

अध्याय IV खाद्यान्न का परिचालन

4.1 खाद्यान्न के परिचालन की प्रास्थिति

विद्यमान खाद्य प्रबन्धन ढाँचे के अन्तर्गत एफसीआई केन्द्रीय पूल में खाद्यान्न के परिचालन के एकमात्र सरकारी एजेंसी है। इसमें एफसीआई की बहुत महत्वपूर्ण भूमिका है जिसमें रेलवे प्राधिकारियों, वाहकों एवं राज्य सरकारों के साथ कार्यकलाप और इसके विभिन्न जोनल/क्षेत्रीय कार्यालयों के मध्य समन्वय और मॉनीटरिंग शामिल है। 2006-07 से 2011-12 की अवधि के दौरान रेल और सड़क द्वारा खाद्यान्न के परिचालन पर एफसीआई द्वारा किया गया व्यय निम्नलिखित था:

तालिका 4.1
खाद्यान्न के परिचालन पर एफसीआई द्वारा किया गया व्यय

(₹ करोड़ में)

ब्यौरा	2006-07	2007-08	2008-09	2009-10	2010-11	2011-12
रेल भाड़ा	2,627.09	2,697.34	2,658.07	3,285.03	3,505.37	3,751.56
सड़क भाड़ा	442.54	509.77	562.46	650.84	732.97	975.81
जोड़	3,069.63	3,207.11	3,220.53	3,935.87	4,238.34	4,727.37

परिचालन का मूल उद्देश्य उपलब्ध भण्डारण क्षमता पर दबाव कम करने के मद्देनजर खरीद करने वाले राज्यों से कमी वाले राज्यों में खाद्यान्न को ले जाना है और देश के विभिन्न भागों में टीपीडीएस एवं ओडब्ल्यूएस के अन्तर्गत वितरण के लिए खाद्यान्न की उपलब्धता सुनिश्चित करना है। टीपीडीएस और ओडब्ल्यूएस के अन्तर्गत खाद्यान्न का वितरण भारत सरकार द्वारा किए गए मासिक आबंटन के आधार पर किया जाता है और विभिन्न राज्यों द्वारा केन्द्रीय पूल से खाद्यान्न का उठान किया जाता है। खाद्यान्न के भंडार का परिचालन खाद्य सुरक्षा के उपाय के रूप में सुरक्षित भंडार सृजित करने के लिए खपत आवश्यकता के निरपेक्ष उपभोग करने वाले राज्यों के लिए भी किया जाता है। 2006-07 से 2011-12 की अवधि के दौरान रेल एवं सड़क द्वारा उत्तर से परिचालित खाद्यान्न की अन्तर-राज्य परिचालन की स्थिति निम्नवत् थी:

तालिका 4.2
रेल और सड़क द्वारा खाद्यान्न का परिचालन

(एलएमटी में आँकड़े)

ब्यौरा		2006-07	2007-08	2008-09	2009-10	2010-11	2011-12
समग्र परिचालन	रेल	203.25	203.98	204.60	249.18	279.65	303.23
	सड़क	18.45	17.81	20.57	26.65	25.64	24.54
	जोड़	221.70	221.79	225.17	275.83	305.29	327.77
उत्तर से परिचालन	आंतरिक	175.02	178.09	167.37	188.54	221.23	201.01
	बाह्य	1.58	1.94	2.14	0.81	3.32	7.49
	जोड़	176.60	180.03	169.51	189.35	224.55	208.50

खाद्यान्न के परिचालन पर लेखापरीक्षा निष्कर्षों की चर्चा नीचे की गई है:

4.1.1 खाद्यान्न के परिचालन में कमी

खाद्यान्न का परिचालन 2006-07 से 2011-12 की अवधि के दौरान की गई खरीद के 42 प्रतिशत से 71 प्रतिशत की रेंज में एफसीआई द्वारा नियोजित था। उपर्युक्त अवधि के दौरान की गई खरीद के प्रति खाद्यान्न का परिचालन निम्नवत् था:

तालिका 4.3
खाद्यान्न की वर्ष-वार खरीद और परिचालन

(एलएमटी में आँकड़े)

वर्ष	खरीद	परिचालन			प्रतिशतता		
		नियोजित	वास्तविक	अन्तर	खरीद के प्रति नियोजित परिचालन	खरीद के प्रति वास्तविक परिचालन	खरीद के प्रति वास्तविक परिचालन में गिरावट
2006-07	343.37	243.47	221.70	-21.77	71	65	35
2007-08	398.65	239.56	221.79	-17.77	60	56	44
2008-09	567.93	239.36	225.17	-14.19	42	40	60
2009-10	574.16	312.30	275.83	-36.47	54	48	52
2010-11	567.12	362.97	305.29	-57.68	64	54	46
2011-12	633.76	391.86	327.77	-64.09	62	52	48

लेखापरीक्षा ने उपर्युक्त से देखा कि खरीद करने वाले राज्यों से खाद्यान्न भंडार का ले जाना 2006-07 से 2011-12 की अवधि के दौरान खरीदे गए खाद्यान्न से 35 प्रतिशत से 60 प्रतिशत तक कम था। नियोजित मात्रा के प्रति वास्तविक परिचालन भी उसी अवधि के दौरान 84 प्रतिशत से 94 प्रतिशत के बीच था। इस प्रकार, खरीद स्तर में वृद्धि के बावजूद खरीदे गए भंडार के परिचालन में पर्याप्त कमी के परिणामस्वरूप खरीद करने वाले राज्यों में खाद्यान्न भंडार का भारी संचयन हुआ।

लेखापरीक्षा आपत्तियों से सहमत होते हुए मंत्रालय ने खरीद की सीमा तक खाद्यान्न के संचालन न करने के कारणों का उल्लेख किया (जनवरी 2013) जो खुली खरीद, मासिक आबंटन/उठान और विभिन्न क्षेत्रों में खाली भण्डारण जगह की उपलब्धता और रेलवे द्वारा रैकों की उपलब्धता इत्यादि जैसे घटकों के कारण थे।

लेखापरीक्षा का मत है कि योजना/खरीद के प्रति खाद्यान्न के परिचालन में कमी के परिणामस्वरूप खाद्यान्न भंडार का भारी संचयन हुआ जिसके कारण मुख्य खरीद करने वाले राज्यों में उपलब्ध भण्डारण क्षमता पर भारी दबाव पड़ा।

