



सत्यमेव जयते

भारतीय खाद्य निगम द्वारा
खाद्यान्नों के भंडारण प्रबंधन और संचलन
पर
भारत के नियंत्रक एवं महालेखापरीक्षक
का प्रतिवेदन



SUPREME AUDIT INSTITUTION OF INDIA
लोकहितार्थ सत्यनिष्ठा
Dedicated to Truth in Public Interest

संघ सरकार
उपभोक्ता मामले, खाद्य और सार्वजनिक वितरण मंत्रालय
2023 की प्रतिवेदन संख्या 20
(निष्पादन लेखापरीक्षा)

भारतीय खाद्य निगम द्वारा
खाद्यान्नों के भंडारण प्रबंधन और संचलन
पर
भारत के नियंत्रक एवं महालेखापरीक्षक
का प्रतिवेदन

मार्च 2022 को समाप्त वर्ष के लिए

संघ सरकार
उपभोक्ता मामले, खाद्य और सार्वजनिक वितरण मंत्रालय
2023 की प्रतिवेदन संख्या 20
(निष्पादन लेखापरीक्षा)

विषय-सूची

विवरण		पृष्ठ सं.
प्रस्तावना		i
कार्यकारी सारांश		iii-vii
अध्याय I	परिचय	1-11
अध्याय II	खाद्यान्न प्रबंधन-लागत और भंडारण मानदंड	12-21
अध्याय III	खाद्यान्न का भंडारण-क्षमता बनाम उपयोग	22-78
3.1	भंडारण प्रबंधन के लिए प्रशासनिक व्यवस्था	22-23
3.2	खाद्यान्न भंडारण संचालन प्रबंधन	23-26
3.3	एफसीआई के पास भंडारण क्षमता की स्थिति	26-28
3.4	भंडारण क्षमता का उपयोग	28-37
3.5	भंडारण क्षमता का विस्तार	37-54
3.6	गोदामों को किराये पर लेना	54-65
3.7	भंडारण प्रबंधन में गुणवत्ता नियंत्रण मुद्दे	65-72
3.8	डिपो संचालन और डिपो ऑनलाइन प्रणाली का आधुनिकीकरण	72-74
3.9	भंडारण हानि	74-77
3.10	भंडारण प्रबंधन में देखी गई प्रणालीगत कमियाँ	77-78
अध्याय IV	खाद्यान्नों की आवागमन-परिचालन एवं अन्य मुद्दे	79-110
4.1	परिवहन के साधन	79-80
4.2	आवागमन संचालन का विस्तार	80-81
4.3	आवागमन योजना और सर्वोत्तम उपयोग	81-89
4.4	खाद्यान्नों की आवागमन में परिचालन संबंधी मुद्दे	89-102
4.5	रेलवे का दावा	102-103
4.6	सड़क और वैकल्पिक तरीकों से खाद्यान्न की आवागमन	103-106
4.7	आवागमन संचालन का स्वचालन	106-110

अध्याय V	पिछली प्रतिवेदनों और सिफारिशों का अनुपालन	111-143
5.1	2013 की प्रतिवेदन संख्या 7-खाद्यान्नों के भंडारण प्रबंधन और संचलन पर निष्पादन लेखापरीक्षा	111-115
5.2	सीओपीयू की 29 ^{वीं} प्रतिवेदन (15 ^{वीं} लोकसभा) में सिफारिशें	115-123
5.3	13 ^{वीं} प्रतिवेदन (17 ^{वीं} लोकसभा) में स्थायी समिति की सिफारिशें	123-129
5.4	2017 की अनुपालन लेखापरीक्षा प्रतिवेदन संख्या 18 (अध्याय IV)	129-142
5.5	निष्कर्ष	142-143
अनुबंध		145-156
पारिभाषिक शब्दावली		157-158

प्रस्तावना

'एफसीआई द्वारा खाद्यान्न के भंडारण और संचलन' पर निष्पादन लेखापरीक्षा रिपोर्ट खाद्य निगम अधिनियम, 1964 की धारा 34, नियंत्रक एवं महालेखा परीक्षक (कर्तव्य, शक्तियां और सेवा की शर्तें) अधिनियम, 1971 के प्रावधानों, भारत के नियंत्रक एवं महालेखा परीक्षक के लेखापरीक्षा एवं लेखा विनियम, 2007 (अगस्त 2020 में संशोधित) और निष्पादन लेखापरीक्षा दिशानिर्देश, 2014 के तहत आयोजित की गई है।

लेखापरीक्षा में 2017-18 से 2021-22 तक की अवधि शामिल है और इसमें खाद्यान्न के भंडारण और संचलन से संबंधित भारतीय खाद्य निगम की गतिविधियों से संबंधित निष्कर्ष शामिल हैं।

लेखापरीक्षा इस निष्पादन लेखापरीक्षा के लिए भारतीय खाद्य निगम के अधिकारियों और कर्मचारियों द्वारा प्रदान की गई सहायता और सहयोग के लिए आभार व्यक्त करता है।

कार्यकारी सारांश

भारतीय खाद्य निगम (एफसीआई) की स्थापना खाद्य निगम अधिनियम, 1964 के तहत की गई थी और इसका प्राथमिक कार्य खरीद, भंडारण, आवागमन, परिवहन, खाद्यान्न एवं अन्य खाद्य पदार्थों का वितरण एवं विक्रय था। एफसीआई मुख्य एजेंसी है, जिसे अधिशेष वाले राज्यों से कमी वाले और उपभोग करने वाले राज्यों तक खाद्यान्न की खरीद, भंडारण और संचलन का काम सौंपा गया है ताकि उपभोक्ताओं तक वितरण किया जा सके और राष्ट्रीय खाद्य सुरक्षा प्रणाली के तहत बफर स्टॉक का निर्माण किया जा सके। एफसीआई इन कार्यों को भारत सरकार द्वारा स्थापित परिचालन ढांचे के तहत करता है जो देश की खाद्यान्न प्रबंधन रणनीति को नियंत्रित करता है।

हमारे लेखापरीक्षा उद्देश्य क्या थे?

- खाद्यान्नों के कुशल प्रबंधन को सुनिश्चित करने के लिए खरीद, प्राप्ति और बफर स्टॉक की प्रणाली के संबंध में भंडारण प्रबंधन पर्याप्त था।
- भंडारण क्षमता का अधिकतम उपयोग किया गया।
- संवर्धित भंडारण क्षमता खाद्यान्नों के भंडारण के लिए दीर्घकालिक आवश्यकता के अनुरूप थी।
- पारगमन/भंडारण हानि न्यूनतम और निर्धारित मानदंडों के भीतर थी और क्या विलंब शुल्क/घाट शुल्क न्यूनतम और अपरिहार्य था और खाद्यान्न की आवागमन मितव्ययी रूप से की गई थी।
- खाद्यान्नों के भंडारण और संचलन को प्रभावी ढंग से प्रबंधित करने के लिए निगम के रिकॉर्ड और संचालन पर्याप्त रूप से कम्प्यूटरीकृत/स्वचालित हैं।
- 29^{वीं} प्रतिवेदन (15^{वीं} लोकसभा) और खाद्य, उपभोक्ता मामले और सार्वजनिक वितरण संबंधी स्थायी समिति की 13^{वीं} प्रतिवेदन (17^{वीं} लोकसभा) और 2013 की निष्पादन लेखापरीक्षा प्रतिवेदन 7 में की गई सिफारिशों पर मंत्रालय/एफसीआई द्वारा की गई कार्रवाई की समीक्षा करना।

निष्पादन लेखापरीक्षा में क्या है?

पंजाब एवं हरियाणा क्षेत्र में, स्वयं की खाली सीएपी होने के बावजूद 10.55 एलएमटी क्षमता किराये पर लेने के कारण भंडारण और पर्यवेक्षण शुल्क पर ₹ 62.76 करोड़ का परिहार्य व्यय हुआ।

(पैराग्राफ 3.4.3)

खाली भंडारण क्षमता की उपलब्धता के बावजूद, एफसीआई ने एसजीए को उपलब्ध खाली क्षमता के बराबर गेहूं की सीधी डिलीवरी के निर्देश नहीं दिए। हालाँकि पंजाब और हरियाणा क्षेत्रों में खाली कवर भंडारण क्षमता और खाली सीएपी उपलब्ध थी, लेकिन इसका उपयोग सीधे डिलीवरी लेने के लिए नहीं किया गया था और इसके परिणामस्वरूप एसजीए को ₹ 170.26 करोड़ के परिहार्य कैरी ओवर चार्ज का भुगतान करना पड़ा।

(पैराग्राफ 3.4.6)

असम क्षेत्र में केंद्रीय क्षेत्र योजना के तहत भंडारण क्षमता बढ़ाने के लिए भूमि अधिग्रहण में देरी के कारण एफसीआई को ₹ 18.08 करोड़ का अतिरिक्त व्यय करना पड़ा। बिहार क्षेत्र में, एफसीआई अपने वित्तीय हितों की रक्षा करने में विफल रही, क्योंकि उसने कैमूर और बक्सर में साइलो के निर्माण के लिए भूमि की लागत पर ₹ 16.85 करोड़ का अतिरिक्त व्यय किया था।

(पैराग्राफ 3.5.3 और 3.5.4.2)

एफसीआई ने बिहार और हरियाणा क्षेत्रों में साइलो के निर्माण के लिए किए गए अनुबंध की शर्तों के उल्लंघन में रियायतग्राही से ₹ 17.02 करोड़ का हर्जाना/जुर्माना वसूल नहीं किया। इसी प्रकार, चांगसारी (असम) में रेलवे ट्रैक की कम परियोजना लागत के रूप में रियायतग्राही को ₹ 5.83 करोड़ का अनुचित लाभ दिया गया।

(पैराग्राफ 3.5.4.3 और 3.5.4.4)

प्रेषण सुविधा सुनिश्चित किए बिना साइलो को अपने कब्जे में लेने के परिणामस्वरूप स्टॉक में रुकावट आ गई, जिसे पंजाब क्षेत्र के संगरूर में समाप्त नहीं किया जा सका। इसके अलावा, एफसीआई रेलवे साइडिंग का उपयोग नहीं कर सका, आकस्मिक दृष्टिकोण ने मार्च 2020 से अगस्त 2022 के दौरान किए गए ₹ 6.95 करोड़ के व्यय को निष्फल बना दिया।

(पैराग्राफ 3.6.5.1 और 3.6.5.2)

पीडीएस में जारी किए गए कुछ स्टॉक का एफएसएसएआई मानदंडों के अनुसार परीक्षण नहीं किया जाता है क्योंकि कुछ संग्रहीत स्टॉक जो उपरोक्त मानदंडों के अंतर्गत नहीं आते हैं और उपभोग क्षेत्रों में भेजे जाने से पहले छह महीने से कम अवधि के लिए संग्रहीत होते हैं, ऐसे परीक्षणों से बच जाते हैं। इसके अलावा, रेल प्रमुखों पर एसजीए से गेहूं की सीधी डिलीवरी के रूप में प्राप्त स्टॉक को एफएसएसए के तहत परीक्षण के बिना उपभोक्ता क्षेत्रों में ले जाया जाता है।

(पैराग्राफ 3.7.4)

2017-18 से 2021-22 के दौरान पंजाब से बाहर स्टॉक (गेहूं और चावल) की आवागमन के विश्लेषण से पता चला कि 2017-18 की तुलना में 2018-19 और 2019-20 में आवागमन और वास्तविक प्रेषण की योजना में कमी थी, जबकि असम, बिहार, झारखंड और राजस्थान जैसे प्राप्तकर्ता राज्यों में रिक्त स्थान उपलब्ध थे।

(पैराग्राफ 4.3.2)

पंजाब और हरियाणा में क्रमशः 84.253 और 43.99 एलएमटी (एक रेक में 2600 मीट्रिक टन की मात्रा पर विचार करते हुए) के कम प्रेषण के कारण, एफसीआई को ₹ 182.29 करोड़ का भंडारण शुल्क वहन करना पड़ा।

(पैराग्राफ 4.3.3)

मंत्रालय या एफसीआई मुख्यालय से किसी औपचारिक दिशानिर्देश या निर्देश के अभाव में, कुछ छिटपुट मामलों को छोड़कर, रेलहेड्स से खाद्यान्न का सीधा वितरण नहीं किया जा सका। यहां तक कि रेलहेड्स से राज्य सरकार के गोदामों तक खाद्यान्न के 10 प्रतिशत सीधे जारी होने से भी झारखंड क्षेत्र में 2017-18 से 2021-22 के दौरान ₹ 158.88 करोड़ की बचत होती।

(पैराग्राफ 4.3.4)

एफसीआई ने रेलवे के माध्यम से खाद्यान्नों की आवागमन के लिए दीर्घकालिक टैरिफ करार नीति का लाभ नहीं उठाया था और परिणामस्वरूप, यह रेक आवंटन में प्राथमिकता के अलावा 2017-18 से 2021-22 के दौरान भुगतान की गई माल ढुलाई की राशि पर ₹ 1736.11 करोड़ की छूट का लाभ उठा सकता था।

(पैराग्राफ 4.4.1)

खाद्यान्नों की डिलीवरी लेने के विभिन्न तरीकों के तहत किए गए व्यय की तुलना से पता चला कि एफसीआई ने स्टॉक लेते समय कम से कम लागत और मितव्ययता सुनिश्चित नहीं की और रेलहेड्स पर डिलीवरी लेने के बजाय एफसीआई के एचटीसी ठेकेदारों को नियुक्त किया, जिसके परिणामस्वरूप 2017-18 से 2021-22 तक की अवधि के दौरान ₹ 4.45 करोड़ का अतिरिक्त व्यय हुआ।

(पैराग्राफ 4.4.7.3)

मप्र क्षेत्र में लीनियर प्रोग्रामिंग का प्रभावी ढंग से उपयोग नहीं किया गया। यदि डीओ उज्जैन का स्टॉक गुजरात क्षेत्र में भेजा जाता और डीओ जबलपुर और सतना का समान मात्रा का स्टॉक बिहार, उड़ीसा, झारखंड और पश्चिम बंगाल राज्यों को भेजा जाता, तो एफसीआई रेलवे माल ढुलाई पर ₹ 3.66 करोड़ के व्यय से बच सकता था।

(पैराग्राफ 4.7.2)

हमने क्या सिफारिशें की?

- भारत सरकार को खाद्यान्नों की हैंडलिंग, भंडारण और परिवहन पर राष्ट्रीय नीति के तहत परिकल्पित भंडारण सुविधाओं के विस्तार को पूरा करने का लक्ष्य रखना चाहिए।
- भारत सरकार को खाद्यान्नों की अधिग्रहण लागत को कम करने की दृष्टि से विभिन्न राज्य सरकारों द्वारा लगाए गए वैधानिक और गैर-सांविधिक शुल्कों की संरचना को तर्कसंगत बनाने का प्रयास करना चाहिए।
- कोविड-19 महामारी के कारण उत्पन्न स्थिति को देखते हुए मौजूदा 'खाद्य अनाज स्टॉकिंग मानदंडों' पर फिर से विचार करने की आवश्यकता है और केंद्रीय पूल में किस स्तर तक स्टॉक संग्रहीत किया जा सकता है, इस पर भी विचार करने की आवश्यकता है।

खाद्यान्न भंडारण

- एफसीआई को भारत सरकार के परामर्श से स्टॉकिंग मानदंडों के अनुसार निर्धारित न्यूनतम स्टॉक स्तर तक अपनी भंडारण सुविधाओं को बढ़ाने के लिए लागत लाभ विश्लेषण करना चाहिए और सीएपी/खुले भंडारण का उपयोग करने से बचना चाहिए।
- एफसीआई को अपने एफएसडी के कम उपयोग के कारणों का विश्लेषण करना चाहिए और अपने गोदामों के अधिकतम उपयोग के बाद ही किराये पर लेना चाहिए। इसे उन स्थानों पर आधुनिक भंडारण सुविधाओं के निर्माण के लिए तत्काल कदम उठाना चाहिए जहां पुराने कंक्रीट साइलो पांच से 35 वर्षों तक अप्रयुक्त पड़े हैं।
- एफसीआई को एसजीए को कैरी ओवर चार्ज के भुगतान को कम करने के लिए एसजीए द्वारा एफसीआई गोदाम तक गोहू की अधिकतम सीधी डिलीवरी लेने का प्रयास करना चाहिए।
- जहां भी संभव हो, मौजूदा/नए गोदामों में रेलवे साइडिंग का प्रावधान सुनिश्चित किया जाना चाहिए, ताकि बार-बार सौंपने की लागत से बचा जा सके।
- एफसीआई को निर्धारित गुणवत्ता मापदंडों के संबंध में एफएसएसएआई मानकों का अनुपालन सुनिश्चित करना चाहिए।
- एफसीआई को अप्रभावी भंडारण प्रबंधन के कारण होने वाले नुकसान/अतिरिक्त व्यय के लिए जिम्मेदारी तय करनी चाहिए।

खाद्यान्नों की आवागमन

- एफसीआई को प्रभावी संचलन योजना तैयार करनी चाहिए ताकि स्टॉक को प्राप्तकर्ता राज्यों में समय पर स्थानांतरित किया जा सके, प्राप्तकर्ता राज्यों में खाली भंडारण स्थान का सर्वोत्तम उपयोग किया जा सके और खरीद क्षेत्रों में भंडारण की समस्याओं से बचा जा सके और कैरी ओवर चार्ज को न्यूनतम रखा जा सके।
- एफसीआई को योजनाबद्ध आवागमन में बाधाओं को दूर करना चाहिए और सक्रिय रूप से रेलवे के साथ जुड़ना चाहिए ताकि रिक में कमी की समस्या को प्रभावी ढंग से संबोधित किया जा सके क्योंकि समन्वय समिति के अस्तित्व के बावजूद कोई महत्वपूर्ण सुधार नहीं हुआ है।
- बार-बार हैंडलिंग पर होने वाले खर्च से बचने के लिए एफसीआई को रेलहेड से एसजीए के गोदामों तक सीधे प्रेषण के तरीके विकसित करने चाहिए।
- एफसीआई को राज्य सरकारों के परामर्श से एफसीआई के वित्तीय हितों की रक्षा करने और भारत सरकार पर सब्सिडी का बोझ कम करने के लिए हैंडलिंग और परिवहन अनुबंधों के लिए एक सामान्य मॉडल निविदा फॉर्म के लिए प्रयास करना चाहिए।
- एफसीआई को लीनियर प्रोग्रामिंग मॉडल के माध्यम से अधिकतम रेलवे रिक भेजने का प्रयास करना चाहिए और लागत कम करने के लिए आवागमन संचालन के अधिक स्वचालन के लिए प्रयास करना चाहिए।

अध्याय I

परिचय

भारतीय खाद्य निगम (एफसीआई) की स्थापना खाद्य निगम अधिनियम, 1964 (अधिनियम) के तहत की गई थी और इसके प्राथमिक कार्य थे खरीदारी, भंडारण, संचालन, परिवहन, खाद्यान्न एवं अन्य खाद्य पदार्थों का वितरण एवं विक्रय। एफसीआई उपभोक्ता मामले, खाद्य और सार्वजनिक वितरण मंत्रालय, खाद्य और सार्वजनिक वितरण विभाग (विभाग) प्रशासनिक नियंत्रण के तहत काम कर रहा है जो राष्ट्रीय खाद्य सुरक्षा प्रणाली के कार्यान्वयन के लिए उत्तरदायी है।

एफसीआई मुख्य एजेंसी है जिसे अधिशेष वाले राज्यों से कमी वाले और उपभोग करने वाले राज्यों तक खाद्यान्न की खरीद, भंडारण और संचालन का काम सौंपा गया है ताकि उपभोक्ताओं तक वितरण किया जा सके और राष्ट्रीय खाद्य सुरक्षा प्रणाली के तहत बफर स्टॉक का निर्माण किया जा सके। एफसीआई इन कार्यों को भारत सरकार (जीओआई) द्वारा स्थापित परिचालन ढांचे के तहत करता है जो देश की खाद्यान्न प्रबंधन रणनीति को नियंत्रित करता है। अपनी स्थापना के बाद से, एफसीआई ने देश में संकट प्रबंधन उन्मुख खाद्य सुरक्षा प्रणाली को एक स्थिर खाद्य सुरक्षा प्रणाली में बदलने में भारत की सफलता में महत्वपूर्ण भूमिका निभाई है।

1.1 खाद्यान्न प्रबंधन के लिए वैधानिक/नियामक ढांचा

1957 में खाद्य अनाज जांच समिति ने एक सरकारी संगठन के निर्माण की सिफारिश की जो पूर्ववर्ती खाद्य विभाग की गतिविधियों का संचालन करेगा और बाजार में एक व्यापारी के रूप में कार्य करेगा, जिसका उद्देश्य कीमतों और आपूर्ति को स्थिर करना और व्यापारियों द्वारा कथित सट्टा गतिविधियों पर अंकुश लगाना है। कृषि मूल्य आयोग (एपीसी) की स्थापना विशेष रूप से खाद्यान्नों की कृषि कीमतों के स्तर की वैज्ञानिक और सतत जांच के लिए जनवरी 1965 में की गई थी। यह न्यूनतम समर्थन मूल्य (एमएसपी) और खाद्यान्नों के लिए खरीद मूल्य की सिफारिश करता है। 1985 में (एपीसी) का नाम बदलकर कृषि लागत और मूल्य आयोग (सीएसीपी) कर दिया गया।

1.1.1 खाद्यान्नों के रख-रखाव, भंडारण और परिवहन पर राष्ट्रीय नीति

भारत सरकार ने जुलाई 2000 में खाद्यान्नों की हैंडलिंग, भंडारण और परिवहन पर एक राष्ट्रीय नीति को मंजूरी दी है। नीति का उद्देश्य एफसीआई द्वारा खरीदे गए खाद्यान्नों की हैंडलिंग, भंडारण और परिवहन की प्रणाली को नियंत्रित करना और निजी क्षेत्र की भागीदारी के माध्यम से संसाधनों को आकर्षित करना था। नीति में अन्य बातों के साथ-साथ निम्नलिखित पहलों की परिकल्पना की गई है:

- (i) व्यक्तिगत फार्म स्तर पर धातु के डिब्बे के साथ-साथ गैर-धातु भंडारण संरचनाओं के उपयोग को प्रोत्साहित करने और उचित वित्तीय प्रोत्साहन के साथ सामुदायिक स्तर पर आरसीसी डिब्बे के निर्माण के लिए एक योजना की शुरुआत।
- (ii) थोक अनाज प्रबंधन बुनियादी ढांचे का आधुनिकीकरण और उन्नयन।
- (iii) एफसीआई द्वारा खरीदे गए खाद्यान्न के भंडारण के लिए, गेहूं के लिए बड़ी क्षमता के साइलो के साथ-साथ गुणवत्ता नियंत्रण के लिए परीक्षण सुविधाओं के साथ एकीकृत थोक हैंडलिंग सुविधाएं उत्पादक और उपभोक्ता क्षेत्रों के साथ-साथ 20 पहचाने गए बंदरगाह शहरों के केंद्रीय स्थानों पर बनाई जाएंगी। एफसीआई इन सुविधाओं के पहले दस वर्षों के लिए 100 प्रतिशत और अगले 10 वर्षों के लिए 75 प्रतिशत की सीमा तक उपयोग की गारंटी देगा।

2017-18 से 2021-22 के दौरान नीति के तहत 34.50 लाख मीट्रिक टन (एलएमटी) की क्षमता वृद्धि लक्ष्य के मुकाबले, एफसीआई द्वारा 12.25 एलएमटी की भंडारण क्षमता बनाई गई थी।

1.1.2 राष्ट्रीय खाद्य सुरक्षा अधिनियम, 2013

राष्ट्रीय खाद्य सुरक्षा अधिनियम सितंबर 2013 में मानव जीवन चक्र दृष्टिकोण में भोजन और पोषण सुरक्षा प्रदान करने के लिए पारित किया गया था, जिससे लोगों को गरिमापूर्ण जीवन जीने के लिए सस्ती कीमतों पर पर्याप्त मात्रा में गुणवत्ता वाले भोजन की पहुंच सुनिश्चित की जा सके और उससे जुड़े या उसके प्रासंगिक मामलों का समाधान किया जा सके।

अधिनियम की धारा 16 के अनुसार प्रत्येक राज्य सरकार इस अधिनियम के कार्यान्वयन की निगरानी और समीक्षा के उद्देश्य से एक राज्य खाद्य आयोग का गठन करेगी। अधिनियम की धारा 22 के अनुसार, केंद्र सरकार, पात्र परिवारों के व्यक्तियों को खाद्यान्न की नियमित आपूर्ति सुनिश्चित करने के लिए, लक्षित सार्वजनिक वितरण प्रणाली के तहत राज्य सरकारों को केंद्रीय पूल से (टीपीडीएस), धारा 3 के तहत पात्रता के अनुसार और निर्दिष्ट कीमतों पर आवश्यक मात्रा में खाद्यान्न आवंटित करेगी।

चूंकि एफसीआई केंद्रीय पूल के रखरखाव और राज्यों को आवश्यक मात्रा में अनाज की आपूर्ति के लिए जिम्मेदार है, इसलिए इस अधिनियम के कार्यान्वयन में इसकी भूमिका महत्वपूर्ण है।

1.1.3 एफसीआई के पुनर्गठन पर उच्च स्तरीय समिति की सिफारिशें

भारत सरकार ने अगस्त 2014 में एक उच्च स्तरीय समिति की स्थापना की, जिसके अध्यक्ष के रूप में श्री शांता कुमार, छह सदस्य और एक विशेष आमंत्रित सदस्य शामिल

थे, जिन्होंने एफसीआई की परिचालन दक्षता और वित्तीय प्रबंधन में सुधार के उद्देश्य से इसके पुनर्गठन या विघटन का सुझाव दिया। बाद में, भारत सरकार ने समिति से उपाय सुझाने के लिए भी कहा:

- एफसीआई द्वारा खाद्यान्न प्रबंधन में समग्र सुधार के लिए;
- देश के एमएसपी संचालन, खाद्यान्नों के भंडारण और वितरण और खाद्य सुरक्षा प्रणालियों में एफसीआई की भूमिका और कार्यों को पुनर्निर्देशित करने के लिए; और
- देश में अनाज के भंडारण और परिवहन और खाद्यान्न की आपूर्ति श्रृंखला के एकीकरण के लिए लागत प्रभावी मॉडल के लिए।

समिति ने जनवरी 2015 में सरकार को अपनी प्रतिवेदन सौंपी जिसमें उसने विभिन्न मुद्दों पर अपनी सिफारिशें दीं, जैसे खरीद, पीडीएस और एनएफएसए, स्टॉकिंग और मूवमेंट, बफर स्टॉकिंग और परिसमापन नीति, किसानों को सीधे सब्सिडी, एफसीआई में एंड-टू-एंड कम्प्यूटरीकरण और श्रम संबंधी मुद्दे शामिल थे। इन सिफारिशों के आधार पर, भारत सरकार ने (जून 2015) में एफसीआई से संबंधित स्वीकार्य सिफारिशों के कार्यान्वयन के लिए एक कार्य योजना का निर्णय लिया।

सिफारिशों पर की गई कार्रवाई की स्थिति **अनुबंध-1** में दी गई है।

1.2 खाद्यान्न प्रबंधन के लिए परिचालन ढांचा

भारत सरकार की राष्ट्रीय खाद्य सुरक्षा प्रणाली एक परिचालन ढांचे के तहत संचालित होती है जिसमें न्यूनतम निर्धारण करके मूल्य समर्थन (एमएसपी) तय करके संचालन के माध्यम से खाद्यान्न की खरीद, रखरखाव का बफर स्टॉक, खाद्यान्न सब्सिडी प्रशासन, और टीपीडीएस और अन्य कल्याणकारी योजनाओं (ओडब्ल्यूएस) के माध्यम से समाज के कमजोर और वंचित वर्ग को खाद्यान्न आवंटन और वितरण शामिल है।

समय पर और कुशल खरीद और पर्याप्त बफर स्टॉक का निर्माण केंद्रीय पूल कुशल भंडारण और अनाज की आवागमन के माध्यम से भोजन भारत सरकार की खाद्य सुरक्षा रणनीति का केंद्र है।

1.2.1 खाद्यान्न की खरीद

भारत सरकार की मौजूदा खरीद नीति के तहत, केंद्रीय पूल के लिए खाद्यान्न की खरीद एफसीआई और राज्य सरकार एजेंसियों (एसजीए) द्वारा की जाती है। केन्द्रीय पूल के लिए गेहूँ और धान का ओपन एंडेड आधार पर न्यूनतम समर्थन मूल्य भारत सरकार द्वारा निर्धारित किया जाता है। गेहूँ और धान की खरीद करने वाले राज्यों जैसे पंजाब, हरियाणा और राजस्थान के कुछ हिस्सों में, किसानों से खरीद एफसीआई/राज्य एजेंसियों

द्वारा आढ़तियों (कमीशन एजेंट) के माध्यम से राज्य एपीएमसी (कृषि उपज बाजार समिति) अधिनियम के अनुसार की जाती है। अन्य राज्यों में, गेहूँ और धान की खरीद सीधे किसानों से एफसीआई/एसजीए द्वारा की जाती है।

केंद्रीकृत खरीद प्रणाली (नॉन-डीसीपी) के तहत, केंद्रीय पूल में खाद्यान्न की खरीद या तो एफसीआई या एसजीए द्वारा की जाती है। एसजीए द्वारा खरीदी गई मात्रा को भंडारण और बाद में उसी राज्य में भारत सरकार के आवंटन के विरुद्ध जारी करने या अन्य राज्यों में अधिशेष स्टॉक की आवागमन के लिए एफसीआई को सौंप दिया जाता है।

विकेन्द्रीकृत खरीद (डीसीपी) के तहत, राज्य सरकार स्वयं भारत सरकार की ओर से धान और गेहूँ की सीधी खरीद करती है। राज्य सरकारों द्वारा धान एवं गेहूँ की खरीद डीसीपी योजना के अंतर्गत आता है और यह केंद्रीय पूल का भी हिस्सा है। एफसीआई किसी भी अधिशेष स्टॉक को केंद्रीय पूल में अपने अधिकार में ले लेती है और टीपीडीएस को वितरण के लिए भारत सरकार द्वारा किये गये आवंटन के विरुद्ध खरीद में किसी भी कमी के मामले में एफसीआई/एसजीए केंद्रीय पूल से इस कमी को पूरा करती है।

गेहूँ और चावल के उत्पादन, मंडी¹ आगमन और खरीद का विवरण (2021-22 तक पिछले पांच वर्षों के दौरान मात्रा लाख मीट्रिक टन-एलएमटी में) निम्नलिखित तालिका में दिया गया है:

तालिका 1.1

गेहूँ एवं चावल की खरीद का विवरण

(मात्रा एलएमटी में)

वर्ष	उत्पादन	मण्डी आगमन	देश में की गई कुल खरीद	एफसीआई द्वारा खरीद		
				खुद की खरीद	राज्यों से लिया गया	कुल
गेहूँ						
2017-18	985.10	354.05	308.24	36.20	204.72	240.92
2018-19	998.69	388.80	357.95	42.49	238.23	280.72
2019-20	1035.96	371.73	341.32	40.39	202.95	243.34
2020-21	1078.61	406.60	389.93	38.68	294.49	333.17
2021-22	1095.17	443.77	433.43	37.69	360.74	398.43
कुल	5193.53	1964.95	1830.87	195.45	1301.13	1496.58
चावल के संदर्भ में धान						
2017-18	1127.57	608.69	381.85	5.19	251.91	257.10
2018-19	1164.78	601.54	443.99	4.14	245.29	249.43

¹ भारत में एक बड़ा बाजार अक्सर खुला रहता है

वर्ष	उत्पादन	मण्डी आगमन	देश में की गई कुल खरीद	एफसीआई द्वारा खरीद		
				खुद की खरीद	राज्यों से लिया गया	कुल
2019-20	1188.70	692.88	518.27	3.98	254.14	258.12
2020-21	1222.65	933.11	602.44	6.01	333.75	339.76
2021-22	1296.59	904.70	590.54	4.82	343.13	347.95
कुल	6000.29	3740.92	2537.09	24.14	1428.22	1452.36

स्रोत: एफसीआई द्वारा प्रस्तुत वार्षिक योजना और सूचना

केंद्रीय पूल के लिए खाद्यान्न की कुल खरीद 2017-18 में 690.09 एलएमटी (मूल्य ₹ 1,19,201 करोड़) थी जो 2021-22 में बढ़कर 1023.97 एलएमटी (मूल्य ₹ 2,11,118 करोड़) हो गई। हालाँकि, एफसीआई ने 2017-18 से 2021-22 के दौरान केंद्रीय पूल के लिए 4367.96 एलएमटी की कुल खरीद की सीधी खरीद का हिस्सा पांच प्रतिशत था, हालाँकि, राज्यों (डीसीपी और गैर-डीसीपी) द्वारा की गई कुल खरीद में से, एफसीआई ने 2729.35 एलएमटी लिया (केंद्रीय पूल के लिए) जो राज्यों द्वारा की गई कुल खरीद का 66 प्रतिशत थी।

1.2.2 खाद्यान्न की खरीद के लिए फंड प्रबंधन

एफसीआई अपने परिचालन के लिए भारत सरकार के इक्विटी योगदान, विभिन्न स्रोतों से उधार के माध्यम से जैसे की बैंकों से नकद ऋण सीमा, बैंकों से अल्पकालिक ऋण (एसटीएल), राष्ट्रीय लघु बचत कोष (एनएसएसएफ) से ऋण, भारत सरकार से बांड और अन्य साधन/अग्रिम (डब्ल्यूएमए) से धन की व्यवस्था करता है। इसे खाद्य सब्सिडी और बफर सब्सिडी के रूप में भी सब्सिडी मिलती है।

नीचे दी गई तालिका 2017-18 से 2021-22 की अवधि के दौरान फंड का विवरण देती है:

तालिका 1.2
एफसीआई के लिए फंड के स्रोत

(₹ करोड़ में)

वर्ष	हिस्सेदारी	बैंकों से एसटीएल	बैंकों से नकद ऋण ²	बांड	डब्ल्यूएमए सहित एनएसएसएफ ऋण	सब्सिडी
2017-18	23.50	105937	7926.48	0.00	115000.00	116281.68
2018-19	563.00	184092	5018.67	2737.70	109000.00	120351.62
2019-20	1049.00	104750	3971.90	13262.30	110000.00	132407.87
2020-21	1040.00	172700	2801.06	8000.00	94636.00	216869.48
2021-22	2505.00	69000	830.81	8000.00	0.00	206816.46
कुल	5180.50	636479	20548.92	32000.00	428636.00	792727.11

² वर्ष के अंत में अधिशेष

1.3 खाद्यान्न का भंडारण

भारतीय खाद्य निगम जैसे संगठन में भंडारण कार्य सर्वोपरि महत्व रखता है क्योंकि इसे एक महत्वपूर्ण अवधि में खाद्यान्न की विशाल सूची रखने की आवश्यकता होती है। स्वयं की भंडारण क्षमता के अलावा, एफसीआई ने केंद्रीय भंडारण निगम (सीडब्ल्यूसी), राज्य भंडारण निगम (एसडब्ल्यूसी), राज्य एजेंसियों और निजी पार्टियों से लघु अवधि के साथ-साथ निजी उद्यमी गारंटी (पीईजी) योजना और निजी भण्डारण योजना (पीडब्ल्यूएस) के तहत गारंटीकृत अवधि के लिए भंडारण क्षमता किराए पर ली है। भंडारण क्षमता का उपयोग टीपीडीएस और ओडब्ल्यूएस के लिए खाद्यान्न के केंद्रीय पूल स्टॉक को रखने और देश की खाद्य सुरक्षा सुनिश्चित करने के लिए बफर स्टॉक बनाए रखने के लिए किया जाता है।

नीचे दी गई तालिका 2017-18 से 2021-22 की अवधि के दौरान एफसीआई के पास कुल भंडारण क्षमता दर्शाती है:

तालिका 1.3
एफसीआई में भंडारण क्षमता

(क्षमता एलएमटी में)

वर्ष	स्वामित्व	सीडब्ल्यूसी	एसडब्ल्यूसी	पीईजी	पीडब्ल्यूएस	भूमिगत कक्ष	अन्य निजी पार्टियाँ	सीएपी ³ (स्वामित्व एवं किराये पर लिया गया)	कुल
2017-18	128.32	24.53	68.39	102.64	0.38	2.82	5.87	26.02	359.00
2018-19	128.32	28.22	79.70	111.56	0.75	5.25	2.48	26.47	382.75
2019-20	127.59	31.04	88.90	114.97	2.98	4.92	2.67	26.48	399.55
2020-21	127.35	30.25	84.47	114.80	6.91	6.35	2.25	31.79	404.17
2021-22	151.33	37.29	104.50	108.15	10.94	8.98	2.14	36.38	459.71

स्रोत: एफसीआई द्वारा प्रस्तुत जानकारी

1.4 खाद्यान्न का आवागमन

एफसीआई एकमात्र एजेंसी है जिसे केंद्रीय पूल के खाद्यान्नों की ढुलाई का काम सौंपा गया है जिसे टीपीडीएस और ओडब्ल्यूएस के लिए कमी वाले और उपभोग करने वाले राज्यों के लिए अधिशेष राज्यों से खरीद और राष्ट्रीय खाद्य सुरक्षा प्रणाली के अंतर्गत विभिन्न राज्यों में इसके लिए बफर स्टॉक का निर्माण करना होता है। खरीददार राज्यों

³ कवर और प्लिंथ भण्डारण

में विभिन्न एजेंसियों द्वारा रखे गए केंद्रीय पूल स्टॉक से खाद्यान्नों का आवागमन देश भर में एफसीआई द्वारा रेल, सड़क और नदी परिवहन प्रणालियों के माध्यम से किया जाता है। 2017-18 से 2021-22 की अवधि के दौरान समग्र आवागमन (अंतर-राज्य और अंतरा-राज्य) इस प्रकार था:

तालिका 1.4
खाद्यान्नों का संचलन

(आंकड़े एलएमटी में)

	2017-18	2018-19	2019-20	2020-21	2021-22
रेल	353.18	303.80	296.58	479.17	505.63
सड़क	104.22	111.43	113.29	140.00	141.09
नदियों	0.34	0.80	0.89	0.72	0.70
कुल	457.74	416.03	410.76	619.89	647.42

स्रोत: एफसीआई द्वारा प्रस्तुत जानकारी

1.5 केंद्रीय पूल और बफर स्टॉक में खाद्य स्टॉक

केंद्रीय पूल में खाद्यान्न स्टॉक में बफर और परिचालन आवश्यकताओं दोनों के लिए एफसीआई, डीसीपी राज्यों और एसजीए द्वारा रखा गया स्टॉक शामिल है। जबकि टीपीडीएस और ओडब्ल्यूएस के तहत जारी करने के लिए खाद्यान्न की चार महीने की आवश्यकता को परिचालन स्टॉक के रूप में निर्धारित किया गया है, उससे अधिक अधिशेष को बफर स्टॉक के रूप में माना जाता है और भौतिक रूप से बफर और परिचालन स्टॉक दोनों विलय हो जाते हैं और अलग-अलग नहीं होते हैं।

वर्तमान प्रथा के अनुसार, भारत सरकार न्यूनतम मानदंडों से अधिक के खाद्य भंडार को अतिरिक्त स्टॉक मानती है और समय-समय पर निर्यात, खुले बाजार में बिक्री या राज्यों को अतिरिक्त आवंटन के माध्यम से इसका परिसमापन करती है। केंद्रीय पूल में खाद्यान्न का कुल वार्षिक स्टॉक उठान और खरीद पैटर्न के आधार पर वर्ष की विभिन्न तिमाहियों में वितरित किया जाता है। इस प्रकार, उत्पादन और खरीद की मौसमी स्थिति वर्ष की किसी विशेष तिमाही में आवश्यक खाद्यान्न भंडार के न्यूनतम मानदंड निर्धारित करने में एक निर्णायक कारक है।

बफर स्टॉक मानदंडों की तुलना में औसत स्टॉक बनाए रखने के लिए आवश्यक स्टॉक का लगभग दोगुना (285.85 एलएमटी) था और जनवरी 2017 से अक्टूबर 2022 के दौरान 548.93 एलएमटी का औसत तिमाही स्टॉक बनाए रखा गया था। जैसा नीचे विस्तृत रूप में दिया गया है:

तालिका 1.5 केंद्रीय पूल में स्टॉक की स्थिति

(मात्रा एलएमटी में)

तक	अपेक्षित स्टॉक	बनाए रखा गया वास्तविक स्टॉक						औसत भंडार
		2017	2018	2019	2020	2021	2022	
1 जनवरी	214.10	272.22	357.68	454.12	565.11	529.59	551.66	455.06
1 अप्रैल	210.40	311.40	381.04	463.86	569.39	564.22	513.12	467.17
1 जुलाई	411.20	533.19	650.53	742.52	821.62	900.45	602.17	708.41
1 अक्टूबर	307.70	421.73	542.59	642.32	629.99	721.78	432.13	565.09

