके। एफसीआई की आवश्यकताओं के अनुसार रैकों की आपूर्ति में रेलवे की वर्तमान प्रचालनात्मक बाधाओं को तुरन्त सम्बोधित किया जाना चाहिए।	स्वीकृत संयुक्त सचिव (पी एवं एफसीआई), एफ एवं पीडी विभाग के कार्यकारी निदेशक (ट्रैफिक परिवहन), रेल मंत्रालय और कार्यकारी निदेशक (टी) से बनी समन्वय समिति का गठन साप्ताहिक आधार पर एफसीआई और रेलवे के बीच उठने वाले विभिन्न मुद्दों पर विचार के लिए किया गया था।

9.	एफसीआई को लापता और असंयुक्त वैगनों के मेल के लिए और रेलवे के साथ वापसी के दावों के निपटान के लिए मौजूदा प्रणाली को कारगर और मजबूत बनाना चाहिए।	स्वीकृत लापता और असंयुक्त वैगनों को ढूंढने के लिए और वापसी दावों के निपटान का समाधान करने के लिए पहले से ही जोनल स्तरीय संयुक्त समितियाँ हैं।
10.	भारत सरकार/एफसीआई को वर्तमान दिशानिर्देशों की संवीक्षा करनी चाहिए और एफसीआई और राज्यों के बीच राज्य सरकारों के साथ परामर्श से पहाड़ी परिवहन आर्थिक सहायता दावों का नियमित और समय से निपटान करने के लिए अधिक प्रभावी तंत्र बनाने पर विचार करना चाहिए।	वर्तमान दिशानिर्देश एचटीएस दावों के समय पर निपटान के लिए पर्याप्त हैं तथापि, कुछ राज्यों द्वारा दावों की प्रस्तुती न करने या दावे के समर्थन में दस्तावेज प्रस्तुत न करने के कारण विलम्ब हुए हैं।
11.	एफसीआई को कार्यबल को मजबूत करने और आन्तरिक लेखापरीक्षा गतिविधियों को बढ़ाने और स्टाक के प्रत्यक्ष सत्यापन के कवरेज की दृष्टि से आन्तरिक नियंत्रण प्रबन्धन की संवीक्षा करनी चाहिए।	स्वीकृत
12.	एफसीआई को आन्तरिक लेखापरीक्षा और प्रत्यक्ष सत्यापन गतिविधियों में स्वतंत्रता सुनिश्चित करने के लिए एफसीआई मुख्यालय के पर्यवेक्षण को मजबूत बनाने पर विचार करना चाहिए।	स्वीकृत

हस्ता:-

(जॉन के. सेलाटे)

प्रधान निदेशक वाणिज्यिक लेखापरीक्षा एवं
पदेन सदस्य लेखापरीक्षा बोर्ड-IV

हस्ता:-

(यू.के.एस. चौहान)

संयुक्त सचिव (योजना एवं एफसीआई)
खाद्य एवं सार्वजनिक वितरण विभाग

अनुबंध-II
न्यूनतम बफर मानक की तुलना में केन्द्रीय पूल में खाद्यान्न
का जिसवार भण्डार
(पैरा 1.7 देखें)

तक	गेहूँ			चावल		
	वास्तविक	न्यूनतम	अधिक (+)/ कम (-)	वास्तविक	न्यूनतम	अधिक (+)/ कम(-)
01.04.2006	20.09	40.00	-19.91	136.75	122.00	14.75
01.07.2006	82.07	171.00	-88.93	111.43	98.00	13.43
01.10.2006	64.12	110.00	-45.88	59.70	52.00	7.70
01.01.2007	54.28	82.00	-27.72	119.77	118.00	1.77
01.04.2007	47.03	40.00	7.03	131.72	122.00	9.72
01.07.2007	129.26	171.00	-41.74	109.77	98.00	11.77
01.10.2007	101.21	110.00	-8.79	54.89	52.00	2.89
01.01.2008	77.12	82.00	-4.88	114.75	118.00	-3.25
01.04.2008	58.03	40.00	18.03	138.35	122.00	16.35
01.07.2008	249.12	201.00	48.12	112.49	98.00	14.49
01.10.2008	220.25	140.00	80.25	78.63	52.00	26.63
01.01.2009	182.12	112.00	70.12	175.76	138.00	37.76
01.04.2009	134.29	70.00	64.29	216.04	142.00	74.04
01.07.2009	329.22	201.00	128.22	196.16	118.00	78.16
01.10.2009	284.57	140.00	144.57	153.49	72.00	81.49
01.01.2010	230.92	112.00	118.92	243.53	138.00	105.53
01.04.2010	161.25	70.00	91.25	267.13	142.00	125.13
01.07.2010	335.84	201.00	134.84	242.66	118.00	124.66
01.10.2010	277.77	140.00	137.77	184.44	72.00	112.44
01.01.2011	215.40	112.00	103.40	255.80	138.00	117.80
01.04.2011	153.64	70.00	83.64	288.20	142.00	146.20
01.07.2011	371.49	201.00	170.49	268.57	118.00	150.57
01.10.2011	314.26	140.00	174.26	203.59	72.00	131.59
01.01.2012	256.76	112.00	144.76	297.18	138.00	159.18
01.04.2012	199.52	70.00	129.52	333.50	142.00	191.50

न्यूनतम बफर मानक के तुलना में केन्द्रीय पूल में खाद्यान्न (गेहूँ और चावल) का कुल भंडार