4.2 केन्द्रीय पूल के खाद्यान्न का परिवहन

2006-07 से 2011-12 की अवधि के दौरान भंडार के लगभग 75 प्रतिशत का संचालन उत्तरी क्षेत्र से किया गया था क्योंकि खरीद के लिए अधिकांश उत्तरी क्षेत्र में ध्यान दिया गया था और शेष 25 प्रतिशत आन्ध्र प्रदेश, छत्तीसगढ़, ओडिशा, पश्चिम बंगाल और मध्य प्रदेश के अन्य खरीद करने वाले राज्यों से प्रचालन किया गया था। उपर्युक्त छः वर्षों की अवधि के दौरान, रेल द्वारा भंडार का परिचालन लगभग 92 प्रतिशत था और शेष 8 प्रतिशत का संचालन कम दूरी के लिए और उन स्थानों के मध्य जो या तो रेल मार्ग द्वारा जुड़े हुए नहीं थे अथवा पर्याप्त रूप से जुड़े हुए नहीं थे, सड़क द्वारा किया गया था। इसलिए, लेखापरीक्षा ने रेल द्वारा खाद्यान्न के परिचालन की योजना और कार्यान्वयन का विश्लेषण किया और उस पर लेखापरीक्षा निष्कर्षों की चर्चा नीचे की गई है:

4.2.1 रेलवे द्वारा रैकों की आपूर्ति में कमी

रेल द्वारा खाद्यान्न के परिचालन के उद्देश्य के लिए एफसीआई विभिन्न गन्तव्यों को भेजे जाने वाले रेलवे रैकों के अनुसार एक मासिक परिचालन योजना तैयार करता है। योजना में विभिन्न केन्द्रों के लिए रैकों की तारीखवार और साप्ताहिक आवश्यकता को दर्शाते हुए एक मासिक कार्यक्रम शामिल है। 2006-07 से 2011-12 की अवधि के दौरान वास्तविक रूप से प्रेषित की तुलना में नियोजित रैकों की स्थिति को नीचे दिया गया है:

तालिका 4.4
नियोजित और वास्तविक रूप से प्रेषित रैकों की संख्या

वर्ष	नियोजित रैकों की संख्या	प्रेषित की गई रैकों की संख्या	रैकों की कमी	प्रतिशत में रैकों की कमी
2006-07	9,938	8,937	1,001	10
2007-08	9,778	9,161	617	6
2008-09	9,387	8,830	557	6
2009-10	12,247	10,817	1,430	12
2010-11	14,234	11,972	2,262	16
2011-12	13,215	10,969	2,246	17

लेखापरीक्षा ने पाया कि बनाई गई योजना के सन्दर्भ में रैकों की कमी छः वर्षों की अवधि के दौरान 6 प्रतिशत से 17 प्रतिशत के बीच थी। इस प्रकार, सम्पूर्ण रूप से, एफसीआई की परिचालन योजनाओं के अनुसार रेलवे द्वारा रैकों की आपूर्ति ने यथेष्ट विचलन दर्शाया जिसे सूचित किए जाने की आवश्यकता है।

लेखापरीक्षा आपत्तियों से सहमत होते हुए मंत्रालय ने बताया (जनवरी 2013) कि रैकों की आपूर्ति में सुधार करने के लिए रेलवे के साथ नियमित बैठकें की गई थी।

4.2.2 लिनीयर प्रोग्रामिंग आधारित परिचालन योजना से विचलन

खाद्यान्न परिचालन को मितव्ययी बनाने के लिए एफसीआई ने फरवरी 2006 से उत्तर से परिचालन के लिए लिनीयर प्रोग्रामिंग (एलपी) के कम्प्यूटर आधारित मॉडल के माध्यम से खाद्यान्न के परिचालन की योजना के लिए पहल की थी। इस एलपी में रेलवे दर शाखा प्रणाली (आरबीएस) जिसमें कम लागत शामिल है, के अनुसार प्रेषित केन्द्रों और प्राप्ति केन्द्रों के मध्य छोटा मार्ग अपनाया जाता है। 2006-07 से 2011-12 की अवधि के दौरान एलपी आधारित योजना के अनुसार एफसीआई द्वारा माँगे रैकों और रेलवे द्वारा वास्तविक रूप से संचलन की स्थिति नीचे दी गई है:

तालिका 4.5
एलपी के अनुसार एफसीआई द्वारा लदान किए गए रैकों और रेलवे द्वारा संचलित रैकों की कुल संख्या

वर्ष	एफसीआई द्वारा लदान किए गए रैकों की कुल संख्या	रेलवे द्वारा एलपी के अनुसार संचलित रैकों की कुल संख्या	अनुपालन (प्रतिशतता में)
2006-07	4,693	2,951	63
2007-08	4,474	1,847	41
2008-09	5,301	2,908	55
2009-10	6,697	4,177	62
2010-11	8,021	3,363	42
2011-12	7,216	2,541	35
जोड़	36,402	17,787	49

लेखापरीक्षा ने पाया कि एलपी आधारित योजना का अनुपालन छः वर्षों की अवधि के दौरान 35 प्रतिशत से 63 प्रतिशत की रेन्ज में रहा। रेलवे द्वारा आपूरित 36,402 रैकों में से मात्र 17,787 रैकों ने 51 प्रतिशत के विचलन सहित योजना में दर्शाए गए मार्गों का अनुसरण किया। यह दर्शाता है कि 18,615 रैकों ने अत्यधिक मितव्ययी मार्गों का अनुसरण नहीं किया। योजना से ऐसे विचलन के कारण मितव्ययी परिचालन लागत के लिए एलपी का उद्देश्य पूर्णतः प्राप्त नहीं हो पाया। इसके अतिरिक्त, बेहतर अनुपालन के लिए एलपी पर आधारित परिचालन योजना तैयार करने में रेलवे के साथ कोई परामर्श/समायोजन नहीं किया गया था।

लेखापरीक्षा आपत्तियों से सहमत होते हुए, मंत्रालय ने बताया (जनवरी 2013) कि मामला एफसीआई के एलपी जनित परिचालन कार्यक्रम के अनुपालन के लिए रेलवे के साथ उच्चतम स्तर पर उठाया गया था। एलपी आधारित परिचालन योजना के अनुपालन में बेहतर समन्वय के लिए रेलवे प्रतिनिधि अब एफसीआई की मासिक परिचालन योजना बैठक में भाग ले रहे थे।

4.2.3 मासिक परिचालन योजना में कमी और रैकों की आपूर्ति में अन्तर

खाद्यान्न का परिचालन मासिक आधार पर एफसीआई द्वारा तैयार की गई परिचालन योजना के आधार पर खरीद करने वाले राज्यों से किया जाता है। इस प्रयोजन के लिए एफसीआई तारीख-वार/साप्ताहिक प्राथमिकता सहित एक स्टेशन से दूसरे स्टेशन तक संयोजन दर्शाते हुए रेलवे को मासिक परिचालन योजना प्रस्तुत करता है।