स्रोत: विवरण एफसीआई वेबसाइट पर उपलब्ध है

1.6 लेखापरीक्षा उद्देश्य

निष्पादन लेखापरीक्षा यह आकलन करने के लिए आयोजित की गई थी कि क्या:

- खाद्यान्नों के कुशल प्रबंधन को सुनिश्चित करने के लिए खरीद, प्राप्ति और बफर स्टॉक की प्रणाली के संबंध में भंडारण प्रबंधन पर्याप्त था।
- भंडारण क्षमता का अधिकतम उपयोग किया गया।
- संवर्धित भंडारण क्षमता खाद्यान्नों के भंडारण के लिए दीर्घकालिक आवश्यकता के अनुरूप थी।
- पारगमन/भंडारण घाटा न्यूनतम और निर्धारित मानदंडों के भीतर था और क्या विलंब शुल्क/घाट शुल्क न्यूनतम और अपरिहार्य था और खाद्यान्न की आवागमन मितव्ययी रूप से की गई थी।
- खाद्यान्नों के भंडारण और संचलन को प्रभावी ढंग से प्रबंधित करने के लिए निगम के रिकॉर्ड और संचालन पर्याप्त रूप से कम्प्यूटरीकृत/स्वचालित हैं।
- (15^{वीं} लोकसभा) की 29^{वीं} प्रतिवेदन में, खाद्यान्न के संचालन और भंडारण पर (सीओपीयू) और 17^{वीं} लोकसभा की 13^{वीं} प्रतिवेदन में खाद्य, उपभोक्ता मामले और सार्वजनिक वितरण संबंधी स्थायी समिति द्वारा की गई सिफारिशों पर मंत्रालय/एफसीआई द्वारा की गई कार्रवाई की समीक्षा करना। 2013 की निष्पादन लेखापरीक्षा प्रतिवेदन संख्या 7 और 2017 की अनुपालन लेखापरीक्षा प्रतिवेदन संख्या 18 (अध्याय-IV)।

1.7 लेखापरीक्षा का दायरा और नमूना आकार

यह निष्पादन लेखापरीक्षा 2017-18 से 2021-22 तक एफसीआई द्वारा खाद्यान्न के भंडारण और संचलन से संबंधित गतिविधियों को कवर करती है। हमने जून 2022 से

नवंबर 2022 तक लेखापरीक्षा के दौरान समीक्षाधीन अवधि (मुख्य रूप से गेहूं और धान/चावल के संबंध में) के लिए इन गतिविधियों से संबंधित विस्तृत डेटा की जांच की। इसके अलावा, हमने एफसीआई के अन्य प्रासंगिक रिकॉर्ड, इसके वार्षिक खातों के साथ-साथ एफसीआई के मुख्यालय में अन्य प्रबंधन सूचना प्रणाली की भी जांच की।

हमने यादृच्छिक नमूने के माध्यम से एफसीआई द्वारा उपलब्ध कराई गई पृष्ठभूमि जानकारी और डेटा के प्रारंभिक अध्ययन/संग्रह के आधार पर एक यादृच्छिक नमूना चुना। लेखापरीक्षा नमूने में 11 राज्यों⁴ के पांच क्षेत्रों के अंतर्गत 11 क्षेत्रीय कार्यालयों से संबंधित 31 मंडल कार्यालय, 55 खाद्य भंडारण डिपो, 86 किराये के गोदाम और 311 एचटीसी/आरटीसी अनुबंध शामिल थे। नमूने के चयन की पद्धति **अनुबंध 2** में दी गई है।

1.8 लेखापरीक्षा मानदंड

निष्पादन लेखापरीक्षा निम्नलिखित मानदंडों के अनुसार आयोजित की गई थी:

- बफर स्टॉक के लिए प्रशासनिक मंत्रालय और एफसीआई मुख्यालय द्वारा निर्धारित नीतियां और मानदंड।
- भंडारण, संचलन और आंतरिक लेखापरीक्षा के लिए एफसीआई परिचालन मैनुअल।
- भंडारण क्षमता के निर्माण और वृद्धि पर मंत्रालय और एफसीआई की नीतियां और निजी उद्यमी गारंटी योजना 2008/2009।
- भंडारण प्रबंधन और क्षमता उपयोग, भंडारण और पारगमन हानि और खाद्यान्न की आवागमन के लिए मंत्रालय और एफसीआई द्वारा जारी आदेश और निर्देश।
- मॉडल टेंडर फॉर्म (एमटीएफ) और भंडारण क्षमता के निर्माण/किराए पर लेने और खाद्यान्नों की आवागमन के लिए निजी पार्टियों के साथ निष्पादित समझौते।
- 15^{वीं} लोकसभा की 29^{वीं} प्रतिवेदन में खाद्यान्न के भंडारण और संचलन पर सीओपीयू और 17^{वीं} लोकसभा की 13^{वीं} प्रतिवेदन में खाद्य, उपभोक्ता मामले और सार्वजनिक वितरण संबंधी स्थायी समिति द्वारा की गई सिफारिशें। 2013 की निष्पादन लेखापरीक्षा प्रतिवेदन 7 और 2017 की अनुपालन लेखापरीक्षा प्रतिवेदन 18 (अध्याय-4)।

⁴ असम, बिहार, हरियाणा, झारखण्ड, मध्य प्रदेश, महाराष्ट्र, पंजाब, राजस्थान, तमिलनाडू, तेलंगाना, उत्तर प्रदेश

1.9 लेखापरीक्षा कार्यप्रणाली

पृष्ठभूमि की जानकारी एकत्र करने और प्रारंभिक अध्ययन के बाद, 27 जून 2022 को एफसीआई प्रबंधन के साथ एक प्रवेश सम्मेलन आयोजित किया गया जिसमें लेखापरीक्षा के दायरे, उद्देश्यों और कार्यप्रणाली पर चर्चा की गई और मानदंडों पर सहमति व्यक्त की गई। चयनित क्षेत्रीय (आरओ) और मंडल कार्यालयों (डीओ) और एफसीआई के डिपो के साथ-साथ चयनित किराए के गोदामों में रिकॉर्ड की जांच से संबंधित फील्ड लेखापरीक्षा जून से नवंबर 2022 के दौरान आयोजित की गई थी।

लेखापरीक्षा और लेखा, 2020 पर विनियमों के अनुसार छह सप्ताह के भीतर प्रतिक्रिया प्राप्त करने के लिए प्रबंधन/सरकार को ड्राफ्ट प्रतिवेदन 16 दिसंबर 2022 को जारी की गई थी। हालांकि, प्रबंधन से केवल कुछ ही जवाब प्राप्त हुए थे, जिन्हें प्रतिवेदन में उपयुक्त रूप से शामिल किया गया था। सरकार की ओर से कोई जवाब प्राप्त नहीं हुआ। 24 मार्च 2023 को एक एग्जिट कॉन्फ्रेंस भी आयोजित की गई और बैठक में प्रबंधन द्वारा व्यक्त किए गए विचारों को प्रतिवेदन में उचित रूप से शामिल किया गया।

1.10 एफसीआई के लिए पिछली लेखापरीक्षा कवरेज

एफसीआई के प्रदर्शन से संबंधित मुद्दों की समीक्षा सीएजी की विभिन्न पिछली लेखापरीक्षा प्रतिवेदनों में की गई थी, जैसा कि नीचे दिया गया है:

- 2014-15 में "केंद्रीय पूल के लिए धान की खरीद और मिलिंग" पर एक निष्पादन लेखापरीक्षा आयोजित की गई थी, जिसे 8 दिसंबर 2015 को संसद में रखा गया था। भारत के नियंत्रक और महालेखा परीक्षक की इस प्रतिवेदन में (2015 की संख्या 31) 17 सिफारिशों की गईं।
- 2012-13 में "भंडारण प्रबंधन और खाद्यान्न की आवागमन" पर एक और निष्पादन लेखापरीक्षा आयोजित की गई थी, जिसे 7 मई 2013 को संसद में रखा गया था। सीओपीयू ने प्रतिवेदन की जांच की है और अपनी सिफारिशें दी हैं।
- 2017 की अनुपालन लेखापरीक्षा प्रतिवेदन संख्या 18 ऋण प्रबंधन, श्रम प्रबंधन और पीईजी योजना के कार्यान्वयन को कवर करती है।

उपरोक्त प्रतिवेदनों के अनुपालन की स्थिति पर अध्याय V में चर्चा की गई है।

1.11 लेखापरीक्षा निष्कर्ष

लेखापरीक्षा निष्कर्ष संबंधित मुद्दों की समीक्षा सीएजी की विभिन्न पिछली लेखापरीक्षा प्रतिवेदनों में की गई थी, जैसा कि नीचे दिया गया है:

- अध्याय I परिचय से संबंधित है;
- अध्याय II खाद्यान्न प्रबंधन-लागत और स्टॉकिंग मानदंड से संबंधित है;
- अध्याय III खाद्यान्न का भंडारण- क्षमता बनाम उपयोग से संबंधित है;
- अध्याय IV खाद्यान्नों की आवागमन-परिचालन एवं अन्य मुद्दे से संबंधित है;
- अध्याय V सीओपीयू, स्थायी समिति और पहले के निष्पादन लेखापरीक्षा की सिफारिशों पर एफसीआई द्वारा की गई कार्रवाई से संबंधित है।

अध्याय II

खाद्यान्न प्रबंधन-लागत और भंडारण मानदंड

एफसीआई मुख्य एजेंसी है जिसे खरीद और अधिशेष वाले राज्यों से कमी वाले और उपभोग करने वाले राज्यों तक खाद्यान्न के भंडारण और संचलन का काम सौंपा गया है ताकि उपभोक्ताओं तक वितरण किया जा सके और राष्ट्रीय खाद्य सुरक्षा प्रणाली के तहत बफर स्टॉक का निर्माण किया जा सके। ये कार्य एफसीआई द्वारा भारत सरकार द्वारा स्थापित परिचालन ढांचे के तहत किए जाते हैं जो देश की खाद्यान्न प्रबंधन रणनीति को नियंत्रित करते हैं।

इसमें मूल्य समर्थन संचालन के माध्यम से खाद्यान्न की खरीद, बफर स्टॉक का रखरखाव और टीपीडीएस और ओडब्ल्यूएस के माध्यम से कम कीमतों पर समाज के वंचित और कमजोर वर्गों को खाद्यान्न का आवंटन और वितरण शामिल है।

2.1 खाद्यान्न की अधिग्रहण लागत

केंद्रीय पूल के लिए खाद्यान्नों की अधिग्रहण लागत में एमएसपी और विभिन्न राज्य सरकारों द्वारा खाद्यान्नों की खरीद पर लगाए गए वैधानिक और गैर-वैधानिक शुल्क शामिल हैं।

समीक्षाधीन अवधि में हर साल एमएसपी में लगातार बढ़ोतरी देखी गई। एमएसपी में वृद्धि का सीधा असर विभिन्न राज्य सरकारों द्वारा खाद्यान्न की खरीद पर लगाए गए वैधानिक शुल्क पर पड़ता है क्योंकि ये शुल्क एमएसपी के प्रतिशत के रूप में तय किए जाते हैं।

इससे खाद्यान्नों की अधिग्रहण लागत में वृद्धि हुई, जिसका भारत सरकार द्वारा भुगतान की जाने वाली खाद्य सब्सिडी की मात्रा पर व्यापक प्रभाव पड़ा।

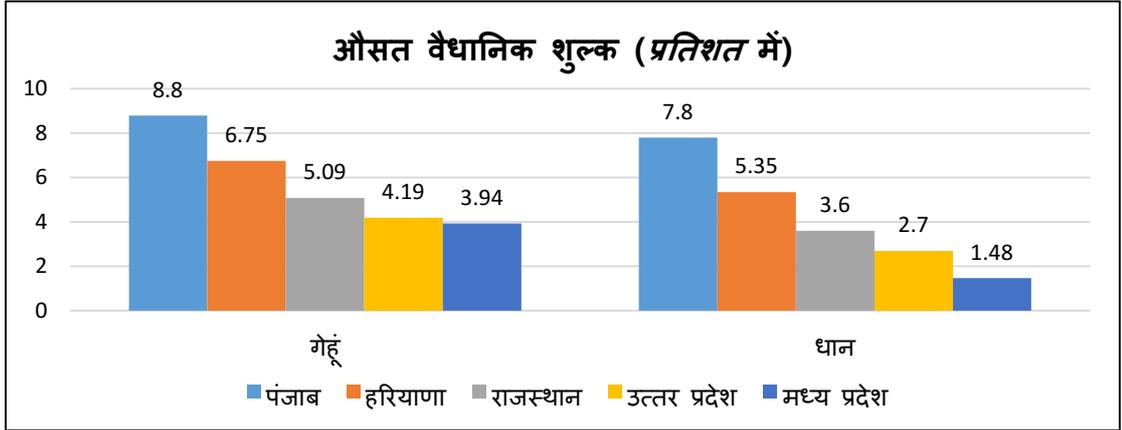
2.1.1 वैधानिक शुल्क

वैधानिक शुल्क में मंडी शुल्क (बाजार शुल्क, मंडी शुल्क, एपीएमसी शुल्क, आढ़तिया कमीशन, सोसायटी कमीशन आदि) शामिल हैं। राज्य सरकारों द्वारा एमएसपी के एक निश्चित प्रतिशत के रूप में वैधानिक शुल्क लगाया जाता है।

गेहूं के संबंध में वैधानिक शुल्कों में विभिन्न राज्यों के बीच व्यापक भिन्नता देखी गई। 2017-18 से 2021-22 की अवधि के दौरान, पंजाब के संबंध में गेहूं का औसत वैधानिक शुल्क (8.80 प्रतिशत), उत्तर प्रदेश (4.19 प्रतिशत) और मध्य प्रदेश (3.94 प्रतिशत) के संबंध में गेहूं के वैधानिक शुल्क के दो गुना से अधिक था। हालाँकि, पंजाब और हरियाणा में 2018-19 से वैधानिक शुल्क क्रमशः 8.5 प्रतिशत और 6.5 प्रतिशत पर स्थिर थे।

इसी तरह, धान के संबंध में, पंजाब और हरियाणा में ऐसे मामलों की अधिक घटनाएं देखी गईं। पंजाब के संबंध में 2017-18 से 2021-22 की अवधि के दौरान धान का औसत वैधानिक शुल्क (7.80 प्रतिशत) मध्य प्रदेश में लगाए गए वैधानिक शुल्क (1.48 प्रतिशत) का लगभग पांच गुना था। गेहूं और धान के लिए औसत वैधानिक शुल्क निम्नलिखित चार्ट में देखा जा सकता है:

चार्ट 2.1



इस मुद्दे को सीएजी की केंद्र सरकार (वाणिज्यिक) की 2013 की प्रतिवेदन संख्या 7 और 2011-12 की प्रतिवेदन संख्या 3 में उजागर किया गया था। जिसमें लेखापरीक्षा ने बताया कि अन्य राज्यों की तुलना में मुख्य खरीद वाले राज्य हरियाणा और पंजाब राज्यों द्वारा लगाए गए वैधानिक शुल्क की घटनाएं अधिक थीं। हालाँकि, कोई सुधारात्मक कार्रवाई नहीं की गई।

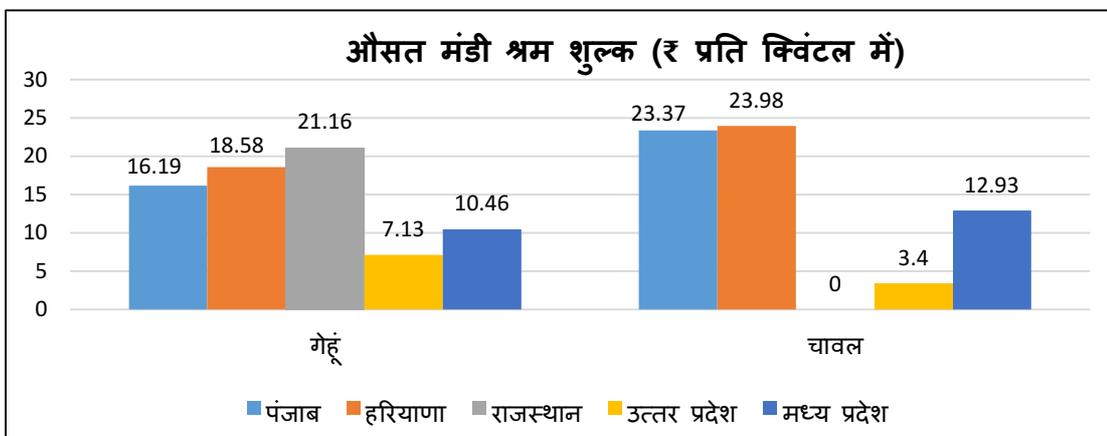
प्रबंधन ने कहा (फरवरी 2023) कि भारत सरकार ने सभी राज्य सरकारों से केवल एमएसपी के दो प्रतिशत तक वैधानिक शुल्क की अनुमति देने की प्रक्रिया पर फिर से विचार करने का अनुरोध किया (जून 2022)।

2.1.2 गैर-सांविधिक शुल्क

गैर-सांविधिक शुल्कों में मंडी श्रम, परिवहन लागत, सूखा नुकसान, कस्टडी और रखरखाव शुल्क, धान के लिए ब्याज और मिलिंग शुल्क आदि शामिल हैं। प्रमुख रूप से 2017-18 से 2021-22 की अवधि के दौरान खरीद राज्य (पंजाब, हरियाणा, यूपी और एमपी) में गेहूं के संबंध में औसत मंडी श्रम शुल्क ₹ 7.13 प्रति क्विंटल से लेकर ₹ 18.58 प्रति क्विंटल तक है। हालाँकि, इसी अवधि के दौरान राजस्थान के संबंध में ये शुल्क ₹ 19.28 प्रति क्विंटल से ₹ 23.74 प्रति क्विंटल के बीच थे, जबकि अखिल भारतीय आधार पर यह शुल्क ₹ 17.87 प्रति क्विंटल था। चावल के संबंध में, चावल खरीद वाले राज्यों (पंजाब, हरियाणा और यूपी) में 2017-18 से 2021-22 के दौरान औसत मंडी श्रम शुल्क ₹ 3.40 प्रति क्विंटल से लेकर ₹ 23.98 प्रति क्विंटल तक था, जबकि

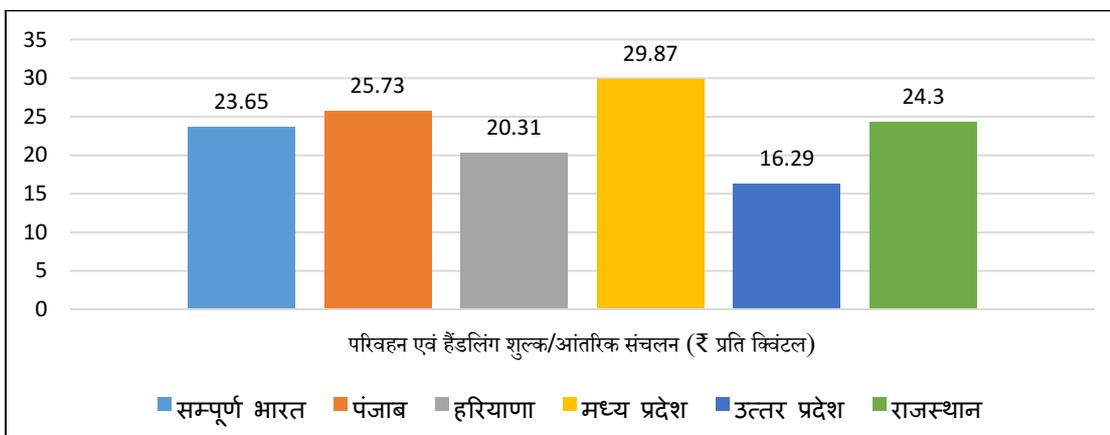
पूरे भारत में यह ₹ 16.39 प्रति क्विंटल था। औसत मंडी श्रमिक शुल्क की स्थिति नीचे दिए गए चार्ट से देखी जा सकती है।

चार्ट 2.2



2017-18 से 2021-22 की अवधि के दौरान प्रमुख खरीद वाले राज्यों (पंजाब, हरियाणा, यूपी और एमपी) में गेहूं के संबंध में परिवहन और हैंडलिंग शुल्क ₹ 16.29 प्रति क्विंटल से ₹ 29.87 प्रति क्विंटल तक था, जबकि अखिल भारतीय आधार पर पिछले साल यह ₹ 23.65 प्रति क्विंटल था।

चार्ट 2.3



लेखापरीक्षा में पाया गया कि राज्य सरकारों द्वारा वसूले जाने वाले वैधानिक और गैर-वैधानिक शुल्कों में व्यापक अंतर-राज्यीय भिन्नताएं थीं। खाद्यान्नों की अधिग्रहण लागत में सार्थक कमी तभी हो सकती है जब उच्च वैधानिक और गैर-वैधानिक शुल्कों के कारण बढ़ती आर्थिक लागत (एमएसपी, खरीद के बाद के खर्च और वितरण लागत) को तर्कसंगत बनाया जा सके।

प्रबंधन ने कहा (फरवरी 2023) कि भारत सरकार ने सभी राज्य सरकारों से केवल एमएसपी के दो प्रतिशत तक वैधानिक शुल्क की अनुमति देने की प्रक्रिया पर फिर से विचार करने का अनुरोध किया (जून 2022)।

2.2 आर्थिक लागत और केंद्रीय निर्गम मूल्य

आर्थिक लागत एफसीआई की कुल लागत है और इसमें अधिग्रहण लागत और वितरण लागत शामिल है। अधिग्रहण लागत में एमएसपी और खरीद संबंधी व्यय शामिल होते हैं। खरीद संबंधी आकस्मिक व्यय खरीद के दौरान तब तक किए गए खर्च हैं जब तक कि खाद्यान्न गोदामों के पहले बिंदु तक नहीं पहुंच जाता। आर्थिक लागत की गणना के लिए अपनाई गई पद्धति एफसीआई की परिचालन लागत को बफर वहन लागत और वितरण लागत में विभाजित करने के लिए भारत सरकार के परिपत्र पर आधारित है। वितरण लागत आर्थिक लागत का हिस्सा बन जाती है जबकि बफर वहन लागत बफर सब्सिडी का हिस्सा बन जाती है।

केंद्रीय निर्गम मूल्य (सीआईपी) वह मूल्य है जिस पर सरकार राष्ट्रीय खाद्य सुरक्षा अधिनियम, 2013 और अन्य कल्याणकारी योजनाओं के लाभार्थियों के लिए केंद्रीय पूल से राज्यों को खाद्यान्न उपलब्ध कराती है। एफसीआई प्रत्येक राज्य में खाद्यान्न पहुंचाता है और राज्य इन गोदामों से प्रत्येक उचित मूल्य की दुकान (राशन की दुकान) तक खाद्यान्न पहुंचाने की जिम्मेदारी लेते हैं, जहां लाभार्थी कम केंद्रीय निर्गम मूल्य पर खाद्यान्न खरीदता है। नीचे दी गई तालिका समीक्षाधीन अवधि के दौरान गेहूं और धान/चावल की खरीद लागत, आर्थिक लागत और केंद्रीय निर्गम मूल्य का विवरण देती है:

तालिका 2.1

अधिग्रहण लागत, आर्थिक लागत और सीआईपी

(₹ प्रति क्विंटल)

वर्ष	गेहूँ			धान/चावल		
	अधिग्रहण की लागत	आर्थिक लागत	केंद्रीय निर्गम मूल्य*	अधिग्रहण की लागत	आर्थिक लागत	केंद्रीय निर्गम मूल्य
2017-18	1891.81	2297.92	200.00	2772.58	3280.31	300.00
2018-19	1956.88	2359.73	200.00	2893.68	3444.10	300.00
2019-20	2071.30	2623.08	200.00	3023.42	3720.06	300.00
2020-21	2131.59	2731.75	200.00	3145.13	3939.26	300.00
2021-22	2201.53	2467.53	200.00	3248.31	3562.49	300.00

स्रोत: आंकड़े एफसीआई की वेबसाइट पर उपलब्ध हैं

* टीपीडीएस के लिए केंद्रीय निर्गम मूल्य को सीआईपी के रूप में लिया गया

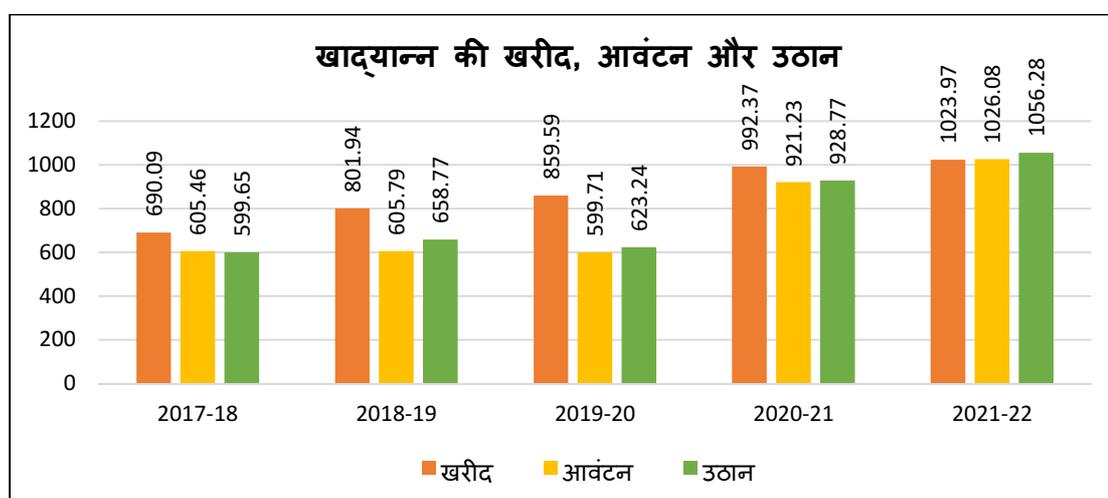
2.3 खाद्यान्न का आवंटन एवं निकासी

भारत सरकार एनएफएसए और ओडब्ल्यूएस के तहत टीपीडीएस के अंतर्गत राज्यों/केंद्रशासित प्रदेशों को खाद्यान्न का आवंटन करती है जैसे कि मध्याह्न भोजन योजना, गेहूं आधारित पोषण कार्यक्रम, किशोरियों के लिए योजना, अन्नपूर्णा योजना और कल्याण संस्थानों और छात्रावास योजना के तहत खाद्यान्न का आवंटन। राज्यों/केंद्रशासित प्रदेशों को खाद्यान्न का समग्र आवंटन आम तौर पर केंद्रीय पूल से खाद्यान्न के औसत वार्षिक उठाव के आधार पर किया जाता है। इसके अलावा, एनएफएसए के तहत टीपीडीएस, एफसीआई भारत सरकार की विभिन्न कल्याणकारी योजनाओं के तहत खाद्यान्न भी जारी कर रहा है।

भारत सरकार द्वारा किए गए आवंटन के आधार पर, राज्य सरकारें टीपीडीएस और ओडब्ल्यूएस के माध्यम से उपभोक्ताओं को वितरण के लिए केंद्रीय पूल से खाद्यान्न उठाती हैं। पूरे देश में लगभग 5.38 लाख उचित मूल्य की दुकानों के नेटवर्क के साथ टीपीडीएस के माध्यम से राज्य सरकारों द्वारा खाद्यान्न का वितरण किया जाता है।

नीचे दिया गया चार्ट 2017-18 से 2021-22 की अवधि के दौरान खरीद, आवंटन और उठाव की स्थिति को दर्शाता है:

चार्ट 2.4



जैसा कि ऊपर से देखा जा सकता है, 2017-18 से 2021-22 के दौरान केंद्रीय पूल के लिए विभिन्न एजेंसियों द्वारा औसतन 873.59 एलएमटी खाद्यान्न की खरीद की गई और टीपीडीएस, ओडब्ल्यूएस आदि के लिए भारत सरकार द्वारा 751.65 एलएमटी का औसत आवंटन किया गया। हालांकि, मुख्य रूप से कोविड-19 समर्थन के कारण 2021-22 में आवंटन तेजी से बढ़कर 1026.08 एलएमटी हो गया, जो इसी अवधि के दौरान औसत खरीद से अधिक था। आवंटन और उठाव (डीसीपी राज्यों सहित) 2017-18 से 2021-22 के दौरान निम्नलिखित तालिका में दिया गया है:

तालिका 2.2
खाद्यान्न का आवंटन एवं उठाव

(मात्रा एलएमटी में)

वर्ष	गेहूँ		चावल		कुल	
	आवंटन	उठाव	आवंटन	उठाव	आवंटन	उठाव
2017-18	254.70	252.99	350.76	346.66	605.46	599.65
2018-19	253.47	316.46	352.32	342.31	605.79	658.77
2019-20	251.76	271.89	347.95	351.35	599.71	623.24
2020-21	363.33	363.90	557.90	564.84	921.23	928.74
2021-22	463.38	505.55	562.70	550.73	1026.08	1056.28

स्रोत: एफसीआई की मासिक प्रदर्शन समीक्षा प्रतिवेदन

उपरोक्त अवधि के दौरान योजनावार आवंटन और उठान **अनुबंध 3** में दिया गया है। 2021-22 से 2026-27 की अवधि के लिए उपभोक्ता मामले, खाद्य और सार्वजनिक वितरण मंत्रालय, खाद्य और सार्वजनिक वितरण विभाग के अनुमान (मार्च 2022) के अनुसार, वार्षिक खाद्यान्न आवश्यकता 610 एलएमटी थी और 2026-27 तक वही रहेगी। चूंकि 2021-22 के दौरान आवंटन का स्तर पहले ही 1026.08 एलएमटी तक पहुंच गया है, जो कि भारत सरकार द्वारा अनुमानित 610 एलएमटी से कहीं अधिक है, भविष्य के लिए खाद्यान्न की अनुमानित आवश्यकता का आकलन तदनुसार करने की आवश्यकता है।

2.4 खाद्यान्न भंडारण मानदंडों पर नीति

बफर स्टॉकिंग मानदंडों के मुख्य उद्देश्य हैं:

- खाद्य सुरक्षा के लिए निर्धारित न्यूनतम खाद्यान्न भंडारण मानदंडों को पूरा करना,
- टीपीडीएस/अन्य कल्याण योजनाओं के माध्यम से आपूर्ति के लिए खाद्यान्न की मासिक रिलीज,
- अप्रत्याशित फसल विफलता, प्राकृतिक आपदाओं आदि से उत्पन्न आपातकालीन स्थितियों से निपटना, और
- आपूर्ति बढ़ाने के लिए बाजार में हस्तक्षेप करना ताकि खुले बाजार की कीमतों को नियंत्रित करने में मदद मिल सके।

खाद्यान्न भंडारण मानदंड केंद्रीय पूल में स्टॉक के उस स्तर को संदर्भित करते हैं जो किसी भी समय खाद्यान्न की परिचालन आवश्यकता और आकस्मिकताओं को पूरा करने के लिए पर्याप्त है। स्टॉकिंग मानदंड एक तिमाही के लिए होते हैं और इसमें

तिमाही के लिए परिचालन स्टॉक और उत्पादन में कमी या प्राकृतिक आपदाओं का ख्याल रखने के लिए रणनीतिक रिजर्व शामिल होता है। जबकि टीपीडीएस और ओडब्ल्यूएस के तहत जारी करने के लिए खाद्यान्न की चार महीने की आवश्यकता को परिचालन स्टॉक के रूप में निर्धारित किया जाता है, उससे अधिक अधिशेष को बफर स्टॉक के रूप में माना जाता है और भौतिक रूप से बफर और परिचालन स्टॉक दोनों को एक में विलय कर दिया जाता है और अलग नहीं किया जाता है।

जनवरी 2015 में तय किए गए केंद्रीय पूल के लिए मौजूदा खाद्यान्न भंडारण मानदंड निम्नलिखित तालिका में दिए गए हैं:

तालिका 2.3
खाद्यान्न भंडारण मानदंड

(मात्रा एलएमटी में)

तक	परिचालन स्टॉक		बनाए रखा जाने वाला कुल परिचालन स्टॉक	नीतिगत भंडार		बनाए रखा जाने वाला कुल स्टॉक
	चावल	गेहूँ		चावल	गेहूँ	
1 अप्रैल	115.80	44.60	160.40	20.00	30.00	210.40
1 जुलाई	115.40	245.80	361.20	20.00	30.00	411.20
1 अक्टूबर	82.50	175.20	257.70	20.00	30.00	307.70
1 जनवरी	56.10	108.00	164.10	20.00	30.00	214.10

स्रोत: एफसीआई वेबसाइट

इसके अलावा, सरकार ने दालों की कीमतों में उतार-चढ़ाव को नियंत्रित करने के लिए 1.5 एलएमटी दालों का बफर स्टॉक बनाने का फैसला किया है। नेफेड, एसएफएसी और एफसीआई बफर स्टॉक के लिए दालें खरीदेंगे। 2017-18 से 2021-22 की अवधि के दौरान स्टॉकिंग मानदंडों की तुलना में केंद्रीय पूल में खाद्यान्न की स्टॉक स्थिति निम्नलिखित तालिका में देखी जा सकती है:

तालिका 2.4

स्टॉकिंग मानदंडों की तुलना में खाद्यान्न का स्टॉक

(मात्रा एलएमटी में)

	2017-18	2018-19	2019-20	2020-21	2021-22	2022-23	औसत ⁵
1 अप्रैल	311.40	381.04	463.86	569.39	564.22	513.12	467.17
1 जुलाई	533.19	650.53	742.52	821.62	900.45	602.17	708.41
1 अक्टूबर	421.73	542.59	642.32	629.99	721.78	432.13	565.09
1 जनवरी	357.68	454.12	565.11	529.59	551.66	297.05	459.20
औसत ⁶	406.00	507.07	603.45	637.65	684.53	461.12	

स्रोत: एफसीआई वेबसाइट (<https://fci.gov.in/stocks.php?view=217>)

जैसा कि उपरोक्त तालिका से देखा जा सकता है, बफर स्टॉक मानदंडों की तुलना में औसत स्टॉक बनाए रखने के लिए आवश्यक स्टॉक का लगभग दो गुना था और अप्रैल 2017 से जनवरी 2023 के दौरान 549.97 एलएमटी का औसत त्रैमासिक स्टॉक बनाए रखा गया था। उपरोक्त स्टॉक स्थिति में एसजीए के पास स्टॉक और पारगमन में स्टॉक शामिल हैं। परिणामस्वरूप, एफसीआई को न केवल अपने भंडारण पर अधिक व्यय करना पड़ रहा है, बल्कि बढ़ी हुई सब्सिडी के रूप में भारत की समेकित निधि से अधिक बहिर्वाह भी हो रहा है।

2.5.1 बफर मानदंड चित्रित नहीं किए गए

जनवरी 2015 में तय किए गए न्यूनतम बफर स्टॉक मानदंड वर्तमान में 2017-18 से 2021-22 की अवधि के दौरान 210 एलएमटी और 411 एलएमटी के बीच हैं, जो खाद्य सुरक्षा के तत्वों (जैसे, आपातकालीन, मूल्य स्थिरीकरण, खाद्य सुरक्षा रिजर्व, टीपीडीएस/ओडब्लूएस) को स्पष्ट रूप से निर्दिष्ट नहीं करते हैं। वे खाद्य सुरक्षा के प्रत्येक तत्व के लिए बफर स्टॉक का उचित स्तर भी निर्धारित नहीं करते हैं, जिसे हर समय बनाए रखा जाना चाहिए।

इसके अलावा, मानदंड में केंद्रीय पूल में न्यूनतम बफर स्टॉक स्तर से ऊपर स्टॉक का अधिकतम स्तर बनाए रखा जाना चाहिए, यह निर्धारित नहीं थे। मौजूदा बफर मानदंडों में स्पष्टता की कमी के परिणामस्वरूप केंद्रीय पूल के लिए खरीदे जाने वाले खाद्यान्न का अनुचित मूल्यांकन हुआ। जनवरी 2015 में तय किए गए मानदंडों के आठ साल बीत जाने के बाद भी संशोधित नहीं किया गया है और इस तथ्य के बावजूद कि 2017-18 से 2021-22 के दौरान औसत उठान में काफी वृद्धि हुई है, मुख्य रूप से 2020-21 के दौरान महामारी की स्थिति के कारण।

⁵ समीक्षाधीन अवधि के दौरान तिमाही का औसत

⁶ वर्ष के दौरान बनाए रखा गया औसत स्टॉक

प्रबंधन ने कहा (अप्रैल 2023) कि बफर मानदंड तय करने में एफसीआई की कोई भूमिका नहीं है और यह आर्थिक मामलों की कैबिनेट समिति द्वारा तय किया जाता है।

मंत्रालय से कोई जवाब नहीं मिला।

2.5.2 अतिरिक्त स्टॉक समाप्त नहीं हुआ

एफसीआई के पुनर्गठन पर उच्च स्तरीय समिति की सिफारिशों के अनुसार, जब भी स्टॉक बफर स्टॉक मानदंडों से परे जाता है, तो डीएफपीडी/एफसीआई को ओपन मार्केट सेल्स स्कीम-डोमेस्टिक (ओएमएसएस) या निर्यात बाजारों में स्टॉक को समाप्त करने के लिए मिलकर काम करना होता है। बफर मानदंडों से अधिक अधिशेष स्टॉक को देखते हुए एक पारदर्शी परिसमापन नीति की आवश्यकता है।

भारत सरकार ने बफर मानदंडों में संशोधन निर्धारित करते हुए (जनवरी 2015) यह भी कहा कि संशोधित बफर मानदंडों से अधिक स्टॉक को घरेलू बाजार में खुली बिक्री या निर्यात के माध्यम से बेचा जा सकता है।

लेखापरीक्षा में पाया गया कि न्यूनतम बफर मानदंडों से अधिक स्टॉक के बावजूद, एफसीआई या विभाग (ओएमएसएस को छोड़कर) द्वारा कोई परिसमापन नीति नहीं बनाई गई थी। परिणामस्वरूप, एफसीआई को न केवल अतिरिक्त भंडारण शुल्क उठाना पड़ रहा है, बल्कि इससे भारत सरकार पर अतिरिक्त सब्सिडी का बोझ भी बढ़ रहा है क्योंकि खरीद निर्धारित बफर स्टॉक मानदंडों से जुड़ी नहीं है।

2017-18 से 2021-22 की अवधि के दौरान जब खाद्यान्न का स्टॉक न्यूनतम मानदंडों से ऊपर जमा हुआ, तो भारत सरकार ने निर्यात और खुले बाजार बिक्री योजनाओं के माध्यम से 18.51 से 82.20 एलएमटी की मात्रा को समाप्त कर दिया।

2.6 गुणवत्ता नियंत्रण तंत्र

एफसीआई के पास एक व्यापक और वैज्ञानिक स्टॉक संरक्षण प्रणाली है। चालू कार्यक्रम यह देखता है कि समस्यारधी और उपचारात्मक कदम समय पर और पर्याप्त रूप से उठाया जाता है। भंडारण में अनाज को योग्य, प्रशिक्षित और अनुभवी कर्मियों द्वारा लगातार वैज्ञानिक रूप से वर्गीकृत, धूमित और वातित किया जाता है। खाद्यान्नों की गुणवत्ता की प्रभावी निगरानी के लिए एफसीआई की परीक्षण प्रयोगशालाएं देश भर में फैली हुई हैं, जो गुणवत्ता आश्वासन प्रदान करती हैं, जिससे उत्पादकों (किसानों) और ग्राहकों (उपभोक्ताओं) में संतुष्टि के स्तर में सुधार होता है। खाद्य सुरक्षा प्रयोगशाला संस्थान, गुडगांव एक अत्याधुनिक प्रयोगशाला में उन्नयन की प्रक्रिया में है।

खाद्यान्न का संरक्षण प्रारम्भ हो जाता है; जैसे ही यह गोदामों में पहुंचता है। फर्श के

संपर्क में नमी से बचने के लिए बैगों को लकड़ी के बक्सों/पॉली पैलेटों पर रखा जाता है। इसके अलावा, जब तक बैग भेजे/जारी नहीं किए जाते, तब तक स्टॉक में संक्रमण आदि को रोकने के लिए औसतन हर 15 दिनों में धूम्रिकरण किया जाता है।

हमारी लेखापरीक्षा जांच से पता चला कि प्रमुख खरीद वाले राज्यों (पंजाब, हरियाणा और उत्तर प्रदेश) में गेहूं के साथ-साथ चावल की स्वीकृति के दौरान भारतीय खाद्य सुरक्षा मानक प्राधिकरण (एफएसएसआई⁷) के मानकों के अनुसार यूरिक एसिड और एफ्लाटाॉक्सिन की सीमा की जांच नहीं की गई थी। एफसीआई ने यह सुनिश्चित करने के लिए कोई तंत्र भी स्थापित नहीं किया था कि चावल खरीद स्तर पर खाद्य सुरक्षा मानक के अनुरूप हो। हालाँकि, खाद्यान्न के भंडारण के दौरान परीक्षण किए गए थे और संबंधित लेखापरीक्षा अवलोकन की चर्चा पैराग्राफ 3.7.4 में की गई है।

लेखापरीक्षा सिफारिशें

लेखापरीक्षा अनुशंसा करती है कि:

1.	भारत सरकार का लक्ष्य खाद्यान्नों की हैंडलिंग, भंडारण और परिवहन पर राष्ट्रीय नीति के तहत परिकल्पित भंडारण सुविधाओं की वृद्धि को पूरा करना होना चाहिए।
2.	भारत सरकार को खाद्यान्नों की अधिग्रहण लागत को कम करने की दृष्टि से विभिन्न राज्य सरकारों द्वारा लगाए गए वैधानिक और गैर-सांविधिक शुल्कों की संरचना को तर्कसंगत बनाने का प्रयास करना चाहिए।
3.	कोविड-19 महामारी के कारण उत्पन्न स्थिति को ध्यान में रखते हुए मौजूदा 'खाद्य अनाज स्टॉकिंग मानदंडों' पर फिर से विचार करने की आवश्यकता है और केंद्रीय पूल में किस स्तर तक स्टॉक संग्रहीत किया जा सकता है, इस पर भी विचार करने की आवश्यकता है।

⁷ {एफएसएस विनियम, 2011 के विनियम 2.4.6(5) (v) और (vi)}

अध्याय III

खाद्यान्न का भंडारण-क्षमता बनाम उपयोग

एफसीआई का प्राथमिक कर्तव्य अधिनियम की धारा 13 के तहत खाद्यान्न और अन्य खाद्य पदार्थों की खरीद, भंडारण, आवागमन, परिवहन, वितरण और बिक्री करना है। खाद्यान्न प्रबंधन की संपूर्ण प्रणाली में भंडारण कार्य एक महत्वपूर्ण कड़ी है। एफसीआई के लिए निर्धारित नीतिगत उद्देश्यों को पूरा करने के लिए पर्याप्त वैज्ञानिक भंडारण क्षमता एक पूर्व-आवश्यकता है।

एफसीआई की भंडारण प्रणाली में उनके स्वामित्व वाले गोदाम, और केंद्रीय भंडारण निगम (सीडब्ल्यूसी) और राज्य भंडारण निगम (एसडब्ल्यूसी) से किराए पर लिए गए गोदाम और भंडारण के लिए निजी स्वामित्व वाले गोदाम/गोदाम शामिल हैं। थैलों में भंडारित खाद्यान्न के अच्छे गुणवत्ता को बनाए रखने के लिए, स्टॉक को कीड़ों और कीटों से मुक्त रखने के लिए निश्चित अंतराल पर वातन, धूम्रीकरण और छिड़काव किया जाता है। एफसीआई को सौंपे गए नीतिगत उद्देश्यों को पूरा करने के लिए पर्याप्त वैज्ञानिक भंडारण एक पूर्व-आवश्यकता है, जिसके लिए उसके पास पूरे भारत में साइलो सहित रणनीतिक रूप से स्थित भंडारण डिपो का एक नेटवर्क है।

3.1 भंडारण प्रबंधन के लिए प्रशासनिक व्यवस्था

भंडारण एवं अनुबंध प्रभाग एफसीआई मुख्यालय में प्रबंधकों द्वारा सहायता प्राप्त एक कार्यकारी निदेशक के अधीन है। कई संबद्ध कार्यों की देखभाल मुख्यालय में अन्य प्रभागों द्वारा की जाती है।

- स्टॉक डिवीजन डिपो में स्टॉक के भौतिक सत्यापन, रिकॉर्ड के रखरखाव और स्टॉक खातों की देखभाल करता है।
- गुणवत्ता नियंत्रण प्रभाग एफसीआई के विभिन्न भंडारण डिपो में स्टॉक के गुणवत्ता की निगरानी करता है।
- सुरक्षा प्रभाग समय-समय पर डिपो के लिए सुरक्षा व्यवस्था की समीक्षा करता है और प्रतिष्ठानों, संपत्ति स्टॉक आदि की सुरक्षा के लिए निर्देश जारी करता है।

जोनल और क्षेत्रीय कार्यालयों में, भंडारण और अनुबंध अनुभाग अतिरिक्त गोदाम निर्माण, उपयुक्त स्थलों का चयन, गोदामों में आवश्यक उपयुक्त इनेज सामग्री की खरीद, अद्यतन डिपो रिकॉर्ड के रखरखाव को सुनिश्चित करने और निर्धारित रिटर्न को समय पर प्रस्तुत करने के लिए प्रस्ताव तैयार करते हैं और क्षेत्र स्तर पर भंडारण कार्यों

का पर्यवेक्षण करते हैं। मंडल प्रबंधक, मंडल के अधिकार क्षेत्र के भीतर डिपो संचालन की निगरानी करते हैं और प्रासंगिक डिपो रिकॉर्ड बनाए रखते हैं।



चित्र 1 खाद्यान्न भंडारण की सुविधा

3.2 खाद्यान्न भंडारण संचालन प्रबंधन

खरीद सीज़न शुरू होने से पहले, क्षेत्रीय प्रबंधक अपने क्षेत्र की भंडारण क्षमता आवश्यकताओं की समीक्षा करता है और एक विस्तृत भंडारण योजना तैयार करता है। प्रत्येक राज्य की भंडारण आवश्यकताओं की समीक्षा एफसीआई मुख्यालय में सभी प्रासंगिक कारकों जैसे मंडियों से प्रवाह, डिपो से अपेक्षित मुद्दे, राज्य के भीतर और क्षेत्र के बाहर रेल/सड़क द्वारा ले जाए जाने वाले संभावित स्टॉक और संभावित आयात/निर्यात को ध्यान में रखते हुए की जाती है। राज्य के भीतर अतिरिक्त क्षमता की आवश्यकता वाले या अधिशेष क्षमता वाले क्षेत्रों की पहचान की जाती है और यदि किसी अधिशेष क्षमता की पहचान की जाती है, तो किराए की क्षमता को कम करने की कार्रवाई की जाती है। सरकार ने स्पष्ट किया है कि केंद्रीय भंडारण निगम अखिल भारतीय महत्व के केंद्रों पर गोदामों का निर्माण करेगा; राज्य भंडारण निगम राज्य के भीतर राज्य और जिला/तालुक स्तर के केंद्रों पर और सहकारी समितियां ब्लॉक/गांव स्तर पर काम करेगा। एफसीआई अपनी जरूरतों और रेल परिचालन सहित परिचालन संबंधी विचारों को ध्यान में रखते हुए विभिन्न स्थानों पर भंडारण गोदामों का निर्माण करेगा।

भारत सरकार विभिन्न कार्यक्रमों के तहत गोदामों के निर्माण के लिए सामान्यतः इक्विटी के रूप में धनराशि प्रदान करती है। यदि धनराशि एफसीआई के संस्थागत/आंतरिक स्रोतों से जुटाई जानी है, तो बजट आवश्यकता को एफसीआई के

निदेशक मंडल और भारत सरकार की मंजूरी प्राप्त करने के लिए भंडारण और अनुबंध प्रभाग द्वारा वित्त प्रभाग को भेजा जाता है।

3.2.1 भंडारण संरचनाएं

वैज्ञानिक भंडारण के लिए संरचना को मूषकों, नमी और सफेद चींटियों से मुक्त होना चाहिए, और कीट नियंत्रण उपायों की उपस्थिति के साथ पर्याप्त वेंटिलेशन की व्यवस्था होनी चाहिए। इसमें खुलापन भी प्रदान करना चाहिए, जिससे बैग ले जाने में कम से कम समय लगेगा और फर्श क्षेत्रों का अधिकतम उपयोग संभव हो सकेगा। जहां भी आवश्यक हो, लोडिंग और अनलोडिंग प्लेटफॉर्म भी उपलब्ध कराए जाने चाहिए।

एफसीआई तीन प्रकार के भंडारण का उपयोग करता है, अर्थात्,

कवर और प्लिंथ स्टोरेज (सीएपी)

सीएपी भंडारण गेहूं और धान के भंडारण के लिए एक वैज्ञानिक भंडारण प्रणाली है। इस प्रणाली के तहत, भंडारण स्थल को जल निकासी, नहरों और बाढ़ संभावित क्षेत्रों से दूर आसपास की जमीन की तुलना में अधिक ऊंचाई पर ईट और मोर्टार से बनाया जाता है। बैगों की स्टैकिंग डनेज सामग्री (आमतौर पर लकड़ी के बक्से) पर की जाती है और पॉलीथीन शीट से ढकी जाती है। सीएपी भंडारण का उपयोग आम तौर पर छोटी अवधि के लिए किया जाता है जो आमतौर पर एक वर्ष से कम होता है।

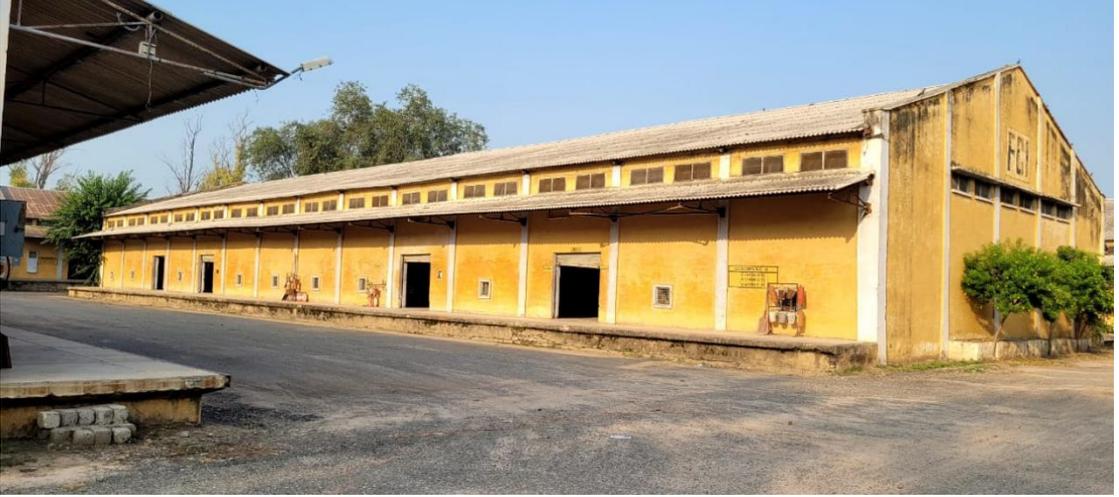


चित्र 2 सुखर्ष खैरा (पंजाब क्षेत्र) में सीएपी भंडारण

गोदामों/भण्डारों में बैग भंडारण

एफसीआई पर्यावरणीय कारकों से सुरक्षा के लिए बोरे में भरे अनाज के भंडारण के लिए गोदामों का उपयोग करता है। जबकि गेहूं और धान को अस्थायी रूप से सीएपी में संग्रहीत किया जा सकता है, चावल को अनिवार्य रूप से एक ढके हुए भंडारण गोदाम

में संग्रहित किया जाना चाहिए। एफसीआई अपने मानकों और विशिष्टताओं के अनुसार गोदामों का निर्माण करती है।



चित्र 3 खाद्यान्न भंडारण गोदाम (पंजाब क्षेत्र में एफएसडी सुनाम)

साइलो

थोक हैंडलिंग सुविधा के साथ स्टील साइलो भंडारण थोक में खाद्यान्न भंडारण का एक अत्यधिक यंत्रीकृत और आधुनिक तरीका है। यह खाद्यान्नों का बेहतर संरक्षण सुनिश्चित करता है और इसकी शेल्फ लाइफ को बढ़ाता है। यदि खाद्यान्न को साइलो में संग्रहित किया जाता है और थोक में परिवहन किया जाता है, तो पारंपरिक गोदामों में बैग में खाद्यान्न भंडारण की तुलना में चोरी, उठाईगिरी और परिवहन के कारण होने वाला नुकसान नगण्य होगा। चूंकि मौजूदा एफसीआई गोदामों में भूमि की उपलब्धता दुर्लभ है, इसलिए अनाज के भंडारण को साइलो में स्थानांतरित करना समझदारी होगी, क्योंकि इसमें पारंपरिक भंडारण गोदामों की तुलना में लगभग एक तिहाई भूमि की आवश्यकता होती है।



चित्र 4 खाद्यान्न भंडारण के लिए स्टील साइलो (एमआरबी साइलो पटियाला)

3.2.2 स्टॉक की प्राप्ति एवं निर्गम

खरीद के बाद, स्टॉक को मंडी/खरीद केंद्र से रेलवे स्टेशन/साइडिंग या गोदाम तक और वहां से हैंडलिंग और परिवहन ठेकेदारों द्वारा उपलब्ध कराए गए ट्रकों/गाड़ियों में अन्य गोदामों तक ले जाया जाता है। डिपो में एक ट्रक के आगमन पर, द्वारपाल ट्रक पर बैगों की संख्या की गिनती करके पुष्टि करता है और परिसर में प्रवेश की अनुमति देता है। गोदाम में वजन लेने के बाद, प्रत्येक बैग को भंडारण के लिए गोदाम के अंदर खेप के लिए आवंटित स्थान पर ले जाया जाएगा और आवश्यक डनेज प्रदान करने के बाद, स्टैक योजना के अनुसार वहां ढेर कर दिया जाएगा।

राज्य सरकार और अन्य सरकारी विभागों को जारी किए जाने वाले रिलीज ऑर्डर/डिलीवरी ऑर्डर के आधार पर जारी किए जाते हैं, जो एफसीआई मुख्यालय/भारत सरकार द्वारा किए गए आवंटन के अनुसार क्षेत्रीय प्रबंधक से प्रेषण निर्देश प्राप्त होने पर मंडल प्रबंधक द्वारा जारी किए जाते हैं। स्थानीय स्तर पर जारी किए गए निर्गम के मामले में, स्टॉक को क्रेताओं तक पहुंचाया जाता है और ट्रकों/गाड़ियों आदि पर लोड किया जाता है। जहां आउट-स्टेशन प्रेषण की आवश्यकता होती है, स्टॉक को सामान्य तरीके से तौला जाता है और आगे गंतव्य के लिए रेलवे साइडिंग पर ले जाया जाता है।

3.3 एफसीआई के पास भंडारण क्षमता की स्थिति

अपनी भंडारण क्षमता के अलावा, एफसीआई ने केंद्रीय भंडारण निगम, राज्य भंडारण निगम, राज्य एजेंसियों और निजी पार्टियों से अल्पावधि के साथ-साथ निजी उद्यमी गारंटी (पीईजी) योजना के तहत गारंटीकृत अवधि के लिए भंडारण क्षमता किराए पर ली है। नीचे दी गई तालिका समीक्षाधीन अवधि के दौरान मार्च के अंत में एफसीआई के स्वामित्व वाली और किराये की भंडारण क्षमता की भंडारण स्थिति बताती है:

तालिका 3.1
कुल भंडारण क्षमता

(क्षमता एलएमटी में)

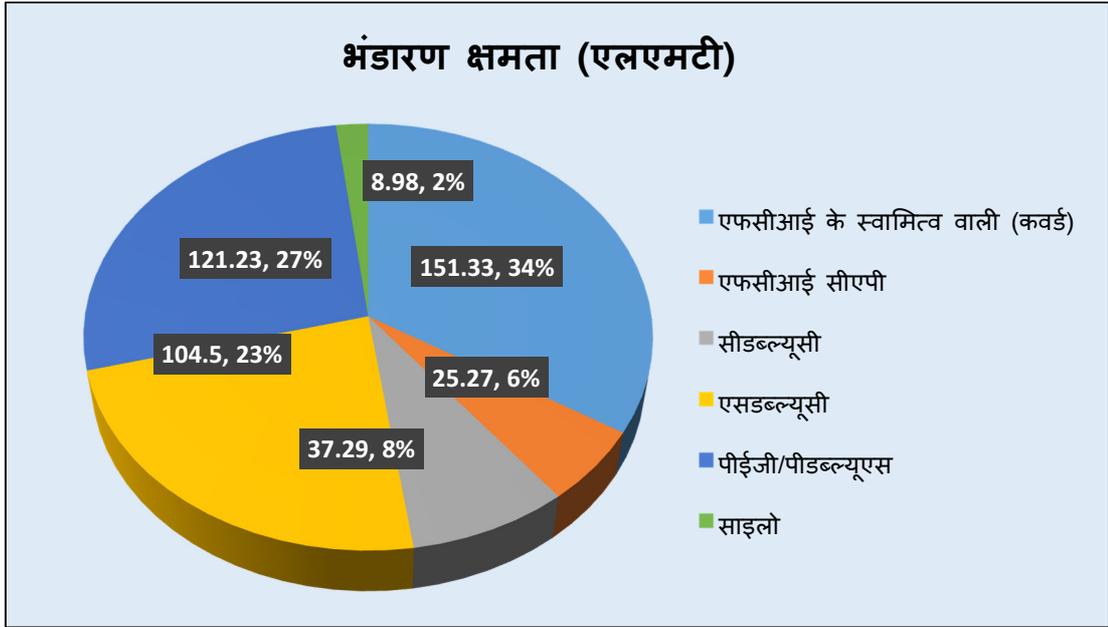
वर्ष	ढका हुआ			सीएपी			कुल भंडारण क्षमता	एफसीआई द्वारा रखा गया स्टॉक ⁸
	स्वामित्व	किराए पर	कुल	स्वामित्व	किराए पर	कुल		
2018	128.42	208.06	336.48	26.02	0.00	26.02	362.50	274.64
2019	127.33	235.30	362.63	26.02	0.00	26.02	388.65	308.96
2020	127.77	258.24	386.01	26.02	0.00	26.02	412.03	349.34
2021	127.03	254.45	381.48	25.71	7.51	33.22	414.70	336.31
2022	149.27	277.41	426.68	23.82	11.04	34.86	461.54	309.31

स्रोत: प्रत्येक वर्ष अप्रैल के लिए विभाग का खाद्यान्न बुलेटिन

⁸ पारगमन में स्टॉक को छोड़कर

जैसा कि तालिका से देखा जा सकता है, समीक्षाधीन अवधि के दौरान एफसीआई की स्वामित्व वाली भंडारण क्षमता लगभग स्थिर रही और 2022 के दौरान देखी गई वृद्धि मुख्य रूप से क्षमता के पुनर्मूल्यांकन के कारण थी। नीचे दिया गया चार्ट 31 मार्च 2022 तक एफसीआई के पास विभिन्न भंडारण सुविधाओं के विस्तार को दर्शाता है:

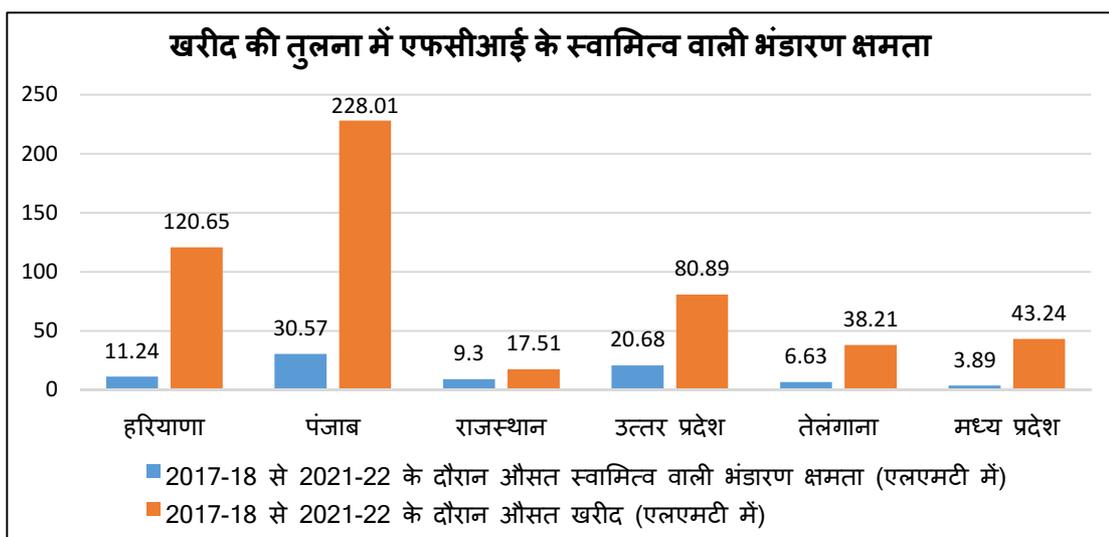
चार्ट 3.1



जैसा कि चार्ट से देखा जा सकता है, एफसीआई के स्वामित्व वाली कवर क्षमता केवल 32 प्रतिशत थी, जो न्यूनतम निर्धारित परिचालन और रणनीतिक आरक्षित स्टॉक (210.40 एलएमटी) को समायोजित करने के लिए भी अपर्याप्त थी।

खरीद करने वाले राज्यों में खरीद की तुलना में भंडारण क्षमता के विश्लेषण से पता चला कि एफसीआई के स्वामित्व वाली भंडारण क्षमता और विशेष रूप से पंजाब और हरियाणा के खरीद क्षेत्रों में खरीद के स्तर में भारी अंतर था। एफसीआई की औसत स्वामित्व क्षमता बनाम औसत खरीद, निम्नलिखित चार्ट में बताया गया है:

चार्ट 3.2



भंडारण क्षमता की कमी के कारण, एफसीआई को केंद्रीय पूल के स्टॉक में वृद्धि को समायोजित करने के लिए किराए की भंडारण सुविधाओं पर निर्भर रहना पड़ा। परिणामस्वरूप, एफसीआई की किराये की क्षमता में लगभग 39 प्रतिशत की वृद्धि हुई (2017-18 में 208.06 एलएमटी से 2021-22 में 288.45 एलएमटी) जिसने किराया शुल्क में 2017-18 में ₹ 2713.40 करोड़ से 2021-22 में ₹ 3096.59 करोड़ तक उल्लेखनीय वृद्धि में योगदान दिया।

प्रबंधन ने स्वामित्व क्षमता से अधिक किराए की क्षमता के तथ्य को स्वीकार करते हुए (मार्च 2023) कहा की खाद्यान्न की सुरक्षा के लिए अपरिहार्य स्थिति, खाद्यान्न की भारी आवक और इसके एक खंड में समस्या, दूरदराज के क्षेत्र में अपनी क्षमता, केवल वास्तविक उपयोग के आधार पर (एयूबी) किराए पर लेने के कारण था।

उत्तर तर्कसंगत नहीं है क्योंकि किराये की क्षमता में वृद्धि ने भारत सरकार पर खाद्य सप्लिसिटी के बढ़ते बोझ में योगदान दिया है।

मंत्रालय से कोई जवाब नहीं मिला।

3.4 भंडारण क्षमता का उपयोग

खाद्यान्न खरीद से लेकर वितरण तक की पूरी व्यवस्था में भंडारण प्रबंधन एक महत्वपूर्ण कड़ी है। भंडारण क्षमता का उपयोग टीपीडीएस के तहत वितरण के लिए बफर स्टॉक और मध्यस्थ भंडारण के लिए खाद्यान्न के प्रवाह और बहिर्वाह द्वारा निर्धारित किया जाता है। इसके अलावा, उपभोग करने वाले राज्यों में भंडारण क्षमता का उपयोग खरीद करने वाले राज्यों पर दबाव कम करने के लिए किया जाना था और बड़े स्टॉक को उपभोग आवश्यकताओं के बावजूद कमी और उपभोग वाले राज्यों में ले जाना था।

खाद्य, उपभोक्ता मामले और सार्वजनिक वितरण पर संसद की स्थायी समिति ने सिफारिश की (13^{वीं} प्रतिवेदन, 17^{वीं} लोकसभा) कि इस संबंध में एजेंसियों से गोदामों को किराये पर तभी लिया जाना चाहिए जब यह अत्यंत आवश्यक हो और विभिन्न लोगों को भुगतान किए जाने वाले किराए को कम करने के प्रयास किए जाने चाहिए। एफसीआई ने यह भी निर्देश दिया (अगस्त 2011) कि निजी गोदामों को किराये पर लेने से पहले सीडब्ल्यूसी/एसडब्ल्यूसी गोदामों को प्राथमिकता दी जानी चाहिए। इस प्रकार, एफसीआई को किसी भी भंडारण क्षमता को किराए पर लेने से पहले अपनी भंडारण क्षमता का अधिकतम उपयोग करना चाहिए ताकि भंडारण स्थान को किराए पर लेने पर खर्च होने वाले बहुमूल्य धन को बचाया जा सके। इसलिए, अतिरिक्त भंडारण की आवश्यकता का आकलन समग्र खरीद/खपत के साथ-साथ एफसीआई के पास पहले से उपलब्ध भंडारण स्थान पर आधारित होना चाहिए।

समीक्षाधीन वर्षों में 1 अप्रैल को रखे गए औसत स्टॉक की तुलना में एफसीआई में क्षमता उपयोग की स्थिति नीचे दी गई है:

तालिका 3.2
एफसीआई में क्षमता उपयोग

(मात्रा एलएमटी में)

वर्ष	स्वामित्व वाला भंडारण			भाड़े पर भंडारण		
	औसत क्षमता उपलब्ध	औसत भंडार	उपयोग प्रतिशतता	औसत क्षमता उपलब्ध	औसत भंडार	उपयोग प्रतिशतता
2017-18	154.34	84.69	54.87	204.66	174.33	85.18
2018-19	154.34	97.26	63.02	228.41	201.74	88.32
2019-20	153.61	106.39	69.26	245.94	229.44	93.29
2020-21	153.14	95.13	62.12	251.03	214.41	85.41
2021-22	176.60 ⁹	99.01	56.06	283.11	243.75	86.10

स्रोत: एफसीआई द्वारा प्रस्तुत विवरण

उपरोक्त तालिका की समीक्षा से पता चला कि क्षमताओं का पूरी तरह से उपयोग नहीं किया गया था और स्वामित्व वाली क्षमता का उपयोग किराये की क्षमताओं की तुलना में कम था। किराए पर ली गई सीएपी, सीडब्ल्यूसी, एसडब्ल्यूसी, पीईजी, पीडब्ल्यूएस, साइलो और अन्य निजी पार्टियों की क्षमता उपयोग का विवरण अनुबंध-4 में दिया गया है, जिससे पता चलता है कि स्वामित्व वाली सीएपी क्षमताओं का उपयोग बहुत खराब था और दो प्रतिशत से लेकर 13 प्रतिशत तक था, हालांकि समीक्षाधीन अवधि के दौरान किराए पर लिए गए सीएपी का उपयोग 74 प्रतिशत से 135 प्रतिशत के बीच था।

⁹ भंडारण क्षमता के पुनर्मूल्यांकन के कारण क्षमता में वृद्धि

प्रबंधन ने बताया (मार्च 2023) की खाद्यान्न की सुरक्षा के लिए अपरिहार्य स्थिति, खाद्यान्न की भारी आवक और उसका जारी होना, दूरदराज के क्षेत्र में अपनी क्षमता, केवल एयूबी पर काम पर रखना, किराये की क्षमता की तुलना में स्वामित्व वाली क्षमता के कम उपयोग के कारण थे।

उत्तर तर्कसंगत नहीं है क्योंकि स्वामित्व क्षमता में वृद्धि से भारत सरकार का सब्सिडी बोझ कम हो सकता था।

3.4.1 निर्धारित भंडारण क्षमता का कम उपयोग

एफसीआई भंडारण और अनुबंध मैनुअल के पैरा 8.1 में कहा गया है कि क्षमता का इष्टतम उपयोग सुनिश्चित करने और भंडारण की लागत को कम करने के लिए स्वामित्व और किराए के आवास के उपयोग की समीक्षा समय-समय पर की जानी चाहिए।

उक्त मैनुअल के पैरा 8.2 में कहा गया है कि भंडारण का इष्टतम उपयोग खरीद, संचालन और वितरण के कुशल प्रबंधन और जहां तक संभव हो इन कार्यों के उचित चरणबद्धता के माध्यम से किया जा सकता है। एफसीआई मुख्यालय ने सभी एफसीआई जोनों को गोदामों का यथासंभव 120 प्रतिशत क्षमता उपयोग प्राप्त करने के लिए सूचित किया (अप्रैल 2009)।

नीचे दी गई तालिका 2017-18 से 2021-22 के दौरान नमूना राज्यों में रखे गए औसत स्टॉक की तुलना में क्षमता उपयोग की स्थिति बताती है:

तालिका 3.3
नमूना राज्यों में क्षमता उपयोग

(क्षमता एलएमटी में)

वर्ष	एफसीआई के स्वामित्व वाला भंडारण (एलएमटी)			किराये का भंडारण (एलएमटी)		
	उपलब्ध औसत क्षमता	औसत स्टॉक	प्रतिशत उपयोग	उपलब्ध औसत क्षमता	औसत स्टॉक	उपयोग प्रतिशतता
2017-18	92.76	57.07	61.52	198.30	166.65	84.04
2018-19	91.68	65.26	71.18	218.79	194.76	89.02
2019-20	91.47	70.46	77.03	228.02	210.26	92.21
2020-21	91.63	62.70	68.43	235.23	200.32	85.16
2021-22	107.65	66.64	61.90	269.16	229.75	85.36

स्रोत: एफसीआई द्वारा प्रस्तुत विवरण

जैसा कि उपरोक्त तालिका से देखा जा सकता है, 2017-18 से 2021-22 के दौरान एफसीआई की स्वामित्व वाली क्षमताओं का उपयोग 61.52 प्रतिशत से 77.03 प्रतिशत

की सीमा में रहा, जबकि किराये की क्षमता का उपयोग 84.04 से 92.21 प्रतिशत की सीमा में था। अपनी क्षमता के कम उपयोग के कारण, एफसीआई को पीईजी, पीडब्ल्यूएस और निजी पार्टियों से भंडारण क्षमता किराए पर लेनी पड़ी, जिसके परिणामस्वरूप भारत सरकार पर अतिरिक्त वित्तीय बोझ (खाद्य सब्सिडी के रूप में) पड़ा।

3.4.2 डिपो महीनों के संदर्भ में क्षमता उपयोग

असम, झारखंड और तेलंगाना के संबंध में, लेखापरीक्षा ने मासिक स्टॉक स्तर के आधार पर उपलब्ध प्रभावी डिपो महीनों¹⁰ के संदर्भ में भंडारण क्षमता उपयोग का विश्लेषण किया और इसे तीन श्रेणियों में वर्गीकृत किया, यानी, 50 प्रतिशत से कम उपयोग, 50 से 75 प्रतिशत उपयोग के बीच और 75 प्रतिशत से ऊपर।

तालिका 3.4

डिपो माह के संदर्भ में क्षमता उपयोग

क्षेत्रीय कार्यालय का नाम	संभागीय कार्यालयों की संख्या	डीओ के अंतर्गत प्रभावी डिपो माह	प्रतिशत उपयोग में भंडारण क्षमता		
			50 तक	50- 75 के बीच	75 से ऊपर
असम	9	2364	324	638	1402
झारखंड	4	2613	374	617	1,622
तेलंगाना	7	3697	397	559	2741
कुल	20	8674	1095	1814	5765

स्रोत: एफसीआई द्वारा प्रस्तुत विवरण

लेखापरीक्षा में पाया गया कि उपयोग केवल 5765 प्रभावी डिपो महीनों (उपरोक्त तीन राज्यों में कुल का 66 प्रतिशत) के संबंध में 75 प्रतिशत से ऊपर था। प्रेषण क्षेत्रों में भारी कैरी-ओवर शुल्क के कारण, एफसीआई असम, झारखंड और तेलंगाना क्षेत्रों के संबंध में भंडारण स्थान का उचित उपयोग सुनिश्चित करने के लिए उपभोग क्षेत्रों में खाद्यान्नों की पर्याप्त प्रेरण की आवश्यकता थी।

प्रबंधन ने कहा (मार्च 2023) कि रेक की अनुपलब्धता, बाधित रेलवे बुनियादी ढांचे, हड़ताल, प्राकृतिक आपदा, राज्य सरकार द्वारा स्टॉक उठाने में एकरूपता न होना, डिपो की कम भंडारण क्षमता, डिपो का अधिक टर्नओवर जैसी बाधाएं डिपो का उप-इष्टतम उपयोग का कारण हैं।

प्रबंधन का उत्तर तर्कसंगत नहीं है और प्रेषण क्षेत्र और रेलवे के साथ बेहतर समन्वय स्थापित करने की आवश्यकता है ताकि प्रेषण/खरीद क्षेत्रों में व्यय को कम किया जा सके और प्राप्त क्षेत्रों में बेहतर क्षमता उपयोग किया जा सके।

¹⁰ पूरी अवधि के दौरान किराए पर लिए गए डिपो के महीनों की संख्या को दर्शाता है

मंत्रालय से कोई जवाब नहीं मिला।

3.4.3 स्वयं की खाली सीएपी के बावजूद सीएपी भंडारण किराये पर लेने पर होने वाला व्यय

एफसीआई ने अपने क्षेत्रीय कार्यालयों को 'तत्काल प्रभाव से सीएपी का उपयोग न करने' के निर्देशों के साथ स्वामित्व वाली सीएपी भंडारण क्षमता को चरणबद्ध तरीके से समाप्त करने के लिए निर्देश (दिसंबर 2021) जारी किए, साथ ही आगे निर्देश दिया कि सभी मौजूदा एफसीआई सीएपी स्थानों को कवर किए गए गोदामों या साइलो में बदलने पर विचार किया जा रहा है और एफसीआई भविष्य में कोई सीएपी किराये पर नहीं लेंगे।

लेखापरीक्षा में पाया गया कि रबी मार्केटिंग सीज़न (आरएमएस) 2020-21 और आरएमएस 2021-22 के दौरान, पंजाब और हरियाणा क्षेत्रों में क्रमशः 31 अगस्त और 30 जून को संबंधित रबी सीज़न के गेहूं स्टॉक को समायोजित करने के लिए 10.55 एलएमटी स्वामित्व वाली खाली सीएपी थी। हालाँकि, सीएपी हायरिंग स्कीम के तहत उपरोक्त दो रबी सीज़न में एयूबी/जीएचबी (गारंटीड हायरिंग बेसिस) पर 18.32 एलएमटी सीएपी की क्षमता किराए पर ली गई थी। इस प्रकार, सीएपी क्षमता को नोडल एजेंसी के माध्यम से निजी पार्टियों से किराए पर लिया गया था जबकि 10.55 एलएमटी की स्वामित्व वाली सीएपी क्षमता खाली रह गई थी।

इसके परिणामस्वरूप 10.55 एलएमटी का परिहार्य किराये पर लेना पड़ा और परिणामस्वरूप स्वयं की खाली सीएपी होने के बावजूद क्षमता को किराये पर लेने के कारण भंडारण और पर्यवेक्षण शुल्क के रूप में ₹ 62.76 करोड़ का परिहार्य व्यय हुआ।

प्रबंधन ने कहा (मार्च 2023) कि धान की बंपर फसल की उम्मीद में सीएपी को किराये पर लिया गया था और एक बार जब जीएचबी पर सीएपी को किराए पर लेने के लिए निविदाओं को अंतिम रूप दिया गया, तो एफसीआई पीछे नहीं हट सकती थी क्योंकि इससे मुकदमेबाजी हो सकती थी।

उत्तर तर्कसंगत नहीं है क्योंकि एफसीआई ने सीएपी क्षमता किराए पर ली थी जबकि उसकी स्वामित्व वाली सीएपी क्षमता अप्रयुक्त रही (उपयोग दो से 13 प्रतिशत तक है)। एफसीआई को सीएपी को किराये पर लेने पर होने वाले परिहार्य व्यय के लिए जिम्मेदारी तय करने की जरूरत है, जबकि उसके स्वयं के सीएपी अप्रयुक्त रहे।

मंत्रालय से कोई जवाब नहीं मिला।

3.4.4 स्वयं की एफएसडी के कम उपयोग के कारण परिहार्य व्यय

एफसीआई ने अपने स्वयं के खाद्य भंडारण डिपो (एफएसडी) के प्रभावी उपयोग के बिना भंडारण क्षमता किराए पर ली। लेखापरीक्षा में अन्य भंडारण सुविधाओं को किराए पर लेने के मामले देखे गए जबकि इसके स्वयं के एफएसडी का कम उपयोग किया गया जैसा कि नीचे दिया गया है:

- बिहार क्षेत्र में, डीओ मुजफ्फरपुर के पास नारायणपुर अनंत (एफएसडी एनआरपीए) में एफएसडी है, जो 36670 मीट्रिक टन की भंडारण क्षमता वाला एक रेल फेड डिपो है और एफएसडी मुजफ्फरपुर में 7600 मीट्रिक टन की भंडारण क्षमता है। एफएसडी एनआरपीए में, 11670 मीट्रिक टन क्षमता वाले दो शेड क्षतिग्रस्त फर्श के कारण 2013 से अप्रयुक्त पड़े थे। हालाँकि इनकी मरम्मत जुलाई 2016 में की गई थी (₹ 34.73 लाख का व्यय), काम की खराब गुणवत्ता के कारण शेडों को भंडारण योग्य नहीं घोषित किया गया था (अगस्त 2016)।
- आवश्यकता के अनुसार, 6015 मीट्रिक टन की भंडारण क्षमता के साथ एफएसडी एनआरपीए के आसपास बिहार राज्य भंडारण निगम से एक गोदाम किराए पर लिया गया था (सितंबर 2017), जिसे बाद में बढ़ाकर 7963 मीट्रिक टन कर दिया गया। इसके लिए, एफसीआई ने मार्च 2022 तक भंडारण शुल्क ₹ 4.28 करोड़ और परिवहन और पर्यवेक्षण शुल्क ₹ 12.56 करोड़ का भुगतान किया। शेड की मरम्मत और खराब गुणवत्ता के लिए ठेकेदार के विरुद्ध समय पर कार्रवाई की गई होती तो ₹ 16.84 करोड़ के व्यय से बचा जा सकता था।

एफसीआई प्रबंधन/मंत्रालय से कोई जवाब नहीं मिला।

- एफएसडी, मोकामा में 3792.6 मीट्रिक टन भंडारण क्षमता वाले दो शेडों का परिचालन संबंधी बाधाओं जैसे की बुनियादी ढांचे की कमी, निम्न प्लिंथ स्तर और एफएसडी में अन्य शेडों के विपरीत रेल-फेड के बजाय सड़क-फेड होने के कारण उचित उपयोग नहीं किया जा सका। डिपो परिसर के अंदर वैगनों के माध्यम से प्राप्त स्टॉक को इन दोनों शेडों में भंडारण के लिए वारफेरी¹¹ के माध्यम से ले जाया जाना था।

छत के रिसाव के कारण 8100 मीट्रिक टन क्षमता वाले तीन शेडों का भी उपयोग नहीं किया गया। ठेकेदार से हुए समझौते के मुताबिक छह माह के अंदर

¹¹ एक ही गोदाम में पुनः समायोजन/शिफ्टिंग

इनकी मरम्मत करानी थी। हालाँकि, मरम्मत में अत्यधिक देरी हुई और यह काम 32 महीने बाद किया गया। 2017-18 से 2021-22 के दौरान एफएसडी मोकामा का औसत उपयोग 50.98 से 71.22 प्रतिशत के बीच था और इस अवधि के दौरान इसका अप्रयुक्त स्थान 12201 से 26126 मीट्रिक टन के बीच था।

एफसीआई ने 10000 मीट्रिक टन की भंडारण क्षमता के साथ नालंदा के राजस्व जिले में निजी उद्यमी से बिहारशरीफ में एक पीईजी गोदाम किराए पर लिया (मार्च 2017), जिसे 29 किलोमीटर की दूरी पर स्थित रेलहेड वेना से आपूर्ति की गई थी। खाद्यान्न का प्रेषण दिसंबर 2017 से शुरू किया गया था। इस गोदाम को किराए पर लेने के लिए, एफसीआई ने न केवल ₹ 1.60 करोड़ के भंडारण शुल्क का भुगतान किया, बल्कि दिसंबर 2017 से दिसंबर 2019 की अवधि के दौरान ₹ 4.56 करोड़ का परिवहन व्यय भी वहन किया, इससे बचा जा सकता था यदि एफएसडी मोकामा में भंडारण स्थान का लाभकारी ढंग से उपयोग किया जाता।

एफसीआई प्रबंधन/मंत्रालय से कोई जवाब नहीं मिला।

- तमिलनाडु क्षेत्र में, डीओ कुड्डालोर में चार एफएसडी थे, जिनमें से, पुडुचेरी में प्रत्यक्ष लाभ हस्तांतरण प्रणाली की शुरुआत के बाद नवंबर/दिसंबर 2016 से एफएसडी, पुडुचेरी गैर-परिचालन में रहा। 2017-18 से 2021-22 की अवधि के दौरान गोदाम सभी प्रकार से निष्क्रिय रहा। यदि एफसीआई ने अच्छे शेड से पारगमन के लिए पुडुचेरी बस स्टैंड से गुजरने के लिए यातायात विभाग से मंजूरी प्राप्त करके गोदाम का संचालन किया होता, तो सीडब्ल्यूसी से समतुल्य स्थान किराए पर लेने पर ₹ 3.07 करोड़ के व्यय से बचा जा सकता था।

प्रबंधन ने कहा (मार्च 2023) आस-पास के तालुक को जोड़ने जैसे स्थान का उपयोग करने के सभी संभावित तरीकों का विश्लेषण किया गया था, लेकिन टीवी कोइल में एफसीआई गोदाम तमिलनाडु के उपरोक्त तालुक की आवश्यकता को पूरा करने के लिए पर्याप्त है और दोनों गोदामों के संचालन से अनावश्यक परिचालन लागत आएगी।