तक	गेहूँ		चावल		वास्तविक गेहूँ और चावल	न्यूनतम गेहूँ और चावल
	वास्तविक	न्यूनतम	वास्तविक	न्यूनतम		
01.04.2006	20.09	40.00	136.75	122.00	156.84	162.00
01.07.2006	82.07	171.00	111.43	98.00	193.5	269.00
01.10.2006	64.12	110.00	59.70	52.00	123.82	162.00
01.01.2007	54.28	82.00	119.77	118.00	174.05	200.00
01.04.2007	47.03	40.00	131.72	122.00	178.75	162.00
01.07.2007	129.26	171.00	109.77	98.00	239.03	269.00
01.10.2007	101.21	110.00	54.89	52.00	156.10	162.00
01.01.2008	77.12	82.00	114.75	118.00	191.87	200.00
01.04.2008	58.03	40.00	138.35	122.00	196.38	162.00
01.07.2008	249.12	201.00	112.49	98.00	361.61	299.00
01.10.2008	220.25	140.00	78.63	52.00	298.88	192.00
01.01.2009	182.12	112.00	175.76	138.00	357.88	250.00
01.04.2009	134.29	70.00	216.04	142.00	350.33	212.00
01.07.2009	329.22	201.00	196.16	118.00	525.38	319.00
01.10.2009	284.57	140.00	153.49	72.00	438.06	212.00
01.01.2010	230.92	112.00	243.53	138.00	474.45	250.00
01.04.2010	161.25	70.00	267.13	142.00	428.38	212.00
01.07.2010	335.84	201.00	242.66	118.00	578.50	319.00
01.10.2010	277.77	140.00	184.44	72.00	462.21	212.00
01.01.2011	215.40	112.00	255.80	138.00	471.20	250.00
01.04.2011	153.64	70.00	288.20	142.00	441.84	212.00
01.07.2011	371.49	201.00	268.57	118.00	640.06	319.00
01.10.2011	314.26	140.00	203.59	72.00	517.85	212.00
01.01.2012	256.76	112.00	297.18	138.00	553.94	250.00
01.04.2012	199.52	70.00	333.50	142.00	533.02	212.00

टिप्पणी:- जीओआई ने 50 एलएमटी खाद्यान्न सुरक्षा रिजर्व सृजित किया जिसमें विद्यमान तिमाही बफर मानदण्ड से अधिक 1 जुलाई 2008 से 30 एलएमटी गेहूँ और 1 जनवरी 2009 से 20 एलएमटी चावल शामिल है।

अनुबंध – III

1. लेखापरीक्षा का कार्यक्षेत्र-एफसीआई के संबंध में नमूना चयन (पैरा 1.13 देखें)

क्रम सं.	क्षेत्रीय कार्यालय	जिला कार्यालय	मालगोदाम की सं.
1	पंजाब	संगरूर, अमृतसर, फिरोजपुर और लुधियाना (चार)	60 में से 16 (27 प्रतिशत)
2	हरियाणा	कुरुक्षेत्र और करनाल (दो)	25 में से 6 (25 प्रतिशत)
3	आंध्र प्रदेश	काकिनाडा, टीपी गुडेम, नेल्लोर और करीमनगर (चार)	18 में से 8 (44 प्रतिशत)
4	छत्तीसगढ़	दुर्ग और रायपुर (दो)	11 में से 4 (36 प्रतिशत)
5	पश्चिम बंगाल	बर्दवान, मिदनापुर, बीरभूम, बंकुरा और जलपाईगुड़ी (पांच)	5 में से 5 (100 प्रतिशत)
6	बिहार	पटना और मिदनापुर (दो)	7 में से 4 (57 प्रतिशत)
7	केरल	कॉजीकोड और त्रिवेन्द्रम (दो)	6 में से 4 (67 प्रतिशत)
8	असम	गुवाहाटी और डीब्रूगढ़ (दो)	7 में से 4 (57 प्रतिशत)

2. राज्य सरकार की एजेंसियों के संबंध में नमूना चयन

राज्य	राज्य सरकार की एजेंसियां	में स्थित कार्यालय	माल-गोदाम की सं.
पंजाब	पंजाब स्टेट वेयर हाउसिंग कारपोरेशन (पीएसडब्ल्यूसी)	संगरूर	19 में से 5 (26 प्रतिशत)
		फिरोजपुर	11 में से 3 (27 प्रतिशत)
		लुधियाना	13 में से 4 (31 प्रतिशत)
		अमृतसर	7 में से 2 (29 प्रतिशत)
	पंजाब स्टेट सिविल सप्लाय कारपोरेशन लिमिटेड (पनसप)	संगरूर	16 में से 4 (25 प्रतिशत)
		फिरोजपुर	6 में से 2 (33 प्रतिशत)
		लुधियाना	8 में से 2 (25 प्रतिशत)
		अमृतसर	8 में से 2 (25 प्रतिशत)
हरियाणा	हरियाणा वेयरहाउसिंग कारपोरेशन (एचडब्ल्यूसी)	अंबाला	4 में से 2 (50 प्रतिशत)
		करनाल	9 में से 3 (33 प्रतिशत)
		पानीपत	6 में से 2 (33 प्रतिशत)
		यमुना नगर	4 में से 2 (50 प्रतिशत)
		कुरुक्षेत्र	9 में से 3 (33 प्रतिशत)
		कैथल	13 में से 4 (31 प्रतिशत)
	हरियाणा खाद्य एवं आपूर्ति विभाग	अंबाला	2 में से 2 (100 प्रतिशत)
		करनाल	3 में से 2 (67 प्रतिशत)
		पानीपत	शून्य
		यमुना नगर	1 में से 1 (100 प्रतिशत)
		कुरुक्षेत्र	3 में से 2 (67 प्रतिशत)
		कैथल	2 में से 2 (100 प्रतिशत)