तथापि, लेखापरीक्षा ने देखा कि बहुत से मामलों में एफसीआई ने अपनी मासिक परिचालन योजना में क्षेत्रीय कार्यालयों में अपने निजी लदान बिन्दुओं की दैनिक-वार आवश्यकता और प्रचालनात्मक बाध्यताओं पर विचार-विमर्श नहीं किया। उसी समय पर, प्रचालनात्मक बाध्यताओं के कारण रेलवे, नियोजित आवश्यकताओं के अनुसार रैकों की आपूर्ति नहीं कर सका और एफसीआई की तारीख-वार और गंतव्य-वार योजना का पालन नहीं कर सका। एफसीआई की मासिक परिचालन योजना पर अभिलेखों और चयनित क्षेत्रीय कार्यालयों में इसके कार्यान्वयन की नमूना जाँच करने पर लेखापरीक्षा निष्कर्षों को नीचे दिया गया है:

- (i) पंजाब क्षेत्र में रैकों की योजना विभिन्न केन्द्रों के लिए दैनिकवार आवश्यकता पर विचार-विमर्श किए बिना एफसीआई द्वारा बनाई गई थी (मार्च 2008) जिसके कारण लदान बिन्दुओं पर रैकों का बन्चिंग हुई। इसके परिणामस्वरूप लदान बिन्दुओं पर निरन्तर श्रमिक लगाने से प्रचालनात्मक बाध्यताएं भी हुई थीं जिसमें प्रोत्साहन का उच्च भुगतान शामिल था और अन्य डिपों में श्रमिकों के दीर्घावधि तक अभाव से कार्य में रुकावट आई और इसके कारण परेशनों का ढेर लग गया।

तथापि, प्रारम्भिक रूप से 5,327 रैकों की योजना 2009-10 के दौरान बनाई गई थी फिर भी 6,407 रैकों की वास्तविक रूप से माँग की गई थी जिसमें निर्धारित तारीख को 331 रैक शामिल थे। इनमें से रेलवे मात्र 5,552 रैक उपलब्ध करा सका। इसी प्रकार, 2010-11 के दौरान प्रारम्भिक रूप से नियोजित 5,788 रैकों के प्रति 6,710 रैकों की वास्तविक रूप से माँग की गई

थी जिसमें निर्धारित तारीख को 767 रैक शामिल थे जबकि रेलवे मात्र 5,770 रैक ही उपलब्ध करा सका। 2011-12 में 6,354 रैकों की माँग की गई थी जिसमें निर्धारित तारीख को 884 रैक शामिल थे और रेलवे मात्र 5,511 रैक उपलब्ध करा सका।

- (ii) हरियाणा क्षेत्र में कुल 1,941 रैक जिसमें निर्धारित तारीख को 246 रैक शामिल थे, की माँग 2009-10 के दौरान की गई थी। इसके प्रति, रेलवे ने मात्र 1,711 रैक उपलब्ध कराए। इसी प्रकार, 2010-11 में 2,470 रैक जिसमें निर्धारित तारीख को 255 रैक शामिल थे की माँग की गई थी जिसमें से 2,399 रैक रेलवे द्वारा उपलब्ध कराए गए थे। 2011-12 में 1,949 रैक जिसमें निर्धारित तारीख को 243 रैक शामिल थे की माँग की गई थी जिसमें से 1,707 रैक रेलवे द्वारा उपलब्ध कराए गए थे।
- (iii) छत्तीसगढ़ क्षेत्र में 2006-07 से 2011-12 की अवधि के दौरान नियोजित 5,014 रैकों के प्रति रेलवे द्वारा वास्तविक रूप से 4,593 रैक मुहैया कराए गए थे। एफसीआई द्वारा उन नियोजित रैकों के प्रति रेलवे द्वारा उपलब्ध कराए गए रैकों की रेन्ज 87.57 प्रतिशत और 97.80 प्रतिशत के मध्य थी। यह कमी एफसीआई के विभिन्न केन्द्रों के मध्य और रेलवे के साथ समन्वय समस्या के कारण थी।

इस प्रकार, लेखापरीक्षा ने देखा कि रैकों की नियोजित और वास्तविक आपूर्ति एवं निर्धारित तारीख को रैकों की अधिक संख्या के मध्य असमानता ने रैकों की साप्ताहिक योजना/प्रेषण को प्रतिकूल रूप से प्रभावित किया। एफसीआई और रेलवे के मध्य खाद्यान्न की परिचालन योजना में पाई गई कमियों ने परिचालन कार्यकलापों में पर्याप्त समन्वय का अभाव दर्शाया जिसके परिणामस्वरूप रेलवे रैकों की आपूर्ति में कमी हुई।

प्रबन्धन ने बताया (जुलाई 2012) कि रेलवे द्वारा साप्ताहिक प्राथमिकता के अनुपालन के मामले का निराकरण करने के लिए मामला रेलवे बोर्ड, जोनल रेलवे और स्थानीय रेलवे कार्यालयों के स्तर पर उठाया गया था। वास्तव में, रैकों की योजना को 100 प्रतिशत प्राप्त किया जा सकता था यदि रेलवे पर कोई निर्भरता न होती। रेलवे द्वारा रैकों की आपूर्ति हमेशा वैगनों, यातायात, मार्ग के निर्बाधन, लाइनों पर लदान और बहुत से अन्य घटकों की उपलब्धता के अनुसार थी। रैकों की आपूर्ति के मामले का निराकरण करने के लिए रेलवे बोर्ड के साथ आवधिक रूप से बैठकें की गई थी। मामले की चर्चा सचिवों और मन्त्रीमण्डल सचिव की समिति के स्तर पर की गई थी।

मंत्रालय ने बताया (जनवरी 2013) कि रेलवे ने अपनी निजी सुविधा और इच्छानुसार रैकों को उपलब्ध कराया एवं एफसीआई द्वारा की गई की माँग के अनुसार रैकों को अनिवार्य रूप से उपलब्ध नहीं कराया। एफसीआई में विद्यमान आपूर्ति श्रृंखला प्रबन्धन में सुधार करने के मामले को रेलवे के साथ उठाने के अतिरिक्त प्राइस वाटरहाउस कूपर को अध्ययन के लिए सौंपा गया था और मंत्रालय एवं एफसीआई खाद्यान्न परिचालन की विद्यमान प्रणाली में सुधार करने के लिए राष्ट्रीय खाद्यान्न परिचालन योजना पर एक साथ कार्य भी कर रहे थे।

4.3 खाद्यान्न के परिचालन में कमियाँ

लेखापरीक्षा में परिचालन संबंधित कार्यकलापों के विश्लेषण से पता चला कि खाद्यान्न के परिचालन में कमियों के लिए मुख्य कारण त्रुटिपूर्ण मासिक परिचालन योजना, रैकों की अनियोजित/अनिर्धारित आपूर्ति और परेषिती के भाग पर आवश्यकता का उचित निर्धारण किए बिना प्रेषण, रेलवे वैगनों के लदान एवं उतराई में विलम्ब तथा दावा निपटान की विद्यमान प्रणाली में कमियाँ थीं। परिचालन संबंधित कार्यकलापों में उपर्युक्त कमियों के परिणामस्वरूप निम्नलिखित कारणों के कारण परिहार्य व्यय, हानियाँ एवं दावों के निपटान में विलम्ब हुआ:

- रेलवे रैकों की पुनःबुकिंग और विपथन
- विलम्ब शुल्क भुगतान
- लापता और असम्बद्ध वैगनों के मिलान में विलम्ब
- मालभाड़ा के प्रतिदाय दावों का निपटान न करना
- रेलवे मालभाड़ा का अधिक भुगतान
- पहाड़ी परिवहन सब्सिडी का अनियमित भुगतान, और
- पहाड़ी परिवहन सब्सिडी दावों की प्रतिपूर्ति का लम्बन

उपर्युक्त पर लेखापरीक्षा आपत्तियों का उल्लेख नीचे किया गया है:

4.3.1 रीबुकिंग और विपथन

रीबुकिंग तब की जाती है जब परेषण अपने मूल गन्तव्य पर पहुँचने के बाद किसी अन्य स्टेशन को बुक किया जाता है जबकि अन्य स्टेशन को परेषण का विपथन इसके गन्तव्य स्टेशन पर पहुँचने से पहले प्रभावित होता है। लेखापरीक्षा ने देखा कि रैकों की रीबुकिंग और विपथन पर 2006-07 से 2010-11 की अवधि के दौरान एफसीआई द्वारा ₹ 79.41 करोड़ का व्यय किया गया था। 2011-12 में रीबुकिंग और विपथन पर व्यय ₹ 28.85 करोड़ था। यह मुख्यतः विभिन्न केन्द्रों पर टीपीडीएस आवश्यकता को पूरा करने के लिए रैकों के मूल गंतव्य और अनियोजित विपथन पर भण्डारण स्थान की अनुपलब्धता के कारण था जिसने परिचालन योजना में कमी को दर्शाया।

लेखापरीक्षा आपत्तियों से सहमत होते हुए मंत्रालय ने बताया कि रीबुकिंग एवं विपथन के कारण ₹ 79.41 करोड़ का व्यय रेल के माध्यम से संचलित 135.08 मिलियन एमटी भंडार के प्रति था। इस प्रकार प्रति एमटी लागत मात्र ₹ 5.88 प्रति एमटी आती है।

तथापि, लेखापरीक्षा का मत है कि रीबुकिंग और विपथन पर एफसीआई द्वारा किए गए ₹ 79.41 करोड़ के व्यय को खाद्यान्न की परिचालन योजना में सुधार करते हुए पुनः कम किया जा सकता है।

4.3.2 विलम्ब-शुल्क भुगतान

वैगनों के लदान और उतराई में विलम्ब से एफसीआई द्वारा रेलवे को विलम्ब-शुल्क भुगतान करना पड़ता है। जबकि ठेका आधार पर किए गए प्रचालनों के संबंध में विलम्ब के लिए विलम्ब-शुल्क ठेकेदारों से वसूली योग्य है, एफसीआई अपने विभागीय श्रमिक के माध्यम से किए गए प्रचालनों से संबंधित विलम्ब शुल्क के लिए जिम्मेवार है।

लेखापरीक्षा में देखा गया कि लदान और उतराई बिन्दुओं पर रैकों के अवरोधन और अनियोजित/अनिर्धारित परिचालन के कारण 2006-07 से 2011-12 की अवधि के दौरान विलम्ब शुल्क के कारण ₹ 357.12 करोड़ की राशि अदा की गई थी। विलम्ब-शुल्क के कारण औसत व्यय ₹ 59.52 करोड़ प्रति वर्ष था। एफसीआई मात्र ₹ 91.28 करोड़ की सीमा तक रेलवे से विलम्ब शुल्क माफ कराने में सफल हो सकी और 2006-07 से 2011-12 की अवधि के दौरान संभाल एवं परिवहन ठेकेदार (एचटीसी) से ₹ 100.05 करोड़ की वसूली हुई। विलम्ब-शुल्क प्रभारों के भुगतान ने ₹ 22.73 करोड़ (2006-07) से ₹ 132.51 करोड़ (2011-12) तक की अवधि से बढ़ती हुई प्रवृत्ति दर्शाई।

प्रबन्धन ने बताया (दिसम्बर 2011) कि विलम्ब-शुल्क प्रभारों में वृद्धि, रैकों की अधिक संख्या की संभाल और रेलवे द्वारा रैकों के चौबीस घण्टे स्थापन, कार्यकारी घण्टों के समकालिक न होने, रैक के लदान/उतराई के लिए रेलवे द्वारा अनुमत कम मुक्त समय और आवधिक रूप से श्रमबल के उपद्रव/परिवहन हड़ताल के कारण हुई थी।

मंत्रालय ने प्रबन्धन के विचारों का समर्थन किया और बताया (जनवरी 2013) कि विलम्ब-शुल्क कम करने के लिए सचिव समिति के स्तर पर श्रमबल के नियोजन को सुदृढ़ बनाने के लिए एफसीआई द्वारा उपाय किए जा रहे हैं।

लेखापरीक्षा की राय है कि रेलवे के लिए विलम्ब-शुल्क भुगतानों की सुसंगत उपस्थिति एफसीआई द्वारा संभाल कार्यकलापों के अप्रभावी प्रबन्धन का सूचक है। इस तथ्य को देखते हुए हुए कि रेलवे के पास तब तक अपना समय है जब तक संगठन के अन्दर श्रमबल के नियोजन को एफसीआई द्वारा सुदृढ़ नहीं कर दिया जाता, संभाल प्रभारों पर व्यय में निरन्तर वृद्धि होती रहेगी।

4.3.3 लापता और असम्बद्ध वैगनों के मिलान में अनुचित विलम्ब

खाद्यान्न वैगनों का विपथन एफसीआई के आग्रह पर और रेलवे की कतिपय प्रचालनात्मक आवश्यकताओं दोनों के कारण हुआ। समय पर वैगनों के विपथन के परिणामस्वरूप प्राप्त करने वाले डिपुओं के लिए ये असम्बद्ध अथवा लापता वैगनें हो गईं। एफसीआई में अनुसरण की गई मिलान प्रणाली के अनुसार दावों को वैगन की डिलीवरी न करने के मामले में रेलवे के पास दायर किया गया इसलिए उसकी देयता रेलवे पर है। इसके पश्चात् लापता और असम्बद्ध वैगनों का मिलान सम्बन्धित जोनल रेलवे के साथ एफसीआई के जोनल दावा कक्ष (जेडसीसी) द्वारा किया गया। मिलान न की गई