उत्तर तर्कसंगत नहीं है क्योंकि उपरोक्त अवधि के दौरान सीडब्ल्यूसी कुड्डालोर (15000 मीट्रिक टन) से भंडारण स्थान किराए पर लिया गया था।

मंत्रालय से कोई जवाब नहीं मिला।

3.4.5 साइलो भंडारण क्षमता का गैर/कम उपयोग

थोक रूप में खाद्यान्नों के वैज्ञानिक भंडारण के उद्देश्य से और भंडारण लागत को कम करने और भंडारण स्थान की बचत के लिए, एफसीआई पारंपरिक गोदामों के अलावा

बोरियों में खाद्यान्नों का भंडारण करता है। चार प्रभागीय कार्यालयों में कंक्रीट साइलो की भंडारण क्षमता अप्रयुक्त/कम उपयोग में रही, जिसका विवरण नीचे दिया गया है:

तालिका 3.5

पुराने साइलो की उपयोगिता स्थिति

क्रमांक	साइलो का स्थान	एमटी में क्षमता	अप्रयुक्त पड़े वर्षों की संख्या
1	डीओ फ़रीदाबाद	20000	5
2	डीओ गया	32000	35
3	डीओ कानपुर	72000	20
4	डीओ बुलन्दशहर	20000	20
कुल		1,44,000	

स्रोत: एफसीआई द्वारा प्रस्तुत विवरण

लेखापरीक्षा जांच से पता चला कि:

- एफएसडी फ़रीदाबाद में साइलो आरएमएस 2017-18 से अप्रयुक्त रहा। एफसीआई को एसडब्ल्यूसी से गोदाम किराये पर लेने पड़े, जिसके लिए उसने भंडारण शुल्क ₹ 61.4 प्रति मीट्रिक टन प्रति माह से लेकर ₹ 107.80 प्रति मीट्रिक टन प्रति माह तक का भुगतान किया, जिसके परिणामस्वरूप जून 2013 से जून 2022 तक भंडारण शुल्क पर ₹ 16.41 करोड़ का व्यय हुआ। संरचना इमारत का डिज़ाइन 75 वर्षों के लिए किया गया था जबकि इसे केवल 40 वर्ष (मार्च 2022 तक) पूरे हुए हैं। साइलो की मरम्मत का प्रस्ताव जेडओ को भेजा गया था, लेकिन बाद में, एफसीआई मुख्यालय ने साइलो को तोड़ने का फैसला किया और डीसीएमएस मॉड्यूल से साइलो को हटाने की मंजूरी दे दी।
- एफएसडी, गया में आठ साइलो बिन (क्षमता 32000 मीट्रिक टन) खराब पड़े थे और 1987 से उपयोग में नहीं थे। अक्टूबर 2021 में बफर भंडारण के लिए पारंपरिक गोदामों के निर्माण का निर्णय देर से लिया गया। हालाँकि, मामले को दबा दिया गया और कोई कार्रवाई नहीं की गई और भंडारण एसडब्ल्यूसी/पीईजी गोदाम को किराए पर लेकर किया गया।
- आरओ लखनऊ में डीओ कानपुर में 72000 मीट्रिक टन और डीओ बुलन्दशहर में 20000 मीट्रिक टन की साइलो भंडारण क्षमता पिछले 20 वर्षों से अप्रयुक्त पड़ी थी। प्रबंधन ने कहा कि साइलो निर्माण के लिए टेंडर पहले ही दिए जा चुके हैं।
- तमिलनाडु क्षेत्र में मदुक्कराई और एलावुर में किराए पर लिए गए साइलो के संबंध में, प्राप्तियां एलावुर में 9097.46 मीट्रिक टन से 33583.57 मीट्रिक टन तक और मदुक्कराई में साइलो में 0 से 51197.94 मीट्रिक टन तक वार्षिक गारंटीकृत टन भार से कम थीं।

भुगतान की गई वार्षिक गारंटीकृत टन भार के मुकाबले खाद्यान्न की कम वार्षिक प्राप्ति के कारण, एफसीआई को 2017-2022 के दौरान साइलो एलावुर में ₹ 4.76 करोड़ और साइलो मदुक्कराई में ₹ 0.70 करोड़ की अप्रयुक्त क्षमताओं के भंडारण शुल्क पर व्यय वहन करना पड़ा।

प्रबंधन ने कहा (मार्च 2023) कि एफसीआई मुख्यालय द्वारा एलावुर और मदुकराई में प्राप्ति के लिए रेक की योजना बनाई गई थी और साइलो को आने वाली रेक के लिए जगह बनानी थी और चूंकि पीडीएस का मुद्दा भी हमेशा होता है, इसलिए 100 प्रतिशत वार्षिक गारंटीकृत टन भार नहीं दिया जा सकता था। उत्तर स्वीकार्य नहीं है, क्योंकि वार्षिक गारंटीकृत टन भार के बराबर वार्षिक प्राप्ति साइलो एलावूर में स्थापना से और मदुराई में दस वर्षों से कभी प्राप्त नहीं हुई थी।

मंत्रालय से कोई जवाब नहीं मिला।

3.4.6 राज्य सरकारी एजेंसियों से गेहूं की सीधी डिलीवरी लेने में विफलता के कारण परिहार्य व्यय

एफसीआई ने केंद्रीय पूल के लिए सीधे किसानों से और एसजीए के माध्यम से गेहूं और धान/चावल की खरीद की। गेहूं की खरीद के लिए विभाग द्वारा अनुमोदित अनंतिम लागत पत्र में यह निर्धारित किया गया है कि एसजीए खरीद के तुरंत बाद गेहूं को केंद्रीय पूल में वितरित करेगा जब तक कि एफसीआई लिखित रूप में बताए गए कारणों से इसे स्वीकार करने में असमर्थ न हो। प्रत्येक वर्ष 30 जून से अधिक की अवधि के लिए कैरीओवर शुल्क केवल गेहूं की ऐसी अस्वीकृत मात्रा पर एफसीआई द्वारा एसजीए को देय होगा। एसजीए द्वारा मंडी से एफसीआई के गोदाम तक खाद्यान्न की सीधी डिलीवरी के तहत, उस मात्रा के लिए एसजीए को कोई कैरीओवर शुल्क नहीं देना पड़ता था। इस प्रकार, उपलब्ध एफसीआई भंडारण क्षमता का इष्टतम उपयोग एसजीए को देय कैरीओवर शुल्क को न्यूनतम आवश्यकता तक कम कर देता।

स्टॉक लेने में असमर्थता पर एफसीआई द्वारा कोई संचार नहीं किए जाने के बावजूद, एसजीए ने या तो खरीद के तुरंत बाद केंद्रीय पूल को गेहूं की पेशकश नहीं की या एफसीआई गेहूं की सीधी डिलीवरी लेने में विफल रही और एसजीए ने अपने गोदामों में गेहूं का भंडारण जारी रखा और संबंधित आरएमएस के जून महीने से आगे की अवधि के लिए भंडारण के लिए कैरीओवर शुल्क का दावा किया गया।

लेखापरीक्षा में पाया गया कि खाली भंडारण क्षमता की उपलब्धता के बावजूद, एफसीआई ने एसजीए को उपलब्ध खाली क्षमता के बराबर गेहूं की सीधी डिलीवरी के निर्देश नहीं दिए। पंजाब और हरियाणा क्षेत्रों में खाली कवर्ड भंडारण क्षमता और खाली सीएपी उपलब्ध थी, लेकिन इसका उपयोग सीधे डिलीवरी लेने के लिए नहीं किया गया था और

इसके परिणामस्वरूप एसजीए को ₹ 171.72 करोड़ का परिहार्य कैरी ओवर चार्ज (सीओसी) चुकाना पड़ा, जैसा कि नीचे दिया गया है:

तालिका 3.6
पंजाब और हरियाणा में परिहार्य सीओसी शुल्क का भुगतान

		पंजाब	हरियाणा
ए.	30 जून को एसजीए के पास कुल मात्रा (एलएमटी में)	173.68	139.00
बी.	30 जून को रिक्त क्षमता (एलएमटी में)	14.61	6.62
सी.	छह महीने में ली गई मात्रा जिसे दिसंबर तक खाली क्षमता में समायोजित किया जा सकता था (एलएमटी में)	5.90	4.54
डी.	सीओसी का भुगतान (₹ करोड़ में)	29.48	23.42
ई.	अधिग्रहीत की जाने वाली शेष मात्रा (एलएमटी में)	8.70	2.08
एफ.	सीएपी दरों पर अभी तक ली जाने वाली मात्रा पर सीओसी का भुगतान किया जाना है (₹ करोड़ में)	95.81	23.01
	कुल परिहार्य सीओसी (₹ करोड़ में) (डी+एफ)	125.29	46.43

स्रोत: एफसीआई और एफसीआई वेबसाइट द्वारा प्रस्तुत विवरण

इस प्रकार, खाली भंडारण क्षमता उपलब्ध होने के बावजूद, क्षेत्र उपलब्ध स्थान के अनुसार एसजीए से गेहूं की सीधी डिलीवरी लेने में विफल रहे, जिसके परिणामस्वरूप सीओसी पर ₹ 171.72 करोड़ का परिहार्य व्यय हुआ। एसजीए से सीओसी के संबंध में ₹ 1.46 करोड़ की वसूली को समायोजित करने के बाद भी, एफसीआई को ₹ 170.26 करोड़ का शुद्ध परिहार्य व्यय उठाना पड़ा।

एफसीआई प्रबंधन/मंत्रालय से कोई जवाब नहीं मिला।

एग्जिट कॉन्फ्रेंस के दौरान प्रबंधन एफसीआई के डिपो में गेहूं की अधिकतम सीधी डिलीवरी के लिए सहमत हुआ क्योंकि इससे टाले जा सकने वाले कैरी ओवर चार्ज/ब्याज भुगतान के रूप में बड़ी मौद्रिक राशि की बचत होती है। एफसीआई के डिपो में उपलब्ध रिक्त स्थानों के लिए चर्चा का एक संभावित कारण मंडी बंद होने की तारीख और सीधी डिलीवरी की अंतिम तारीख के बीच गैर-सामंजस्यता है।

3.5 भंडारण क्षमता का विस्तार

भंडारण क्षमता में वृद्धि के लिए, खाद्य और सार्वजनिक वितरण विभाग की नीति के हिस्से के रूप में निम्नलिखित पहल की गई:

- आधुनिक साइलो का निर्माण
- निजी उद्यमी गारंटी (पीईजी) योजना
- केंद्रीय क्षेत्र की योजनाएं-भंडारण एवं गोदाम

2017-18 में एफसीआई की कुल स्वामित्व वाली भंडारण क्षमता 154.34 एलएमटी (सीएपी सहित) थी। विभिन्न योजनाओं के तहत एफसीआई द्वारा परिकल्पित भंडारण क्षमता वृद्धि की योजना का विवरण इस प्रकार है:

तालिका 3.7
2017-18 से 2021-22 के दौरान वृद्धि की स्थिति

(क्षमता एलएमटी में)

		भंडारण क्षमता की परिकल्पना की गई	भण्डारण क्षमता पूर्ण
1.	भंडारण, हैंडलिंग और परिवहन पर राष्ट्रीय नीति, 2000 (स्टील साइलो का निर्माण) के तहत बनाई जाने वाली भंडारण क्षमता	100 ¹²	12.25
2.	निजी उद्यमियों के माध्यम से गोदामों का निर्माण (पीईजी)	8.24	7.16
3.	केंद्रीय क्षेत्र की योजनाएं-भंडारण एवं गोदाम	1.66	0.66
		109.90	20.07

स्रोत: एफसीआई और एफसीआई वेबसाइट द्वारा दी गई जानकारी

भंडारण क्षमता में वृद्धि से संबंधित अभिलेखों की जांच से निकले लेखापरीक्षा निष्कर्षों की चर्चा अगले पैराग्राफ में की गई है:

3.5.1 खरीद क्षेत्रों में स्वामित्व वाली कवर/सीएपी क्षमता में वृद्धि न होना

हालाँकि खरीद साल दर साल बढ़ रही थी, 2017-18 से 2021-22 की अवधि के दौरान एफसीआई की अपनी कवर/सीएपी भंडारण क्षमता में कोई वृद्धि नहीं की गई थी। पंजाब, हरियाणा और तेलंगाना के खरीद क्षेत्रों में एफसीआई के स्वामित्व वाली भंडारण क्षमता, की गई खरीद की तुलना में न्यूनतम थी।

- पंजाब क्षेत्र में, 2020-21 को छोड़कर हर साल केंद्रीय पूल के लिए गेहूं की खरीद में वृद्धि हुई है। गेहूं की खरीद में 13.42 प्रतिशत और सीएमआर की खरीद में 7.4 प्रतिशत की वृद्धि हुई, संचयी वृद्धि 10.30 प्रतिशत रही। हालाँकि, एफसीआई की अपनी कवर क्षमता 2017-18 से 2020-21 तक 22.15 एलएमटी पर स्थिर रही और 2021-22 में पुनर्मूल्यांकन के कारण 22 प्रतिशत की मामूली वृद्धि हुई। 2021-22 में 250.28 एलएमटी की कुल खरीद के मुकाबले, भंडारण क्षमता कवर में केवल 27.17 एलएमटी और सीएपी में 7.18 एलएमटी थी।

¹² नीति के अंतर्गत कुल लक्ष्य

प्रबंधन ने कहा (मार्च 2023) कि पंजाब क्षेत्र में क्षमता विभिन्न योजनाओं द्वारा बढ़ाई गई है जैसे कि सीएपी हायरिंग योजना, दीर्घकालिक साइलो का निर्माण, मौजूदा क्षमता का पुनर्मूल्यांकन और निजी भंडारण योजना आदि।

उत्तर तर्कसंगत नहीं है क्योंकि भंडारण अंतर के मुद्दे को इस तथ्य के मद्देनजर संबोधित किया जाना चाहिए था कि 2017-18 से 2021-22 की अवधि के दौरान केंद्रीय पूल गेहूं का स्टॉक 151.16 एलएमटी से 45.84 एलएमटी तक एसजीए के पास पड़ा था जिसके लिए एफसीआई कैरी ओवर शुल्क लगाने के लिए उत्तरदायी है।

मंत्रालय से कोई जवाब नहीं मिला।

- हरियाणा क्षेत्र में आरएमएस 2020-21 को छोड़कर आरएमएस 2017-18 की तुलना में खरीद में वृद्धि हुई है। हालाँकि, 2017-18 से अप्रैल 2021 की अवधि के दौरान एफसीआई की अपनी कवर क्षमता 7.58 एलएमटी पर स्थिर रही और मई 2021 से यह 7.58 एलएमटी से बढ़कर 8.75 एलएमटी (15.43 प्रतिशत) हो गई। इसके अलावा, स्वामित्व वाली सीएपी क्षमता अप्रैल 2017 से मई 2018 की अवधि के दौरान 3.32 एलएमटी पर स्थिर रही और जून 2018 से क्षमता में 13.55 प्रतिशत (3.32 एलएमटी से 2.87 एलएमटी तक) की कमी आई।

एफसीआई प्रबंधन/मंत्रालय से कोई जवाब नहीं मिला।

- 2017-18 से 2020-21 की अवधि के दौरान तेलंगाना क्षेत्र की स्वामित्व वाली भंडारण क्षमता 5.36 एलएमटी पर स्थिर रही। 2021-22 में, भंडारण क्षमता के पुनर्मूल्यांकन के बाद, स्वामित्व वाली भंडारण क्षमता 5.36 एलएमटी (22.76 प्रतिशत) से बढ़ाकर 6.58 एलएमटी कर दी गई। हालाँकि, किराये की भंडारण क्षमता 2017-18 में 4.37 एलएमटी से 229 प्रतिशत बढ़कर 2021-22 में 14.37 एलएमटी हो गई।

प्रबंधन ने कहा (जनवरी 2023) कि तेलंगाना एक डीसीपी राज्य है, एनएफएसए/ओडब्ल्यूएस और अन्य केंद्रीय आवंटन को पूरा करने के लिए आवश्यक सीएमआर की मात्रा को स्वीकार करना राज्य सरकार की प्राथमिक जिम्मेदारी है और केवल शेष अधिशेष सीएमआर ही एफसीआई को सौंपा जाता है।

उत्तर तर्कसंगत नहीं है क्योंकि एफसीआई तेलंगाना क्षेत्र की क्षमता लगभग 40 एलएमटी के औसत प्रवाह के मुकाबले 6.53 एलएमटी थी।

मंत्रालय से कोई जवाब नहीं मिला।

एग्जिट कॉन्फ्रेंस के दौरान प्रबंधन ने स्वीकार किया कि एफसीआई को स्वयं के निर्माण और किराये की क्षमता के सही मिश्रण के लिए अपनी भंडारण क्षमता बढ़ाने की जरूरत है।

कम भंडारण स्थान के कारण, प्रत्येक वर्ष एसजीए द्वारा गेहूं का स्टॉक खुले में संग्रहीत किया जाता था। एफसीआई द्वारा गोदाम/सीएपी को किराये पर लेने के स्थान पर स्वयं की क्षमता विकसित करने का कोई लागत लाभ विश्लेषण नहीं किया गया था। 2013 के 7 प्रतिवेदन संख्या में लेखापरीक्षा द्वारा इंगित किए जाने और सीओपीयू द्वारा 29^{वीं} प्रतिवेदन (15^{वीं} लोकसभा) में अनुशंसित किए जाने के बाद भी एफसीआई प्रबंधन ने कोई कार्रवाई नहीं की।

इसके अलावा एफसीआई द्वारा हरियाणा क्षेत्र को छोड़कर सीएपी को कवर स्टोरेज में बदलने के लिए कोई कार्रवाई नहीं की गई, जहां वर्ष 2021-22 के लिए 0.72 एलएमटी (25 प्रतिशत) लक्ष्य के साथ 2021-22 से शुरू होने वाली तीन साल की अवधि के दौरान अपनी 2.88 एलएमटी सीएपी क्षमता को चरणबद्ध तरीके से समाप्त करने का प्रस्ताव (मई 2021) बनाया गया था।

एफसीआई प्रबंधन/मंत्रालय से कोई विशेष उत्तर नहीं मिला।

3.5.2 स्वामित्व वाली भंडारण क्षमता में वृद्धि न होने के कारण परिहार्य व्यय

गोदामों की योजना और निर्माण पर भंडारण और अनुबंध मैनुअल का पैरा 2.2, अन्य बातों के साथ-साथ यह निर्धारित करता है कि गोदामों की समग्र योजना और निर्माण में, निम्नलिखित कारकों को ध्यान में रखा जाना चाहिए:

- रेल आवागमन की इष्टतम क्षमता को ध्यान में रखते हुए खरीद और प्राप्तकर्ता क्षेत्रों में भंडारण क्षमता की आवश्यकता।
- न्यूनतम लागत संचलन और भंडारण क्षमता के इष्टतम उपयोग की आवश्यकता।

एफसीआई के पुनर्गठन पर उच्च स्तरीय समिति ने विचार-विमर्श किया था (जनवरी 2015) कि कवर्ड और प्लिंथ (सीएपी) भंडारण को धीरे-धीरे समाप्त किया जाना चाहिए और सीएपी में तीन महीने से अधिक समय तक कोई अनाज स्टॉक नहीं रहेगा। जहां भी संभव हो आधुनिक स्टील साइलो और पारंपरिक भंडारण/गोदामों को सीएपी का स्थान लेना चाहिए।

लेखापरीक्षा में पाया गया कि पंजाब, झारखंड और तेलंगाना क्षेत्रों में, एफसीआई प्रबंधन ने एफसीआई के पास उपलब्ध खाली भूमि के भीतर अपनी भंडारण क्षमता बढ़ाने का विकल्प होने के बावजूद, अपनी भंडारण अंतर आवश्यकता के आधार पर गोदामों को किराए पर लेने का सहारा लिया जिसका विवरण इस प्रकार है:

पंजाब क्षेत्र

पंजाब क्षेत्र में कुल क्षेत्रफल 40.66 लाख वर्गमीटर के साथ 121 एफएसडी हैं, जिनमें से 14.72 लाख वर्गमीटर क्षेत्र को साइलो/अतिरिक्त कवर गोदामों के निर्माण के लिए अतिरिक्त/अतिरिक्त भूमि/उपलब्ध के रूप में पहचाना गया था। इसके उपयोग के लिए डिपो में भूमि के टुकड़ों की पहचान करने के लिए क्षेत्र द्वारा कोई प्रयास नहीं किए गए। 0.88 एलएमटी की अतिरिक्त क्षमताओं के निर्माण के परिणामस्वरूप राज्य सरकार एजेंसियों को छह महीने के लिए ₹ 4.22 करोड़ के कैरी ओवर चार्ज के भुगतान की बचत हो सकती थी। 5000 मीट्रिक टन के गोदाम के लिए ₹ 4.88 करोड़ की अनुमानित निर्माण लागत को ब्याज और मूल्यहास के साथ समायोजित करने पर विचार करते हुए, समीक्षाधीन अवधि में ₹ 42.20 करोड़ की शुद्ध बचत होती।

प्रबंधन ने कहा (मार्च 2023) कि स्टैक की ऊंचाई बढ़ाकर और साइलो के निर्माण द्वारा भंडारण क्षमता का पुनर्मूल्यांकन करके भंडारण क्षमता बढ़ाने का प्रयास किया गया है।

उत्तर तर्कसंगत नहीं है क्योंकि एसजीए को भुगतान किए जाने वाले कैरी ओवर चार्ज के व्यय को कम करने के लिए पंजाब में 31 स्थानों पर एफसीआई के पास उपलब्ध अतिरिक्त भूमि में 0.88 एलएमटी की अतिरिक्त क्षमता बनाई जा सकती थी।

मंत्रालय से कोई जवाब नहीं मिला।

झारखण्ड क्षेत्र

पीईजी धनबाद-I (13000 मीट्रिक टन) को जनवरी 2014 में राज्य स्तरीय समिति (एसएलसी) द्वारा अनुमोदित किया गया था और गोदामों को अगस्त 2015 में एफसीआई द्वारा अपने कब्जे में ले लिया गया था।

लेखापरीक्षा में पाया गया कि एफएसडी धनबाद में 34969 वर्गमीटर खुली भूमि अप्रयुक्त पड़ी थी, जबकि पीईजी गोदाम (13000 मीट्रिक टन) 36 किलोमीटर की दूरी पर धनबाद राजस्व जिले में किराए पर लिया गया था। 34969 वर्गमीटर की खाली अधिशेष भूमि की उपलब्धता के बावजूद, एफसीआई आरओ/डीओ ने कभी भी मौजूदा रेल फेड गोदाम परिसर के भीतर नए शेड के निर्माण का प्रस्ताव नहीं दिया। 34969 वर्ग मीटर के खुले क्षेत्र में 24000 मीट्रिक टन भंडारण क्षमता के गोदाम बनाए जा सकते थे। एफएसडी धनबाद और एफसीआई में उपलब्ध (8.64 एकड़) के कारण अगस्त 2015 से मार्च 2022 तक पीईजी धनबाद-I को किराये पर लेने और उस पर ₹ 8.12 करोड़ के भंडारण शुल्क के भुगतान से बचा जा सकता था।

इसके अलावा, यदि एफसीआई ने मौजूदा रेल फेड गोदाम के भीतर अपने स्वयं के शेड का निर्माण किया होता, तो रेल हेड धनबाद से पीईजी धनबाद-1 को फीडिंग के लिए अगस्त 2015 से मार्च 2022 के दौरान ₹ 10.33 करोड़ के परिवहन व्यय से बचा जा सकता था।

प्रबंधन ने कहा (मार्च 2023) कि अतिरिक्त क्षमता के निर्माण के लिए स्पष्ट भूमि स्थान की आवश्यकता है, जो किसी भी निर्माण, शेड/वेब्रिज, कार्यालय ब्लॉक, श्रमिक विश्राम कक्ष आदि से मुक्त होना चाहिए। जैसा कि लेखापरीक्षा द्वारा बताया गया है कि 34,969 वर्ग मीटर भूमि का खाली अधिशेष है, यह उस भूमि के टुकड़े का स्पष्ट विस्तार नहीं है।

उत्तर मान्य नहीं है क्योंकि 34,969 वर्गमीटर है एक गोदाम (एफएसडी धनबाद) में भूमि उपलब्ध थी और भूमि के स्पष्ट भूमि नहीं होने का तथ्य लेखापरीक्षा को उपलब्ध कराए गए दस्तावेजों द्वारा समर्थित नहीं था।

मंत्रालय से कोई जवाब नहीं मिला।

तेलंगाना क्षेत्र

डीओ निज़ामाबाद ने आरओ, हैदराबाद को सूचित किया (जून 2019) कि एफएसडी डिचपल्ली में खाली जमीन पर 50,000 मीट्रिक टन क्षमता के गोदामों का निर्माण किया जा सकता है और इस तरह के निर्माण से एफसीआई को प्रति वर्ष ₹ 5.62 करोड़ की बचत होगी। डीओ के मूल्यांकन (जून 2019) के आधार पर, ₹ 58.91 करोड़ की अनुमानित लागत पर 40,000 मीट्रिक टन भंडारण क्षमता के निर्माण के लिए प्रारंभिक अनुमान (जून 2020) अनुमोदन के लिए जुलाई 2020 में एफसीआई जेडओ, चेन्नई को भेजा गया था। हालाँकि, एफएसडी डिचपल्ली (अगस्त 2022) में भंडारण क्षमता बढ़ाने के लिए कोई और कार्रवाई नहीं की गई।

आरओ, हैदराबाद (बफर स्टोरेज कॉम्प्लेक्स, नलगोंडा और मिर्यालागुडा) में क्रमशः 14 एकड़ और 12 एकड़ की खाली भूमि थी, जिसमें क्रमशः 0.35 एलएमटी और 0.30 एलएमटी भंडारण क्षमता का निर्माण किया जा सकता था। हालाँकि, भंडारण क्षमता में वृद्धि (अगस्त 2022) के लिए कोई कार्रवाई नहीं की गई। इस प्रकार, भंडारण सुविधा के विस्तार के संबंध में निष्क्रियता के परिणामस्वरूप ₹ 8.79 करोड़ का परिहार्य अतिरिक्त व्यय हुआ जैसा कि नीचे बताया गया है:

गोदाम	भंडारण शुल्क पर व्यय (₹ करोड़ में)	निर्माण के लिए प्रस्तावित क्षमता (एलएमटी)	अनुमानित निर्माण लागत (₹ करोड़ में)	मूल्यहास (₹ करोड़ में)	परिहार्य व्यय (₹ करोड़ में)
ए	बी	सी	डी	इ	एफ (बी-ई)
डिचपल्ली ¹³	5.95	0.40	58.91	2.45	3.50
नलगौडा	4.86	0.35	51.55	2.01	2.85
मिर्यालागुदा	4.16	0.30	44.18	1.72	2.44
	14.97		154.64	6.18	8.79

प्रबंधन ने कहा (जनवरी 2023) कि उसने एसडब्ल्यूसी/सीडब्ल्यूसी से किराए पर लिए गए लगभग नौ एलएमटी को हटा दिया है और यह भी कहा कि जरूरतों के आधार पर भंडारण स्थान को किराए पर लेना अपने गोदामों के निर्माण के लिए जाने से अधिक वांछनीय है जिसमें बदले में भारी पूंजी निवेश शामिल है।

उत्तर तर्कसंगत नहीं है क्योंकि पूंजीगत लागत और संबंधित मूल्यहास पर विचार करने के बाद परिहार्य व्यय की गणना की गई थी।

मंत्रालय से कोई जवाब नहीं मिला।

3.5.3 केंद्रीय क्षेत्र योजना के तहत विस्तार

उत्तर-पूर्वी राज्यों में 568.17 करोड़ के वित्तीय परिव्यय के साथ 5.40 एलएमटी भंडारण क्षमता के निर्माण के लिए भारत सरकार द्वारा एक विशेष पैकेज को मंजूरी दी गई थी (अगस्त 2011)।

असम राज्य के लिए, आवंटन 377.68 करोड़ के वित्तीय परिव्यय के साथ 3.45 एलएमटी भंडारण क्षमता था। फरवरी 2014 के दौरान, ₹ 509.76 करोड़ के वित्तीय परिव्यय के साथ 2.93 एलएमटी (असम के लिए 1.77 एलएमटी) की संशोधित क्षमता को भारत सरकार द्वारा अनुमोदित किया गया था। मार्च 2022 तक, 2.93 एलएमटी की परिकल्पित क्षमता के मुकाबले 1.66 एलएमटी की भंडारण क्षमता में ही वृद्धि की जा सकी।

भंडारण क्षमता में वृद्धि के लिए भूमि अधिग्रहण में देरी के कारण एफसीआई को ₹ 18.08 करोड़ का अतिरिक्त व्यय करना पड़ा जैसा कि नीचे बताया गया है:

- ₹ 21 करोड़ की अनुमानित लागत से सालचापरा में रेलवे साइडिंग के साथ 25,000 मीट्रिक टन के गोदाम के निर्माण को मंजूरी दी (अगस्त 2011)। चूंकि

¹³ डिचपल्ली के मामले में जनवरी 2021 से मार्च 2022 के लिए और अन्य दो गोदामों के मामले में फरवरी 2021 से मार्च 2022 के लिए गणना की गई।

सालचपरा में उपयुक्त भूमि उपलब्ध नहीं थी, एफसीआई ने बिहारा साइडिंग के पश्चिमी किनारे पर 84 बीघे की एक निजी पट्टे वाली भूमि की पहचान की (मार्च 2012)। इस भूमि के अधिग्रहण के लिए, असम सरकार ने ₹ 1.30 करोड़ का अनुमान प्रस्तुत किया (अगस्त 2012) जिसे एफसीआई द्वारा उपायुक्त (डीसी), कछार के पास प्रस्तुत किया गया (फरवरी 2013)। डीसी ने एफसीआई को सूचित किया (सितंबर 2013) कि पट्टेदार यह राशि स्वीकार करने को तैयार नहीं थे और जमीन की दर को संशोधित करने के लिए कहा। डीसी, कछार द्वारा इसका पुनः मूल्यांकन किया गया और भूमि की लागत को संशोधित कर ₹ 3.76 करोड़ कर दिया गया लेकिन एफसीआई ने प्रस्ताव स्वीकार नहीं किया और पहले से जमा की गई राशि वापस करने के लिए कहा (नवंबर 2014)। डीसी, कछार ने स्थापना लागत और आकस्मिकता के संबंध में ₹ 12 लाख की कटौती के बाद जमा राशि वापस कर दी (दिसंबर 2014)।

इसके बाद (फरवरी 2016) एक वर्ष के बाद, उसी भूमि को डीसी, कछार द्वारा ₹ 14.13 करोड़ की अनुमानित लागत पर फिर से एफसीआई को पेश किया गया। एफसीआई ने राज्य सरकार से प्रस्तावित भूमि तुरंत प्राप्त करने का निर्देश दिया (मार्च 2016) और राशि राज्य प्राधिकरण के पास जमा कर दी।

इस प्रकार, सितंबर 2013 में बिहारा में भूमि की प्रस्तावित कीमत के आधार पर मुआवजा नहीं देने के एफसीआई के निर्णय के कारण, भूमि के उसी टुकड़े को उच्च लागत पर अधिग्रहित करना पड़ा, जो कि शुरुआती प्रस्तावित राशि ₹ 3.76 करोड़ से साढ़े तीन गुना अधिक थी। इसके परिणामस्वरूप ₹ 10.37 करोड़ का अतिरिक्त व्यय हुआ।

- अर्चीपाथर (धेमाजी जिला) में 25000 मीट्रिक टन रेल-फेड गोदाम के निर्माण के लिए 25 एकड़ भूमि की पहचान की गई (मार्च 2012)। असम सरकार ने उक्त भूमि के अधिग्रहण के लिए अधिसूचना (मई 2012) जारी की और इसकी लागत ₹ 1.75 करोड़ बताई गई। इसके बाद, असम क्षेत्र ने अर्चीपाथर में गोदाम के निर्माण को यह कहते हुए छोड़ने का प्रस्ताव दिया (जनवरी 2015) कि उत्तरी लखीमपुर जिले में 32120 मीट्रिक टन क्षमता के गोदामों के निर्माण और तीन एफएसडी की क्षमता के उपयोग के कारण भंडारण क्षमता पहले से ही टीपीडीएस आवंटन का तीन गुना थी। 2017-18 से 2021-22 के दौरान डीओ नॉर्थ लखीमपुर के अंतर्गत नारायणपुर, लखीमपुर और धेमाजी (एफएसडी आर्किपैथर को छोड़कर) 32.25 प्रतिशत से 109.09 प्रतिशत के बीच था।

हालाँकि, एफसीआई मुख्यालय ने असम सरकार पर जल्द से जल्द भूमि आवंटित करने के लिए जोर दिया (अप्रैल 2015) अन्यथा एफसीआई को परियोजना वापस

लेनी होगी। भूमि का अधिग्रहण 20000 मीट्रिक टन गोदाम के निर्माण के लिए ₹9.46 करोड़ का भुगतान करने के बाद किया गया था (अप्रैल 2016), जबकि शुरुआत में अधिग्रहण के लिए प्रस्तावित ₹ 1.75 करोड़ की लागत (जुलाई 2013) थी। गोदाम का निर्माण पूरा हो गया और स्वीकृत अनुमानित लागत ₹ 48.37 करोड़ के मुकाबले ₹ 61.45 करोड़ (मार्च 2022 तक) की लागत पर सीपीडब्ल्यूडी से ले लिया गया (अप्रैल 2021)। क्षमता को 25,000 मीट्रिक टन से घटाकर 20,000 मीट्रिक टन करने का कारण रिकॉर्ड में नहीं पाया गया। इसके अलावा, निर्णय लेने में देरी के परिणामस्वरूप भूमि अधिग्रहण पर ₹ 7.71 करोड़ का अतिरिक्त व्यय हुआ।

एफसीआई प्रबंधन/मंत्रालय से कोई जवाब नहीं मिला।

एग्जिट कॉन्फ्रेंस के दौरान प्रबंधन ने कहा कि भूमि अधिग्रहण में देरी के इस मामले पर गौर किया जाएगा।

3.5.4 साइलो के निर्माण के माध्यम से संवर्धन

भंडारण के बुनियादी ढांचे को आधुनिक बनाने और भंडारित खाद्यान्न की शेल्फ-लाइफ में सुधार करने की दृष्टि से, वर्ष 2005 में एक पायलट प्रोजेक्ट के रूप में, एफसीआई ने सार्वजनिक निजी भागीदारी (पीपीपी) के आधार पर सात स्थानों पर 5.5 एलएमटी क्षमता के स्टील साइलो का निर्माण शुरू किया। इसके बाद, जनवरी 2015 के दौरान श्री शांता कुमार की अध्यक्षता वाली उच्च स्तरीय समिति की सिफारिशों के अनुसरण में, भारत सरकार ने देश में पीपीपी मोड पर 100 एलएमटी की क्षमता के लिए स्टील साइलो के निर्माण के लिए एक कार्य योजना को मंजूरी दी। इसमें से 29 एलएमटी की क्षमता का निर्माण एफसीआई द्वारा किया जाना था जबकि शेष का कार्यान्वयन सीडब्ल्यूडी और एसजीए द्वारा किया जाना था।

साइलो का निर्माण एफसीआई द्वारा निम्नलिखित मोड में किया जाना था:

- व्यवहार्यता गैप फंडिंग (वीजीएफ) योजना के साथ पीपीपी के तहत साइलो
- गैर-वीजीएफ के साथ पीपीपी के तहत साइलो
- वीजीएफ (डीईए मॉडल) के साथ पीपीपी के तहत साइलो

साइलो का निर्माण 12 राज्यों में 4-5 वर्षों की अवधि के भीतर किया जाना था। हालाँकि, मार्च 2022 तक छह राज्यों में एफसीआई द्वारा केवल 6.25 एलएमटी का निर्माण किया गया है और 22.75 एलएमटी का निर्माण अभी बाकी है।

साइलो के निर्माण में देरी के परिणामस्वरूप भंडारण अंतर को बढ़ाने के लिए पीईजी, पीडब्ल्यूएस और निजी पार्टियों के तहत अधिक क्षमता किराये पर लेनी पड़ी, जिसके

परिणामस्वरूप भंडारण शुल्क का अधिक व्यय हुआ और परिणामस्वरूप, भारत सरकार पर खाद्य सब्सिडी का अतिरिक्त बोझ पड़ा।

3.5.4.1 साइलो के निर्माण के लिए एफसीआई के भंडारण योग्य डिपो को नष्ट करना

महाराष्ट्र क्षेत्र के एफएसडी बोरीवली की भंडारण क्षमता 2018-19 तक 134352 मीट्रिक टन थी। साइलो के निर्माण का ठेका एक ठेकेदार को दिया गया था (फरवरी 2019), हालांकि, ठेकेदार द्वारा किसी भी सिविल कार्य को शुरू करने से पहले उच्च स्तरीय समिति की बैठक के निर्णय (सितंबर 2020) के आधार पर अनुबंध को पारस्परिक रूप से समाप्त कर दिया गया था।

लेखापरीक्षा में देखा गया कि बोरीवली में स्टील साइलो के निर्माण के लिए, 17026 मीट्रिक टन की कुल क्षमता वाले पांच गोदामों (शेड नंबर 37-41) की छत को साइलो के निर्माण के लिए अनुबंध देने से पहले मार्च 2018 में एफसीआई मुख्यालय के निर्देशों के अनुसार ध्वस्त कर दिया गया था। प्रस्ताव के प्रारंभिक चरण में भंडारण योग्य शेडों की छत की चादरों को तोड़ने के निर्णय के परिणामस्वरूप डीओ बोरीवली की क्षमता 17026 मीट्रिक टन तक कम हो गई। उपभोग क्षेत्र में क्षमता में कमी का खरीद क्षेत्रों में एसजीए के साथ निरंतर भंडारण के परिणामस्वरूप परिहार्य कैरी ओवर शुल्क के भुगतान पर सीधा प्रभाव पड़ता है।

एफसीआई प्रबंधन/मंत्रालय से कोई जवाब नहीं मिला।

3.5.4.2 साइलो के लिए भूमि अधिग्रहण पर परिहार्य व्यय

बिहार क्षेत्र के कैमूर और बक्सर में ₹ 65.28 करोड़ की अनुमानित लागत पर प्रत्येक 50,000 मीट्रिक टन की भंडारण क्षमता निर्माण के लिए पीपीपी मोड के तहत खाद्यान्न भंडारण के लिए डिजाइन, निर्माण, वित्त, संचालन और हस्तांतरण (डीबीएफओटी) के आधार पर साइलो के निर्माण के लिए डेवलपर के चयन के लिए योग्यता अनुरोध (आरएफक्यू) आमंत्रित किया गया (दिसंबर 2016)। आरएफक्यू में अन्य बातों के साथ-साथ कहा गया है कि बोली लगाने वाले को दो जिलों में भूमि पार्सल की पहचान और खरीद करने और रियायत समझौते (सीए) पर हस्ताक्षर करने की तारीख से 120 दिनों के भीतर एफसीआई को हस्तांतरित करने की आवश्यकता होगी। एफसीआई सीए की शर्तों के अनुसार इन भूमि पार्सल के लिए रियायतग्राही (चयनित बोलीदाता) को भुगतान करेगा।

इन दो स्थानों पर परियोजना को पूरा करने के लिए नेशनल कोलैटरल मैनेजमेंट सर्विसेज लिमिटेड (एनसीएमएल) को रियायतग्राही भागीदार के रूप में चुना गया था। अगस्त 2017 में एनसीएमएल को अधिनिर्णय पत्र जारी किया गया था और जनवरी 2018 में सीए पर हस्ताक्षर किए गए थे। सीए पर हस्ताक्षर करने से पहले,

एफसीआई ने एनसीएमएल को निर्देश दिया था (अक्टूबर 2017) कि वह भूमि हस्तांतरण और सौंपने से पहले एफसीआई की लिखित सहमति के बिना एफसीआई को भूमि उपयोग में परिवर्तन (सीएलयू) प्रक्रिया शुरू न करे। एफसीआई ने एनसीएमएल से दोनों स्थानों पर ₹ 17.77 करोड़ (कैमूर में ₹ 1.18 करोड़ प्रति एकड़ की दर से 7.025 एकड़ और बक्सर में ₹ 1.29 करोड़ प्रति एकड़ की दर से 7.35 एकड़) में जमीन खरीदी (अगस्त 2019)।

लेखापरीक्षा में देखा गया कि कैमूर के लिए (जुलाई 2018 में एनसीएमएल को बेची गई) और बक्सर के लिए फरवरी 2019 में (मार्च 2019 में एनसीएमएल को बेची गई) मई, 2018 में सीए के हस्ताक्षर करने के बाद दोनों भूमि का भूमि उपयोग कृषि से वाणिज्यिक में बदल दिया गया था। चूंकि वाणिज्यिक भूमि की दरें कृषि भूमि की तुलना में बहुत अधिक थीं, इसलिए एफसीआई को भूमि के संबंध में अतिरिक्त व्यय करना पड़ा। ऐसा प्रतीत होता है कि एनसीएमएल ने, एफसीआई की लिखित सहमति के बिना एफसीआई को भूमि उपयोग न बदलने और हस्तांतरित करने से पहले एफसीआई द्वारा लगाई गई शर्त के उल्लंघन से बचने के लिए, एफसीआई को हस्तांतरित करने से पहले भूमि का उपयोग बदल दिया। उन भूमि स्वामियों के माध्यम से जिनसे उसने भूमि अर्जित की थी।