3. सेन्द्रल वेयरहाउसिंग कारपोरेशन के संबंध में नमूना चयन

क्र. सं.	क्षेत्रीय कार्यालय	जिला कार्यालय	माल-गोदाम की सं.
1	पंजाब	संगरूर, अमृतसर, फिरोजपुर और लुधियाना (चार)	6 (अबोहर-I, अबोहर-II, अमृतसर बीडी, फजीलका-I और चंडीगढ़)
2	हरियाणा	कुरुक्षेत्र और करनाल (दो)	7 (कैथल, असन्ध, इन्द्री, करनाल-I, II और III, कुरुक्षेत्र और लाडवा)
3	आंध्र प्रदेश	काकीनाडा, टीपी गुडेम, नेल्लोर और करीमनगर (चार)	5 (काकीनाडा, टीपी गुडेम, नेल्लोर, करीमनगर-I एवं II)
4	छत्तीसगढ़	दुर्ग और रायपुर (दो)	8 (दुर्ग, भरतपारा I एवं II, रायपुर I से V)
5	पश्चिम बंगाल	बर्दवान, मिदनापुर, बीरभूम, बंकुरा और जलपाईगुडी (पांच)	10 (विष्णुपुर, बर्दवान-I एवं II, सरूल, रानीनगर, बेल्ला, सीएफएस- हलदीया, चन्द्रकोना रोड, दुर्गाचक और खरगपुर)
6	बिहार	पटना और मिदनापुर (दो)	3 (फतुहा, मोकमा और मुसल्लपुर)
7	केरल	कोज्हीकोडे और तिरुवनंतपुरम (दो)	1 (तिरुवनंतपुरम)
8	असाम	गुवाहाटी और डीबरूगढ़ (दो)	शून्य

अनुबंध - IV
पिछली लेखापरीक्षा कवरेज (पैरा सं. 1.16 के संदर्भ में)

क्र.स.	पैरा सं. व रिपोर्ट का वर्ष	पैरो का सार	वर्तमान स्थिति/अनुवर्ती कार्रवाई
1	रिपोर्ट सं. 16/2006 (सिविल) का पैरा सं. 6.1	वैकल्पिक स्थान के लिए खाद्यान्न रेकों की दोबारा बुकिंग पर 2003-04 से 2004-05 के दौरान मन्माड और नागपुर (महाराष्ट्र) में ₹ 3.31 करोड़ का परिहार्य व्यय किया गया था, क्योंकि मूल स्थानों पर गोदामों में पर्याप्त खाली जगह नहीं थी। खाली गोदामों की जगहों और राज्यों द्वारा खाद्यान्नों के आहरण के उचित आकलन के माध्यम से इससे बचा जा सकता था।	रिकार्डों की समीक्षा के दौरान रेकों की दोबारा बुकिंग के इस तरह के उदाहरण महाराष्ट्र क्षेत्र में मन्माड व नागपुर जिला कार्यालय और बोरीवेली में भी देखे गए। दुबारा बुकिंग पर व्यय में 2006-07 में ₹ 2.38 करोड़ से 2010-11 में ₹ 10.48 करोड़ तक की वृद्धि हुई जिससे राज्य सरकार और रेलवे के साथ योजना बनाने और समन्वय की कमी का पता चलता है।
2	रिपोर्ट सं. 16/2006 (सिविल) का पैरा सं. 6.2	मार्च 2005 से, एफसीआई के रेलवे के विरुद्ध ₹ 796.45 करोड़ की राशि के दावे लंबित थे। इसमें ₹ 37.41 करोड़ की राशि माल दुलाई वापसी के लिए दावों के 7583 मामलों शामिल थे। जो 12 से 27 वर्ष तक की अवधि से लंबित थे। रेलवे ने दावों को अस्वीकार किया और एफसीआई ने भविष्य में इस प्रकार के दावों का अनुसरण नहीं किया।	एफसीआई द्वारा किए गए दावे रेलवे के पास लम्बे समय से लंबित थे। कुछ दावों का निपटान प्रासंगिक रिकार्डों के अभाव के कारण नहीं किया जा सका। 31 मार्च, 2012 तक ₹ 58.11 करोड़ की माल दुलाई की वापसी के लिए 10252 मामले लंबित थे।
3	रिपोर्ट सं. 16/2006 (सिविल) का पैरा सं. 6.3	2000-2005 की अवधि के दौरान, एफसीआई ने विभागीय मजदूर को समयोपरि भत्ता (ओटीए) और प्रोत्साहन राशि क्रमशः ₹ 70.81 करोड़ और ₹ 599.91 करोड़ देने के बावजूद, ₹ 51.57 करोड़ के कुल विलंब-शुल्क का भुगतान किया। वस्तुतः, इस अवधि में प्रत्येक मजदूर की प्रदत्त औसत वार्षिक प्रोत्साहन राशि ₹ 10,221 से ₹ 27,193 तक बढ़ी।	2006-07 से 2011-12 की अवधि के दौरान प्रति वर्ष ₹ 59.52 करोड़ की औसत से विलंब/घाटा-शुल्क के कारण ₹ 357.12 करोड़ की राशि का भुगतान किया गया। विलम्ब शुल्क के भुगतान ने अवधि के दौरान ₹ 22.73 करोड़ (2006-07) से ₹ 132.51 करोड़ (2011-12) की वृद्धि प्रवृत्ति दिखाई।