लापता और असम्बद्ध वैगनों को सुमेल समायोजन के लिए एफसीआई मुख्यालय द्वारा रेलवे बोर्ड के साथ फिर उठाना है।

लेखापरीक्षा ने पाया कि किए गए सुमेल समायोजन¹⁸ के अनुसार रेलवे को 1967-68 से 1999-2000 की अवधि के दौरान लापता/असम्बद्ध वैगनों के कारण एफसीआई को ₹ 36.64 करोड़ का भुगतान करना था। तथापि, एफसीआई रेलवे (मार्च 2012) से समायोजन राशि की वसूली करने में विफल रही। इसके अतिरिक्त, लापता/असम्बद्ध वैगनों के लिए अन्तिम सुमेल समायोजन के लिए रेलवे बोर्ड के साथ 2001 से 2012 तक (12 वर्ष) की अवधि के लिए मिलान नहीं किया गया था।

मंत्रालय ने बताया (जनवरी 2013) कि एफसीआई को मिलान की गई राशि का भुगतान करने के लिए रेलवे बोर्ड के पुनः सन्दर्भ पर बोर्ड ने 2006-07 तक का मिलान पूरा होने के पश्चात् मात्र दावों का निपटान करने का आश्वासन दिया। कुल 14 जोनल रेलवे में से पाँच जोन¹⁹ के बारे में 2011-12 तक, 2010-11 तक छः जोन²⁰ में, 2009-10 तक दो जोन²¹ में और 2008-09 तक एक जोन²² में मिलान किया गया था।

तथ्य यह है कि लापता वैगनों का कुल मूल्य जो 2006-07 में ₹ 5.08 करोड़ था, उसमें 2011-12 में ₹ 11.24 करोड़ तक वृद्धि हो गई थी। इसी प्रकार, असम्बद्ध वैगनों का मूल्य 2006-07 में ₹ 3.33 करोड़ था जिसमें 2011-12 में ₹ 6.82 करोड़ तक वृद्धि हो गई थी। इस प्रकार, रेलवे के साथ मिलान की विद्यमान प्रणाली को सुदृढ़ करने की आवश्यकता है।

4.3.4 मालभाड़ा के प्रतिदाय दावों का निपटान न करना

प्रतिदाय दावे तब उद्भूत होते हैं जब एफसीआई रेलवे को वास्तविक रूप में देय से अधिक भुगतान करता है और दावों को प्रतिदाय के लिए रेलवे के पास दायर करता है। एफसीआई द्वारा रेलवे को मालभाड़ा का अधिक भुगतान, मालभाड़ा की गलत गणना, मालभाड़ा के दुगुने भुगतान, वैगनों/रैकों आदि के विपथन जैसे विभिन्न कारणों से हो सकता है।

लेखापरीक्षा ने देखा कि रेलवे के पास दायर किए गए दावे एक वर्ष से 32 वर्षों तक निपटान के लिए लम्बित थे। मालभाड़ा के प्रतिदाय दावों का लम्बन मार्च 2007 में ₹ 65.89 करोड़ से कम हो कर मार्च 2002 में ₹ 58.11 करोड़ हो गया था। उत्तर क्षेत्र में, दावों का लम्बन मार्च 2007 को ₹ 41.62 करोड़ था जो मार्च 2012 में ₹ 47.25 करोड़ तक बढ़ गया था। पश्चिम क्षेत्र में दावे मार्च 2007 में ₹ 9.14 करोड़ के थे जो मार्च 2012 में घट कर ₹ 6.67 करोड़ हो गए थे। दक्षिण क्षेत्र में मार्च 2012 को ₹ 2.13 करोड़ के दावे लम्बित थे।

¹⁸ चरण I (1967-68 से 1985-86), चरण II (1986-87 से 1995-96) और चरण III (1996-97 से 1999-2000)।

¹⁹ कोंकण रेलवे, पश्चिम रेलवे, मध्य रेलवे, मुम्बई पत्तन न्यास रेलवे, दक्षिण मध्य रेलवे।

²⁰ उत्तर रेलवे, दक्षिण पश्चिम रेलवे, दक्षिण रेलवे, पूर्व रेलवे, दक्षिण पूर्व रेलवे, पूर्व मध्य रेलवे।

²¹ पूर्वोत्तर रेलवे, पूर्वोत्तर सीमांत रेलवे।

²² पूर्व तट रेलवे।

मंत्रालय ने बताया (जनवरी 2013) कि इस तथ्य के बावजूद कि नए मामले प्रत्येक वर्ष दायर किए गए थे फिर भी दावों का समग्र लम्बन कई वर्षों से कम हुआ था।

तथापि, लेखापरीक्षा में पाया गया कि मालभाड़ा के प्रतिदाय दावों का निपटान धीमा था क्योंकि मार्च 2007 की समाप्ति पर ₹ 65.89 करोड़ रेलवे से वसूली के लिए लम्बित थे जिन्हें मार्च 2012 की समाप्ति पर मात्र ₹ 58.11 करोड़ की सीमा तक कम किया जा सका। ऐसी दीर्घ अवधि के लिए दावों का लम्बन क्षेत्रीय/जोनल कार्यालयों के स्तर पर प्रतिदाय दावों के प्रभावी मॉनीटरिंग के अभाव को दर्शाता है। एफसीआई मुख्यालय पर मॉनीटरिंग तन्त्र को अत्यावश्यक रूप से सुदृढ़ करने की आवश्यकता है।

4.3.5 रेल मालभाड़ा का अधिक भुगतान

प्रतिदाय के लिए दावों का भुगतान वास्तविक रूप से देय था जिसका भुगतान किया गया था, जो की बुकिंग की तारीख से छः माह के अन्दर रेलवे के पास दायर किया जाना चाहिए था। लेखापरीक्षा के ध्यान में मालभाड़ा के अधिक भुगतान के ऐसे मामले आए जिसके लिए लेखापरीक्षा में कवर किए गए दो चयनित क्षेत्रों में दावों को निर्धारित समय के अन्दर रेलवे के पास दायर नहीं किया गया था जैसाकि नीचे उल्लेख किया गया है:

- (i) एपी क्षेत्र में, दिसम्बर 2004 तक रेलवे प्रत्येक मध्यवर्ती स्तर से अगले किलोमीटर पर मल्टिपल राउन्डिंग ऑफ द्वारा परिवहन की दूरी के आधार पर मालभाड़ा प्रभारित कर रही थी। विभिन्न जोनल रेलवे द्वारा किराया एवं मालभाड़ा के लिए प्रभार्य दूरी निकालने की विधि में अनियमितता दूर करने के लिए जनवरी 2005 से गन्तव्य बिन्दु पर मात्र एक बार कुल दूरी से अगले उच्चतर किलोमीटर तक राउन्डिंग ऑफ द्वारा परिवहन प्रभार के लिए निर्णय लिया गया था। रेलवे की संशोधित पॉलिसी के कारण, दूरी स्लेब्स कम हो गए थे और एफसीआई कम दरों पर मालभाड़ा का भुगतान करने के लिए पात्र थी।