भूमि के लिए ₹ 17.77 करोड़ का भुगतान करना पड़ा जबकि कृषि भूमि के सर्कल रेट के अनुसार, भूमि की कीमत ₹ 91.52 लाख होती। इसके परिणामस्वरूप भूमि की खरीद पर ₹ 16.85 करोड़ का अतिरिक्त व्यय हुआ और इसके परिणामस्वरूप एफसीआई को नुकसान हुआ और मामले में गलत काम होने से इनकार नहीं किया जा सकता।

एफसीआई प्रबंधन/मंत्रालय से कोई जवाब नहीं मिला।

एग्जिट कॉन्फ्रेंस के दौरान प्रबंधन ने कहा कि साइलो के लिए भूमि अधिग्रहण में अनियमितताओं के संबंध में मामले की जांच प्रगति पर है।

3.5.4.3 रियायतग्राही पर जुर्माना न लगाया जाना

एफसीआई ने डिजाइन, निर्माण, वित्त, स्वामित्व और संचालन (डीबीएफओओ) के आधार पर छह राज्यों¹⁴ में 52 स्थानों पर 26.50 लाख मीट्रिक टन क्षमता के खाद्यान्न साइलो के निर्माण के माध्यम से आधुनिक भंडारण क्षमता के निर्माण के लिए निविदाएं आमंत्रित कीं (मई 2016 से सितंबर 2018 के दौरान)। राज्यों की खपत/खरीद के लिए रेलवे साइडिंग के साथ प्रत्येक साइलो की योजना 50,000 मीट्रिक टन¹⁵ की क्षमता के लिए बनाई गई थी।

¹⁴ बिहार, गुजरात, हरियाणा, पंजाब, उत्तर प्रदेश और पश्चिम बंगाल

¹⁵ संगरूर में 100000 मीट्रिक टन की एक परियोजना।

रियायती समझौते के अनुच्छेद 4.2.1 के अनुसार, रियायतग्राही प्राधिकरण को ऐसी पूर्ववर्ती शर्तों के पूरा होने तक देरी के प्रत्येक दिन के लिए निष्पादन सुरक्षा के 0.2 प्रतिशत की दर से गणना की गई क्षति का भुगतान करेगा, जो निष्पादन सुरक्षा का अधिकतम 20 प्रतिशत के अधीन होगा।

10^{वीं} उच्च स्तरीय समिति (एचएलसी) ने 280 दिनों से अधिक 180 दिनों का विस्तार दिया (दिसंबर 2017) और दंड के रूप में प्रत्येक दिन की देरी के लिए निष्पादन सुरक्षा के 0.2 प्रतिशत की प्रचलित दर पर हर्जाना लगाया। 12^{वीं} एचएलसी (जुलाई 2018) ने आगे 180 दिनों का विस्तार करते हुए निर्णय लिया कि यदि रियायतग्राही तुरंत जुर्माना राशि का भुगतान नहीं करना चाहता है, तो वह प्रारंभ पत्र (एलओसी) जारी होने की तारीख से 3 साल की वैधता के साथ 280 दिनों से अधिक की देरी की पूरी अवधि के लिए 9.27 प्रतिशत की दर से अतिरिक्त बीजी के साथ जुर्माने के बराबर राशि की बैंक गारंटी (पूर्ववर्ती शर्तों को पूरा करने की तारीख तक) जमा कर सकता है। यह छूट केवल रियायतग्राही के विशिष्ट लिखित अनुरोध पर ही दी जा सकती है।

लेखापरीक्षा में देखा गया कि अनुबंध की शर्तों के उल्लंघन में ₹ 17.02 करोड़ का हर्जाना/जुर्माना वसूल नहीं किया, जैसा कि नीचे बताया गया है:

- **बिहार क्षेत्र में**, लेखापरीक्षा में पाया गया कि सीए के अनुसार दिनों की छूट की अनुमति के बाद, शर्त पूरा न करने में देरी 133 से 1338 दिनों के बीच थी। 16^{वीं} एचएलसी ने वाणिज्यिक परिचालन तिथि (सीओडी) के बाद किराये से 24 समान मासिक किस्तों (ईएमआई) में वसूली की अनुमति देकर जुर्माना और ब्याज की वसूली के तौर-तरीकों में ढील देने का फैसला (मई 2020) किया। रियायतग्राही को ऐसी सशर्त वसूली के लिए एफसीआई को एक वचन देना था। हालाँकि, चल रही सात¹⁶ साइलो परियोजनाओं के संबंध में ₹ 10.79 करोड़ की वसूली योग्य क्षति के लिए एफसीआई, बिहार क्षेत्र द्वारा रियायतग्राही से अभी तक वचन पत्र प्राप्त नहीं किया गया था।
- हरियाणा क्षेत्र में, रियायती समझौतों में उल्लिखित समय-सारिणी के अनुसार सीपी की पूर्ति न होने पर ₹ 2.86 करोड़ की बीजी का नकदीकरण न होने के साथ-साथ ₹3.37 करोड़ का जुर्माना वसूल नहीं किया गया। इस प्रकार, परियोजनाओं में देरी के लिए जुर्माने के कारण कुल ₹6.23 करोड़ की राशि वसूल नहीं की गई।

प्रबंधन ने सीपी की पूर्ति न होने और साइलो सुविधा के पूरा होने में देरी के कारण रियायतग्राही पर लगाए जाने वाले हर्जाने के लिए एचएलसी द्वारा लिए गए निर्णय

¹⁶ भागलपुर, दरभंगा, समस्तीपुर, खगड़िया, मधुबनी, कैमूर और बक्सर

(मार्च 2023) को सूचित किया (अप्रैल 2023)। इसमें आगे कहा गया है कि साइलो परियोजना के कार्यान्वयन में सबसे बड़ी बाधा सड़क और रेल कनेक्टिविटी के साथ उपयुक्त भूमि पार्सल का अधिग्रहण और रेलवे से मंजूरी है। विशेष रूप से निजी निवेशकों द्वारा साइलो परियोजनाओं को चालू करने की धीमी गति अंतर्निहित प्रणालीगत बाधाओं के कारण है और एफसीआई ने परियोजना में तेजी लाने के लिए सक्रिय कदम उठाए हैं।

उत्तर मान्य नहीं है क्योंकि क्षति की वसूली के संबंध में टिप्पणी की पेशकश नहीं की गई थी। इसके अलावा, एचएलसी के निर्णय के अनुसार, एफसीआई को जुर्माने की स्वीकृति प्रदान करने के लिए छूटग्राही से बिना शर्त वचन पत्र प्राप्त करना होगा जिसे एफसीआई और रियायतग्राही के बीच समझौते का एक हिस्सा माना जाएगा। हालाँकि, वही प्राप्त नहीं हुआ।

मंत्रालय से कोई जवाब नहीं मिला।

3.5.4.4 रियायतग्राही को अनुचित लाभ

एफसीआई ने वीजीएफ मार्ग के माध्यम से सार्वजनिक निजी भागीदारी (पीपीपी) मोड के तहत डिजाइन, निर्माण, वित्त, संचालन और हस्तांतरण (डीबीएफओटी) के आधार पर चांगसारी असम में गेहूँ के भंडारण के लिए आधुनिक साइलो (50000 मीट्रिक टन) के विकास के लिए बोलियां आमंत्रित कीं। उपलब्ध खाली भूमि का उपयोग करके चयनित एफसीआई डिपो के परिसर के भीतर आधुनिक साइलो विकसित करने की परिकल्पना की गई। बोली पैरामीटर में परिकल्पना की गई है कि बोली लगाने वाले को एकमुश्त अनुदान की आवश्यकता हो सकती है या बोली लगाने वाला प्राधिकरण को भुगतान करने के लिए प्रीमियम उद्धृत करेगा।

मेसर्स श्री कार्तिकेय स्पिनिंग एंड वीविंग मिल्स प्राइवेट लिमिटेड को ₹ 68.22 लाख प्रति वर्ष के प्रीमियम पर साइलो के विकास के लिए चुना गया था। तदनुसार, रियायत समझौते (सीए) पर हस्ताक्षर करने के लिए 30 मार्च 2016 को अधिनिर्णय पत्र जारी किया गया था। लीप एग्जी लॉजिस्टिक्स (गुवाहाटी) प्राइवेट लिमिटेड का गठन (विशेष प्रयोजन वाहन के रूप में) आरएफक्यू के खंड 2.2.6 के संदर्भ में किया गया था और सीए पर 15 सितंबर 2016 को हस्ताक्षर किए गए थे। रियायत समझौते के खंड 12.4.1 के अनुसार, रियायतग्राही को निर्धारित भूमि पर रेलवे ट्रैक सहित नई रेलवे साइडिंग का निर्माण कार्य करना था इस प्रयोजन के लिए रेलवे ने रेलवे साइडिंग के निर्माण के लिए ₹ 5.83 करोड़ के अनुमान को भी मंजूरी दे दी (दिसंबर 2016)।

चांगसारी में मौजूदा रेलवे साइडिंग का उपयोग करने का अनुरोध किया (फरवरी 2017) और नए लेआउट के सैद्धांतिक अनुमोदन के लिए एक संशोधित योजना प्रस्तुत की।

एफसीआई की उच्च स्तरीय समिति ने स्वतंत्र विशेषज्ञ (होवे इंजीनियरिंग प्रोजेक्ट्स इंडिया प्राइवेट लिमिटेड) की प्रतिवेदन (8 मई 2017) और आर्थिक मामलों के विभाग के स्पष्टीकरण के आधार पर रियायतग्राही के प्रस्ताव को यह कहते हुए मंजूरी दे दी कि ऐसा परिवर्तन 'परिवर्तन' के अंतर्गत नहीं आएगा।

लेखापरीक्षा में पाया गया कि अनुबंध देते समय मौजूदा रेलवे साइडिंग के उपयोग के पहलू पर विचार नहीं किया गया था और स्वतंत्र विशेषज्ञ और एचएलसी की प्रतिवेदन पर संशोधित प्रस्ताव को मंजूरी दी गई थी। यह एफसीआई के हित में नहीं था क्योंकि दायरे में कमी के कारण कोई भी लाभ एफसीआई को मिलना चाहिए।

इस प्रकार, रियायतग्राही को अनुचित लाभ दिया गया क्योंकि रेलवे ट्रैक की कम परियोजना लागत (₹ 5.83 करोड़) के रूप में रियायतग्राही को कोई भी वित्तीय लाभ की बजाय एफसीआई को मिलना चाहिए। इसके अलावा, एमटीएफ में साइडिंग के साथ या उसके बिना दोनों परिदृश्यों को पूरा करने के लिए सक्षम प्रावधान शामिल होना चाहिए, ताकि काम का कोई भी कम दायरा सफल बोली लगाने वाले को अनुचित वित्तीय लाभ (लागत बचत के रूप में) न दे।

एफसीआई प्रबंधन/मंत्रालय से कोई जवाब नहीं मिला।

3.5.5 पीईजी योजना के तहत विस्तार

भारत सरकार ने गैर-डीसीपी राज्यों के लिए निजी उद्यमी गारंटी (पीईजी) योजना शुरू की (2008) और इस योजना के तहत निर्मित क्षमता का उपयोग एफसीआई द्वारा केंद्रीय पूल स्टॉक के भंडारण के लिए किया जाएगा। योजना के तहत, गोदामों के स्थान का चयन और अनुमोदन एफसीआई द्वारा किया जाना था और गोदामों का निर्माण निजी उद्यमियों द्वारा नोडल एजेंसी (सीडब्ल्यूसी/एसडब्ल्यूसी) के माध्यम से और कुछ राज्यों में एफसीआई द्वारा भी किया जाना था। संबंधित सीडब्ल्यूसी/एसडब्ल्यूसी और निजी पार्टी के बीच एफसीआई द्वारा उपलब्ध कराए गए प्रारूप पर समझौते किए जाएंगे और एफसीआई सात साल की गारंटी पर गोदाम किराए पर लेने के लिए संबंधित नोडल एजेंसी के साथ समझौता करेगी।

नीचे दी गई तालिका मार्च 2022 तक पीईजी योजना के तहत भंडारण क्षमता वृद्धि की स्थिति का विवरण देती है:

तालिका 3.8

पीईजी योजना की शुरुआत के बाद से वृद्धि की स्थिति

	एलएमटी में क्षमता
स्वीकृत क्षमता	191.55
एसआईएलओ के लिए क्षमता हस्तांतरण	25.38
पीईजी के लिए शुद्ध स्वीकृत क्षमता	166.17
क्षमता की निविदा स्वीकृत/आवंटित	152.74
पूर्ण की गई कुल क्षमता (सभी प्रकार से + लंबित लघु सहायक कार्य)	144.67
क्षमता एफसीआई द्वारा अधिग्रहीत की गई	132.26
क्षमता सभी तरीके से पूरी कर ली गई हैं और अभी उस पर अधिग्रहण किया जाना है	9.53

स्रोत: एफसीआई द्वारा प्रस्तुत जानकारी

निजी भागीदारी द्वारा बनाई जाने वाली भंडारण क्षमता को एफसीआई द्वारा सात और दस साल की अवधि की गारंटी के साथ सीडब्ल्यूसी/एसडब्ल्यूसी के माध्यम से एफसीआई की उच्च स्तरीय समिति (एचएलसी) द्वारा नोडल एजेंसी द्वारा निविदा प्रक्रिया के माध्यम से अंतिम रूप दी गई दरों पर किराए पर लिया जाना था।

3.5.5.1 पीईजी के तहत भंडारण क्षमता को पूरा करने/उसे लेने में देरी

मॉडल निविदा दस्तावेजों के अनुसार, पीईजी गोदामों के निर्माण की अवधि एक वर्ष थी और गारंटी अवधि में कमी के साथ निविदाकारों को उनके लिखित अनुरोध पर निर्माण में अधिकतम एक वर्ष तक की देरी की अनुमति दी जा सकती थी। लेखापरीक्षा ने पीईजी गोदामों के पूरा होने में देरी के मामले देखे जिनका विवरण नीचे दिया गया है:

- तमिलनाडु क्षेत्र में, गोदामों को पूरा करने में चार से 45 महीने तक की महत्वपूर्ण देरी हुई, जबकि एफसीआई द्वारा गोदाम को अपने कब्जे में लेने में पूरा होने की तारीख से 30 दिन से अधिक 170 दिन तक की देरी हुई। विस्तारित अवधि के बाद भी चार निजी गोदामों¹⁷ के पूरा होने में देरी के कारण एफसीआई ने कम और प्रतिस्पर्धी दरों पर भंडारण क्षमता का लाभ उठाने का अवसर खो दिया, जिसके परिणामस्वरूप सीडब्ल्यूसी दरों पर समकक्ष क्षमताओं को किराए पर लेने के लिए ₹ 3.46 करोड़¹⁸ का परिहार्य व्यय हुआ, जैसा कि नीचे दिया गया है:

¹⁷ नमक्कल, मधुरांतकम, विल्लुपुरम और डिंडुगल

¹⁸ विस्तारित अवधि सहित 2 वर्ष से अधिक की अवधि के लिए गणना की गई

क्रम सं.	केंद्र	पूर्ण क्षमता (एमटी)	महीनों में पूरा होने में देरी	प्रति बैग पीईजी दर (₹में)	प्रति बैग सीडब्ल्यूसी दर (₹ में)	संभावित बचत (₹ करोड़ में)
1	नमक्कल	15000	5	2.025	3.38	0.20
2	मधुरान्तकम्	15000	3	2.895	4.15	0.11
3	विल्लुपुरम	20000	22	2.88	4.15/4.3	1.18
4	डिंडीगुल	25000	23	3.195	4.68/5.21	1.97
	कुल					3.46

इसके अलावा, तमिलनाडु क्षेत्र में पीईजी योजना के तहत 345000 मीट्रिक टन भंडारण स्थान स्वीकृत था, जिसमें से केवल 255000 मीट्रिक टन ही पूरा किया जा सका (मार्च 2022), 35000 मीट्रिक टन क्षमता एचएलसी द्वारा रद्द कर दी गई (मई 2015), 45000 मीट्रिक टन मुकदमेबाजी के तहत आ गया और 10000 मीट्रिक टन भंडारण स्थान मई 2021 में समाप्त कर दिया गया था। पूर्ण क्षमता में एफसीआई और सीडब्ल्यूसी/एसडब्ल्यूसी के बीच समझौते द्वारा कवर की गई 150000 मीट्रिक टन और एफसीआई और निजी पार्टियों¹⁹ के बीच समझौते द्वारा 105000 मीट्रिक टन शामिल है। सीडब्ल्यूसी/एसडब्ल्यूसी द्वारा पूरी की गई 150000 मीट्रिक टन क्षमता में से, टीएनडब्ल्यूसी/थेनी में 10000 मीट्रिक टन क्षमता हालांकि नवंबर 2016 में पूरी हो गई, इसे एफसीआई (मार्च 2022) ने नहीं लिया क्योंकि गोदाम से माल शेड की दूरी 74 किमी से अधिक थी और उपयोग के लिए अतिरिक्त व्यय करना होगा क्योंकि दोहरे वजन की आवश्यकता होती।

प्रबंधन ने कहा (जनवरी 2023) कि थेनी में गोदाम का निर्माण पीईजी योजना पर टीएनडब्ल्यूसी द्वारा किया गया था, लेकिन अप्रत्याशित स्थिति के कारण; रेलवे द्वारा गेज परिवर्तन कार्य में देरी हुई, जिसके परिणामस्वरूप गुड्स शेड के संचालन में देरी हुई।

तथ्य यह है कि निर्माण में देरी के परिणामस्वरूप अपेक्षित लाभ की हानि हुई और निकटवर्ती माल शेड के बिना स्थान के चयन के परिणामस्वरूप गोदामों का संचालन नहीं हो सका।

मंत्रालय से कोई जवाब नहीं मिला।

- भारत सरकार द्वारा गठित एफसीआई की उच्च स्तरीय समिति (एचएलसी) ने पीईजी योजना के तहत झारखंड क्षेत्र में 1.75 लाख मीट्रिक टन (एलएमटी) और 3.00 एलएमटी भंडारण स्थान की वृद्धि को मंजूरी दी (मई 2009 और

¹⁹ पीईजी अरियालुर, डिंडुगल, मदुरंतगम, नमक्कल, तिरुवन्नामलाई और विल्लुपुरम

मई 2013)। 0.65 एलएमटी की क्षमता को योजना योजना में स्थानांतरित कर दिया गया और 0.25 एलएमटी क्षमता को हटा दिया गया। 31 मार्च 2022 तक, 28 स्थानों पर 2.88 एलएमटी की क्षमता पूरी हो चुकी थी और एफसीआई ने इसे अपने कब्जे में ले लिया था, जबकि 0.78 एलएमटी की क्षमता निर्माण चरण में थी।

एफसीआई प्रबंधन/मंत्रालय से कोई जवाब नहीं मिला।

3.5.5.2 शर्तों के विपरीत गोदामों का निर्माण

पीईजी योजना के खंड 8.1 के अनुसार, एफसीआई केवल सीडब्ल्यूसी/एसडब्ल्यूसी के माध्यम से निर्मित पीईजी गोदामों को लेगी। इसके अलावा योजना के खंड 27 के अनुसार, चयन प्रक्रिया समाप्त होने और प्रस्ताव को अंततः एफसीआई द्वारा स्वीकार किए जाने के बाद, एफसीआई और कार्यान्वयन एजेंसी के बीच एक समझौते पर हस्ताक्षर किए जाने की आवश्यकता है। योजना के खंड 11.1 में प्रावधान है कि 25,000 मीट्रिक टन या उससे अधिक क्षमता वाले सभी गोदाम अधिमानतः रेलवे साइडिंग गोदाम होंगे।

रेलवे साइडिंग वाले गोदामों में, अन्य राज्यों में खाद्यान्न की आवागमन के समय, खाद्यान्नों को सीधे रेलवे वैगनों में लोड करने के लिए केवल एक ही श्रम संचालन होता है। बिना रेलवे साइडिंग वाले गोदामों के संबंध में, खाद्यान्न को एफसीआई डिपो से रेलवे माल शेड में ले जाना पड़ता है जिसमें दो अतिरिक्त संचालन शामिल हैं अर्थात्; गोदामों से रेलवे माल शेड तक खाद्यान्नों का परिवहन और ट्रकों या किसी अन्य परिवहन वाहन से खाद्यान्नों को उतारना और सीधे रेलवे वैगनों पर लोड करना।

तेलंगाना क्षेत्र में, एफसीआई ने पीईजी योजना के तहत रेलवे साइडिंग के साथ 50,000 मीट्रिक टन की क्षमता वाले पीईजी करीमनगर को मंजूरी दी। हालाँकि, PEG करीमनगर में रेलवे साइडिंग 31 मार्च 2022 तक पूरी नहीं हुई थी।

लेखापरीक्षा में पाया गया कि पीईजी करीमनगर में रेलवे साइडिंग के पूरा न होने के कारण, दो अतिरिक्त परिचालन करना पड़ा, जिसके परिणामस्वरूप 2017-18 से 2021-22 के दौरान ₹ 3.83 करोड़ का परिहार्य अतिरिक्त व्यय हुआ। हालाँकि, एफसीआई पीईजी करीमनगर में रेलवे साइडिंग के गैर-निर्माण के लिए टीएसडब्ल्यूसी पर कोई कार्रवाई शुरू नहीं कर सका क्योंकि एफसीआई और टीएसडब्ल्यूसी के बीच कोई समझौता नहीं हुआ था।

प्रबंधन के उत्तर (जनवरी 2023) में, उपरोक्त पीईजी गोदामों के भंडारण शुल्क की तुलना सीडब्ल्यूसी/एसडब्ल्यूसी गोदामों से की गई है और निष्कर्ष निकाला गया है कि उपरोक्त पीईजी गोदामों को किराए पर लेने से एफसीआई को लाभ हुआ है।

उत्तर स्वीकार्य नहीं है क्योंकि प्रबंधन ने केवल भंडारण शुल्क पर विचार किया है और हैंडलिंग और परिवहन लागत जैसी अन्य लागतों को नजरअंदाज कर दिया है। इसके अलावा, पास के सीडब्ल्यूसी/एसडब्ल्यूसी गोदामों की तुलना में पीईजी करीमनगर गोदाम एल9 श्रेणी²⁰ का गोदाम था और कुल परिचालन लागत के मामले में सबसे महंगा गोदाम था।

मंत्रालय से कोई जवाब नहीं मिला।

3.6 गोदामों को किराये पर लेना

चूंकि एफसीआई की भंडारण क्षमता पर्याप्त नहीं थी, इसलिए उसने केंद्रीय भंडारण निगम, राज्य भंडारण निगमों, अन्य राज्य एजेंसियों और निजी पार्टियों से अल्पकालिक और गारंटी के लिए भंडारण क्षमता किराए पर ली।

गोदामों को किराये पर लेने पर लेखापरीक्षा निष्कर्षों की चर्चा आगामी पैराग्राफों में की गई है।

3.6.1 क्षमता से अधिक उपयोग के लिए भंडारण शुल्क का भुगतान

एफसीआई मुख्यालय ने किराए की क्षमता से अधिक भंडारित स्टॉक के लिए सीडब्ल्यूसी/एसडब्ल्यूसी को भंडारण शुल्क के भुगतान को उसी दर पर विनियमित करने का निर्णय लिया (जुलाई 2009), जो गारंटीकृत स्थान पर लागू है। अप्रैल 2018 में आयोजित 51^{वीं} एचएलसी बैठक के दौरान, यह स्पष्ट किया गया कि यह पीईजी गोदामों पर लागू नहीं होगा।

बाद में यह निर्णय लिया गया (जनवरी 2019) कि पीईजी गोदामों के संबंध में क्षमता के अधिक से अधिक उपयोग के संबंध में निर्देश निश्चित अवधि के लिए गारंटी के आधार पर लिए गए सीडब्ल्यूसी/एसडब्ल्यूसी/पीडब्ल्यूएस/नॉन-पीईजी/आदि के गोदामों पर भी समान रूप से लागू होने चाहिए। हालाँकि, इसे अगले आदेश तक स्थगित रखा गया (मार्च 2019)।

जून 2022 में, एफसीआई ने बताया कि खाद्य और सार्वजनिक वितरण विभाग द्वारा 'अतिरिक्त' शुल्क के लिए सीडब्ल्यूसी के दावों पर सहमति नहीं दी गई है। हालाँकि, बाद में इसे वित्त वर्ष 2018-19 से वित्त वर्ष 2020-21 के लिए अनुमति दे दी गई (अगस्त 2022)। 2017-18 से 2021-22 की अवधि के दौरान, एफसीआई द्वारा सीडब्ल्यूसी/एसडब्ल्यूसी/पीडब्ल्यूएस गोदामों को अधिक उपयोग के लिए शुल्क के रूप में ₹ 59.18 करोड़ की राशि का भुगतान किया गया था।

²⁰ परिचालन लागत के अनुसार वर्गीकृत

लेखापरीक्षा में पाया गया कि एचएलसी ने अपनी 51^{वीं} बैठक (अप्रैल 2018) में, पीईजी गोदामों के मामले में अधिक उपयोग के लिए भुगतान की अनुमति नहीं देते हुए कहा कि गारंटी के तहत पीईजी गोदाम के लिए, उन महीनों के लिए पूरा किराया भुगतान किया गया था, जिसके दौरान क्षमता का कम उपयोग हुआ था। इसलिए, अधिक उपयोग के लिए मुआवजे की मांग करना विवेकपूर्ण प्रतीत नहीं होता है क्योंकि निवेशक को कम अवधि के दौरान स्वचालित रूप से मुआवजा मिल जाता है। इस तर्क के अनुसार, अधिक उपयोग के लिए सीडब्ल्यूसी/एसडब्ल्यूसी/पीडब्ल्यूएस गोदामों को भुगतान की अनुमति नहीं दी जानी चाहिए थी।

इस प्रकार, वित्त वर्ष 2018-19 से वित्त वर्ष 2020-21 के लिए अतिरिक्त उपयोग के लिए सीडब्ल्यूसी को भुगतान करने के लिए सचिव (डीएफ एंड पीडी) की अध्यक्षता में आयोजित बैठक (अगस्त 2022) में लिया गया निर्णय विवेकपूर्ण नहीं था और इसके परिणामस्वरूप सब्सिडी पर अतिरिक्त बोझ पड़ा।

एफसीआई प्रबंधन/मंत्रालय से कोई जवाब नहीं मिला।

3.6.2 एसडब्ल्यूसी गोदामों की निम्न सेवाओं के कारण शुल्क की वसूली न होना

भारत सरकार ने अनुमति दी कि सीडब्ल्यूसी के लिए निर्धारित भंडारण दरों को एसडब्ल्यूसी तक भी बढ़ाया गया; जहां गोदाम सेवाओं, विशिष्टताओं और स्टॉक के संरक्षण में सीडब्ल्यूसी के बराबर थे। प्रत्येक मामले में समान सेवाओं के लिए एसडब्ल्यूसी तक इन दरों को बढ़ाने से पहले इसे संबंधित जीएम (क्षेत्र)/ईडी (जोन) द्वारा एक निरीक्षण समिति के माध्यम से सत्यापित किया जाना था और संबंधित भुगतान को तदनुसार विनियमित किया जाना था। क्वालिटी काउंसिल ऑफ इंडिया (क्यूसीआई) ने 2021-22 के दौरान पंजाब, हरियाणा, झारखंड²¹ और बिहार में 961 गोदामों (एसडब्ल्यूसी गोदामों सहित) में लेखापरीक्षा किया। क्यूसीआई ने अपना अध्ययन तीन मानदंडों के आधार पर किया अर्थात; सुरक्षा मानक, गोदाम प्रबंधन प्रथाएं, अच्छी प्रथाएं और गोदामों की समग्र स्टार रेटिंग।

लेखापरीक्षा में पाया गया कि क्यूसीआई की प्रतिवेदन के अनुसार एसडब्ल्यूसी गोदामों की समग्र गुणवत्ता सीडब्ल्यूसी और एफसीआई से कम थी। चूंकि इन गोदामों की सेवाएं और सुविधाएं सीडब्ल्यूसी के बराबर नहीं थीं, इसलिए एफसीआई को क्यूसीआई के आकलन के आधार पर सेवाओं की कमी के लिए आनुपातिक आधार पर किराये में कटौती करनी चाहिए थी।

²¹ झारखंड क्षेत्र में एसडब्ल्यूसी की घटिया सेवा के कारण ₹ 4.49 करोड़ (मार्च 2022 तक) का भंडारण शुल्क रोक दिया गया है।

प्रबंधन ने कहा (मार्च 2023) कि झारखंड क्षेत्र बुनियादी ढांचे की विसंगतियों के तत्काल सुधार और डॉस के कार्यान्वयन के लिए एसडब्ल्यूसी के साथ नियमित रूप से काम कर रहा है और भंडारण किराए का एक निश्चित हिस्सा दंडात्मक उपाय के रूप में रोक दिया गया है, जिसे अंततः इन विसंगतियों के समाप्त होने के बाद जारी किया जाएगा। जब एसडब्ल्यूसी द्वारा इसे ठीक कर लिया जाएगा। पंजाब के संबंध में, प्रबंधन ने बिना किसी अतिरिक्त टिप्पणी के पंजाब क्षेत्र का जवाब अग्रोषित किया (अप्रैल 2023) जिसमें कहा गया था कि उच्च कार्यालयों से कोई निर्देश न मिलने के कारण यह क्षेत्र किराये में कटौती करने की स्थिति में नहीं है।

उत्तर तर्कसंगत नहीं है क्योंकि सीडब्ल्यूसी के बराबर भंडारण शुल्क एसडब्ल्यूसी तक बढ़ाया जाना था जब वे सीडब्ल्यूसी के बराबर सेवाएं प्रदान करते हैं और इसलिए, आनुपातिक भंडारण शुल्क की वसूली का प्रावधान होना चाहिए। हालाँकि, पंजाब के संबंध में उत्तर टालमटोल वाला है।

मंत्रालय से कोई जवाब नहीं मिला।

3.6.3 पीईजी गोदामों को किराये पर लेना

पीईजी योजना के अनुसार, उस अवधि की गारंटी के लिए एफसीआई और संबंधित सीडब्ल्यूसी/एसडब्ल्यूसी के बीच समझौते किए जाएंगे जिसके लिए संबंधित गोदामों को एफसीआई द्वारा किराए पर लिया जाएगा। एफसीआई उचित अध्ययन के बाद और कार्यान्वयन एजेंसियों के परामर्श से स्थानीय परिस्थितियों के आधार पर प्रस्तावित गोदामों के लिए अधिकतम दरें तय करेगा। एफसीआई को गोदाम के पूरा होने के छह महीने के भीतर गोदाम लेने की तारीख चुनने की आजादी होगी और गारंटी अवधि गोदाम लेने की तारीख से शुरू होगी।

3.6.3.1 बुनियादी ढांचे को सुनिश्चित किए बिना एयूबी पर पीईजी गोदाम का अधिग्रहण

तमिलनाडु क्षेत्र में, डिंडुगल में 25000 मीट्रिक टन पीईजी गोदाम के निर्माण के लिए निविदाएं आमंत्रित की गईं (अप्रैल 2012)। प्राप्त तीन बोलियों में से एक बोलीदाता ने रेलवे साइडिंग के साथ दर उद्धृत की जबकि दो बोलीदाताओं ने बिना रेलवे साइडिंग के दर उद्धृत की। दो बोलीदाताओं की मूल्य बोलियाँ खोली गईं (ओएसआर इंफ्रा प्राइवेट लिमिटेड ने रेलवे साइडिंग के साथ ₹ 6.39 प्रति क्विंटल और गोपी कृष्ण ने बिना साइडिंग के ₹ 5.76 प्रति क्विंटल की दर उद्धृत की) क्योंकि तीसरे बोलीदाता ने तकनीकी मानदंडों को पूरा नहीं किया था। तीन साल के भीतर साइडिंग के साथ गोदाम को पूरा करने की शर्त के साथ ओएसआर को काम सौंपा गया (फरवरी 2013)।

गोदाम रेलवे साइडिंग के बिना जनवरी 2018 में देरी से पूरा हुआ, और निविदा के खंड 20 के अनुसार एफसीआई ने जुलाई 2018 से सहमत किराए के 60 प्रतिशत पर एयूबी

पर गोदाम किराए पर लिया और मई 2020 तक उपयोग किया। जनता के विरोध के कारण यह रुका हुआ था क्योंकि ट्रकों की भारी आवागमन थी और सड़क संकरी थी और निजी भूखंडों से होकर गुजर रही थी। डीओ के अधिकारियों की एक समिति ने रिपोर्ट दी (मई 2020) कि परियोजना मूल रूप से रेल फेड सुविधा के लिए थी और उचित पहुंच सड़कों के अभाव में गोदाम को रोड फेड के रूप में चलाना संभव नहीं था। अंततः, मार्च 2021 में गोदाम को किराए से हटा दिया गया।

लेखापरीक्षा में पाया गया कि तकनीकी मूल्यांकन चरण में ही एफसीआई को यह ज्ञात था कि एनएच से प्रस्तावित स्थल तक 1.8 किमी तक ब्लैक टॉपिंग सड़क थी और शेष 0.5 किमी कच्ची बजरी सड़क थी और रेलवे के साथ गोदाम के लागत लाभ को ध्यान में रखते हुए साइडिंग का काम सौंपा गया था। लेकिन साइडिंग कभी नहीं बनी जिसके कारण बड़े पैमाने पर ट्रकों की आवागमन की आवश्यकता पड़ी। नतीजतन, एफसीआई ने जून 2020 से मार्च 2022 की अवधि के दौरान ₹ 6.39 प्रति क्विंटल के कम किराए और ₹ 3.34 करोड़ (सीडब्ल्यूसी दरों पर गणना) के अपेक्षित लाभ के साथ गोदाम का उपयोग करने का अवसर खो दिया।

प्रबंधन ने कहा (मार्च 2023) कि निगम को कोई वित्तीय हानि नहीं हुई, बल्कि इतने कम किराए पर परिचालन लागत को देखते हुए काफी हद तक वित्तीय लाभ हुआ और साइडिंग गोदामों के संबंध में एमटीएफ में प्रावधान शामिल करने के मुद्दे को जल्द से जल्द देखा जाएगा।

उत्तर स्वीकार्य नहीं है क्योंकि एफसीआई ने रेलवे साइडिंग का निर्माण सुनिश्चित नहीं किया जिसके आधार पर ओएसआर को काम सौंपा गया था।

मंत्रालय से कोई जवाब नहीं मिला।

3.6.3.2 पीईजी गोदामों में स्टॉक का कम बीमा

डीओ सतना और उज्जैन ने मध्य प्रदेश वेयरहाउसिंग एंड लॉजिस्टिक्स कॉर्पोरेशन लिमिटेड (एमपीडब्ल्यूएलसीएल) के माध्यम से एमपी क्षेत्र में देवास, मैहर, निवास, रतलाम, रीवा, उज्जैन और उमरिया में सात पीईजी गोदाम किराए पर लिए। समझौते के खंड 6.1 के अनुसार, गोदामों में संग्रहीत स्टॉक को उन जोखिमों के लिए आग, बाढ़, चोरी/घर तोड़ने या सैंधमारी के जोखिम के खिलाफ बीमा/क्षतिपूर्ति की जानी थी, जिन्हें भंडारण दरों को तय करने में भारत सरकार द्वारा शामिल किया गया था। इसके अलावा, खंड 6.3 के अनुसार, समय-समय पर अंतिम रूप दिए गए संबंधित वस्तु और फसल वर्ष की आर्थिक लागत पर स्टॉक का बीमा एमपीडब्ल्यूएलसीएल के पक्ष में होना चाहिए था।

लेखापरीक्षा में पाया गया कि आर्थिक लागत के आधार पर, छह पीईजी गोदामों (देवास, मैहर, निवास, रीवा, उज्जैन और उमरिया) के संबंध में आवश्यक बीमा राशि ₹ 690.17 करोड़ थी। हालाँकि, एमपीडब्ल्यूएलसीएल ने ₹ 497.22 करोड़ की बीमा राशि का बीमा प्राप्त किया। इस प्रकार, ₹ 192.95 करोड़ की सीमा तक बीमा था। तीन गोदामों के संबंध में ²²बीमा से संबंधित जानकारी/अभिलेख उपलब्ध नहीं कराया गया, जिसके अभाव में ₹ 183.57 करोड़ मूल्य के स्टॉक का बीमा लेखापरीक्षा में प्रदान नहीं किया जा सका।

प्रबंधन ने विशिष्ट उत्तर प्रस्तुत किए बिना कहा (मार्च 2023) कि प्रीमियम राशि की गणना ₹ 30 करोड़ की बीमा राशि के लिए बीमा प्रीमियम के आधार पर की जाती है। उत्तर में लेखापरीक्षा अवलोकन को संबोधित नहीं किया गया क्योंकि प्रीमियम राशि के संबंध में कोई टिप्पणी नहीं की गई थी।

मंत्रालय से कोई जवाब नहीं मिला।

3.6.3.3 परिवहन हेतु उच्च दरों को मंजूरी

एफसीआई के भंडारण और अनुबंध मैनुअल के पैरा 35.1 के अनुसार, हैंडलिंग और परिवहन (एच एंड टी) अनुबंधों के लिए निविदाएं निदेशक मंडल द्वारा अनुमोदित मॉडल निविदा फॉर्म पर आमंत्रित की जानी आवश्यक हैं। एफसीआई मुख्यालय ने क्षेत्रों में सीडब्ल्यूसी/एसडब्ल्यूसी गोदामों में एच एंड टी ठेकेदारों की दरों की समीक्षा करने का निर्देश दिया (नवंबर 2019) और जब भी दरें अधिक हों, तो आगे की जांच/समीक्षा के लिए मुख्यालय को सूचित करें ताकि एफसीआई के वित्तीय हितों को सुनिश्चित किया जा सके/संरक्षित किया जा सके।

सुदाला II, सुदाला III और सुल्तानाबाद गोदामों के संबंध में एचएंडटी अनुबंधों की परिवहन दरों को दिसंबर 2019 के दौरान टीएसडब्ल्यूसी द्वारा अंतिम रूप दिया गया था। ये गोदाम 4-7 किलोमीटर की दूरी पर स्थित सुल्तानाबाद माल शेड से जुड़े थे।

लेखापरीक्षा ने एफसीआई के स्वयं के गोदाम (एफएसडी मंचेरियल) के लिए एच एंड टी अनुबंध की दरों की तुलना की, जो सात किमी की दूरी पर उपरोक्त तीन गोदामों की दरों के साथ स्थित था और पाया गया कि टीएसडब्ल्यूसी द्वारा तय की गई दरें एफएसडी मंचेरियल के लिए ₹ 149.40 से ₹ 152.00 प्रति मीट्रिक टन था, जो अनुमोदित दरों से अधिक थीं। एफसीआई ने इस पर आपत्ति जताने के बजाय, टीएसडब्ल्यूसी द्वारा सूचित दरों पर भुगतान करना जारी रखा। इसके परिणामस्वरूप दिसंबर 2019 से मार्च 2022 के दौरान ₹ 4.31 करोड़ का अधिक व्यय हुआ।

²² (पीईजी निवास (2017-18), रतलाम (वित्तीय वर्ष 2017-18 से 2019-20) और उमरिया (वित्तीय वर्ष 2017-18, 2020-21 और 2021-22))

प्रबंधन ने कहा (जनवरी 2023) कि सीएमआर²³ आगमन को समायोजित करने के लिए, भंडारण स्थान किराए पर लिया गया था। किराए पर लिए गए डिपो में जहां भी दरें अधिक थीं, उसकी सूचना एफसीआई मुख्यालय/जेडओ को दी गई।

उत्तर विशिष्ट नहीं था और तथ्य यह है कि टीएसडब्ल्यूसी द्वारा सूचित परिवहन दर को स्वीकार करने से पहले उचित परिश्रम नहीं किया गया था।

मंत्रालय से कोई जवाब नहीं मिला।

3.6.3.4 एसडब्ल्यूसी को पर्यवेक्षण शुल्क का परिहार्य भुगतान

पीईजी योजना की शर्तों के अनुसार, निजी उद्यमियों से एफसीआई के लिए एसडब्ल्यूसी द्वारा किराए पर लिए गए गोदाम दो प्रकार के होते थे अर्थात्; केवल पट्टा और सेवाओं सहित पट्टा। योजना के तहत तीन घटक (गोदामों का किराया, संरक्षण, रखरखाव और सुरक्षा (पीएमएस) शुल्क और पर्यवेक्षण शुल्क) देय थे।