क्र.स.	पैरा सं. व रिपोर्ट का वर्ष	पैरो का सार	वर्तमान स्थिति/अनुवर्ती कार्रवाई
4	रिपोर्ट सं. 16/2006 (सिविल) का पैरा स.6.4.2	<p>आठ किलोमीटर से अधिक दूरी पर स्थित गोदामों के भाड़े के कारण संभलाई एवं परिवहन पर परिहार्य व्यय का भारग्रहण।</p> <p>i) विजयनगरम से चेपुरुपल्ली एसडब्ल्यूसी डिपो तक भण्डार के परिवहन पर ₹ 30.51 लाख का परिहार्य व्यय</p> <p>ii) एसडब्ल्यूसी कोटाबोम्मली से खाद्यान्न भण्डार के परिवहन पर ₹ 116.85 लाख का परिहार्य व्यय।</p>	<p>i) उत्तर से एसडब्ल्यूसी चेपुरुपल्ली तक के भण्डार का परिचालन केवल 2002-03 के दौरान किया गया। लेखापरीक्षा प्रेक्षण के आधार पर, एसडब्ल्यूसी चेपुरुपल्ली से भण्डार पड़ोसी जिला कार्यालय एफसीआई श्रीकाकुलम के मिल लेवी भण्डार को अपवर्तित करके रखा गया था। इस परिवर्तन के लिए, चावल मिल मालिकों को कोई अतिरिक्त परिवहन शुल्क का भुगतान नहीं किया गया था। मिल लेवी भण्डार सीधे मिल से डिपो तक वितरित किये जाते थे। परिवहन शुल्क रेलवे माल भाड़े अथवा वास्तविक परिवहन शुल्क के कम से कम करने के लिए प्रतिबंधित थे। इस प्रकार, रेल हेड से एवं इसके विलोमत भण्डार का विचलन जैसा कोई अतिरिक्त व्यय नहीं था।</p> <p>इसलिए आगे कोई टिप्पणी नहीं है।</p> <p>ii) डिपों में कोई भण्डार प्राप्त नहीं हुआ। डिपो से जुड़ी चावल मिलें लेवी चावल वितरित कर रही थी और एक बार गोदाम भर गए तो लेवी सीधे वितरण के लिए पड़ोसी डीओ एफसीआई वाईजेग को प्रत्यक्ष वितरण के लिए स्थानांतरित की गई। इस डिपों के अंदर या बाहर भण्डार के रेल परिचालन का कोई सहारा नहीं लिया गया था।</p> <p>तथापि, जनवरी 2010 से मार्च 2010 के दौरान लेवी के अंतर्गत स्वीकृत बोर्डल चावल भण्डार दूरस्थ रेल-हेड (8086.298 एमटी) के परिचालन के कारण था जिस पर ₹ 11.38 लाख का परिवहन शुल्क व्यय किया गया।</p> <p>वर्ष 2011-12 के दौरान, डिपों एवं रेल हेड के बीच भण्डार की ब्रिजिंग द्वारा कोई बोर्डल चावल भण्डार प्राप्त नहीं हुआ।</p>

क्र.स.	पैरा सं. व रिपोर्ट का वर्ष	पैरो का सार	वर्तमान स्थिति/अनुवर्ती कार्रवाई
5	रिपोर्ट सं. 16/2006 (सिविल) का पैरा सं. 6.4.3	महबूबनगर में सीडब्ल्यूसी गोदाम पर जडचेरला में सात वर्ष की गारंटी योजना (एसवाईजीएस) के विवेकहीन चयन के कारण दिसंबर 2002 और मार्च 2005 के दौरान ₹ 1.43 करोड़ का परिहार्य व्यय, जो स्थान के रूप में अधिक फायदेमंद था।	सीडब्ल्यूसी महबूबनगर डी ओ एफसीआई तारंका के तहत है और यह देखा गया कि बोर्डल चवल भण्डार 2005-06 से 2010-11 की अवधि के दौरान एसडब्ल्यूसी जडचेरला में स्वीकार किया गया और सीडब्ल्यूसी महबूबनगर में लेवी बोर्डल चवल स्टॉक स्वीकार करने में लागत लाभ की उपेक्षा करके दूरस्थ रेल - हेड के लिए ले जाया गया था। इस संबंध में 2005-06 से 2011-12 की अवधि के लिए ₹ 1.37 करोड़ अतिरिक्त व्यय था।
6	रिपोर्ट सं. 16/2006 (सिविल) का पैरा सं. 6.4.4	आवाजाही एवं स्टोरेज के लिए एफसीआई मैनुअल में निर्धारित है कि 25,000 एमटी या इससे अधिक क्षमता वाले गोदामों के पास स्वयं की रेलवे साईडिंग सुविधाएं होनी चाहिए। एसवाईजीएस के तहत 25 गोदामों को किराये पर लेने के समय इस पक्ष को समझने में असफल रहने के परिणामस्वरूप रेलवे माल शेडों के भंडार के हेंडलिंग के कारण दिसंबर 2004 तक ₹ 13.88 करोड़ का परिहार्य व्यय हुआ।	एसवाईजीएस के तहत लगभग सभी डिपो जमा गारंटी अवधि की समाप्ति के बाद जारी किये गए। परीक्षण जाँच रिकार्ड से, यह देखा गया कि भण्डार सामान्य पीडीएस के लिए जारी किये थे। 2005-06 की अवधि से गारंटी अवधि की समाप्ति (2008-09) तक के लिए इन गैर-साईडिंग डिपों से भण्डार का रेल परिचालन, एफसीआई ने सम्भाल और दुलाई (सम्भाल ₹ 44.01 करोड़ और दुलाई ₹ 24.13 करोड़) के प्रति ₹ 68.14 करोड़ का व्यय किया। इस खर्च से बचा जा सकता था यदि एसवाईजीएस के तहत इन डिपों में रेलवे साईडिंग होती।
7	रिपोर्ट सं. 16/2006 (सिविल) का पैरा सं. 6.4.5	आन्ध्र प्रदेश (एपी) एसडब्ल्यूसी के गोदामों में रेलवे साईडिंगों के गैर-निर्माण के कारण, एफसीआई द्वारा मार्च 2005 तक रेल परिचालन के लिए रेनिगुंटा एवं जनकमपेट में इन गोदामों से खाद्यान्नों के परिवहन पर ₹ 1.53 करोड़ का अतिरिक्त व्यय किया गया।	एफसीआई केवल 60 प्रतिशत सीमा की दर से भण्डारण शुल्क जारी कर रही है। एफसीआई ने सितम्बर 2005 से अप्रैल 2009 की अवधि के दौरान एसडब्ल्यूसी जनकमपेट से भण्डार की परिचालन पर ₹ 18.86 लाख का अतिरिक्त व्यय किया। इस भंडार शुल्क के लिए ₹ 18.90 लाख (40 प्रतिशत) की वसूली की गई और इस प्रकार एफसीआई ने पूरी अतिरिक्त लागत वसूल की। एसडब्ल्यूसी रेनुगुंटा के संदर्भ में भंडार शुल्क बकाया 40 प्रतिशत शुल्क सहित 60 प्रतिशत तक प्रतिबंधित थी।