2006-07 से 2010-11 की अवधि के लिए मामलों की नमूना जाँच से पता चला कि एफसीआई ने निरन्तर उच्चतर स्लेब्स पर भुगतान किया और इसके परिणामस्वरूप आन्ध्र प्रदेश से विभिन्न गन्तव्यों तक प्रेषणों के लिए ₹ 3.47 करोड़ की सीमा तक अधिक मालभाड़ा का भुगतान हुआ।

प्रबन्धन ने बताया (जुलाई 2012) कि एपी क्षेत्र के कतिपय जिलों द्वारा दिसम्बर 2004 में सूचित की गई रेलवे पॉलिसी के गैर-अनुपालन पर आवश्यक कार्रवाई प्रारम्भ करने के लिए पृथक रूप से ध्यान दिया जा रहा था। एफसीआई कोई प्रतिदाय प्राप्त नहीं कर सका क्योंकि अधिमान दिए गए दावों के लिए बुकिंग की तारीख से छः माह की समय सीमा अप्रैल 2006 से पहले ही समाप्त हो चुकी थी।

- (ii) आरओ छत्तीसगढ़ में वर्ष 2008-09 से 2011-12 तक के लिए रेलवे रसीदों (आरआरज़) की नमूना जाँच से पता चला कि मालभाड़ा के भुगतान के लिए अपनाई गई दूरियाँ 1 जनवरी 2008

से प्रभावी रेलवे वेबसाइट में दर्शाई गई दूरियों से अधिक थीं। इसके परिणामस्वरूप एफसीआई द्वारा विभिन्न गन्तव्यों के लिए गलत दूरियों के अपनाने के कारण रेलवे को ₹ 2.71 करोड़ (3112 मामलों में से 147 में) तक मालभाड़ा का अधिक भुगतान हुआ। आरआर की तारीख से छः माह की निर्धारित समय सीमा सभी बिलों के लिए समाप्त हो गई थी और निगम ने प्रतिदाय के दावा करने का अवसर खो दिया।

प्रबंधन ने बताया (जुलाई 2012) कि मालभाड़ा की गणना के लिए रेलवे द्वारा ली गई दूरी समान नहीं थी जैसा कि रेलवे वेबसाइट पर उपलब्ध था। कतिपय अवसरों पर उच्चतर दूरी के लिए रेलवे द्वारा माँगा गया मालभाड़ा भंडार के संचलन के लिए एफसीआई द्वारा अदा किया जाना था।

उत्तर स्वीकार्य नहीं है क्योंकि मालभाड़ा का भुगतान रेलवे वेबसाइट में दिखाई गई दूरी के आधार पर और रेलवे की प्रचालनात्मक समस्या को उद्धृत करते हुए किया जाना है क्योंकि अधिक भुगतान के लिए कारण वैध नहीं है।

लेखापरीक्षा आपत्ति को स्वीकार करते हुए मंत्रालय ने बताया (जनवरी 2013) कि मालभाड़ा दर, पण्य की श्रेणी के साथ साथ दूरी ब्लाक में बार-बार संशोधन अधिक भुगतान का कारण हो सकते थे।

4.3.6 पहाड़ी परिवहन सब्सिडी दावों का लम्बन

पहाड़ी परिवहन सब्सिडी (एचटीएस)²³ की प्रतिपूर्ति राज्यों और संघ राज्य क्षेत्रों के लिए है जो प्रबल रूप से कम पहाड़ी हैं या जहाँ रेलवे लाइनें नहीं हैं और खराब सड़क संचार है। भंडार के संचलन के लिए परिवहन की लागत की प्रतिपूर्ति नामित प्रधान संवितरण केन्द्रों (पीडीसीज़) को बेस डिपो से की जाती है। एचटीएस दावों का राज्य सरकारों द्वारा दावों के प्रस्तुत करने के पश्चात् मासिक आधार पर 10 कार्यदिवस के अन्दर निपटान किया जाना अपेक्षित है।

तथापि, एफसीआई मुख्यालय पर अभिलेखों की समीक्षा से पता चला कि 2006-07 से 2009-10 की अवधि के दौरान एचटीएस दावों की प्रतिपूर्ति के लिए राज्यों पर कुल ₹ 46.34 करोड़ बकाया थे। एचटीएस दावों की विचाराधीन प्रतिपूर्ति मार्च 2012 तक ₹ 184.51 करोड़ थी। इसमें से ₹ 113.40 करोड़ के बकाया दावे अरुणाचल प्रदेश, ₹ 3.12 करोड़ के हिमाचल प्रदेश, ₹ 20.88 करोड़ के जम्मू कश्मीर, ₹ 1.53 करोड़ के मणिपुर, ₹ 37.15 करोड़ के मिजोरम, ₹ 3.91 करोड़ के नागालैंड, ₹ 1.24 करोड़ के सिक्किम तथा ₹ 3.28 करोड़ के त्रिपुरा से संबंधित थे।

प्रबंधन ने कहा (जुलाई 2012) कि अधिकांश मामलों में एफसीआई द्वारा एचटीएस बिल का निपटान निर्धारित समयसीमा में नहीं हो सका क्योंकि राज्य सरकारें अपने दावों को निर्धारित दिशा-निर्देशों के अनुसार भुगतान के प्रमाण के समर्थित दस्तावेजों के साथ वरीयता नहीं दे रही थी।

²³ अगस्त 1, 1975 से प्रचालन में एचटीएस वर्तमान रूप से 11 राज्यों अर्थात् अरुणाचल प्रदेश, हिमाचल प्रदेश, जम्मू एवं कश्मीर, मणिपुर, मेघालय, मिजोरम, नागालैंड, सिक्किम, त्रिपुरा, अण्डमान एवं निकोबार द्वीपसमूह एवं लक्षदीप के लिए लागू है।

मंत्रालय ने प्रबंधन के मत का समर्थन किया और कहा (जनवरी 2013) कि मुद्दों की जाँच 2011-12 के दौरान की गई थी तथा एचटीएस दावों के समय पर निपटान के लिए ट्रांसपोर्टर्स के खाते में जमा राशि तथा वित्त विभाग द्वारा पारित राशि के बीच संयोजन स्थापित करने की कार्यवाही को सरलीकृत किया गया।

तथापि, लेखापरीक्षा में पाया गया कि दीर्घावधि के लिए ₹ 184.51 करोड़ तक के एचटीएस दावों का संचयन, मौजूदा निपटान प्रक्रिया की कमजोरी तथा देरी का परिचायक है, जो एचटीएस योजना के महत्वपूर्ण उद्देश्य को नजरअन्दाज करता है।