सेवा गोदामों के साथ पट्टे के लिए, घटक 'ए' और 'बी' के शुल्क का भुगतान एसडब्ल्यूसी के माध्यम से निजी उद्यमियों (पीई) को किया जाना था और पर्यवेक्षण शुल्क एसडब्ल्यूसी द्वारा बनाए रखा गया था। केवल पट्टे वाले गोदामों के लिए, केवल घटक 'ए' एसडब्ल्यूसी के माध्यम से पीई को देय था जबकि घटक 'बी' और 'सी' एसडब्ल्यूसी द्वारा बनाए रखा गया था। जबकि पीएमएस शुल्क मार्च 2010 में प्रति माह ₹ 1.60 प्रति क्विंटल की दर से तय किया गया था, पर्यवेक्षण शुल्क की गणना पीई को भुगतान की जाने वाली किराए की राशि के 15 प्रतिशत की दर से की जानी थी।

लेखापरीक्षा में पाया गया कि सेवाओं के साथ पट्टे के मामले में, पर्यवेक्षण शुल्क का भुगतान किराए के साथ-साथ पीएमएस शुल्क दोनों पर किया गया था क्योंकि किराया और पीएमएस दोनों के लिए समग्र दरें थीं। यह स्पष्ट रूप से जनवरी 2010 में बोर्ड के निर्णय पर आधारित था। हालाँकि, बोर्ड का यह निर्णय भारत सरकार द्वारा अनुमोदित योजना में निहित मौजूदा प्रावधान के विरोधाभासी था, जिसके तहत 15 प्रतिशत की गणना केवल किराये की राशि पर की जानी थी। इसके परिणामस्वरूप अप्रैल 2017 से मार्च 2022 की अवधि के लिए एसडब्ल्यूसी के माध्यम से सेवाओं के साथ लीज पर रखे गए आठ पीईजी के संबंध में एफसीआई डीओ वाराणसी, गोंडा और बांदा में ₹ 1.82 करोड़ का परिहार्य भुगतान हुआ।

प्रबंधन ने कहा (मार्च 2023) कि ₹ 1.60 प्रति क्विंटल 'केवल लीज' गोदामों के लिए था और उसी घटक को 'लीज विद सर्विसेज' गोदाम में दोहराया नहीं जा सकता है।

²³ कस्टम मिल्ड चावल

सेवाओं के गोदाम के साथ पट्टे के मामले में, दरें समग्र थीं और खुली निविदा के माध्यम से पता लगाया गया था।

उत्तर स्वीकार्य नहीं है क्योंकि इसी तरह का मुद्दा सीएजी की 2017 की प्रतिवेदन संख्या 18 में भी बताया गया था। हालांकि, प्रबंधन द्वारा कोई सुधारात्मक कार्रवाई नहीं की गई है।

मंत्रालय से कोई जवाब नहीं मिला।

इसी प्रकार, बिहार क्षेत्र में, बीएसडब्ल्यूसी से किराए पर लिए गए 14 पीईजी गोदामों के लिए, पर्यवेक्षण शुल्क का भुगतान केवल लीज किराए पर किया जाना था, जो कि किराए और पीएमएस सहित सकल राशि पर गलत तरीके से भुगतान किया गया था। इसके परिणामस्वरूप समीक्षाधीन अवधि के दौरान ₹ 2.74 करोड़ का परिहार्य भुगतान हुआ।

एफसीआई प्रबंधन/मंत्रालय से कोई जवाब नहीं मिला।

3.6.3.5 रेलवे स्टेशन से गोदाम तक मार्ग परिवर्तन के कारण अतिरिक्त व्यय

पीईजी मॉडल टेंडर फॉर्म (एमटीएफ) की तकनीकी मूल्यांकन शीट (टीईएस) में बोलीदाताओं को रेलहेड से गोदाम की दूरी निर्दिष्ट करने की आवश्यकता होती है जो वित्तीय बोली के मूल्यांकन और उच्च स्तरीय समिति द्वारा अनुबंध देने के लिए एक महत्वपूर्ण कारक था। इसके अलावा, एमटीएफ के खंड 30 में अन्य बातों के साथ-साथ यह निर्धारित किया गया है कि गोदामों तक जाने वाली सड़क ट्रकों की आवागमन के लिए किसी भी प्रकार के यातायात प्रतिबंध से मुक्त होनी चाहिए।

झारखंड क्षेत्र के अंतर्गत धनबाद, पीईजी-II के संबंध में, धनबाद रेलहेड से पीईजी II गोदाम (20000 मीट्रिक टन) की वास्तविक दूरी, जैसा कि टीईएस से एमटीएफ तक उल्लिखित है, 13 किलोमीटर थी और इसे भूमि के भौतिक सत्यापन एवं उपयुक्तता प्रतिवेदन हेतु एफसीआई समिति द्वारा गठित (मई 2016) भी सत्यापित किया गया था। हालांकि, रेलवे स्टेशन धनबाद से धनबाद पीईजी II की दूरी बाद में बढ़कर 36.6 किलोमीटर हो गई क्योंकि जिला प्रशासन ने सुबह 07:00 बजे से रात 10:00 बजे तक ट्रकों की आवागमन के लिए यातायात प्रतिबंध लगा दिया (नवंबर 2016) और वैकल्पिक मार्ग से परिवहन की व्यवस्था करने का निर्देश दिया।

लेखापरीक्षा में पाया गया कि बढ़ी हुई दूरी की अनदेखी करते हुए झारखंड क्षेत्र द्वारा पीईजी निवेशक को स्वीकृति पत्र जारी किया गया था (जनवरी 2017) जो कि एफसीआई (नवंबर 2016 में लगाए गए यातायात प्रतिबंध) की जानकारी में थी, दूरी में वृद्धि के परिणामस्वरूप अप्रैल 2020 से मार्च 2022 के दौरान अतिरिक्त ₹ 1.83 करोड़ परिवहन व्यय हुआ और जब तक गोदाम किराये पर रहेगा तब तक घाटा होता रहेगा।

प्रबंधन ने कहा (मार्च 2023) कि जब टेंडर निकाला गया था, तो दूरी कम थी, लेकिन बाद में जब गोदाम बनकर तैयार हो गया, तो सरकार के प्रतिबंधों के कारण कुछ बदलाव हुए, सड़कों पर प्रतिबंध लग गए। एफसीआई को नये संभावित मार्ग को स्वीकार करना पड़ा जिसकी दूरी अधिक थी।

उत्तर तर्कसंगत नहीं है क्योंकि एलओए यातायात प्रतिबंध लगाने (नवंबर 2016) के बाद जारी किया गया था (जनवरी 2017) और प्रबंधन पीईजी योजना के खंड 28 का हवाला देते हुए 13 किलोमीटर से 36.5 किलोमीटर की दूरी में वृद्धि के कारण प्रस्ताव को अस्वीकार कर सकता था। चूक के लिए जिम्मेदारी तय की जानी चाहिए।

मंत्रालय से कोई जवाब नहीं मिला।

3.6.4 निजी भंडारण योजना (पीडब्ल्यूएस) के तहत गोदामों को किराये पर लेना

पीडब्ल्यूएस योजना (31 मार्च 2025 तक विस्तारित) के तहत, गोदामों को निजी पार्टियों से लीज और सेवाओं के आधार पर खुली निविदा के माध्यम से न्यूनतम एक वर्ष की अवधि के लिए किराए पर लिया जाता है, जिसे अधिकतम एक वर्ष तक बढ़ाया जा सकता है (इसमें तीन महीने का नोटिस देने के बाद विस्तारित अवधि के बाद काम से हटाया जा सकता है)। जीएम (क्षेत्र) प्रति माह ₹ 7.40 प्रति क्विंटल, ईडी (जोन) ₹ 9.36 प्रति क्विंटल प्रति माह तक दरें मंजूर कर सकते हैं। 2017-18 से 2021-22 के दौरान, 0.38 से 10.94 एलएमटी की सीमा तक पीडब्ल्यूएस क्षमता किराए पर ली गई थी, जिसके मुकाबले उपयोग प्रतिशत 68 से 97 प्रतिशत के बीच था।

3.6.4.1 पीडब्लूएस गोदाम किराये पर न लेने के कारण अतिरिक्त व्यय

आरओ, हैदराबाद ने निजी भंडारण योजना - 2010 के तहत 100,000 मीट्रिक टन तक की क्षमता वाले गोदामों को शुरू में दो साल की अवधि के लिए किराए पर लेने के लिए बोलियां आमंत्रित कीं (मई 2019) जिसे एक साल के लिए बढ़ाया जा सकता था। जवाब में, एक बोलीदाता ने बीबीनगर में डीओ नलगोंडा के तहत रेलवे साइडिंग के साथ 50,000 मीट्रिक टन की पेशकश ₹ 7.80 प्रति क्विंटल की दर से की। प्रस्ताव अगस्त 2019 में मंजूरी के लिए क्षेत्रीय कार्यालय, चेन्नई को भेजा गया था। जून 2020 तक मंजूरी नहीं मिली थी और सितंबर 2020 में, आरओ, हैदराबाद ने क्षेत्रीय कार्यालय को सूचित किया कि बीबीनगर में गोदाम की आवश्यकता नहीं है।

लेखापरीक्षा में देखा गया कि बीबीनगर गोदाम की प्रस्तावित भंडारण दर (₹ 7.80 प्रति क्विंटल प्रति माह) टीएसडब्ल्यूसी से किराए पर लिए गए गोदामों की भंडारण दरें (2019-20 में ₹ 10.14 और 2020-21 और 2021-22 में ₹ 9.92) से कम थी, बीबीनगर गोदाम किराए पर नहीं लिया गया था और एफसीआई ने दिसंबर 2019 से दिसंबर 2021 की अवधि के दौरान टीएसडब्ल्यूसी गोदामों को उच्च दरों पर किराए पर

लेना जारी रखा। इस प्रकार, टीएसडब्ल्यूसी गोदामों को उच्च दरों पर किराए पर लेना जारी रखा गया और बीबीनगर में पीडब्ल्यूएस गोदाम को दो साल की अवधि के लिए किराए पर नहीं लिया गया। दिसंबर 2019²⁴ से दिसंबर 2021 तक ₹ 2.69 करोड़ का परिहार्य व्यय हुआ।

प्रबंधन ने कहा (जनवरी 2023) कि हालांकि पीडब्ल्यूएस बीबीनगर को सीडब्ल्यूसी/एसडब्ल्यूसी गोदामों की तुलना में तुलनात्मक रूप से कम दर पर पेश किया गया था, लेकिन कोविड-19 के परिदृश्य, स्टॉक की भारी आवागमन और 2020 के दौरान गोदामों की डी-हायरिंग को देखते हुए, किराए पर लेने की आवश्यकता थी, पीडब्ल्यूएस बीबीनगर का मामला नहीं उठा।

उत्तर स्वीकार्य नहीं है क्योंकि तेलंगाना क्षेत्र ने पीडब्ल्यूएस बीबीनगर को किराये पर लेने को उचित ठहराते हुए (फरवरी 2020) ईडी (दक्षिण), चेन्नई को सूचित किया कि यह क्षेत्र एसडब्ल्यूसी के माध्यम से किराए पर लिए गए वांगापल्ली और नागिरेड्डीपाली में गोदामों का उपयोग कर रहा था जो परिचालन रूप से महंगे थे क्योंकि दोनों गैर-साइडिंग गोदाम थे। तथ्य यह है कि पीडब्ल्यूएस गोदाम को किराये पर लेने से इसके भंडारण व्यय में कमी आ सकती थी।

मंत्रालय से कोई जवाब नहीं मिला।

3.6.5 स्टील साइलो क्षमता किराये पर लेना

रियायतग्राही समझौते के अनुसार, निर्मित भंडारण क्षमताओं का उपयोग एफसीआई द्वारा किया जाना था। हालांकि, क्षमता को निष्क्रिय होने से बचाने के लिए, रियायती ग्राहक को उस स्थिति में खाली भंडारण स्थान को तीसरे पक्ष को किराए पर देने की अनुमति दी गई है, जब उपलब्ध क्षमता का उपयोग एफसीआई द्वारा नहीं किया जाता है। ऐसे मामलों में, ऐसे तीसरे पक्ष से रियायत प्राप्तकर्ता द्वारा अर्जित राजस्व का 40 प्रतिशत एफसीआई के साथ साझा किया जाएगा।

साइलो की भंडारण क्षमता को किराये पर लेने के संबंध में टिप्पणियों पर नीचे चर्चा की गई है:

3.6.5.1 बिना प्रेषण सुविधा के साइलो का अधिग्रहण

एफसीआई ने संगरूर डीओ के तहत पंजाब क्षेत्र में डिजाइन, निर्माण, वित्त, स्वामित्व और संचालन के आधार पर 100,000 मीट्रिक टन के साइलो के निर्माण के लिए एमबीआर साइलो प्राइवेट लिमिटेड के साथ एक अनुबंध समझौता किया (मार्च 2017)।

²⁴ बीबीनगर में पीडब्ल्यूएस गोदाम को किराए पर लेने के लिए अगस्त 2019 में भेजे गए आरओ हैदराबाद के प्रस्ताव को मंजूरी देने के लिए जेडओ, चेन्नई द्वारा तीन महीने का समय लिया जाएगा।

खरीद क्षेत्र में होने के कारण साइलो में रेल के साथ-साथ सड़क मार्ग से भी थोक और बैग के रूप में उठान/निर्गम की सुविधा होनी चाहिए।

समझौते के खंड 10.2.3 के अनुसार, रियायतग्राही को रेल साइडिंग के साथ साइलो सुविधा का निर्माण करना था, जिसके पूरा होने की निर्धारित तिथि 14 मई 2020 थी, जिसे नवंबर 2020 तक बढ़ा दिया गया था। समझौते के अनुसार, आठ साइलो डिब्बे (प्रत्येक की क्षमता 12500 मीट्रिक टन) होनी थी। इसका निर्माण रेलवे साइडिंग, बैगिंग और बल्क रेल/रोड लोडिंग सिस्टम के साथ किया जाएगा।

सभी सुविधाओं वाले साइलो को तय समय पर पूरा नहीं किया जा सका और मई 2020 में स्वतंत्र अभियंता और लेखापरीक्षक (आईईएंडए) द्वारा किए गए निरीक्षण के अनुसार, दीर्घकालिक भंडारण साइलो नंबर 5 और 6 थे (साइलो नंबर 1 से 4 को पहले ही तैयार भंडारण घोषित किया गया था) परिचालन को प्रभावित किए बिना 25,000 मीट्रिक टन क्षमता के खाद्यान्न की प्राप्ति के लिए उपयुक्त थे। हालाँकि, इसमें कहा गया है कि थोक और बैग्ड रूप में सड़क मार्ग से प्रेषण सुविधा तैयार है, जबकि रेलवे के माध्यम से प्रेषण सुविधा अभी भी निर्माणाधीन चरण में है। आईईएंडए ने आगे कहा कि 25,000 मीट्रिक टन क्षमता (साइलो नंबर 7 और 8) के शेष दीर्घकालिक भंडारण साइलो को पूरा होने के बाद सत्यापित किया जा सकता है।

डीओ संगरूर ने समझौते के खंड 15.1.8 के संदर्भ में 60 प्रतिशत की सीमा तक शुल्क के भुगतान पर एयूबी पर रेलवे साइडिंग के बिना सुविधा का अधिग्रहण (मई 2020) किया और जून 2020 तक 100,000 मीट्रिक टन की पूरी क्षमता का उपयोग किया गया। मई 2020 से अगस्त 2022 के दौरान इस साइलो को किराये पर लेने पर ₹ 12.42 करोड़ का भुगतान किया गया।

लेखापरीक्षा में पाया गया कि:

- हालांकि एफसीआई ने नवंबर 2020 तक विस्तार प्रदान किया था, रेलवे साइडिंग को अभी भी रियायतग्राही (अप्रैल 2023) द्वारा पूरा किया जाना था, लेकिन एफसीआई द्वारा ₹1.40 करोड़ का हर्जाना नहीं लगाया गया था, हालांकि समझौते के खंड 10.9.1 के अनुसार यह आवश्यक था।
- एफसीआई ने बताया कि भंडारित गेहूं को प्राथमिकता के अनुसार हटाए जाने की जरूरत थी, लेकिन इसे प्रभावी नहीं किया जा सका क्योंकि बैगिंग सुविधा काम नहीं कर रही थी और साइलो में प्रेषण के लिए कोई सुविधा तैयार नहीं की गई थी। यह आईईएंडए की उस प्रतिवेदन के विपरीत था, जिसमें कहा गया था कि थोक और बोरी में सड़क मार्ग से प्रेषण सुविधा तैयार है। रेल साइडिंग और प्रेषण सुविधा के अभाव में, स्टॉक साइलो में फंस गया था और पारंपरिक रेक के माध्यम से इसका निपटान नहीं किया जा सका।

- स्टॉक में रुकावट के कारण, गुणवत्ता संबंधी समस्याएं हो सकती हैं क्योंकि प्रबंधक (क्यूसी) ने बताया (जनवरी 2022) कि नियमों के विपरीत, एल्युमीनियम फॉस्फाइड (उपचारात्मक उपचार के लिए फ्यूमिगेट्स के रूप में उपयोग किया जाता है) को अनाज के साथ मिलाया गया था और तुरंत स्थानांतरित नहीं किया जाता है तो अनाज की गुणवत्ता संबंधी समस्याओं की आशंका थी और भंडारण शुल्क के भुगतान को रोकने की सिफारिश की जाती है। गुणवत्ता जांच के संबंध में आईईएंडए की कोई प्रतिवेदन रिकॉर्ड में नहीं पाई गई।

इस प्रकार, प्रेषण सुविधा सुनिश्चित किए बिना साइलो को अपने कब्जे में लेने के परिणामस्वरूप स्टॉक में रुकावट आ गई, जिसे समाप्त नहीं किया जा सका और जून 2020 से अभी भी पड़ा हुआ था (अप्रैल 2023)।

प्रबंधन ने कहा (अप्रैल 2023) कि खाद्यान्न भंडारण के लिए जगह की भारी कमी को देखते हुए, साइलो के लिए देय दरें (@ 60 प्रतिशत) किराये की सीएपी दरों से भी कम थीं और रियायत समझौते के क्लॉज 15.1.8 के अनुसार साइलो के उपयोग के लिए मंजूरी दी गई थी।

उत्तर तर्कसंगत नहीं है क्योंकि लागत की तुलना सीएपी से की गई थी और बुनियादी ढांचे की कमियों के कारण प्राथमिकता के अनुसार गैर-परिसमापन के संबंध में कोई टिप्पणी नहीं दी गई थी।

एग्जिट कॉन्फ्रेंस के दौरान, प्रबंधन ने कहा कि मामले को सक्रिय रूप से आगे बढ़ाया जा रहा है और इन साइलो से थोक परिसमापन के लिए कंटेनरों की खरीद प्रगति पर है। मंत्रालय से कोई जवाब नहीं मिला।

3.6.5.2 साइलो में परिसमापन सुविधाओं का अभाव

पंजाब क्षेत्र में, डीओ संगरूर के तहत, वीआरसी साइलो, बरनाला (50000 मीट्रिक टन) अप्रैल 2019 से परिचालन में था। साइलो में रेलवे साइडिंग सुविधा फरवरी 2020 तक पूरी हो गई थी। साइलो जून 2019 के अंत तक आरएमएस 2019-20 के स्टॉक से भर गया था। मई 2022 में, साइलो के नियंत्रक एफसीआई केंद्र ने डीओ को सूचित किया कि साइलो में संग्रहीत 48054 मीट्रिक टन गेहूं ने अप्रैल 2022 को तीन साल पूरे कर लिए हैं और यदि तुरंत निपटान नहीं किया गया तो गेहूं की गुणवत्ता खराब हो सकती है। स्टॉक के समापन के मामले का मूल्यांकन उनकी भंडारण अवधि को ध्यान में रखते हुए करने के लिए एक समिति का गठन किया गया था क्योंकि स्टॉक अपने शैल्प जीवन तक पहुंच गया था।

समझौते के अनुसार, रियायतग्राही प्राप्ति की तारीख से अधिकतम 3 वर्ष की अवधि के लिए मानकों और विशिष्टताओं के अनुपालन में खाद्यान्न के भंडारण के लिए जिम्मेदार

होगा। इसके अलावा समझौते के खंड 11.6.3 के अनुसार, एफसीआई यह सुनिश्चित करेगा कि पर्याप्त संख्या में ट्रकों, थोक भार ले जाने के लिए उपयुक्त रेल वैगनों, आवश्यकतानुसार बैगड लोड ले जाने के लिए उपयुक्त रेल वैगनों की पर्याप्त परिवहन व्यवस्था साइलो में उपलब्ध कराई जाए।

लेखापरीक्षा में पाया गया कि यद्यपि रेलवे साइडिंग पूरी हो गई थी, एफसीआई थोक लोडिंग के लिए रिक प्रदान नहीं कर सका और इस प्रकार, साइलो से स्टॉक समाप्त नहीं किया जा सका। एफसीआई ने स्टॉक के परिसमापन के लिए किसी भी व्यवहार्य सुविधा के बिना साइलो को किराए पर लेने पर अप्रैल 2019 से अगस्त 2022 के दौरान ₹ 21.08 करोड़ का व्यय किया।

चूंकि साइलो में रेलवे साइडिंग की सुविधा पूरी थी, एफसीआई मार्च 2020 से साइलो को किराए पर लेने के लिए पूरा भुगतान कर रहा था (रेलवे साइडिंग के बिना साइलो के मामले में 60 प्रतिशत शुल्क का भुगतान किया जाता है)। हालांकि, यह स्टॉक के रूप में साइडिंग का उपयोग नहीं कर सका। परिवहन व्यवस्था के अभाव में निस्तारण नहीं किया जा सका।

एफसीआई रेलवे साइडिंग का उपयोग नहीं कर सका और इससे मार्च 2020 से अगस्त 2022 के दौरान किया गया ₹ 6.95 करोड़ का व्यय निष्फल हो गया। व्यय आवर्ती प्रकृति का था और एफसीआई न तो रेलवे से लोडिंग रिक सुविधा की व्यवस्था कर सका और न ही प्राप्त स्थान पर थोक-प्राप्त करने की सुविधा विकसित कर सका। इस प्रकार, स्टॉक लगभग चार वर्षों तक साइलो में फंसा रहा और इसके प्रेषण न होने के कारण प्राथमिकता का उल्लंघन हुआ। इसके अलावा भंडारित खाद्यान्न के भी खराब होने से इंकार नहीं किया जा सकता है।

एफसीआई प्रबंधन/मंत्रालय से कोई जवाब नहीं मिला।

3.7 भंडारण प्रबंधन में गुणवत्ता नियंत्रण मुद्दे

भंडारण और वितरण के समय खाद्यान्न की गुणवत्ता बनाए रखना भंडारण प्रबंधन का सबसे महत्वपूर्ण पहलू है। भंडारण के दौरान गुणवत्ता सुनिश्चित करने के लिए भंडारण स्थान की भंडारण योग्यता और खाद्यान्न की भंडारण क्षमता सुनिश्चित करना आवश्यक है। जैसा कि स्वयं एफसीआई प्रबंधन द्वारा बताया गया है, 2017-18 से 2021-22 के दौरान ₹ 35.57 करोड़ (अधिग्रहण लागत पर) मूल्य की 13349 मीट्रिक टन खाद्यान्न की मात्रा क्षतिग्रस्त हो गई थी। नीचे दी गई तालिका 2017-18 से 2021-22 के दौरान क्षतिग्रस्त खाद्यान्न का विवरण देती है:

तालिका 3.9 क्षतिग्रस्त खाद्यान्न का वर्षवार विवरण

(आंकड़े एमटी में)

वर्ष	नियंत्रणीय (लंबे समय तक भंडारण, लापरवाही आदि)	अनियंत्रणीय (वर्षा, बाढ़, चक्रवात आदि)	कुल क्षतिग्रस्त मात्रा	क्षतिग्रस्त खाद्यान्न का मूल्य (करोड़ में)
2017-18	1109	1554	2663	6.66
2018-19	823	4390	5213	13.75
2019-20	233	1697	1930	5.08
2020-21	334	1516	1850	5.31
2021-22	1025	668	1693	4.77
कुल	3524	9825	13349	35.57

स्रोत: एफसीआई द्वारा प्रस्तुत जानकारी

लेखापरीक्षा जांच से पता चला कि पंजाब के खरीद क्षेत्र में, 19084 मीट्रिक टन का केंद्रीय पूल गेहूं स्टॉक है, जिसकी अधिग्रहण लागत समीक्षाधीन अवधि के दौरान एसजीए द्वारा स्टॉक के खराब संरक्षण के कारण ₹ 40.25 करोड़ की क्षति हुई। कुल क्षतिग्रस्त स्टॉक में से ₹ 31.60 करोड़ के 14980 मीट्रिक टन गेहूं स्टॉक (कुल क्षतिग्रस्त स्टॉक का 78 प्रतिशत) सीएपी में भंडारण के कारण खराब हो गये।

लेखापरीक्षा में आगे पाया गया कि एफसीआई में साइलो के मामले को छोड़कर जहां नुकसान स्वतंत्र अभियंता द्वारा प्रमाणित किया जाता है, क्षतिग्रस्त खाद्यान्न के तीसरे पक्ष के मूल्यांकन के लिए कोई तंत्र मौजूद नहीं है।

एसजीए के पास पड़े केंद्रीय पूल क्षतिग्रस्त गेहूं स्टॉक के संबंध में तथ्य स्वीकार करते हुए, प्रबंधन ने कहा (अप्रैल 2023) कि गेहूं के क्षतिग्रस्त स्टॉक के लिए एफसीआई द्वारा कोई कैरी ओवर चार्ज और खाद्यान्न की लागत का भुगतान नहीं किया गया था, इसलिए कोई वित्तीय नुकसान नहीं हुआ है।

उत्तर तर्कसंगत नहीं है क्योंकि स्टॉक सार्वजनिक निधि से खरीदा गया था और केंद्रीय पूल स्टॉक की क्षति के कारण कोई भी नुकसान सार्वजनिक धन की हानि है।

मंत्रालय से कोई जवाब नहीं मिला।

3.7.1 डिपो में ढांचागत कमी के कारण खाद्यान्न की क्षति

भंडारण और अनुबंध मैनुअल का खंड 3.8 स्वामित्व वाले और किराए के गोदामों के लिए निर्माण आवश्यकताओं को निर्धारित करता है। मैनुअल के अनुसार, बाढ़ से बचाव के लिए निचले इलाकों से बचना चाहिए और पारंपरिक गोदामों के लिए निर्धारित विनिर्देश के अनुसार, 0.80 मीटर का प्लिंथ स्तर आवश्यक है।

लेखापरीक्षा में पाया गया कि:

- एफएसडी न्यू गुवाहाटी की प्लिंथ ऊंचाई 0.80 मीटर की निर्दिष्ट ऊंचाई के मुकाबले 0.25 मीटर और 0.35 मीटर थी। कम ऊंचाई के कारण, एफएसडी को वर्षा जल के प्रवेश और जल जमाव से परेशानी होती थी और जून 2015 में 600 बोरी खाद्यान्न खराब हो गया था। इसे ध्यान में रखते हुए, ₹ 2.38 करोड़ की अनुमानित लागत से गोदाम के अंदर वर्षा जल के प्रवेश को रोकने के लिए गोदाम के फर्श की ऊंचाई 0.30 मीटर बढ़ाने का प्रस्ताव तैयार किया गया था, लेकिन आंचलिक कार्यालय द्वारा इस पर सहमति नहीं दी गई। मई 2018 के दौरान भारी बारिश के कारण गोदाम में पानी भर गया, जिससे ₹ 2.70 करोड़ मूल्य का 8471.71 क्विंटल स्टॉक खराब हो गया। क्षतिग्रस्त स्टॉक को बाद में ₹ 79.70 लाख में निपटाया गया (जून 2019), जिसके परिणामस्वरूप ₹ 1.90 करोड़ का नुकसान हुआ। बाद में, गोदाम के फर्श की ऊंचाई बढ़ाने का काम ₹ 2.82 करोड़ की लागत पर सौंपा गया (मई 2021)।

प्रबंधन ने कहा (अप्रैल 2023) कि 2018 में हुई घटना पूरी तरह से एफसीआई के नियंत्रण से बाहर थी, क्योंकि डिपो से होकर बहने वाली दो प्रमुख नगरपालिका नाले अक्सर डिपो के अंदर पानी और मलबा फैलाती थीं और डिपो के आसपास तेजी से शहरी निर्माण के कारण डिपो जलजमाव के प्रति अधिक संवेदनशील हो गया है।

उत्तर मान्य नहीं है क्योंकि इसी तरह की घटना पहले भी 2015 में हुई थी और यदि फर्श की ऊंचाई बढ़ाने का प्रस्ताव लिया गया होता, तो मई 2018 के दौरान डिपो में बाढ़ की अप्रिय घटना से बचा जा सकता था।

- होजाई (असम क्षेत्र में) में स्टॉक की कथित कमी के आधार पर, नवंबर 2018 के दौरान एक शून्य पीवी (किसी भी रसीद को स्वीकार किए बिना डिपो से स्टॉक का पूर्ण परिसमापन) आयोजित किया गया था। 99.3 मीट्रिक टन की कमी का पता चला था। डीओ नागांव ने माना कि इस कमी में से 74.44 एमटी, जिसकी कीमत ₹ 20.26 लाख थी, बुनियादी ढांचे की कमियों, जैसे डनेज की कमी, एफआईएफओ का गैर-अवलोकन आदि के कारण था, यदि प्रबंधन ने कमियों को दूर करने के लिए त्वरित कार्रवाई की होती तो इसे टाला जा सकता था।

प्रबंधन ने कहा (अप्रैल 2023) कि अनुशासनात्मक कार्रवाई पहले ही शुरू और पूरी हो चुकी थी।

मंत्रालय से कोई जवाब नहीं मिला।

- बिहार क्षेत्र में, अगस्त 2017 में बाढ़ के कारण एआरडीसी फारबिसगंज, सीडब्ल्यूसी किशनगंज, एसडब्ल्यूसी फारबिसगंज में 5070.67 मीट्रिक टन स्टॉक क्षतिग्रस्त हो गया था। खाद्यान्न की आर्थिक लागत के अनुसार क्षतिग्रस्त स्टॉक के नुकसान का कुल मूल्य ₹ 15.02 करोड़ आंका गया था। हालाँकि डिपो ने सीडब्ल्यूसी और बीएसडब्ल्यूसी से नुकसान की कुछ वसूली का दावा किया, लेकिन मूल्यवान खाद्यान्न की क्षति राष्ट्रीय क्षति थी। नुकसान मुख्य रूप से गोदामों की गैर-भंडारण योग्यता के कारण हुआ था, जो उचित चारदीवारी के बिना थे और निचले इलाके में स्थित थे।

प्रबंधन ने बाढ़ के कारण खाद्यान्न की क्षति के तथ्य को स्वीकार किया (अप्रैल 2023) और कहा कि सीडब्ल्यूसी और एसडब्ल्यूसी गोदामों का स्टॉक बीमा के तहत कवर किया गया था और सीडब्ल्यूसी और एसडब्ल्यूसी से ₹ 8.97 करोड़ की वसूली की गई थी।

उत्तर तर्कसंगत नहीं है क्योंकि एआरडीसी गोदाम में स्टॉक के लिए कोई बीमा कवर नहीं था और कम प्लिंथ, लकड़ी के बक्से की कमी, चारदीवारी में कमी आदि जैसी अंतर्निहित ढांचागत कमियां थीं, जिसके कारण गोदामों में भंडारण की अयोग्यता हो गई और उनमें बाढ़ का खतरा पैदा हो गया।

3.7.2 क्षतिग्रस्त स्टॉक की घोषणा और निपटान में देरी

निर्धारित प्रक्रिया के अनुसार, संभागीय, क्षेत्रीय और क्षेत्रीय स्तर पर वर्गीकरण समितियों द्वारा क्षतिग्रस्त खाद्यान्नों का पता लगाने/घोषणा करने की पूरी प्रक्रिया समयबद्ध है जिसे 45 दिनों के भीतर पूरा किया जाना है। इसके बाद, क्षतिग्रस्त खाद्यान्न का निपटान स्टॉक को क्षतिग्रस्त घोषित करने की तारीख से 60 दिनों के भीतर किया जाना है।

लेखापरीक्षा में पाया गया कि विभिन्न स्तरों पर स्टॉक को वर्गीकृत करने में 135 से 366 दिनों के बीच की अत्यधिक देरी हुई थी। इसके अलावा, क्षतिग्रस्त स्टॉक का निपटान 231 से 522 दिनों के बीच की अवधि के बाद किया गया। देरी के कारण, डीसीसी और आरसीसी द्वारा 'फीड III' या 'औद्योगिक उपयोग' के रूप में वर्गीकृत स्टॉक को जेडसीसी/मुख्यालय सतर्कता टीम द्वारा 'खाद और डंपिंग' में डाउनग्रेड कर दिया गया था।

चूंकि क्षतिग्रस्त स्टॉक को निर्धारित समय के भीतर निपटान नहीं किया जा सका, किराए के गोदामों में भंडारण स्थान भरा रहा, जिसके लिए एफसीआई को ₹ 75.10 लाख का भंडारण शुल्क देना पड़ा। इसके अलावा, औद्योगिक उपयोग से लेकर 'खाद और डंपिंग' तक के स्टॉक (352.37 मीट्रिक टन) के और खराब होने से भी नुकसान हुआ।

प्रबंधन ने कहा (अप्रैल 2023) कि वर्गीकरण की प्रक्रिया के साथ-साथ क्षतिग्रस्त स्टॉक के निपटान में हुई देरी विभिन्न कारणों से है, जैसे जल जमाव के कारण पीडीएस स्टॉक को उठाने में राज्य सरकार के अधिकारियों की अनिच्छा और बीमा कंपनी द्वारा बीमित स्टॉक का सत्यापन भी।

उत्तर तर्कसंगत नहीं है क्योंकि न तो इस तरह के निरीक्षण के लिए, लिए गए विशिष्ट समय और अच्छे स्टॉक को उठाने में देरी पर कोई टिप्पणी की गई और न ही संबंधित प्राधिकारी को उपरोक्त प्रक्रिया में तेजी लाने के लिए एफसीआई की ओर से कोई प्रयास/पत्राचार किया गया।

मंत्रालय से कोई जवाब नहीं मिला।

3.7.3 भंडारण के लिए स्वीकृति के दौरान पुनर्चक्रण की जांच पर अप्रभावी परीक्षण

एफसीआई मुख्यालय समय-समय पर चावल की रीसाइक्लिंग पर अंकुश लगाने के लिए निर्देश/दिशानिर्देश जारी करता रहा है। केवल ताजा मिल्ड कच्चे चावल की खरीद के उद्देश्य से, भारत सरकार द्वारा जारी दिशानिर्देश (सितंबर 2021) के अनुसार मिल्ड कच्चे चावल की आयु निर्धारण के लिए एफसीआई द्वारा एक मिश्रित संकेतक विधि अपनाई गई थी। परीक्षण सीएमआर को एक ऐसे घोल में बदलने पर आधारित है, जो सीएमआर की उम्र के अनुसार रंग बदलता है।

एसओपी के अनुसार, परीक्षण परिणामों की व्याख्या निम्नानुसार की जानी थी:

रंग परिवर्तन	मानकों के अनुरूप स्टॉक की स्थिति	चावल की आयु महीनों में	परिणाम के अनुसार आवश्यक कार्रवाई
हरा	ताजा पिसा हुआ स्टॉक	0 महीना	स्वीकार्य
एवोकैडो हरा	ताजा मिल्ड स्टॉक	1 महीने से 2 महीने तक	स्वीकार्य
पीला	पुराने स्टॉक	3 महीने	स्वीकार्य नहीं
पीले नारंगी	पुराने स्टॉक	4 महीने	स्वीकार्य नहीं
नारंगी	पुराने स्टॉक	5 महीने	स्वीकार्य नहीं

पंजाब, तेलंगाना और यूपी में लेखापरीक्षा जांच से निम्नलिखित पता चला:

- भवानीगढ़ में एक स्टैक से लिए गए नमूने पर परीक्षण किया गया जो 6 महीने से अधिक पुराना था। एसओपी के हिसाब से परीक्षा परिणाम का रंग नारंगी होना चाहिए था। हालाँकि, यह देखा गया कि परिणाम हरे/एवोकैडो हरे थे।
- इसी प्रकार, एक अन्य परीक्षण जांच एफएसडी सुनाम में एक नमूना स्टैक पर की गई, जहां स्टॉक छह महीने से अधिक पुराना था, जबकि नारंगी रंग प्राप्त होने की संभावना थी, परिणाम की परीक्षण जांच केवल पीले रंग की थी जो

स्टॉक परीक्षण की आयु को 3 महीने पुराना दर्शाती है। इस प्रकार, चावल के पुनर्चक्रण पर अंकुश लगाने के लिए एफसीआई द्वारा शुरू किया गया परीक्षण विश्वसनीय नहीं था।

- प्राप्त परीक्षण के परिणाम रजिस्टर में मैन्युअल रूप से दर्ज किए जाते हैं। रंग विवरण रिकार्ड/कैप्चर करने की कोई व्यवस्था नहीं है। इसलिए, रसीद के समय प्राप्त रंग लेखापरीक्षा ट्रेल के लिए उपलब्ध नहीं है।
- उपभोग क्षेत्रों में स्थानांतरित किए गए स्टॉक को परिवहन के दौरान स्टॉक में बदलाव से बचने के लिए प्राप्तकर्ता राज्यों में ऐसे परीक्षणों के अधीन नहीं किया जाता है।

तीन राज्यों में ऊपर वर्णित विधि के अनुसार परीक्षण के परिणाम इस प्रकार थे:

क्षेत्र	खेपों की संख्या ²⁵	हरा रंग	एवोकैडो हरा	पीला
पंजाब	422451	307736	114705	10
उत्तर प्रदेश	11853	5352	6501	-
तेलंगाना	30655	16172	14483	-
कुल	464959	329260	135689	10

एवोकाडो का हरा रंग चावल की उम्र एक से दो महीने पुराना दर्शाता है और मानकों के अनुसार, इन्हें ताजा स्टॉक माना जाता है और इन्हें स्वीकार किया जाना चाहिए। चूंकि सीएमआर को मिलिंग पर तुरंत वितरित किया जाना चाहिए, इसलिए वैध कारणों के साथ एक से दो महीने पुराने सीएमआर को स्वीकार करना उचित नहीं है क्योंकि ताजा मिलिंग स्टॉक ठीक नहीं है। जैसा कि ऊपर बताया गया है, 30 प्रतिशत स्टॉक इसी श्रेणी का था। इसके अलावा, जांचे गए नमूनों का परीक्षण में विफल होना यह दर्शाता है कि परीक्षण में अंतर्निहित खामियां हैं और इस पर भरोसा नहीं किया जा सकता है।

एफसीआई प्रबंधन/मंत्रालय से कोई जवाब नहीं मिला।

3.7.4 चावल और गेहूं के भंडारण पर एफएसएसए मानदंडों के अनुसार नमूनों का परीक्षण न किया जाना

खाद्य सुरक्षा और मानक अधिनियम, 2006 (एफएसएसए) के अनुसार, प्रत्येक खाद्य व्यवसाय संचालक (एफबीओ) को इसके कार्यान्वयन के एक वर्ष के भीतर (04 अगस्त 2012 तक) नए अधिनियम के तहत नए सिरे से पंजीकरण करना था। एफसीआई ने निर्देश दिया (जनवरी 2014) कि वह खाद्य व्यवसाय संचालक के रूप में लाइसेंस लेगा और अपनी क्षेत्रीय इकाइयों को अपने स्वयं के डिपो/सीएपी/साइलोस

²⁵ एक खेप 29 मीट्रिक टन (580 बैग) के बराबर है

परिसरों के साथ-साथ एफसीआई द्वारा संचालित किराये के डिपो के लिए लाइसेंस के लिए आवेदन करने का निर्देश दिया। एफएसएसए के तहत लाइसेंस के अलावा, एफबीओ को अपने माध्यम से सुरक्षित भोजन का उत्पादन और वितरण सुनिश्चित करने के लिए ऐतिहासिक डेटा और जोखिम मूल्यांकन के आधार पर इन नियमों के अनुसार खाद्य उत्पादों में प्रासंगिक रसायनों और/संदूषकों का परीक्षण सूक्ष्मजीवविज्ञानी या एनएबीएल मान्यता प्राप्त/एफएसएसए अधिसूचित प्रयोगशालाएं द्वारा छह महीने में कम से कम एक बार सुनिश्चित करना आवश्यक था।

एफएसएसए दिशानिर्देशों के तहत परीक्षण किए जाने वाले नमूने के चयन के लिए, एफसीआई के निदेशक मंडल ने निर्णय लिया (फरवरी 2016) कि गेहूं और चावल के स्टॉक जो प्रत्येक वित्तीय वर्ष की संदर्भ तिथि 1 अप्रैल और 1 अक्टूबर के साथ प्राथमिकता सूची के अनुसार 6 महीने में जारी किए स्टॉक को ध्यान में रखा जाएगा और नमूनों की संख्या सभी वस्तुओं के लिए समान अनुपात में गोदामों की क्षमता पर आधारित होनी चाहिए।

लेखापरीक्षा में पाया गया कि:

- हालाँकि एफएसएसए के तहत लाइसेंस प्राप्त करने के निर्देश जनवरी 2014 में जारी किए गए थे, एफसीआई ने अपने क्षेत्रीय कार्यालयों को मई 2019 में ही निर्देश जारी किए थे कि एफबीओ होने के नाते, एसडब्ल्यूसी/सीडब्ल्यूसी/पीईजी/निजी सेवा प्रदाता को एफएसएसए, 2006 के प्रावधानों का अनुपालन करना आवश्यक है और इस प्रकार छह महीने में कम से कम एक बार अपनी या एनएबीएल मान्यता प्राप्त/एफएसएसएआई अधिसूचित प्रयोगशालाओं के माध्यम से खाद्यान्न नमूने का परीक्षण सुनिश्चित करने की आवश्यकता है।
- 2017 से 2022 के दौरान, हालाँकि एफसीआई अपने स्वयं के डिपो के लिए एफएसएसएआई मानकों के अनुसार परीक्षण सुनिश्चित कर रहा था, रासायनिक परीक्षण के लिए नमूने केवल 2019-20 से किराए के गोदामों से प्राप्त किए गए थे।
- उपरोक्त निर्णय में स्टॉकिंग की शर्तों के अनुसार, रेल प्रमुखों पर एसजीए से गेहूं की सीधी डिलीवरी के रूप में प्राप्त कुछ स्टॉक को एफएसएसए के तहत परीक्षण के बिना उपभोक्ता क्षेत्रों में ले जाया जाता है।
- पीडीएस में जारी किए गए कुछ स्टॉक का एफएसएसएआई मानदंडों के अनुसार परीक्षण नहीं किया गया था क्योंकि कुछ संग्रहीत स्टॉक उल्लिखित मानदंडों के अंतर्गत नहीं आते थे, जिन्हें उपभोक्ता क्षेत्रों में भेजे जाने से पहले छह महीने से कम अवधि के लिए संग्रहीत किया गया था, ऐसे परीक्षणों से बच जाते हैं।

एफसीआई प्रबंधन/मंत्रालय से कोई जवाब नहीं मिला।

एग्जिट कॉन्फ्रेंस के दौरान, प्रबंधन ने एफसीआई, मिलर्स और एसजीए पर लागू एफएसएसएआई के अनुसार निर्धारित एसओपी और मानदंडों का पालन करने का आश्वासन दिया।

3.8 डिपो संचालन और डिपो ऑनलाइन प्रणाली का आधुनिकीकरण

एफसीआई ने डिपो ऑनलाइन सिस्टम (डॉस) नामक एक डिपो ऑटोमेशन सॉफ्टवेयर लागू किया, जिसने विभिन्न परिचालनों में तेजी लाने और वर्तमान परिचालनों में अक्षमताओं को दूर करने की दृष्टि से अपने डिपो स्तर के संचालन के प्रभावी प्रबंधन की परिकल्पना की। डॉस में खरीद, संचलन, गुणवत्ता नियंत्रण, भंडारण संचालन और स्टॉक भौतिक सत्यापन जैसे प्राथमिक मॉड्यूल शामिल हैं। प्रत्येक मॉड्यूल में उप-मॉड्यूल भी होते हैं जिसके तहत कार्यात्मक आवश्यकताओं (एफआरएस) के माध्यम से विभिन्न आवश्यकताओं से संबंधित प्रतिवेदन तैयार की जाती हैं।

डिपो संचालन को कवर करने वाले विभिन्न मॉड्यूल के तहत कार्यात्मक और व्यावसायिक आवश्यकताओं को पूरा करने वाला डॉस एप्लिकेशन मार्च 2016 में एफसीआई में लागू किया गया था। विधिवत परीक्षण किए गए सॉफ्टवेयर के संस्करण को जनवरी 2016 में राष्ट्रीय सूचना विज्ञान केंद्र (एनआईसी) क्लाउड सर्वर पर होस्ट किया गया था।

डॉस एफसीआई में प्रभावी ढंग से काम नहीं कर रहा था और लेखापरीक्षा के दौरान विभिन्न कमियाँ देखी गईं जिनका विवरण नीचे दिया गया है:

3.8.1 डॉस के संचालन में कमियाँ

- आरएफपी के अनुसार, सिस्टम इंटीग्रेटर (एसआई) को डॉस के लिए नेटवर्क कनेक्टिविटी की उपलब्धता सुनिश्चित करनी थी और यह सुनिश्चित करना था कि भविष्य में किसी भी सॉफ्टवेयर और हार्डवेयर अपग्रेड के लिए डॉस सफलतापूर्वक चलता रहे। लेखापरीक्षा में पाया गया कि एसआई ने एफसीआई के आईटी डिवीजन के साथ केवल पिछले छह महीने की सर्वर रनिंग स्थिति (अपूर्ण रूप में) साझा की है, हालांकि एफसीआई कर्मचारियों ने बार-बार सर्वर ब्रेक डाउन की सूचना दी है। सर्वर के बार-बार खराब होने के कारण, डिपो को खाद्यान्न जारी करने और प्राप्त करने में परिचालन संबंधी कठिनाइयों का सामना करना पड़ा।

प्रबंधन ने कहा (अप्रैल 2023) कि बार-बार सर्वर ब्रेकडाउन की समस्या का समाधान कर दिया गया है क्योंकि डॉस सर्वर को एक नए क्लाउड इंफ्रास्ट्रक्चर में स्थानांतरित

कर दिया गया है और माइग्रेशन के बाद कोई सर्वर ब्रेकडाउन की कोई शिकायत नहीं आई है।

उत्तर तर्कसंगत नहीं है क्योंकि माइग्रेशन में देरी हुई और समस्या लेखापरीक्षा की अवधि के दौरान बनी रही।

- जब लेनदेन (खाद्यान्न की प्राप्ति और जारी करना) मूल रूप से मैनुअल रूप से दर्ज किया जाता है और डीओ²⁶/आरओ में डॉस के माध्यम से ऑनलाइन आयोजित नहीं किया जाता है, तो सही स्टॉक स्थिति को प्रतिबिंबित करने के लिए डेटा को "अन्य लेनदेन" विकल्प के माध्यम से डॉस में दर्ज किया जा रहा था। कार्य की पुनरावृत्ति हुई क्योंकि डेटा को पहले मैनुअल रूप से रिकॉर्ड किया गया और फिर डॉस में कैप्चर किया गया।

प्रबंधन ने कहा (अप्रैल 2023) कि मासिक समीक्षा बैठकों में इस मुद्दे की नियमित रूप से निगरानी की जा रही थी और सभी संबंधितों को 'अन्य लेनदेन' को कम करने का निर्देश दिया गया था।

- राजस्थान क्षेत्र के चार²⁷ डीओ के संबंध में डॉस द्वारा तैयार की गई प्राथमिकता सूची के अनुसार डिपो में खाद्यान्न जारी नहीं किया गया था। इन डीओ में, एपीवी/क्यूपीवी के दौरान डॉस सर्वर समय सीमा के भीतर कार्य पूरा करने के लिए प्रतिक्रिया नहीं दे रहा था। इसके अलावा, जब स्टॉक जारी किया जाता है, तो वजन में कमी/अधिकता ग्राम में भिन्न होता है और डॉस ने वास्तविक कमी/अधिकता का खुलासा नहीं किया है। रेल द्वारा संचलन, रेल द्वारा आवक, रेलहेड से सीधे जारी होने, रेलहेड द्वारा सीधे संचलन में टोकन विलोपन संभव नहीं था। इसके अलावा, ऊंचाई, लीड आदि के संबंध में डॉस के माध्यम से श्रम प्रणाली को अभी तक वास्तविक समय पर कैप्चर नहीं किया जा रहा था।

प्रबंधन ने कहा (अप्रैल 2023) कि एप्लिकेशन विशेष रूप से माइग्रेशन गतिविधि के बाद एपीवी/क्यूपीवी सहित सभी प्रकार की गतिविधियों को संभालने के लिए पर्याप्त मजबूत है। स्टॉक जारी करते समय सिस्टम में वास्तविक कमी/अधिकता का खुलासा न करने के संबंध में, प्रबंधन ने कहा कि डॉस बिंदु के बाद वजन को पांच अंकों में पढ़ता है यानी 100.00000 किलोग्राम, जबकि व्यावहारिक रूप से, वजन को बिंदु के बाद तीन अंकों तक दर्ज किया जा रहा है अर्थात् 100.000 किलोग्राम, और यही कारण है कि समस्या बनी रहती है।

²⁶ टीएन क्षेत्र में कुड्डालोर और तंजावुर के डीओ , गोंडा , डीओ गया

²⁷ जोधपुर, जयपुर, बाड़मेर और श्रीगंगानगर

उत्तर तर्कसंगत नहीं है क्योंकि डोस प्रणाली को एफसीआई की पारंपरिक कार्यप्रणाली के अनुसार विकसित किया जाना चाहिए था।

- तमिलनाडु क्षेत्र के दो डीओ²⁸ और तेलंगाना के तीन डीओ में मूवमेंट अनुभाग में डॉस के माध्यम से रेक की प्राप्ति दर्ज नहीं की गई थी। इसके अलावा, डिपो में परिचालन के दौरान कार्य पर्चियां डॉस के माध्यम से उत्पन्न नहीं की जाती हैं।

प्रबंधन ने कहा (अप्रैल 2023) कि कार्य पर्चियां डॉस के माध्यम से उत्पन्न की जा रही हैं और रेक मूवमेंट की ऑनलाइन रसीदों का प्रावधान किया गया था और मूवमेंट अनुभाग वास्तविक समय के आधार पर जांच कर सकता है। उत्तर स्वीकार्य नहीं है क्योंकि लेखापरीक्षा द्वारा सत्यापित डीओ में ऐसा नहीं पाया गया।

- एफसीआई के नियमों के अनुसार, एक स्टैक को "बेबी स्टैक" माना जाता है, जब जारी किए जा रहे किसी भी हिस्से के स्टैक में रसीद बैग की क्षमता 20 प्रतिशत से कम होती है, लेकिन डॉस के अनुसार बैग प्रतिशत की बजाय बेबी स्टॉक तब माना जाता है जब जारी किये गये हिस्से का वजन 20 प्रतिशत या कम होता है।

प्रबंधन ने कहा (अप्रैल 2023) कि बेबी स्टॉक पर नियमानुसार विचार किया जा रहा है। एग्जिट कॉन्फ्रेंस के दौरान प्रबंधन ने तथ्यों को स्वीकार किया और सूचित किया कि यह पहले से ही उनके विचाराधीन है।

3.9 भंडारण हानि

भंडारण के दौरान नुकसान जैविक और अजैविक कारकों के कारण होता है और इसकी मात्रा प्राप्ति और उठाव के बीच वजन के अंतर के आधार पर निर्धारित की जाती है। गेहूं में भी मुख्य रूप से संतुलन नमी की मात्रा में वृद्धि के कारण लाभ प्रदर्शित होता है। खाद्यान्नों के भंडारण के दौरान चोरी, उठाईगीरी और प्राकृतिक कारणों जैसे नमी की कमी, सूखापन, संक्रमण आदि के कारण भंडारण हानि होती है।

2017-18 से 2021-22 के दौरान चयनित राज्यों में भंडारण हानि की स्थिति (ऋणात्मक आंकड़ा भंडारण लाभ को इंगित करता है) नीचे दी गई है:

²⁸ निजामाबाद, सनथनगर वारंगल, तंजावुर और डीओ कुड्डालोर

तालिका-3.10
भंडारण हानि की स्थिति

वर्ष	गेहूँ			चावल		
	हानि की मात्रा (एलएमटी)	प्रतिशत हानि	मूल्य (₹ करोड़ में)	हानि की मात्रा (एलएमटी)	प्रतिशत हानि	मूल्य (₹ करोड़ में)
2017-18	-1.836	-0.54	352.16	0.628	0.18	176.13
2018-19	-2.177	-0.57	433.18	0.771	0.23	226.45
2019-20	-1.874	-0.54	390.11	0.584	0.19	179.10
2020-21	-2.726	-0.55	586.26	0.907	0.17	288.78
2021-22	-3.561	-0.55	791.99	0.328	0.07	104.79
	-12.174	-0.55	2553.70	3.218	0.16	975.25

स्रोत: एफसीआई द्वारा प्रस्तुत विवरण

जैसा कि ऊपर से देखा जा सकता है, गेहूँ के मामले में कोई भंडारण हानि नहीं हुई है और लेखापरीक्षा में शामिल पांच वर्षों की अवधि के दौरान भंडारण लाभ दिखाया गया है। वजन में बढ़ोतरी मुख्य रूप से लंबे समय तक भंडारण के कारण नमी की मात्रा में वृद्धि के कारण होती है। हालाँकि, लाभ निर्धारित स्तर से निचले स्तर पर था (कवर्ड के मामले में एक प्रतिशत और सीएपी भंडारण के मामले में 0.7 प्रतिशत) जिसकी जांच की आवश्यकता है।

उपरोक्त अवधि के दौरान ₹ 975.25 करोड़ मूल्य के 3.218 एलएमटी चावल के भंडारण का नुकसान हुआ था (मानदंडों के साथ तुलना नहीं की जा सकी क्योंकि प्रासंगिक विवरण लेखापरीक्षा को उपलब्ध नहीं कराए गए थे)।

एफसीआई प्रबंधन/मंत्रालय से कोई जवाब नहीं मिला।

3.9.1 भंडारण हानि का नियमितीकरण

भंडारण हानियों का नियमितीकरण विभिन्न स्तरों पर विभिन्न सक्षम प्राधिकारियों की जांच, परीक्षण और सिफारिशों के आधार पर होता है। किए गए नियमितीकरण के विरुद्ध, एफसीआई, भारत सरकार से शामिल कमी की राशि के बराबर सब्सिडी का दावा करता है। इन नुकसानों को बड़े खाते में डाल दिया जाना चाहिए था/संभागीय कार्यालय स्तर और क्षेत्रीय कार्यालय स्तर पर क्रमशः पंद्रह दिनों और साठ दिनों के भीतर अपराधियों के खिलाफ अनुशासनात्मक कार्रवाई की जानी चाहिए थी। मार्च 2022 के अंत तक ₹ 245.90 करोड़ की भंडारण हानि नियमितीकरण के लिए विभिन्न स्तरों पर लंबित थी। इसमें से ₹ 103.55 करोड़ की राशि तीन वर्ष से अधिक समय से लंबित थी।

इन कमी के नियमितीकरण न होने के कारण, एफसीआई सब्सिडी का दावा करने में असमर्थ है और उधार ली गई धनराशि पर ब्याज के कारण भारी व्यय कर रहा है क्योंकि खाद्यान्न की लागत का भुगतान उसकी खरीद के वर्ष में किया जाता है, लेकिन इसके नियमितीकरण तक भारत सरकार को भंडारण हानि की भरपाई नहीं हो पाती है।

प्रबंधन ने कहा (अप्रैल 2023) कि लगातार प्रयासों के माध्यम से भंडारण और पारगमन कमी की समय नियमितीकरण लंबितता 75 प्रतिशत तक कम हो गई है और शेष मुख्य रूप से मुकदमेबाजी और दस्तावेजों की कमी के कारण है।

प्रबंधन का उत्तर विशिष्ट नहीं है क्योंकि उसने सब्सिडी पर ऐसे अनियमित हानि के प्रभाव पर कोई टिप्पणी नहीं की है।

मंत्रालय से कोई जवाब नहीं मिला।

3.9.2 संशोधित भंडारण हानि मानदंडों के कार्यान्वयन में देरी

एफसीआई, राज्य एजेंसियों, सीडब्ल्यूसी, एसडब्ल्यूसी और पीईजी योजना के तहत गोदामों में रखे गए केंद्रीय पूल स्टॉक के लिए गेहूं और चावल के भंडारण लाभ/हानि के मानदंडों के निर्धारण से संबंधित मामला 27 सितंबर 2012 को चावल और गेहूं में भंडारण हानि/लाभ के लिए कुछ निश्चित मानदंडों का प्रस्ताव निदेशक मंडल की 350वीं बैठक में निदेशक मंडल के समक्ष रखा गया था। इन निर्देशों के आधार पर मामला भारत सरकार को भेजा गया। भारत सरकार ने गेहूं और चावल में भंडारण हानि/लाभ के लिए अस्थायी/तदर्थ मानदंडों को मंजूरी दे दी (नवंबर 2012)। ये भंडारण हानियाँ केवल ऊपरी सीमाएँ थीं और सभी गोदामों पर लागू होनी थीं। अक्टूबर 2021 के दौरान, भारत सरकार ने वैज्ञानिक अनुसंधान द्वारा प्रमाणित भंडारण हानि और लाभ की गणना के लिए आईसीएआर-सिफेट फॉर्मूला की सिफारिशों के आधार पर गेहूं और चावल में भंडारण हानि/लाभ के मानदंड तय करने के लिए विशेषज्ञ समिति की सिफारिश से अवगत कराया, जो नवंबर 2021 से लागू थे।

पंजाब क्षेत्र दिसंबर 2019 तक पहले के मानदंडों के अनुसार पीएसडब्ल्यूसी के गोदाम में होने वाली असामान्य कमी की कटौती कर रहा था। हालांकि, एक अंतरिम आदेश (फरवरी 2020) में पंजाब और हरियाणा के माननीय उच्च न्यायालय ने संशोधित मानदंडों के आवेदन पर रोक लगा दी। पंजाब क्षेत्र में जनवरी 2020 से अक्टूबर 2022 के दौरान, पीएसडब्ल्यूसी गोदामों से भेजे गए चावल की मात्रा के संबंध में ₹ 61.39 करोड़ मूल्य के 18473.22 मीट्रिक टन का भंडारण नुकसान हुआ था, जिसमें से ₹ 15.35 करोड़ मूल्य के 4627.08 मीट्रिक टन का असामान्य भंडारण नुकसान अभी तक प्राप्त नहीं हुआ था, उसे पुनर्प्राप्त किया जाए। पीएसडब्ल्यूसी के मानदंडों और भारत सरकार के संशोधित मानदंडों के अनुसार भंडारण हानि की गणना प्रबंधन द्वारा नहीं की गई थी।

एफसीआई प्रबंधन/मंत्रालय से कोई जवाब नहीं मिला।

3.10 भंडारण प्रबंधन में देखी गई प्रणालीगत कमियाँ

लेखापरीक्षा के दौरान निम्नलिखित प्रणालीगत कमियाँ देखी गईं:

3.10.1 गोदामों की मरम्मत में देरी के कारण हानि

लेखापरीक्षा ने हरियाणा और तमिलनाडु क्षेत्रों में गोदामों की मरम्मत न होने या देरी के कारण हानि/परिहार्य व्यय के मामले देखे, जिनका विवरण नीचे दिया गया है:

- एफसीआई डीओ, करनाल की कवर क्षमता (एमआरएम करनाल) 4000 मीट्रिक टन है, जिसका भंडारण योग्य परिस्थितियों के कारण फरवरी 2019 से उपयोग नहीं किया गया है। दो साल बाद गठित एक समिति ने प्रतिवेदन दी (मई 2021) कि आरसीसी छत को गैल्वनाइज्ड स्टील शीट से बदलने के बाद गोदाम का उपयोग किया जा सकता है, हालांकि, कोई मरम्मत नहीं की गई। यदि एफसीआई ने समय पर गोदाम का नवीनीकरण किया होता, तो वह एसजीए से 12000 मीट्रिक टन (आरएमएस 2019-20, 2020-21 और 2021-22 में 4000 मीट्रिक टन) की सीधी डिलीवरी ले सकता था और ₹ 1.03 करोड़ के कैरी ओवर चार्ज से बच सकता था।
- टीएन क्षेत्र में, स्वामित्व वाले डिपो में सिविल मरम्मत कार्यों को करने में अत्यधिक देरी हुई, जिससे स्टॉक प्रकृति की अनियमितताओं के संपर्क में आ गया और सुरक्षा जोखिम के अलावा क्षति का खतरा पैदा हो गया। एफएसडी टीवी कोइल में प्रतिवेदन की गई (दिसंबर 2020) क्षतिग्रस्त नालियों को मार्च 2022 तक ठीक नहीं किया गया था। इसी तरह, एफएसडी चिदंबरम में प्रतिवेदन की गई रिसाव/दीवार रिसाव (दिसंबर 2020) को मार्च 2022 तक ठीक नहीं किया गया था।

प्रबंधन ने कहा (जनवरी 2023) छत के रिसाव के काम को नियमित अंतराल पर देखा गया और परिसर की दीवार का काम पूरा हो गया। हालाँकि, कोई सहायक दस्तावेज़ प्रस्तुत नहीं किया गया था।

मंत्रालय से कोई जवाब नहीं मिला।

लेखापरीक्षा सिफ़ारिशें

लेखापरीक्षा अनुशंसा करती है कि:

1.	एफसीआई को भारत सरकार के परामर्श से स्टॉकिंग मानदंडों के अनुसार निर्धारित न्यूनतम स्टॉक स्तर तक अपनी भंडारण सुविधाओं को बढ़ाने के लिए लागत लाभ विश्लेषण करना चाहिए और सीएपी/ओपन स्टोरेज का उपयोग करने से बचना चाहिए।
2.	एफसीआई को अपने एफएसडी के कम उपयोग के कारणों का विश्लेषण करना चाहिए और अपने गोदामों के अधिकतम उपयोग के बाद ही किराये पर लेना चाहिए। इसे उन स्थानों पर आधुनिक भंडारण सुविधाओं के निर्माण के लिए तत्काल कदम उठाना चाहिए जहां पुराने कंक्रीट साइल पांच से 35 वर्षों तक अप्रयुक्त पड़े हैं।
3.	एफसीआई को एसजीए को कैरी ओवर चार्ज के भुगतान को कम करने के लिए एसजीए द्वारा एफसीआई गोदाम तक गेहूं की अधिकतम सीधी डिलीवरी लेने का प्रयास करना चाहिए।
4.	जहां भी संभव हो, मौजूदा/नए गोदामों में रेलवे साइडिंग का प्रावधान सुनिश्चित किया जाना चाहिए, ताकि बार-बार हैंडलिंग की लागत से बचा जा सके।
5.	एफसीआई को निर्धारित गुणवत्ता मापदंडों के संबंध में एफएसएसएआई मानकों का अनुपालन सुनिश्चित करना चाहिए।
6.	एफसीआई को अप्रभावी भंडारण प्रबंधन के कारण होने वाले नुकसान/अतिरिक्त व्यय के लिए जिम्मेदारी तय करनी चाहिए।

अध्याय IV

खाद्यान्नों की आवागमन-परिचालन
एवं अन्य मुद्दे

आवागमन एफसीआई के कामकाज के साथ-साथ खाद्य नीति और राष्ट्रीय खाद्य सुरक्षा अधिनियम के उद्देश्यों को पूरा करने में बहुत महत्वपूर्ण भूमिका निभाता है। एफसीआई खाद्यान्नों की आवागमन का कार्य करता है:

- अधिशेष क्षेत्रों से स्टॉक खाली करना
- एनएफएसए/टीपीडीएस और अन्य योजनाओं के लिए कमी वाले क्षेत्रों की आवश्यकताओं को पूरा करना
- कमी वाले क्षेत्रों में बफर स्टॉक बनाना

टीपीडीएस और ओडब्ल्यूएस के तहत खाद्यान्न का वितरण भारत सरकार द्वारा किए गए मासिक आवंटन और विभिन्न राज्यों द्वारा केंद्रीय पूल से खाद्यान्न के उठाव के आधार पर किया जाता है। खाद्य सुरक्षा के उपाय के रूप में बफर स्टॉक बनाने के लिए उपभोग की आवश्यकता की परवाह किए बिना खाद्यान्न के स्टॉक को उपभोग करने वाले राज्यों में भी ले जाया जाता है। यह एफसीआई की एक बहुत ही महत्वपूर्ण भूमिका है जिसमें रेलवे अधिकारियों, ट्रांसपोर्टर्स और राज्य सरकारों और इसके विभिन्न कार्यालयों के साथ गतिविधियों का समन्वय और निगरानी शामिल है।

4.1 परिवहन के साधन

खाद्यान्न की ढुलाई रेलवे, सड़क परिवहन और जलमार्ग के माध्यम से की जाती है। खाद्यान्न भंडार का परिवहन मुख्य रूप से रेलवे के माध्यम से (लगभग 80 प्रतिशत) देश के विभिन्न हिस्सों में किया जाता है। सड़क मार्ग से अंतरराज्यीय आवागमन देश के उन हिस्सों में की जाती है जो रेल मार्ग से नहीं जुड़े हैं; जैसे- हिमाचल प्रदेश, कश्मीर, लद्दाख, उत्तर पूर्व के पहाड़ी क्षेत्र, जैसे, अरुणाचल प्रदेश, मिजोरम, मणिपुर आदि। थोड़ी मात्रा में खाद्यान्न जलमार्गों के माध्यम से लक्षद्वीप और अंडमान और निकोबार तक ले जाया जाता है क्योंकि ये न तो रेल और न ही सड़क मार्ग से जुड़े हैं। अंतर-राज्यीय आवागमन के अलावा, मुख्य रूप से खरीद क्षेत्रों में सड़क और रेल मार्ग से अंतर-राज्यीय आवागमन भी की जाती है।

एफसीआई ने रेल/सड़क यातायात के पूरक के लिए मल्टीमॉडल तटीय/नदी मोड के माध्यम से खाद्यान्न की आवागमन का भी पता लगाया। एफसीआई पहले से ही तटीय मोड का उपयोग करके अंडमान और लक्षद्वीप में खाद्यान्न ले जा रहा है लेकिन यह बहुत कम मात्रा में है। एफसीआई ने कॉनकोर/एसोसिएट्स के माध्यम से कुछ मार्गों पर

खाद्यान्नों की कंटेनरीकृत आवागमन भी शुरू की, जो पारंपरिक रेलवे रक की तुलना में किफायती पाई गई।



चित्र.5 रेलवे के माध्यम से खाद्यान्न की आवागमन

4.2 आवागमन संचालन का विस्तार

एफसीआई पूरे देश में खाद्यान्नों की बड़े पैमाने पर आवागमन का संचालन करती है, जिसमें लगभग 2297 एफसीआई के स्वामित्व वाले और किराये के डिपो/साइलो, 550 से अधिक रेलहेड्स (भारतीय रेलवे और अन्य के स्वामित्व वाले) और 97 एफसीआई के स्वयं के रेलवे साइडिंग शामिल हैं।

अधिकांश गेहूं स्टॉक पंजाब, हरियाणा और एमपी से और कभी-कभी यूपी और राजस्थान से ले जाया जाता था। इसके अलावा पंजाब, तेलंगाना, छत्तीसगढ़, उड़ीसा और कभी-कभी पश्चिम बंगाल से भी काफी मात्रा में चावल भेजा जाता है, जो अब अपनी आवश्यकताओं से अधिक खरीद रहे हैं।

तालिका-4.1
एफसीआई द्वारा खाद्यान्न की आवागमन

वर्ष	स्थानांतरित की गई मात्रा (एलएमटी)			किया गया व्यय (₹ करोड़ में)		
	रेल	सड़क	जलमार्ग	रेल	सड़क	जलमार्ग
2017-18	353.18	104.22	0.34	6893.03	1722.95	8.28
2018-19	303.80	111.43	0.80	6340.65	1725.16	18.2
2019-20	296.58	113.29	0.89	5293.70	1827.37	17.91
2020-21	479.17	140.00	0.72	7889.06	2674.89	14.94
2021-22	505.63	141.09	0.70	9181.24	2719.62	22.85
	1938.36	610.03	3.45	35597.68	10669.99	82.18

स्रोत: एफसीआई द्वारा प्रस्तुत आंकड़े और एफसीआई के वार्षिक खाते

जैसा की उपरोक्त तालिका से देखा जा सकता है, 2017-18 से 2021-22 की अवधि के दौरान एफसीआई द्वारा विभिन्न माध्यमों से 2551.84 एलएमटी मात्रा (अंतर राज्य और अंतरा राज्य दोनों) ₹ 46,349.85 करोड़ का व्यय किया गया था।

लेखापरीक्षा जांच से पता चला कि 2017-18 से 2021-22 की अवधि के दौरान, 65.41 प्रतिशत से 74.06 प्रतिशत स्टॉक पूर्व-उत्तर में स्थानांतरित कर दिया गया था क्योंकि खरीद बड़े पैमाने पर उत्तर में केंद्रित थी और शेष आंध्र प्रदेश, छत्तीसगढ़, मध्य प्रदेश, ओडिशा और तेलंगाना के अन्य खरीद राज्यों से ले जाया गया था। रेल द्वारा शेरों की आवागमन 74.42 प्रतिशत से 83.45 प्रतिशत के बीच थी और सड़क मार्ग से आवागमन 15.94 प्रतिशत और 23.71 प्रतिशत के बीच थी। उपरोक्त अवधि के दौरान परिवहन की औसत लागत ₹ 1949.30 से ₹ 2108.34 प्रति मीट्रिक टन के बीच थी।

4.3 आवागमन योजना और सर्वोत्तम उपयोग

एफसीआई मुख्यालय प्राप्तकर्ता क्षेत्रों की आवश्यकता और अधिशेष क्षेत्रों से अधिशेष स्टॉक की उपलब्धता के बाद मासिक संचलन योजना आवंटित करता है। राष्ट्रीय खाद्य सुरक्षा अधिनियम, 2013 और भारत सरकार की सार्वजनिक वितरण प्रणाली के तहत आवश्यकता को पूरा करने के साथ-साथ बफर स्टॉक बनाने के लिए खरीद करने वाले राज्यों से गेहूं और चावल के अधिशेष स्टॉक को खाद्य कमी वाले राज्यों में ले जाया जाता है। खाद्यान्न की आवागमन के लिए निम्नलिखित को ध्यान में रखते हुए मासिक आधार पर मूवमेंट प्लान तैयार किया जाता है:

- अधिशेष क्षेत्रों में उपलब्ध मात्रा
- कमी वाले क्षेत्रों के लिए आवश्यक मात्रा
- संभावित खरीद

- उपभोग और खरीद दोनों क्षेत्रों में रिक्त भंडारण क्षमता
- खाद्यान्न का मासिक आवंटन/उठाव

रेलवे के माध्यम से खाद्यान्न की आवागमन के उद्देश्य से, एफसीआई विभिन्न गंतव्यों तक खाद्यान्न भेजने के लिए रेलवे रेक के संदर्भ में एक मासिक आवागमन योजना तैयार करता है। योजना में विभिन्न केंद्रों के लिए रेक की तिथिवार और साप्ताहिक आवश्यकता का संकेत देने वाले मासिक कार्यक्रम शामिल हैं। समय पर आवागमन से खरीद क्षेत्रों में भंडारण की कमी को कम करने और बाद के खरीद मौसमों से खाद्यान्न को समायोजित करने के लिए भंडारण स्थान खाली करने में मदद मिलती है।

संचालन कार्यक्रम के दौरान, एक बार जब वैगन माल शेड/एफसीआई साइडिंग पर पहुंच जाते हैं, तो वैगन के दरवाजों के दोनों किनारों की सील और रिवेट्स की जांच की जाती है। रेलवे रसीद के साथ अनलोडिंग और मिलान के बाद, स्टॉक को गोदामों में ले जाया जाता है और स्टैकिंग से पहले वजन किया जाता है। जहां स्टॉक को ट्रकों द्वारा कम दूरी के गोदामों में ले जाया जाता है, इसे गोदामों में लॉरी वेब्रिज पर तौला जाता है और जब दूरी अधिक होती है तो इसे पहले रेलवे स्टेशन के पास निजी गोदामों में और उसके बाद गोदामों में लॉरी वेब्रिज पर तौला जाता है।

4.3.1 आवागमन संचालन में कमी

नीचे दी गई तालिका 2017-18 से 2021-22 के दौरान की गई खरीद और नियोजित आवागमन के मुकाबले खाद्यान्न की वास्तविक आवागमन दिखाती है:

तालिका-4.2

खाद्यान्नों की आवागमन में कमी

(मात्रा एलएमटी में)

वर्ष	खरीद	आवागमन		वास्तविक आवागमन का प्रतिशत	
		की योजना बनाई	वास्तविक	खरीद के लिए	योजना बनाने के लिए
2017-18	690.09	430.32	375.11	54.36	87.17
2018-19	801.94	403.50	336.05	41.90	83.28
2019-20	859.59	386.82	342.85	39.89	88.63
2020-21	992.37	636.38	535.59	53.97	84.16
2021-22	1023.97	688.50	556.40	54.34	80.81
	4367.96	2545.52	2146.00	49.13	84.30

स्रोत: एफसीआई वेबसाइट और एफसीआई द्वारा प्रस्तुत विवरण

जैसा कि तालिका से देखा जा सकता है, संचालन में खरीद के परिपेक्ष्य में 60.12 से 45.64 प्रतिशत तक की कमी थी। योजनाबद्ध आवागमन के प्रति भी 11.37 से 19.19 प्रतिशत की कमी है।

2017-18 से 2021-22 की अवधि के दौरान वास्तव में भेजे गए रैकों की तुलना में नियोजित रैकों की स्थिति नीचे दी गई है:

तालिका-4.3
रेलवे रैक के संदर्भ में आवागमन में कमी

(सं.)

वर्ष	नियोजित रैकों की संख्या	भेजे गए रैकों की संख्या	योजना के विपरीत भेजे गए रैक में कमी	प्रतिशत की कमी
2017-18	13709	11717	1992	14.53
2018-19	12506	10291	2215	17.71
2019-20	11559	10400	1159	10.03
2020-21	19946	17253	2693	13.50
2021-22	22902	17903	4999	21.83
	80622	67564	13058	16.20

स्रोत: एफसीआई द्वारा प्रस्तुत विवरण

जैसा कि ऊपर से देखा जा सकता है कि समीक्षाधीन अवधि के दौरान प्रेषण के लिए नियोजित रैक के संदर्भ में औसत कमी 16.20 प्रतिशत थी जो 10.03 और 21.83 प्रतिशत के बीच थी। यह पिछले निष्पादन लेखापरीक्षा में शामिल पांच साल की अवधि (2006-07 से 2011-12) के दौरान देखी गई 17 प्रतिशत की औसत कमी से बहुत मामूली सुधार था। आवागमन में कमी के कारण खरीद क्षेत्रों में खाद्यान्न की आपूर्ति अवरुद्ध हो गई।

हालाँकि खरीद और आवागमन के बीच कोई सीधा संबंध नहीं है, पहले से ही खरीदे गए खाद्यान्न स्टॉक की निकासी जल्द से जल्द की जानी चाहिए क्योंकि खरीद के प्रति आवागमन में कमी के परिणामस्वरूप खरीद क्षेत्रों में स्टॉक जमा हो सकता है और इसके परिणामस्वरूप (गेहूँ के संबंध में) और भंडारण शुल्क/कैरी ओवर चार्ज का भुगतान भी हो सकता है।

प्रबंधन ने कहा (जनवरी 2023) कि खरीदे गए स्टॉक का 100 प्रतिशत बाहर जाना बिल्कुल भी संभव नहीं है, क्योंकि पीडीएस के तहत खरीद क्षेत्रों में उनके स्वयं के उपभोग के लिए भी स्टॉक की आवश्यकता होती है। आवागमन योजना खरीद और उठान के अनुमान पर आधारित है और अनुमानित आंकड़ों के आधार पर ही पहले से तैयार की जाती है। उपभोक्ता क्षेत्रों द्वारा उठाई गई मांग और उन्हें किया गया आवंटन ज्यादातर महीने की उनकी वास्तविक आवश्यकताओं से अधिक है।

रैक आपूर्ति के संबंध में प्रबंधन ने कहा कि विभिन्न बाधाओं जैसे प्राप्तकर्ता क्षेत्रों में राज्य सरकारों द्वारा असमान उठान के कारण उनकी भंडारण क्षमता, रेलवे द्वारा मार्ग

प्रतिबंध, ठेकेदार की उपलब्धता, श्रम, जलवायु परिस्थितियों, सड़क आवागमन के लिए ट्रकों की उपलब्धता को प्रभावित करने के कारण नियोजित आवागमन हासिल नहीं किया जा सका।

उत्तर तर्कसंगत नहीं है क्योंकि खरीद के वास्तविक संचलन में कमी 45.64 से 60.12 प्रतिशत के बीच है (इसका मतलब है कि 40 से 55 प्रतिशत तक खाद्यान्न पीडीएस के तहत स्वयं की खपत के लिए रखा गया था) जबकि डेटा से पता चलता है कि पीडीएस के तहत पंजाब और हरियाणा को आवंटन इन राज्यों में खरीद का लगभग 10 प्रतिशत था। रेक की आपूर्ति के संबंध में उत्तर भी तर्कसंगत नहीं है क्योंकि खरीदे गए स्टॉक की आवागमन यथाशीघ्र की जानी चाहिए, क्योंकि खरीद के मुकाबले आवागमन में कमी के परिणामस्वरूप खरीद क्षेत्रों में गेहूँ का स्टॉक जमा हो सकता है और इसके परिणामस्वरूप कैरी ओवर चार्ज का भुगतान भी करना पड़ सकता है।

मंत्रालय से कोई जवाब नहीं मिला।

एग्जिट कॉन्फ्रेंस के दौरान प्रबंधन ने कहा कि एफसीआई रेक की उपलब्धता और प्लेसमेंट के लिए रेलवे पर निर्भर है क्योंकि परिचालन पर उसका एकाधिकार है।

4.3.2 प्राप्तकर्ता क्षेत्रों में भंडारण स्थान उपलब्ध होने के बावजूद कम आवागमन

आवागमन योजना के घटकों में से एक यह है कि आवागमन योजना तैयार करते समय उपभोग और खरीद दोनों क्षेत्रों में खाली भंडारण क्षमता पर भी विचार किया जाना चाहिए।

2017-18 से 2021-22 के दौरान पंजाब और हरियाणा से बाहर स्टॉक (गेहूँ और चावल) की आवागमन के विश्लेषण से पता चला कि 2017-18 की तुलना में 2018-19 और 2019-20 में आवागमन और वास्तविक प्रेषण की योजना में कमी थी, जबकि 2018-19 और 2019-20 के दौरान असम, बिहार, झारखंड और राजस्थान जैसे प्राप्तकर्ता राज्यों में खाली जगह उपलब्ध थी:

तालिका 4.4

रेल और सड़क मार्ग द्वारा पंजाब और हरियाणा से खाद्यान्न की आवागमन

(एलएमटी)

	2017-18	2018-19	2019-20	2020-21	2021-22
पंजाब					
प्रेषण के लिए नियोजित मात्रा	227.41	217.86	178.00	298.70	337.59
2017-18 की तुलना में बदलाव (%)	-	-4.20	-21.73	31.35	48.45
मात्रा वास्तव में भेजी गई मात्रा	191.88	179.38	159.74	240.82	268.73
2017-18 की तुलना में बदलाव (%)	-	-6.51	-16.75	25.51	40.05

	2017-18	2018-19	2019-20	2020-21	2021-22
कम भेजी गई मात्रा	35.53	38.48	18.26	57.88	68.86
हरियाणा					
प्रेषण के लिए नियोजित मात्रा	102.45	98.83	94.02	148.04	156.15
2017-18 की तुलना में बदलाव (%)	-	-3.53	-8.23	44.50	52.42
वास्तव में भेजी गई मात्रा	90.84	80.39	78.03	120.62	122.46
2017-18 की तुलना में बदलाव (%)	-	-11.50	-14.10	32.78	34.81
कम भेजी गई मात्रा	11.61	18.44	15.99	27.42	33.69

स्रोत: विवरण एफसीआई वेबसाइट के अनुसार

जैसा कि ऊपर से देखा जा सकता है, हालांकि, 2018-19 और 2019-20 के दौरान आवागमन की योजना बनाने में कमी आई थी, प्रेषण में वास्तविक कमी 6.51 प्रतिशत से 16.75 प्रतिशत तक थी, हालांकि उपभोग राज्यों में इस समान अवधि के दौरान आवंटन और उठाव में ज्यादा बदलाव नहीं हुआ था। चूंकि असम, बिहार, झारखंड और राजस्थान में खाली भंडारण उपलब्ध था, एफसीआई कैरी ओवर चार्ज से बचने के लिए पंजाब और हरियाणा क्षेत्रों से अधिक मात्रा में भंडारण की योजना बना सकता था।

प्रबंधन ने कहा (फरवरी 2023) कि लोड किए गए रैक की तुलना में नियोजित मासिक रैक में भिन्नता एफसीआई और रेलवे दोनों तरफ से विभिन्न परिचालन बाधाओं के कारण थी। हालांकि, प्राप्तकर्ता क्षेत्रों में पर्याप्त स्टॉक पहुंचाकर खाद्यान्न की उपलब्धता सुनिश्चित की गई।

उत्तर तर्कसंगत नहीं है क्योंकि लेखापरीक्षा अवलोकन कम रैक की योजना बनाने से संबंधित है क्योंकि खाली भंडारण स्थान उपलब्ध था इसलिए अधिक रैक की योजना बनाई जा सकती थी।