क्र.स.	पैरा सं. व रिपोर्ट का वर्ष	पैरो का सार	वर्तमान स्थिति/अनुवर्ती कार्रवाई
8	रिपोर्ट सं. 16/2006 का पैरा सं. 6.5.1.1	2000-04 के दौरान, एफसीआई को खाद्यान्नों के 6.37 एलएमटी के भंडारण पारगमन के कारण ₹ 556.88 करोड़ की कुल हानि हुई। खाद्यान्नों में पारगमन हानि के लिए उत्तरदायी कारक उठाईगिरी और रास्ते में चोरी, सूखा, बहुविध सम्भाल, तौल के अलग-अलग तरीके, बोरियों की कमजोर और ब्रशिंग बैग्स बनावट, आदि थे।	2006-07 से 2011-12 के दौरान, एफसीआई को 8.94 एलएमटी खाद्यान्नों की पारगमन कमी पर ₹ 1,235.02 करोड़ की कुल हानि हुई।
9	रिपोर्ट सं. 16/2006 (सिविल) का पैरा सं. 6.5.1.2	लेखापरीक्षा में पाया गया कि एफसीआई ने अब तक पारगमन और स्टोरेज हानि के लिए कोई मानक निर्धारित नहीं किए थे। जिसके कारण अकुशलता और उठाईगिरी को बढ़ावा मिल सकता था। निर्धारित प्रक्रिया के अनुसार, तथापि, पारगमन हानि के सभी मामलों की जांच की जानी थी और जहां आवश्यक हो, ऐसी हानियों के लिए उत्तरदायी कर्मचारी/ अधिकारियों के विरुद्ध अनुशासनात्मक कार्रवाई की जानी थी।	पारगमन और स्टोरेज हानि के लिए कोई मानदंड निर्धारित नहीं किए गए थे (मार्च 2012)।
10	रिपोर्ट सं. 16/2006 (सिविल) का पैरा सं. 6.5.1.3	एफसीआई को ₹ 842.31 करोड़ की हानि हुई जिसमें खाद्यान्नों की 8.49 एलएमटी मात्रा शामिल थी जो 2000-2004 के दौरान जारी खाद्यान्नों के कुल मात्रा की राशि का 0.33 प्रतिशत था।	2006-07 से 2011-12 के दौरान, एफसीआई को खाद्यान्नों की 8.41 एलएमटी के भण्डारण की कमी पर ₹ 1,395.00 करोड़ की कुल हानि हुई।
11	रिपोर्ट सं. 16/2006 (सिविल) का पैरा सं. 6.5.1.4	एफसीआई के विभिन्न स्तरों पर जाँच में असामान्य देरी के कारण भंडारण एवं पारगमन के कारण ₹ 532.87 करोड़ राशि की हानि हुई।	1980-81 की अवधि से संबंधित ₹ 933.05 करोड़ की पारगमन और भंडारण हानि का नियमितीकरण 2006-07 के आरंभ तक लंबित था तथा मार्च 2012 के अंत तक यह ₹ 1,058.26 करोड़ तक बना रहा।

क्र.स.	पैरा सं. व रिपोर्ट का वर्ष	पैरो का सार	वर्तमान स्थिति/अनुवर्ती कार्रवाई
12	रिपोर्ट सं. 16/2006 (सिविल) का पैरा सं. 6.5.1.5	पारगमन एवं भंडारण के लिए मानदंडों का अभाव।	पारगमन एवं भण्डारण की हानि के लिए कोई मानदंड निर्धारित नहीं किए गए (मार्च 2012) थे।
13	रिपोर्ट सं.9/2009 (वाणिज्यिक) का पैरा सं. 6.1.6	स्वतंत्र स्टेशनों के रूप में अधिसूचित डीओ नॉन पोर्ट डिपो (पश्चिम बंगाल क्षेत्र)के तहत एफसीआई के स्वामित्व वाली रेलवे साइडिंग पाने में असफल होने के परिणामस्वरूप 2003-04 से 2008-09 के दौरान रेलवे को ₹ 5.19 करोड़ के साइडिंग शुल्क की परिहार्य अदायगी । खाद्यानों की खेप अंतिम बिंदु जैसे कि साइडिंग तक सीधे रूप से बुक की जा सकती थी यानि बफर प्वाइंट और साइडिंग प्रभारों की अदायगी स्वतंत्र स्टेशनों के रूप में अधिसूचित साइडिंग को प्राप्त कर टाला जा सकता था।	लेखापरीक्षा के कहने पर, एफसीआई और रेलवे द्वारा संयुक्त निरीक्षण आयोजित किया गया तथा यह देखा गया कि "दूरी के आधार" पर प्लेसमेन्ट करने के लिए पूरे ट्रैक का निर्माण, इंजन के लिए इस्केप लाईन के साथ संभव नहीं है।
14	रिपोर्ट सं. 24/2009-10 (वाणिज्यिक) का पैरा सं. 5.2.8	एफसीआई ने निजी गोदामों के भाड़े के कारण ₹ 1.66 करोड़ का अपव्यय हुआ जबकि जुलाई 2004 से अक्टूबर 2006 की अवधि के दौरान खाद्यान भंडार डिपों (एफएसडी) पुणे मे उनके अपने गोदामो में पर्याप्त स्थान उपलब्ध था।	यह कहा गया कि एफएसडी पुणे में रेल हेड दो प्वाइंट अनलोडिंग के लिए अधिसूचित थे। एफसीआई के पास रेल साइडिंग की उपलब्धता के साथ अन्य बिंदुओं पर सम्पूर्ण रोक को अनलोड करना और फिर रोड़ से एफसीडी पुणे तक ले जाने के इलावा और कोई विकल्प नहीं था। तथापि, लेखापरीक्षा ने देखा कि लेखापरीक्षा पैरा में जैसा कि उम्र कहा गया है केवल अधिसूचना से पहले अपव्यय पर प्रकाश डाला गया। इस प्रकार मामले का समाधान नही हुआ।