4.3.7 पहाड़ी यातायात सब्सिडी का अनाधिकृत भुगतान

भारत सरकार के अक्टूबर 2002 के अनुदेशों वाले नियमों जिनमें एचटीएस के तहत चावल व गेहूं की परिवहन लागत की प्रतिपूर्ति की अनुमति दी गई है, का उल्लंघन करते हुए, एफसीआई डी.ओ. विशाखापट्टनम ने अंडमान व निकोबार द्वीपसमूह में विभिन्न पीडीसीज को चीनी के परिचालन के लिए जहाज पर माल ले जाने का किराया/मूल्य अदा किया। इसके परिणामस्वरूप 2003-04 से 2011-12 की अवधि के लिए ₹ 10.02 करोड़ के एचटीएस का अनाधिकृत भुगतान हुआ तथापि, एफसीआई द्वारा अनाधिकृत भुगतान (मार्च 2012) की वसूली की जानी अभी शेष है।

मंत्रालय ने कहा (जनवरी 2013) कि अंडमान व निकोबार के प्रशासन को पहाड़ी यातायात सब्सिडी की अनुचित रिलीज के लिए प्रतिदाय की वापसी का प्रयास किया जा रहा था।

4.4 प्रचालनात्मक हानियां

4.4.1 खाद्यान्नों की मार्गस्थ तथा भण्डारण हानियां

प्रेषक द्वारा प्रेषित भार तथा प्रेषिती द्वारा प्राप्त भार के मध्य अन्तर मार्गस्थ हानि है जो मार्ग के दौरान सूखे, बैगों की मल्टीपल संभाल, चोरी, वैगनों की कम लोडिंग, उठाईगिरी आदि के कारण हो सकता है। इसी तरह से खाद्यान्न के भंडारण के दौरान होने वाली भण्डारण हानि उठाईगिरी, चोरी तथा जन्तु बाधा, सूखे²⁴, नमी की कमी जैसे प्राकृतिक कारणों से होता है। भण्डारण हानि का पता तब चलता है जब प्रत्येक ढेर पूर्ण रूप से जारी या मंजूर किया जाता है और बही के भंडार शेष और प्रत्यक्ष भंडार शेष के बीच अन्तर को निरूपित करता है।

एफसीआई द्वारा अपनाई गई पद्धति के अनुसार हानियों के सभी मामलों की समय पर जांच हो रही थी तथा एक निश्चित प्रतिशतता तय की जा सकती है जहां तक स्थानीय स्थिति के अनुसार कुल कमी को कानूनी दस्तावेजों के साथ यथोचित माना जा सकता है। प्रचालनात्मक हानियों की असमानता तथा विश्वसनीयता निर्धारण करने के लिए एफसीआई द्वारा कोई मानदण्ड तय नहीं किए गए थे। तथापि,

²⁴ धान के मामले में नमी की हानि सूखे को दर्शाती है।

प्रचालनात्मक हानियों को पकड़ने के लिए एफसीआई ने मंत्रालय के साथ एमओयू की शुरुआत की जिसमें भण्डारण तथा मार्गस्थ हानियों को कम करने के लिए एक वार्षिक लक्ष्य निर्धारित किया।

प्रचालनात्मक हानियों की विधिवत जाँच करने तथा ऐसी हानियों के कारणों के निर्धारण के बाद मामलों के दोषी अधिकारियों के खिलाफ लिख कर भेजने तथा जहां आवश्यक हो अनुशासनात्मक कार्यवाही करके मामलों को प्राप्ति के 60 दिनों के अन्दर ही नियंत्रित किया जाए।

भारत सरकार के साथ एमओयूज में निर्धारित लक्ष्यों की तुलना में मार्गस्थ तथा भण्डारण हानियों की स्थिति पर लेखापरीक्षा निष्कर्षों की चर्चा अनुवर्ती पैराग्राफों में की गई हैं:

4.4.2 वार्षिक लक्ष्य की प्राप्ति में कमी

नीचे दी गई तालिका वर्ष 2006-07 से 2011-12 की अवधि के दौरान एमओयू के अनुसार वार्षिक लक्ष्य की प्राप्ति में कमी तथा मार्गस्थ व भण्डारण हानि की प्रवृत्ति को दर्शाती है:

तालिका 4.6

मार्गस्थ तथा भण्डारण हानियाँ तथा एमओयू के अनुसार लक्ष्यों की प्राप्ति

(मात्रा एलएमटी तथा कीमत ₹ करोड़ में)

मार्गस्थ हानियाँ						
वर्ष	जारी की गई/ले जाई गई मात्रा	मार्गस्थ भार/प्राप्त भार की मात्रा	देखी गई हानि	हानि का मूल्य	हानि की प्रतिशतता	मंत्रालय के साथ एफसीआई द्वारा हस्ताक्षरित प्रत्येक एमओयू के अनुसार हानि की प्रतिशतता
2006-07	322.58	321.19	1.39	145.38	0.43	0.36
2007-08	312.03	310.82	1.21	123.95	0.39	0.36
2008-09	303.84	302.78	1.06	117.42	0.35	0.40
2009-10	346.56	345.01	1.55	233.32	0.45	0.40
2010-11	376.01	374.24	1.77	281.94	0.47	0.43
2011-12	440.14	438.18	1.96	333.01	0.45	0.43
जोड़	2,101.16	2,092.22	8.94	1,235.02	0.43	
भण्डारण हानियाँ						
2006-07	654.89	653.55	1.34	153.76	0.20	0.18
2007-08	655.89	654.50	1.39	182.43	0.21	0.18
2008-09	620.17	619.59	0.58	101.31	0.10	0.18
2009-10	725.27	723.96	1.31	228.36	0.18	0.20
2010-11	817.20	815.46	1.74	323.78	0.21	0.22
2011-12	921.43	919.38	2.05	405.36	0.22	0.22
जोड़	4,394.85	4,386.44	8.41	1,395	0.19	

लेखापरीक्षा ने पाया कि मार्गस्थ हानियों को कम करने के लिए 2006-07 से 2011-12 (छः वर्ष) की अवधि के दौरान केवल 2008-09 में ही लक्ष्य प्राप्त किया गया। लक्ष्य सीमा के अतिरिक्त मार्गस्थ हानि का वित्तीय प्रभाव ₹ 97.91 करोड़²⁵ था।

इसी तरह से, भण्डारण नुकसान के संदर्भ में एफसीआई छः वर्षों की अवधि के दौरान 2006-07 तथा 2007-08 में लक्ष्यों के प्रति भण्डारण हानियों को कम करने में सफल नहीं हो सका। लक्ष्यों से अधिक भण्डारण हानि की राशि ₹ 41.44 करोड़²⁶ थी।

4.4.3 पारगमन तथा भण्डारण हानियों के नियमन में अनुचित देरी

लेखापरीक्षा ने पाया कि यद्यपि सम्पूर्ण जाँच करने, उत्तरदायित्व नियत करने की प्रक्रिया आदि, मामले की प्राप्ति के निर्धारित 60 दिनों के अन्दर पूरा किया जाना था परन्तु विभिन्न स्तरों पर मुख्यतः जाँच में देरी के कारण कई मामले लम्बे समय से लम्बित थे। एफसीआई मुख्यालय पर अभिलेखों²⁷ की समीक्षा से निम्नलिखित स्थिति का पता चला:

- i) 2006-07 की शुरुआत तक ₹ 933.05 करोड़ तक की पारगमन तथा भण्डारण हानि नियमन के लिए लंबित थी तथा 1980-81 से लेकर मार्च 2012 के अन्त तक की अवधि के लिए वह ₹ 1,058.26 करोड़ तक बनी रही।
- ii) भण्डारण तथा पारगमन हानियों का नियमन विभिन्न स्तरों पर लंबित था। 2011-12 के अन्त तक ₹ 1,058.26 करोड़ की लंबित राशि में से ₹ 800.32 करोड़ (76 प्रतिशत) जनरल मैनेजर (क्षेत्रीय प्रमुख) स्तर पर बकाया थे जोकि विभिन्न प्राधिकारियों के बीच अधिकतम थे।
- iii) एफसीआई मुख्यालय के स्तर पर, पारगमन तथा भण्डारण हानियों की ₹ 56.48 करोड़ की राशि का नियमन 2011-12 के अन्त तक लंबित था। विस्तृत संवीक्षा से पता चला कि ₹ 56.48 करोड़ में से 1972-73 से 2009-10 तक की अवधि से सम्बद्ध 118 मामलों में ₹ 23.59 करोड़ तक की हानियां अभिलेख उपलब्ध न होने के कारण लम्बित थी। इसके अलावा, एफसीआई मुख्यालय पर पारगमन तथा भण्डारण हानियों के क्षेत्रीय/ज़ोनवार लंबन की समेकित स्थिति को बनाए नहीं रखा गया जो तंत्र के अपर्याप्त अनुसरण का सूचक था।

इस प्रकार, यद्यपि पारगमन तथा भण्डारण हानियों के मामलों का नियमन उनकी प्राप्ति के 60 दिनों के अन्दर पूरा होना था तथापि 1980-81 से ₹ 1,058.26 करोड़ की राशि का नियमन लंबित था। इसके अलावा, 1979-80 से 2006-07 तक के पुराने मामलों को केवल 2006-07 से 2010-11 की अवधि के दौरान ही नियमित किया गया था। मार्गस्थ तथा भण्डारण हानियों को बट्टे खाते डालने की कुल

²⁵ 2006-07 में ₹ 23.67 करोड़, 2007-08 में ₹ 9.53 करोड़, 2009-10 में ₹ 25.92 करोड़, 2010-11 में ₹ 23.99 करोड़ तथा 2011-12 में ₹ 14.80 करोड़।

²⁶ 2006-07 में ₹ 15.38 करोड़ तथा 2007-08 में ₹ 26.06 करोड़।

²⁷ एफसीआई की मासिक निष्पादन समीक्षा रिपोर्टें

हानि तथा उनकी जाँच प्रक्रिया समयबद्ध तरीके से नहीं की गई थी जिसके कारण लंबित मामलों के नियमन में असामान्य देरी हुई।

प्रबन्धन ने कहा (दिसम्बर 2011) कि मुख्यालय पर पारगमन तथा भंडारण हानियों के मामलों के नियमन में देरी मुख्यतः क्षेत्रीय कार्यालयों से मुख्यालयों को नियमन प्रस्ताव की प्राप्ति में देरी के कारण हुई थी। कुछ मामलों में, वे पूर्ण दस्तावेज प्राप्त नहीं हुए थे जिनसे क्षेत्रीय कार्यालयों से पत्राचार किया जाना था। जोनल कार्यालयों को अवधि से लंबित मामलों के अभिलेखों की अनुपलब्धता के संदर्भ में समिति का गठन करने के लिए आग्रह किया गया था जो यह देखें कि क्या उस पर कोई कार्रवाई की जा सकती थी।

मंत्रालय ने कहा (जनवरी 2013) कि निगम विभिन्न स्तरों पर लंबित सभी अनियमित हानियों को नियमित करने के लिए समयसीमा के अन्दर आवश्यक कदम उठा रहा था।

तथापि, लेखापरीक्षा ने पाया कि पारगमन तथा भण्डारण हानियों के नियमितीकरण के लिए मौजूदा प्रणाली ने 2006-07 से 2011-12 की अवधि के दौरान अपने प्रभावी कार्यान्वयन की कमी का संकेत देते हुए लंबित मामलों में कोई प्रमुख कमी नहीं दर्शाई थी। जब तक हानियों का नियमन समयबद्ध तरीके से उचित जाँच तथा जवाबदेही को सुनिश्चित करके नहीं किया जाता तब तक पारगमन तथा भंडारण हानियों के मामलों संचित होते रहेंगे।

लेखापरीक्षा सिफारिशें तथा मंत्रालय के उत्तर

क्रम संख्या	लेखापरीक्षा की सिफारिशें	मंत्रालय के उत्तर
8	भारत सरकार को परिचालन कार्यकलापों को कारगर बनाने के लिए एफसीआई/खाद्य विभाग तथा रेलवे मंत्रालय को शामिल करते हुए एक सामान्य तन्त्र की स्थापना करनी चाहिए। एफसीआई की आवश्यकताओं के अनुसार रैकों की आपूर्ति में रेलवे की मौजूदा प्रचालनात्मक बाधाओं पर तत्काल विचार किया जाना चाहिए।	स्वीकृत। संयुक्त सचिव (पी एंड एफसीआई), डी/ओ एफ एंड पीडी, निष्पादन निदेशक (यातायात परिवहन), रेलवे मंत्रालय तथा एफसीआई के कार्यकारी निदेशक (टी) एफसीआई ने रेलवे तथा एफसीआई के बीच उठे विभिन्न विवादों पर विचार करने के लिए एक समन्वय समिति का गठन किया है।
9	एफसीआई को असंबंधित तथा अनुपस्थित वैगनों के सामंजस्य के लिए तथा रेलवे के साथ प्रतिदाय दावों के निपटान के लिए मौजूदा प्रणाली को कारगर तथा शक्तिशाली बनाना चाहिए।	स्वीकृत पहले से ही जोन स्तर पर संबंधित तथा अनुपस्थित वैगनों के सामंजस्य के लिए तथा प्रतिदाय दावों के निपटान के समाधान हेतु संयुक्त समितियाँ गठित हैं।