क्र.स.	पैरा सं. व रिपोर्ट का वर्ष	पैरो का सार	वर्तमान स्थिति/अनुवर्ती कार्रवाई
15	रिपोर्ट सं. 11/2007 (वाणिज्यिक) का पैरा सं.7.2.7	गेज परिवर्तन (एमजी से बीजी) के कारण त्रिपुरा राज्य से सीधा लिंक अप्रैल 1997 से बंद कर दिया गया था। इसलिए एमजी वैगन उत्तरी राज्यों से त्रिपुरा राज्य तक सीधे बुक नहीं किए जा सके। एफसीआई ने न्यू बॉन्गार्डगाँव तक बुकिंग खेप आरम्भ की गई जोकि माल ढुलाई के टेलीस्कोप दरों का लाभ उठाए बिना ही दुबारा त्रिपुरा राज्य को बुक कर दी गई। इस प्रकार न्यू बॉन्गार्डगाव में रेकों की दोबारा बुकिंग के परिणामस्वरूप ₹ 3.73 करोड़ का परिहार्य व्यय हुआ।	लेखापरीक्षा द्वारा मुद्दे पर प्रकाश डालने के बाद, एफसीआई ने धन वापसी के लिए रेलवे के साथ दावा दर्ज किया, तथापि रेलवे ने धन वापसी दावा अस्वीकार कर दिया क्योंकि 15 नवंबर 2006 से पहले टेलिस्कॉप दर लाभ अनुमति देने का कोई प्रावधान नहीं था और दावे समयवर्जित थे।
16	रिपोर्ट सं. 9/2009 (वाणिज्यिक) का पैरा सं. 6.1.2	पंजाब में, 2003-04 से 2007-08 की अवधि के दौरान चावल में औसत भंडारण हानि 1.02 प्रतिशत थी जबकि हरियाणा क्षेत्र में जहाँ वातावरण स्थिति समान थी चावल में औसत भंडारण हानि केवल 0.33 प्रतिशत देखी गई। 2003-04 से 2007-08 के दौरान पंजाब क्षेत्र में हरियाणा क्षेत्र की तुलना में ₹ 450.65 करोड़ मूल्य की 3.23 एलएमटी अत्यधिक भंडारण हानि देखी गई थी। दो पड़ोसी क्षेत्रों में भंडारण हानि की प्रतिशतता में व्यापक बदलाव के लिए रिकार्ड में कोई कारण नहीं थे। भंडारण हानि के उच्च प्रतिशतता के मामलों में भण्डार की हेराफेरी को नजरअंदाज नहीं किया जा सकता।	मंत्रालय द्वारा भण्डारण हानि के लिए कोई मानदंड निर्धारित नहीं किए गए थे। एफसीआई बोर्ड के निदेशको ने भारतीय कृषि अनुसंधान परिषद (आईसीएआर)को भण्डारण हानि मानदंडों पर व्यापक अध्ययन सौपना अनुमोदित किया।

क्र.स.	पैरा सं. व रिपोर्ट का वर्ष	पैरो का सार	वर्तमान स्थिति/अनुवर्ती कार्रवाई
17	रिपोर्ट सं. 11/2007 (वाणिज्यिक) का पैरा सं. 7.2.2	कस्टम मिल्ड राईस (सीएमआर) के लिए अन्तिम दरों के निर्धारण के दौरान, अस्थाई दरों सहित परिवहन शुल्क के तत्त्व पर विचार किए बिना चावल मिलमालिकों को परिवहन शुल्क की अनुमति दी गई थी जिसके परिणामस्वरूप 1998-99 से 2002-03 के दौरान राज्य सरकारों और इसके अभिकरणों को ₹ 406.21 करोड़ का अतिरिक्त भुगतान हुआ।	वर्ष 2003-04 से केन्द्रीय पूल में पंजाब और हरियाणा की राज्य सरकारों/एजेंसियों द्वारा सुपुर्द सीएमआर के लिए भारत सरकार द्वारा निर्धारित दरे धान एवं चावल के केवल परिवहन प्रभार को दर्शाती है जोकि आठ किलोमीटर से परे की दूरी के लिए वास्तविक आधार पर जिला न्यायाधीश द्वारा निर्धारित अधिकतम दरों के अधीन होती है। आठ किलोमीटर तक धान एवं चावल के परिवहन के लिए कोई अलग परिवहन प्रभार अनुमत नहीं किए गए थे।
18	रिपोर्ट सं. 24/2009-10 (वाणिज्यिक) का पैरा सं. 5.2.2	चावल के वितरण के लिए आठ कि.मी. से अधिक का परिवहन शुल्क भारत सरकार अनुदेशों के उल्लंघन में पंजाब एवं हरियाणा क्षेत्रों में उच्च दरो पर अदायगी की गई थी जिसके परिणामस्वरूप 2004-05 और 2005-06 के दौरान ₹ 7.65 करोड़ की अत्यधिक प्रतिपूर्ति हुई।	राज्य सरकार/परिवहन अभिकरणों द्वारा आठ कि.मी. से अधिक धान के परिवहन शुल्क के लिए एफसीआई द्वारा कोई अदायगी नहीं की गई। इस संदर्भ में, आठ कि.मी. से अधिक चावल के परिवहन के लिए अदायगी, जहाँ कहीं भी मिलरों द्वारा दावा किया गया, जिला आयुक्त दरों से कम होने के कारण एफसीआई द्वारा निर्धारित दरों पर की गई।

क्र.स.	पैरा सं. व रिपोर्ट का वर्ष	पैरो का सार	वर्तमान स्थिति/अनुवर्ती कार्रवाई
19	रिपोर्ट सं. 12/2006 का पैरा सं. 7.2.1	अरुणाचल प्रदेश सरकार (जीओएपी) को ₹ 185.76 करोड़ की राशि पहाड़ी परिवहन सब्सिडी (एचटीएस) के प्रति जारी की गई थी जो कि भारत सरकार द्वारा निर्धारित अनुमत सीमा से अधिक थी। इसके परिणामस्वरूप अत्यधिक भुगतान करने के कारण निधि के रूकावट पर ₹ 20.34 करोड़ की ब्याज हानि हुई ।	<p>अगस्त 2011 में, अनुपालन लेखापरीक्षा में अरुणाचल प्रदेश सरकार को अत्यधिक भुगतान (2004-05 तक) अभी भी ₹ 39.20 करोड़ था।</p> <p>इसके बावजूद, मंत्रालय के आदेशों के तहत क्षेत्रीय कार्यालय असम द्वारा 2007-10 की अवधि के लिए ₹ 24.07 करोड़ (सितम्बर 2007) और ₹ 21.69 करोड़ (सितम्बर 2010) की तदर्थ अदायगी की गई।</p> <p>प्रबंधन ने बताया (जुलाई 2012) कि यद्यपि ₹ 39.20 करोड़ समायोजित नहीं किया गया था, अरुणाचल प्रदेश सरकार द्वारा एफसीआई को 2003-06 से संबंधित ₹ 39.38 करोड़ के लिए 2,245 बिलों को प्रस्तुत किया गया।</p> <p>2007-10 के लिए ₹ 86.56 करोड़ के एचटीएस दावों के प्रति ₹ 45.76 करोड़ का अस्थाई अग्रिम अरुणाचल प्रदेश सरकार को जारी किया गया। अतः इस आधार पर कोई अत्यधिक अदायगी और ब्याज की हानि नहीं है।</p> <p>तथापि, लेखापरीक्षा, ने देखा कि अरुणाचल प्रदेश सरकार कुल तदर्थ अदायगी एचटीएस के समायोजन के बिना ₹ 84.96 करोड़ पहुँच गई। एचटीएस की अरुणाचल प्रदेश सरकार को अप्रैल 2007 से प्रतिपूर्ति के लिए दरें भारत सरकार द्वारा जुलाई 2012 तक निर्धारित नहीं की गई थी यद्यपि मई 2007 में मुद्दे की जाँच करने के लिए एक समिति गठित की गई।</p>

अनुबंध - V
(पैरा 3.2.3 देखें)

चार महीने के लिए खाद्यान्न की आवश्यकता के प्रति उपलब्ध क्षमता

क्र. सं.	राज्य	दिनों की संख्या के लिए खाद्यान्न की आवश्यकता को पूरा करने के लिए उपलब्ध क्षमता					
		2006-07	2007-08	2008-09	2009-10	2010-11	2011-12
1	आन्ध्र प्रदेश	279	302	296	244	260	311
2	अरुणाचल प्रदेश	57	51	63	53	61	61
3	असम	48	58	59	50	39	35
4	बिहार	42	56	57	51	54	48
5	चंडीगढ़	1210	6960	1368	1050	1480	1673
6	छत्तीसगढ़	250	472	213	168	184	176
7	दिल्ली	155	173	196	147	128	115
8	गोवा	51	150	106	82	58	49
9	गुजरात	82	163	162	113	101	98
10	हरियाणा	863	1469	1165	712	876	952
11	हिमाचल प्रदेश	19	19	17	13	12	13
12	जम्मू व कश्मीर	48	52	54	45	40	36
13	झारखंड	33	38	36	28	25	27
14	कर्नाटक	63	72	83	111	94	89
15	केरल	81	150	144	111	94	96
16	मध्य प्रदेश	61	95	81	76	92	60
17	महाराष्ट्र	102	179	155	111	114	126
18	मणिपुर	49	63	24	45	35	34
19	मेघालय	64	66	67	50	39	24
20	मिजोरम	74	41	37	42	38	43
21	नागालैण्ड	68	72	55	59	58	46
22	ओडिशा	83	112	103	93	77	74
23	पुदुचेरी	207	283	405	259	272	289
24	पंजाब	2638	6904	3032	1343	1955	2116
25	राजस्थान	118	214	205	152	190	240
26	सिक्किम	78	83	73	73	66	60
27	तमिलनाडु	51	53	66	68	62	67
28	त्रिपुरा	37	47	46	47	45	81
29	उत्तर प्रदेश	99	170	163	114	107	180
30	उत्तराखण्ड	106	146	102	130	117	93
31	पश्चिम बंगाल	61	110	107	83	77	78

अनुबंध - VI (पैरा 3.4.4 देखें)

क्षेत्र		सीडब्ल्यूसी के पास क्षेत्र-वार उपलब्ध खाली जगह जिसे एफसीआई (सी.टि. में क्षमता) को प्रस्तावित किया गया था																
माह		अमदा.	बैंग.	भोपाल	भू.	चं.	चेन्नई	गुहा.	हैद.	जय.	कोची	कोल.	लख.	मु.	पु.	पटना	राय.	जोड़
मई 09		80,000		49,000		66,000				14,000			78,000					2,87,000
सित.,09				1,41,000	22,000				65,000	39,400			1,80,000			11,000		4,58,400
दिस, 09		25,100	45,000	1,52,200	27,000	1,45,200	15,000	6,000	1,55,500	45,500		37,300	2,58,500	52,400	37,500	13,700		10,15,900
जन ,10		25,100	42,890	1,98,656	15,600	1,50,294	21,911	14,125	1,51,000	69,000	2,371	62,707	1,88,000	1,06,783	68,000	19,212		11,35,649
फर ,10		26,000	19,600	2,03,300	41,800	1,58,150	12,600	8,500	1,18,000	92,500		25,000	1,92,000	40,600	62,200	15,400		10,15,650
मार्च,10		59,000			19,300	1,51,850	10,000	1,500	58,900	66,000	6,000	20,750	1,82,500	34,500	55,000	20,000		6,85,300
अप्रै,10		10,425	7,819			47,104		9,420	20,000		9,777	27,118	1,52,700	40,600	7,400	20,965		3,53,328
जु. ,10			11,000	45,600		20,000	3,000		37,500			35,500	87,600		24,000	10,700		2,74,900
अग.,10			34,000	45,900	1,300	37,500	3,000	6,351	65,000	10,500	1,406	28,250	1,41,400		34,470	10,700		4,19,777
सित,10			31,600	88,300	3,000	55,100		8,444	1,11,000	21,200		43,203	2,11,256		44,270	5,000		6,22,373
अक्टू.,10		19,500	17,600	90,000		52,900			1,08,000	24,600	11,700	28,750	2,84,100	1,250	38,670	7,300		6,84,370
नव.10		19,500	34,860	1,26,900		59,500			1,28,300	33,400	13,000	35,850	2,93,400		28,700	8,200		7,81,610
दिस,10		21,000	49,000	1,21,700		62,500			84,300	44,000	12,000	37,400	2,63,500		34,000	8,200		7,37,600
जन,11		16,500	28,400	1,26,500	15,000	68,400		6,900	58,000	72,100	10,755	37,500	1,81,000	15,000	34,370	8,200		6,78,625
फर,11		13,500	13,600	1,39,500	12,000	61,100			28,500	79,500	7,800	31,000	1,11,000		40,370	8,200		5,46,070
मार्च'11		60,000	10,800	33,600	14,000	52,500	7,500		19,500	9,500	9,400	20,750	1,09,000		16,970	8,200		3,71,720
अप्रै'11		60,000			3,000		7,500		21,000	4,900	10,755	20,750	54,000		5,770			1,87,675
मई'11		60,000			1,600		7,500		15,000	1,800	9,700	16,100	39,600		2,370			1,53,670

सीडब्ल्यूसी के पास क्षेत्र-वार उपलब्ध खाली जगह जिसे एफसीआई (मी.ट. में क्षमता) को प्रस्तावित किया गया था																
क्षेत्र	अमदा.	बैंग.	भोपाल	भू.	चं.	चेन्नई	गुहा.	हैद.	जय.	कोची	कोल.	लख.	मु.	पटना	राय.	जोड़
जुन'11	10,000		20,000			12,500		26,400	1,800	18,900	8,300	44,600	2,000			1,44,500
जु.'11	10,000		50,050			10,500		15,250	4,300	7120	9,300	52,000				1,58,520
अग.'11			73,000			7,500		70,500			8,300	49,000				2,08,300
सित.'11	10,000	11,000	84,700	10,000	10,500	10,500		31,500	13,500		8,300	52,500	12,140			2,54,640
अक्टू'11	4,500	9,700	70,000	13,500	13,500	3,000		54,800	21,800		36,800	55,000	14,140		50,500	3,55,740
नव'11	4,500	18,000	79,000	15,600	10,500	6,800		68,800	13,200	15,400	36,800	56,000	11,140	3,200	93,574	4,32,514
दिस'11		11,500	72,600	29,200	10,500	3,000		54,500	40,100	12,700	32,800	63,000	6,370	3,200	81,574	4,06,644
जन'12	4,600	12,000	1,06,800	25,200	8,500	3,000		39,700	55,200	8,000	4,800	58,000	6,370	3,200		3,37,870
फर'12	4,500	5,000	1,15,900	22,600	10,000			17,600	7,700	12,200	4,800	44,000	1,370	3,200	5,000	2,53,870
मार्च'12	4,500	4,000	5,000	32,900	10,000	30,000		11,250	2,200	13,000		59,500	9,230	3,200	5,000	1,89,780

अनुबंध - VII

(पैरा 3.4.4 देखें)

दिनांक सहित पीईजी योजना के अंतर्गत क्षमता को अंतिम रूप दिया गया

क्रम सं.	राज्य का नाम	31 मार्च 2011 तक भंडारण क्षमता को अंतिम रूप दिया गया (एमटी में)	अंतिम रूप देने की दिनांक	31 मार्च 2012 तक जोड़े गए वास्तविक भंडारण क्षमता (एमटी में)
1	आंध्र प्रदेश	36,000	30.04.2009	1,47,100
		1,91,000	26.07.2010	
		3,29,000	05.08.2010	
2	बिहार	3,00,000	22.05.2009	10,000
3	छत्तीसगढ़	2,17,000	03.03.2011	74,750
		5,000	22.05.2009	
4	गुजरात	45,000	22.05.2009	
		3,07,000	22.05.2009	
5	हरियाणा	38,80,000	12.06.2009	5,59,130
6	हिमाचल प्रदेश	1,42,550	22.06.2009	
7	जम्मू एवं कश्मीर	3,61,690	22.06.2009	10,000
8	झारखंड	1,75,000	22.05.2009	
9	केरल	15,000	30.04.2009	
10	कर्नाटक	1,00,000	30.04.2009	53,350
		1,05,000	22.01.2010	
		4,31,000	14.09.2010	
11	मध्य प्रदेश	1,40,000	24.09.2010	33,000
		2,95,000	14.09.2010	
12	महाराष्ट्र	99,500	22.05.2009	2,01,900
		7,05,000	30.08.2010	
		10,000	06.09.2010	
		15,000	03.03.2011	
13	ओडिशा	3,00,000	26.07.2010	1,32,000
14	पंजाब	51,25,000	12.06.2009	15,08,640
15	राजस्थान	2,60,000	06.09.2010	20,000
16	तमिलनाडु	30,000	12.06.2009	60,000
		3,15,000	25.05.2009	
17	उत्तर प्रदेश	15,33,000	02.08.2010	7,000
		11,48,000	06.09.2010	
18	उत्तराखंड	25,000	01.06.2010	
19	पश्चिम बंगाल	1,56,000	26.07.2010	
जोड़		1,67,97,340*		28,16,870

* 167.97 एलएमटी में से 15 एमटी का निर्माण नहीं किया जाना था इसलिए मार्च 2011 के अंततक 152.97 एलएमटी अंतिम जगह का निर्माण किया जाना था। तथापि, मार्च 2012 के अंत तक 151.96 एलएमटी की स्वीकृति की गई थी।