मंत्रालय से कोई जवाब नहीं मिला।

4.3.3 मासिक संचलन योजना की पूर्ति न होने के कारण परिहार्य भुगतान

चूंकि पंजाब क्षेत्र में एसजीए के पास खुले में भारी स्टॉक संग्रहित किया गया था, इसलिए स्टॉक प्रकृति की अनिश्चितताओं के प्रति संवेदनशील बना रहा। इसके अलावा, ताजा आवक के भंडारण के लिए क्षेत्र में पर्याप्त जगह उपलब्ध नहीं थी। पंजाब और हरियाणा क्षेत्र में रैक मूवमेंट के संदर्भ में कमी निम्नलिखित तालिका में दी गई है:

तालिका 4.5
पंजाब और हरियाणा में रेलवे रिक के संदर्भ में कम आवागमन

वर्ष	पंजाब				हरियाणा			
	नियोजित रिकों की संख्या	भेजे गए रिकों की संख्या	कमी	रिक में प्रतिशत कमी	नियोजित रिकों की संख्या	भेजे गए रिकों की संख्या	कमी	रिक में प्रतिशत कमी
2017-18	7378	6055	1323	17.93	2750	2447	303	11.02
2018-19	7031	5752	1279	18.19	2248	1890	358	15.93
2019-20	5440	4908	532	9.78	1742	1607	135	7.75
2020-21	9651	7981	1670	17.30	3237	2919	318	9.82
2021-22	11212	8897	2315	20.65	3550	2972	578	16.28
	40712	33593	7119	17.49	13527	11835	1692	12.51

स्रोत: एफसीआई द्वारा प्रस्तुत विवरण

लेखापरीक्षा ने भंडारण शुल्क की तुलना में आवागमन में कमी के प्रभाव का विश्लेषण किया, जिसे एफसीआई को अपरिवर्तित मात्रा पर वहन करना पड़ा। यद्यपि स्वयं के गोदामों में किराये के शुल्क का कोई निहितार्थ नहीं है, किराए के गोदाम ज्यादातर जीएचबी पर होते हैं जहां गोदामों में रखे गए वास्तविक स्टॉक के बावजूद एक निश्चित दर पर किराये का शुल्क देय होता है। चावल के स्टॉक के लिए, एफसीआई को सीडब्ल्यूसी/पीईजी दरों पर भंडारण शुल्क वहन करना पड़ता था, जबकि गेहूं के लिए, उसे कैरी-ओवर शुल्क वहन करना पड़ता था, जिसमें एसजीए से स्टॉक लिए जाने तक प्रत्येक फसल वर्ष के 30 जून के बाद देय चक्रवृद्धि दरों पर भंडारण शुल्क और ब्याज शुल्क शामिल होता है।

पंजाब क्षेत्र के चयनित डीओ²⁹ में, आवागमन में कुल 3240.5 रिक की कमी थी, जबकि हरियाणा में यह 1692 थी। इसके परिणामस्वरूप पंजाब और हरियाणा के लिए क्रमशः 84.253 और 43.99 एलएमटी (एक रिक में 2600 मीट्रिक टन की मात्रा पर विचार करते हुए) का कम प्रेषण हुआ, जिस पर एफसीआई को ₹ 182.29 करोड़ का भंडारण³⁰ शुल्क वहन करना पड़ा, जैसा कि नीचे बताया गया है:

तालिका 4.6
पंजाब और हरियाणा क्षेत्र में परिहार्य भंडारण शुल्क का भुगतान

	पंजाब	हरियाणा
नियोजित रिकों की संख्या	13199	13527
चलाये गये रिकों की संख्या	9959	11835
रिक की संख्या में कमी	3240	1692
स्थानांतरित स्टॉक की मात्रा में कमी (एलएमटी में)	84.25	43.99
कम स्थानांतरित मात्रा पर परिहार्य भंडारण शुल्क की गणना छह महीने के भंडारण के लिए एसजीए की सीएपी दरों पर की जाती है (₹ करोड़ में)	118.94	63.35

स्रोत: एफसीआई द्वारा प्रस्तुत विवरण

²⁹ पटियाला, जालंधर और संगरूर

³⁰ जब केवल छह महीने की भंडारण अवधि के लिए गणना की जाती है।

इसके अलावा, स्टॉक की कम आवागमन और भंडारण स्थान की अनुपलब्धता के कारण, एसजीए द्वारा गेहूं को असुरक्षित (पंजाब में एसजीए के अनुसार 19085 मीट्रिक टन गेहूं की क्षति की सूचना दी गई) खुले भंडारण या निजी चावल मिल परिसर में भंडारित करना पड़ा।

प्रबंधन ने कहा (फरवरी 2023) कि वास्तविक आवागमन कई चर पर निर्भर करता है जो एफसीआई के नियंत्रण से परे हैं, जैसे कि राज्य सरकारों द्वारा उठाव, रेलवे द्वारा लगाए गए प्रतिबंध, रेलवे द्वारा रक की कम आपूर्ति, कई हितधारकों द्वारा हड़ताल, इंजीनियरिंग क्षमताओं में खराबी के लिए का समर्पण कार्य, भौतिक सत्यापन जैसे शून्य पीवी आदि। चूंकि आवागमन आदर्श परिस्थितियों में निष्पादित नहीं किया जाता है, इसलिए शत-प्रतिशत अनुपालन संभव नहीं हो सकता है।

उत्तर तर्कसंगत नहीं है क्योंकि एफसीआई के पास भंडारण स्थान की कमी के कारण, खरीद करने वाले राज्यों में कैरी ओवर चार्ज और भंडारण शुल्क के रूप में भारी धनराशि का भुगतान किया जा रहा है। इसलिए, एफसीआई को ऐसी बाधाओं को दूर करना चाहिए और रेलवे और एसजीए के साथ सक्रिय रूप से जुड़ना चाहिए ताकि अधिकतम अनुपालन किया जा सके।

मंत्रालय से कोई जवाब नहीं मिला।

4.3.4 रेलहेड से एसजीए को सीधे खाद्यान्न जारी करने में विफलता

एनएफएसए और अन्य कल्याणकारी योजनाओं के तहत आवंटित खाद्यान्न एफसीआई के एफएसडी से राज्य सरकार के गोदामों या उसकी एजेंसियों को जारी किया जाता है। एफसीआई को रेलहेड से अपने गोदामों तक परिवहन शुल्क और अपने स्वयं के डिपो में दो बार हैंडलिंग व्यय (खाद्यान्न की प्राप्ति और जारी करने के दौरान) वहन करना पड़ता है। हालाँकि, यदि खाद्यान्न सीधे रेलहेड्स से राज्य सरकार के गोदामों या उसकी एजेंसियों को भेजा जाता, तो इन प्रत्यक्ष व्ययों से बचा जा सकता था और इसके परिणामस्वरूप किफायती संचालन होता और खाद्य सब्सिडी के रूप में पर्याप्त व्यय की बचत होती।

बिहार और झारखंड क्षेत्र में समीक्षाधीन अवधि के लिए राज्य सरकार और इसकी एजेंसियों को जारी करते समय खाद्यान्नों की हैंडलिंग और परिवहन पर ₹ 1265.52 करोड़ और ₹ 323.28 करोड़ की राशि खर्च की गई।

लेखापरीक्षा में पाया गया कि यदि खाद्यान्न का सीधा वितरण रेलहेड्स से राज्य सरकार को किया जाता तो इस खाते पर व्यय कम किया जा सकता था। देर से ही सही, झारखंड क्षेत्र के अंतर्गत एफसीआई प्रबंधन ने राज्य सरकारों से रेलहेड्स से खाद्यान्न की सीधी उठान करने का अनुरोध करके पहल की है (अप्रैल 2020 और मई 2021)।

हालाँकि, मंत्रालय या एफसीआई मुख्यालय से किसी औपचारिक दिशानिर्देश या निर्देश के अभाव में, कुछ छिटपुट मामलों को छोड़कर, रेलहेड्स से खाद्यान्न का सीधा वितरण नहीं किया जा सका। यहां तक कि रेलहेड्स से राज्य सरकार के गोदामों तक खाद्यान्न के 10 प्रतिशत सीधे जारी होने से भी 2017-18 से 2021-22 के दौरान ₹ 158.88 करोड़ की बचत होती।

एफसीआई प्रबंधन/मंत्रालय से कोई जवाब नहीं मिला।

4.3.5 रेक के प्रेषण में कमी

किए गए सेवा अनुबंध (जून 2005) के अनुच्छेद 2.1 के खंड (iii) के अनुसार, डेवलपर सह ऑपरेटर (डीसीओ) को बेस डिपो पर खाद्यान्न प्राप्त करना था और समय-समय पर एफसीआई के लिखित प्रेषण निर्देशों के अनुसार यूनिट ट्रेनों में फील्ड डिपो तक रेल द्वारा प्रेषण और परिवहन की व्यवस्था करनी थी। सेवा अनुबंध के अनुच्छेद 14.2 के अनुसार, डीसीओ इस अनुबंध के प्रावधानों के अनुसार सेवाओं के निष्पादन के लिए और डिफॉल्ट के कारण एफसीआई को होने वाले किसी भी नुकसान के लिए एफसीआई के प्रति उत्तरदायी होगा।

एफसीआई मुख्यालय ने तमिलनाडु क्षेत्र को सूचित किया (फरवरी 2021) कि डीसीओ 20 के मुकाबले केवल तीन रेक भेज सका, जिसके कारण अक्टूबर 2020 से जनवरी 2021 की अवधि के दौरान दोनों फील्ड डिपो (एलावुर और मुदुकरई) साइलो का कम उपयोग हुआ।

लेखापरीक्षा में पाया गया कि साइलो के लिए रेक की योजना और प्राप्ति की निगरानी के लिए क्षेत्रीय या मंडल स्तर पर कोई तंत्र नहीं था। इस कमी के लिए डीओ द्वारा अनुमानित (जुलाई 2021) ₹ 2.63 करोड़ की वसूली के लिए कोई कार्रवाई शुरू नहीं की गई थी, क्योंकि किसान आवागमन के कारण अवधि के लिए अप्रत्याशित घटना खंड की प्रयोज्यता के संबंध में एफसीआई मुख्यालय से प्रतिक्रिया अभी तक प्राप्त नहीं हुई थी।

एफसीआई प्रबंधन/मंत्रालय से कोई जवाब नहीं मिला।

4.3.6 रेक आवंटन की कमी के कारण टैग की गई मिलों का विचलन

खरीफ खरीद कार्यों की कार्य योजना के अनुसार डिपो की टैगिंग न्यूनतम लागत के आधार पर की जानी चाहिए। एफसीआई मुख्यालय ने क्षेत्रों को सलाह दी (अप्रैल 2009) कि सभी खरीदे गए स्टॉक या रेल/सड़क यातायात के माध्यम से प्राप्त स्टॉक को गोदाम की यथासंभव 120 प्रतिशत क्षमता उपयोग प्राप्त करने के लिए ढेर किया जाना चाहिए। डीओ सनथनगर (तेलंगाना) ने आरओ हैदराबाद से सिद्दीपेट राजस्व जिले की चावल मिलों के संबंध में एफएसडी सनथनगर (क्षमता 53375 एमटी) से एसडब्ल्यूसी

वांगापल्ली (किराए पर) में स्टॉक (10000 एमटी) के डायवर्जन की अनुमति देने का अनुरोध किया (जून 2019)। आरओ हैदराबाद ने एफएसडी सनथनगर की कुल परिचालन लागत³¹ (₹2301 प्रति एमटी) की टीएसडब्ल्यूसी वांगापल्ली (₹ 2291 प्रति एमटी) के साथ तुलना करके डीओ सनथनगर द्वारा तैयार की गई लागत अर्थशास्त्र के आधार पर डायवर्जन की अनुमति दी।

लेखापरीक्षा में पाया गया कि एसडब्ल्यूसी वांगापल्ली की परिचालन लागत पर पहुंचने के दौरान, डीओ सनथनगर एसडब्ल्यूसी वांगापल्ली को देय भंडारण शुल्क (प्रति माह 101.40 प्रति मीट्रिक टन) पर विचार करने में विफल रहा। यदि भंडारण शुल्क के तत्व को सनथनगर डीओ द्वारा ध्यान में रखा गया होता तो एसडब्ल्यूसी वांगापल्ली की कुल परिचालन लागत ₹ 2392.40 प्रति मीट्रिक टन होती जो एफएसडी सनथनगर की कुल परिचालन लागत 2301 प्रति मीट्रिक टन से अधिक थी। इस प्रकार, गलत गणना और उसके बाद जुलाई 2019 के दौरान 10,000 मीट्रिक टन के स्टॉक को एसडब्ल्यूसी वांगापल्ली में ले जाया गया, जो संग्रहीत था अप्रैल 2020 तक ₹ 91.40 लाख (₹ 91.40 प्रति एमटी x 10,000 एमटी x 10 महीने) का अतिरिक्त व्यय हुआ।

प्रबंधन ने कहा (जनवरी 2023) कि एफएसडी सनथनगर में भंडारण की कमी थी और भंडारण शुल्क निश्चित शुल्क हैं, समय अर्थशास्त्र की गणना के समय इस पर विचार नहीं किया गया था।

उत्तर तर्कसंगत नहीं है क्योंकि जब स्वयं के गोदाम की परिचालन लागत की तुलना किराए के गोदाम से की जाती है तो भंडारण शुल्क पर विचार किया जाना चाहिए।

मंत्रालय से कोई जवाब नहीं मिला।

4.4 खाद्यान्नों की आवागमन में परिचालन संबंधी मुद्दे

4.4.1 दीर्घकालिक टैरिफ अनुबंध का लाभ नहीं उठाया गया

भारतीय रेलवे ने अपने प्रमुख ग्राहकों के लिए एक दीर्घकालिक टैरिफ अनुबंध (एलटीटीसी) नीति जारी की (मार्च 2017) जिसमें ग्राहकों को टैरिफ दरों में निश्चितता के साथ-साथ कुछ शर्तों को पूरा करने पर माल ढुलाई में छूट का आश्वासन मिल सकता है। योजना के तहत रेलवे प्राथमिकता के आधार पर रोक भी उपलब्ध कराएगा। पात्रता मानदंड के अनुसार, ग्राहक केवल तभी पात्र होंगे जब वे पिछले वर्ष में प्रति वर्ष कम से कम दस लाख टन का ट्रेफिक लोड कर रहे हों या दे रहे हों। योजना के तहत ग्राहक पूर्वोत्तर क्षेत्र से आने-जाने के लिए बुक किए गए यातायात के लिए उपलब्ध रियायत को छोड़कर

³¹ मिल से गोदाम तक परिवहन, टुक से स्टैक तक स्टैकिंग, रोक की लोडिंग के दौरान परिवहन, डी-स्टैकिंग और रोक लोडिंग, शंटिंग शुल्क और पलाघाट तक माल ढुलाई शुल्क

किसी अन्य छूट के लिए पात्र नहीं होंगे। पॉलिसी के तहत लाभ प्राप्त करने के लिए, संबंधित जोनल रेलवे के साथ एक समझौता किया जाना था, जो न्यूनतम तीन साल की अवधि के लिए होगा जिसे पांच साल तक बढ़ाया जा सकता है।

करार करने वाले ग्राहकों को वर्तमान स्तर से माल ढुलाई राजस्व (वर्तमान स्तर से न्यूनतम पांच प्रतिशत) बढ़ाने की प्रतिबद्धता के साथ न्यूनतम गारंटीकृत सकल माल राजस्व (एमजीजीएफआर) प्रदान करना होगा। बेंचमार्क सकल माल राजस्व (बीजीएफआर) में प्रतिशत वृद्धि के आधार पर वास्तविक सकल माल राजस्व (एजीएफआर) पर एक श्रेणीबद्ध छूट उपलब्ध थी। पिछले वर्ष की एजीएफआर पूरी होने पर यातायात की मात्रा पर यातायात बनाए रखने की छूट भी उपलब्ध थी।

एफसीआई ने 2017-18 से 2021-22 के दौरान 1938.36 एलएमटी (296.58 से 505.63 एलएमटी तक) की मात्रा अन्य राज्यों को भेजी, जो योजना के तहत आवश्यक दस लाख टन से कहीं अधिक थी। इस अवधि के दौरान आवंटन की स्थिति को देखते हुए माल ढुलाई में भी बढ़ोतरी की उम्मीद थी।

लेखापरीक्षा में पाया गया कि यद्यपि जीएफआर/यातायात की मात्रा में वृद्धि के लिए की गई प्रतिबद्धता को पूरा नहीं करने और इसके लिए आवश्यक लगभग सभी शर्तों को पूरा नहीं करने पर कोई जुर्माना नहीं था, एफसीआई ने रेलवे के माध्यम से खाद्यान्न की आवागमन के लिए नीति का लाभ नहीं उठाया। यदि एफसीआई ने एलटीटीसी नीति का लाभ उठाया होता और 2017-18 (2016-17 को आधार वर्ष मानकर) के दौरान 2017-18 से 2021-22 की अवधि के लिए रेलवे के साथ समझौता किया होता, तो उसे **अनुलग्नक-5** में दिए गए ब्यौरे के अनुसार भुगतान किए गए भाड़े पर ₹ 1736.11 करोड़ की छूट मिल सकती थी। नीति के तहत लाभ न लेने के परिणामस्वरूप एफसीआई को नुकसान हुआ, जिससे रक आवंटन में प्राथमिकता के अलावा सब्सिडी का बोझ ₹ 1736.11 करोड़ कम हो सकता था।

प्रबंधन ने कहा (जनवरी 2023) कि एफसीआई एक सेवा संगठन है और रक आवागमन मुख्य रूप से सीएएफ और पीडी मंत्रालय द्वारा समय-समय पर कार्यान्वित कल्याणकारी योजनाओं में आवंटन पर निर्भर करता है और क्षेत्रों में आवंटन एफसीआई मुख्यालय द्वारा तय किया जाता है। कुछ वर्षों में स्थानांतरित की गई मात्रा में वृद्धि हुई है और अन्य वर्षों में इसमें कमी आई है।

उत्तर तर्कसंगत नहीं है, क्योंकि एलटीटीसी योजना एमजीजीएफआर प्रक्षेपण के लिए प्रतिबद्धता का अनुपालन न करने पर कोई जुर्माना नहीं लगाती है, लेकिन समझौते के तहत सभी लाभ प्रदान करती है। साथ ही, 2019-20 के दौरान मामूली कमी को छोड़कर इस अवधि के दौरान आवंटन में वृद्धि की प्रवृत्ति देखी गई। रेलवे की पेशकश पर एफसीआई की प्रतिक्रिया बेहद अव्यवसायिक थी।

मंत्रालय से कोई जवाब नहीं मिला।

4.4.2 रखरखाव और अन्य शुल्कों का परिहार्य भुगतान

रेलवे के साथ किए गए समझौते के खंड 27 (i) में प्रावधान है कि एफसीआई, रेलवे प्रशासन को छह महीने का नोटिस देकर साइडिंग का उपयोग बंद कर सकता है। ऐसी स्थिति में, एफसीआई उक्त नोटिस की समाप्ति की तारीख के बाद की अवधि के लिए रखरखाव और अन्य शुल्कों के भुगतान के लिए उत्तरदायी नहीं होगा।

रेलवे द्वारा बढ़ते भूमि पट्टे, मरम्मत और रखरखाव शुल्क के कारण बीजी सिरसा में रेलवे साइडिंग का संचालन, सिरसा गुड्स रेलहेड पर स्टॉक लोड करने की तुलना में महंगा हो गया। डीओ हिसार की एक समिति की सिफारिश के आधार पर मई 2017 से साइडिंग बंद कर दी गई थी लेकिन रेलवे साइडिंग को बंद करने के प्रस्ताव को जुलाई 2021 में मंजूरी दे दी गई थी।

लेखापरीक्षा में पाया गया कि एफसीआई रखरखाव और अन्य शुल्कों की घटनाओं से बचने के लिए साइडिंग को बंद करने के लिए रेलवे को समय पर नोटिस जारी करने में विफल रहा, क्योंकि मई 2017 से कोई रोक लोड नहीं किया गया था। यदि एफसीआई द्वारा समय पर बंद करने की कार्रवाई की गई होती तो रखरखाव और अन्य शुल्कों का भुगतान ₹ 1.25 करोड़ (2018-19 से 2021-22 तक) और 2017-18 से 2021-22 तक की अवधि के लिए किया गया भूमि लाइसेंस शुल्क की राशि ₹ 5.09 करोड़ को टाला जा सकता था।

प्रबंधन ने कहा (फरवरी 2023) कि आर्थिक लाभ को ध्यान में रखते हुए, एफसीआई और रेलवे के विभिन्न कार्यालयों में सभी उचित प्रक्रियाओं का पालन करने के बाद साइडिंग को बंद करने का निर्णय लिया गया, जिसके कारण सिरसा को बंद करने में देरी हुई।

उत्तर तर्कसंगत नहीं है क्योंकि साइडिंग को बंद करने की कार्रवाई करने में असामान्य देरी हुई थी और यह देरी लगभग चार साल की थी। इसके अलावा, चूंकि साइडिंग का उपयोग मई 2017 में ही बंद कर दिया गया था, इसलिए क्लोजर नोटिस मई 2017 में भेजा जाना चाहिए था। निर्णय लेने में एफसीआई के दुलमुल रवैये के कारण ₹ 6.34 करोड़ का नुकसान हुआ।

मंत्रालय से कोई जवाब नहीं मिला।

4.4.3 साइडिंग शुल्क का अधिक भुगतान

यातायात (वाणिज्यिक) के लिए भारतीय रेलवे संहिता के अनुसार, साइडिंग शुल्क औसत यात्रा समय को इंजन घंटे की लागत/60 से गुणा करके तय किया जाना चाहिए।

चांगसारी में नवनिर्मित साइडिंग की संयुक्त यात्रा परीक्षण प्रतिवेदन (मार्च 2015) के अनुसार, नॉर्थ फ्रंटियर रेलवे द्वारा 2015 के अपने रेट सर्कुलर जनरल नंबर 25 में स्टेशन से रेलवे साइडिंग और वापसी के लिए कुल यात्रा का समय एक घंटा 44 मिनट तय किया गया था।

लेखापरीक्षा में पाया गया कि साइडिंग शुल्क वसूल करते समय, रेलवे ने 52 मिनट के औसत यात्रा समय (प्लेसमेंट के लिए औसत 60 मिनट और निकासी के लिए 44 मिनट) की गणना करने के बजाय, एक घंटे 44 मिनट के कुल समय के लिए साइडिंग शुल्क का दावा किया। एफसीआई ने कभी भी दावे पर आपत्ति नहीं जताई जिसके परिणामस्वरूप मई 2015 से मार्च 2022 के दौरान ₹ 1.01 करोड़ की सीमा तक अतिरिक्त साइडिंग शुल्क का भुगतान करना पड़ा।

प्रबंधन ने कोई विशिष्ट उत्तर नहीं दिया और कहा (फरवरी 2023) कि यात्रा के लिए लिए गए औसत समय को इंजन घंटे की लागत से गुणा करके शुल्क निकाला जाना चाहिए।

उत्तर तर्कसंगत नहीं है क्योंकि इसमें अतिरिक्त साइडिंग शुल्क वसूलने के मुद्दे का उल्लेख नहीं किया गया है।

मंत्रालय से कोई जवाब नहीं मिला।

4.4.4 साइडिंग शुल्क का परिहार्य भुगतान

रेलवे के पास साइडिंग से संबंधित यातायात के संबंध में माल ढुलाई की दो प्रणालियाँ हैं:

- गैर-अधिसूचित/गैर-स्वतंत्र साइडिंग के लिए (जिसके लिए यह माल ढुलाई और साइडिंग शुल्क लेता है) सर्विंग स्टेशन तक और सर्विंग स्टेशन से परे साइडिंग शुल्क लगाना; और
- स्वतंत्र साइडिंग/स्वतंत्र बुकिंग बिंदु (जिसके लिए केवल माल ढुलाई शुल्क लिया जाता है) के लिए साइडिंग के बफर छोर तक की दूरी के आधार पर।

एफएसडी धनबाद को जनवरी 2008 में एक स्वतंत्र बुकिंग साइडिंग के रूप में अधिसूचित किया गया था और इसलिए, रेलवे ने साइडिंग के बफर अंत तक माल ढुलाई शुरू कर दी। चूंकि यह एक स्वतंत्र बुकिंग साइडिंग थी, इसलिए ट्रेफिक को सर्विंग स्टेशन पर रोके बिना सीधे साइडिंग के अंदर जाना चाहिए था।

लेखापरीक्षा में पाया गया कि सर्विंग स्टेशन धनबाद से साइडिंग का विद्युतीकरण नहीं होने के कारण, रेलवे को वहां रोक को रोकना पड़ा और फिर शंटिंग के माध्यम से साइडिंग में प्लेसमेंट करना पड़ा, जिसके लिए उसने दिसंबर 2018 से मार्च 2022 की

अवधि के लिए साइडिंग शुल्क के रूप में ₹87.75 लाख वसूल किए और यह एक निरंतर चलने वाला खर्च था। इससे बचा जा सकता था, यदि एफसीआई ने उक्त रेलवे ट्रैक के विद्युतीकरण के लिए रेलवे के साथ मामला उठाया होता।

प्रबंधन ने कहा (अप्रैल 2023) कि एफएसडी के अंदर विद्युत कर्षण प्रदान करने के लिए संयुक्त सर्वेक्षण और अनुमान के लिए कार्रवाई शुरू की गई है।

उत्तर स्वयं-व्याख्यात्मक है क्योंकि पहल देर से की गई थी।

मंत्रालय द्वारा कोई उत्तर नहीं दिया गया।

4.4.5 विलंब शुल्क और घाट शुल्क

रेलवे अधिनियम 1989 के अनुसार, 'विलंब शुल्क' का अर्थ खाली समय की समाप्ति के बाद किसी भी रोलिंग स्टॉक को रोकने के लिए लगाया गया शुल्क है, यदि कोई हो, तो ऐसे अवरोधन के लिए अनुमति दी जाती है, जबकि 'व्हार्फेज' को इस तरह के निष्कासन के लिए खाली समय की समाप्ति के बाद रेलवे माल शेड से नहीं हटाने के लिए माल पर लगाए गए शुल्क के रूप में परिभाषित किया गया है।

जिन परिस्थितियों के कारण विलंब शुल्क/ घाटशुल्क शुल्क जमा हुआ, उन्हें सामान्य तौर पर तीन श्रेणियों में बांटा जा सकता है:

- (i) ऐसे कारण जो प्रेषक/प्रेषिती के नियंत्रण में हैं।
- (ii) श्रमिक हड़ताल, परिवहन हड़ताल, सामान्य बंद, आन्दोलन, दंगे, कर्फ्यू, आग विस्फोट, भारी बारिश या अन्य असामान्य/अप्रत्याशित परिस्थितियों जैसे कंसाइनर/कंसाइनी के नियंत्रण से परे वाले कारण।
- (iii) ईश्वर प्रदत्त, युद्ध और सार्वजनिक शत्रुओं का कार्य।

उपरोक्त श्रेणी (i) के मामले में, उचित और सराहनीय तथ्यों को छोड़कर आम तौर पर छूट नहीं दी जाती है। जहां तक श्रेणी (ii) या श्रेणी (iii) से संबंधित मामलों का संबंध है, छूट पर व्यक्तिगत मामले के गुण-दोष के आधार पर विचार किया जाता है।

समीक्षाधीन अवधि के दौरान रेलवे द्वारा लगाए गए और माफ किए गए विलंब शुल्क की स्थिति नीचे दी गई है:

तालिका 4.7
रेलवे द्वारा लगाया जाने वाला विलंब शुल्क

(₹ करोड़ में)

वर्ष/क्षेत्र	उत्तर	दक्षिण	पूर्व	पश्चिम	ईशान कोण	कुल	माफ़ कर दी गयी राशि
2017-18	8.25	4.28	7.18	7.63	10.88	38.22	1.19
2018-19	12.13	4.43	6.06	4.86	8.82	36.30	0.72
2019-20	5.59	3.63	6.56	4.01	6.05	25.84	0.48
2020-21	9.95	4.96	11.65	11.44	8.18	46.18	1.37
2021-22	19.60	5.53	13.20	12.02	14.66	65.01	1.05
	55.52	22.83	44.65	39.96	48.59	211.55	4.81

स्रोत: एफसीआई द्वारा प्रस्तुत विवरण

जैसा कि ऊपर से देखा जा सकता है, रेलवे ने कुल विलंब शुल्क ₹ 211.55 करोड़ में से केवल ₹ 4.81 करोड़ माफ किया, जो कुल विलंब शुल्क का केवल 2.27 प्रतिशत था। कुल विलंब शुल्क में से ₹ 47.77 करोड़ एफसीआई (22.58 प्रतिशत) के कारण था जबकि ₹ 158.97 करोड़ एचटीसी/एजेंसी (75 प्रतिशत) के कारण था और उनसे वसूली योग्य था। एफसीआई की ओर से निष्क्रियता के परिणामस्वरूप ₹ 206.74 करोड़ का नुकसान हुआ।

प्रबंधन ने कहा (जनवरी 2023) कि लोडिंग/अनलोडिंग परिचालन श्रम गहन है और डीसी लगाने के साथ-साथ मुफ्त घंटों में छूट का मामला उच्चतम स्तर पर उठाया गया है।

जवाब गोलमोल है।

मंत्रालय से कोई जवाब नहीं मिला।

लेखापरीक्षा जांच में आगे पता चला कि पंजाब क्षेत्र में, कुल विलंब शुल्क ₹ 32.80 करोड़ था, जिसमें से वर्क टू रूल के कारण लगाए गए विलंब शुल्क के ₹ 7.29 करोड़ की राशि एफसीआई द्वारा वहन की गई थी। चूंकि 'वर्क टू रूल' कंसाइनर/कंसाइनी के नियंत्रण से परे था क्योंकि यह श्रमिक हड़ताल के अंतर्गत आता है, एफसीआई को छूट के लिए रेलवे के शीर्ष प्रबंधन के साथ मामला उठाना चाहिए था। रेलवे की नीति के तहत यह राशि माफ कराने में प्रबंधन की विफलता के कारण एफसीआई को ₹ 7.29 करोड़ का नुकसान हुआ है।

प्रबंधन ने कहा (फरवरी 2023) कि एफसीआई ने तथ्यात्मक कारणों का हवाला देते हुए वर्क टू रूल आन्दोलन के दौरान लोड किए गए रैक पर डीसी की छूट के लिए आवेदन किया है और रेलवे ने अभी तक एफसीआई के अनुरोध पर विचार नहीं किया है।

उत्तर स्वतः स्पष्ट है।

मंत्रालय से कोई जवाब नहीं मिला।

4.4.6 पारगमन और अन्य परिचालन हानियाँ

पारगमन हानि, कंसाइनर द्वारा भेजे गए वजन और कंसाइनी द्वारा प्राप्त वजन के बीच का अंतर है, जो पारगमन के दौरान चोरी, वैगनों की कम लोडिंग, स्पिलेज, बैग के कई हैंडलिंग, ड्राईज इत्यादि के कारण हो सकता है।

एफसीआई में अपनाई गई निर्धारित प्रक्रिया के अनुसार, नुकसान के सभी मामलों की समय पर जांच की जानी थी और एक निश्चित प्रतिशत तय किया जाना था, जिस तक कुल कमी को दस्तावेजीकरण के साथ स्थानीय परिस्थितियों के अनुसार उचित माना जा सके। परिचालन हानि की तर्कसंगतता और असामान्यता का निर्धारण करने के लिए एफसीआई द्वारा कोई मानदंड तय नहीं किए गए थे।

परिचालन कमी की विधिवत जांच करने के बाद और ऐसे नुकसान के कारणों को निर्धारित करने के बाद मामलों की प्राप्ति के 60 दिनों के भीतर दोषी अधिकारियों के खिलाफ, जहां भी आवश्यक हो, अनुशासनात्मक कार्रवाई करके बड़े खाते में डालकर नियमित किया जाए।

नीचे दी गई तालिका समीक्षाधीन अवधि के दौरान पारगमन कमी (रेल और सड़क के माध्यम से आवागमन) की स्थिति बताती है:

तालिका 4.8
एफसीआई में पारगमन घाटा

(मात्रा एलएमटी में)

वर्ष	मात्रा स्थानांतरित हो गई	गंतव्य पर प्राप्त मात्रा	पारगमन हानि की मात्रा देखी गई	हानि का प्रतिशत	हानि का मूल्य (₹ करोड़ में)
2017-18	456.72	455.60	1.12	0.25	286.40
2018-19	415.00	413.97	1.03	0.25	276.85
2019-20	409.64	408.69	0.95	0.23	257.92
2020-21	618.74	617.49	1.25	0.20	426.85
2021-22	646.90	645.49	1.41	0.22	403.83
	2547 .00	2541.24	5.76	0.23	1651.85

स्रोत: एफसीआई द्वारा प्रस्तुत विवरण

उपरोक्त तालिका से यह देखा जा सकता है कि हानि का प्रतिशत लगभग स्थिर है। यद्यपि पारगमन हानियों के लिए कोई निर्धारित मानदंड नहीं हैं, लेखापरीक्षा अवधि के दौरान के निरंतर हानि प्रतिशत पर ध्यान देने की आवश्यकता है और एक मानक मानदंड निर्धारित किया जाना चाहिए।

4.4.6.1 कमी का नियमितीकरण न होना

पारगमन हानियों का नियमितीकरण विभिन्न स्तरों पर विभिन्न सक्षम प्राधिकारियों की जांच, परीक्षण और सिफारिशों के आधार पर होता है। किए गए नियमितीकरण के विरुद्ध, एफसीआई भारत सरकार से कमी की राशि के बराबर सब्सिडी का दावा करता है। एफसीआई मुख्यालय के परिपत्र³² के अनुसार, इन नुकसानों को बड़े खाते में डाल दिया जाना चाहिए था/विभागीय कार्यालय स्तर और क्षेत्रीय कार्यालय स्तर पर क्रमशः पंद्रह दिनों और साठ दिनों के भीतर अपराधियों के खिलाफ अनुशासनात्मक कार्रवाई की जानी चाहिए थी।

इन कमी के नियमितीकरण न होने के कारण, एफसीआई सब्सिडी का दावा करने में असमर्थ है और उधार ली गई धनराशि पर ब्याज के कारण भारी व्यय कर रहा है।

प्रबंधन ने कहा (अप्रैल 2023) कि मुख्यालय ने लंबित कमी को कम करने के लिए विभिन्न उपाय (दिसंबर 2022 में लंबित कमी के नियमितीकरण के लिए कार्य योजना) किए हैं और 2022-23 के दौरान बड़े पैमाने पर ₹ 287 करोड़ की राशि के रूप में नियमितीकरण करने में ऐसा करने में सफल रहे हैं।

मंत्रालय से कोई जवाब नहीं मिला।

4.4.6.2 साइलो में भंडारण और हैंडलिंग हानि की अनियमित अनुमति

जैसा कि सेवा अनुबंध (एसए) में परिकल्पना की गई है, डेवलपर सह ऑपरेटर (डीसीओ) ने बेस डिपो के रूप में मोगा (पंजाब) में 2,00,000 मीट्रिक टन क्षमता वाले साइलो और मदुक्कराई में दक्षिण क्षेत्र में तीन 25,000 मीट्रिक टन क्षमता (प्रत्येक) से युक्त सर्किट-1 का निर्माण किया। (डीओ कोयंबटूर), इलावुर (डीओ चेन्नई) और मालूर (डीओ बेंगलुरु)। टीएन क्षेत्र के मदुक्कराई और इलावुर में फील्ड साइलो ने क्रमशः 2008 और 2009 में अपना परिचालन शुरू किया।

डीसीओ के साथ किए गए सेवा समझौते के अनुच्छेद 3.4 (2) के अनुसार, पारगमन कमी की गणना वार्षिक रसीद टन भार के आधार पर की जानी थी। निविदा आमंत्रण सूचना (एनआईटी) के खंड 4.4.4 के अनुसार, फील्ड डिपो में प्रत्येक वैगन के कुल वजन को तौलने के लिए एक मोशन वेइंग सिस्टम होना था। हालाँकि, मदुक्कराई और एलावुर में फील्ड साइलो ने बेस डिपो से प्रेषण मात्रा को रसीद मात्रा के रूप में माना। इसलिए वास्तविक पारगमन हानि को वार्षिक प्राप्ति टनभार पर शामिल नहीं किया गया था। जैसा कि अनुच्छेद 3.4.4 के तहत प्रदान किया गया है, स्वतंत्र इंजीनियर और लेखा परीक्षक ने केवल यह बताया कि फील्ड डिपो में नुकसान के रिकॉर्ड को

³² क्रमांक एस एंड एस/21(4)/आरएल/98/578 दिनांक 06/09-11-1998

सत्यापित किया गया था, जबकि उसे प्रतिवेदन करना था कि पारगमन नुकसान की मात्रा स्वीकार्य है या नहीं।

तमिलनाडु क्षेत्र में दोनों साइलो में साइलो के संचालन की शुरुआत से 31 मार्च 2022 तक की अवधि के दौरान एफसीआई द्वारा अनुमत हैंडलिंग और भंडारण हानि 1938.440 मीट्रिक टन (संबंधित वर्षों के लिए गेहूं की आर्थिक लागत की दर से ₹ 4.28 करोड़) थी।

प्रबंधन ने कहा (जनवरी 2023) कि पहले साइलो एलावर बिन के परिसमापन के बाद भंडारण हानि की गणना करता है जबकि साइलो मदुक्कराई दिन-प्रतिदिन के आधार पर मुद्दों पर 0.25 प्रतिशत की मानक कटौती लागू करता है। इसमें आगे कहा गया है कि साइलो में हुए वास्तविक भंडारण हानि/लाभ का आकलन करने के लिए एक प्रभागीय समिति संयुक्त रूप से बिन के परिसमापन का निरीक्षण करेगी।

उत्तर स्वीकार्य नहीं है क्योंकि बेस डिपो से प्राप्त मात्रा को इन दो साइलो में आगमन के समय तौला नहीं जा रहा था और इसलिए, हानि के लिए वास्तविक भत्ता नियमित नहीं है।

मंत्रालय से कोई जवाब नहीं मिला।

4.4.6.3 कंटेनरीकृत आवागमन में अनुचित लाभ

एफसीआई और उच्च स्तरीय समिति की सिफारिश (2017) से प्राप्त निर्देश के अनुसार, पंजाब क्षेत्र ने कंटेनर कॉरपोरेशन ऑफ इंडिया और पंजाब लॉजिस्टिक्स इंफ्रास्ट्रक्चर लिमिटेड के सहयोग से विभिन्न प्राप्तकर्ता क्षेत्रों में कंटेनरीकृत आवागमन के माध्यम से दिसंबर 2016 में खाद्यान्न की आवागमन शुरू की। क्षेत्रीय कार्यालय स्तर पर माल ढुलाई दरों और हैंडलिंग और परिवहन की अन्य दरों को अंतिम रूप दिया गया। कंटेनरीकृत आवागमन के संबंध में पारगमन हानि के उपचार के संबंध में, एफसीआई ने निर्देश दिया कि रेल पारगमन हानि/गुणवत्ता संबंधी शिकायतों को पारंपरिक रेल आवागमन के मौजूदा अभ्यास के अनुसार निपटाया जा सकता है। हालाँकि, कंटेनरीकृत आवागमन के लिए नवीनतम एमटीएफ प्रावधान करता है कि खाद्यान्न के शुद्ध वजन के 0.07 प्रतिशत की सीमा तक पारगमन हानि को सहन किया जाएगा और इस सीमा से ऊपर खोए गए खाद्यान्न की आर्थिक लागत से दोगुनी कीमत पर वसूली की जानी चाहिए।

लेखापरीक्षा में पाया गया कि यह पारगमन हानि उचित नहीं थी क्योंकि पारंपरिक रेल आवागमन में कई परिचालन शामिल होते हैं जैसे; एचटीसी ट्रकों में स्टॉक की लोडिंग, रेलहेड पर लोडिंग/अनलोडिंग और प्रेषण/प्राप्ति के अंत में एचटीसी की भागीदारी आदि। आरटीसी द्वारा सड़क आवागमन के मामले में, पारगमन हानि के लिए पूर्ण वसूली

स्टॉक की औसत अधिग्रहण लागत की दोगुनी दर से प्रभावित हुई थी। चूंकि कंटेनरीकृत आवागमन और सड़क आवागमन घर-घर के आधार पर की जा रही थी और प्रेषण/प्राप्ति के अंत में एचटीसी और रेलहेड संचालन की भागीदारी के बिना, कंटेनरीकृत आवागमन के लिए आरटीएल का उपचार आरटीसी के बराबर होना चाहिए था।

पंजाब क्षेत्र ने दिसंबर 2016-17 से 2021-22 के दौरान कंटेनरीकृत आवागमन के माध्यम से 20.52 एलएमटी वाले 1024 रेक का परिवहन किया, जिसमें से 0.50 एलएमटी वाले 242 रेक के संबंध में पारगमन हानि का विवरण उपलब्ध नहीं था। 12.51 एलएमटी वाले शेष 782 रेक में से 624 रेक के संबंध में 2993.80 मीट्रिक टन का पारगमन नुकसान (0.07 प्रतिशत से अधिक) बताया गया। लेकिन कंटेनरीकृत आवागमन के माध्यम से पारगमन हानि के उपचार के लिए सक्षम प्रावधानों की कमी के कारण, एफसीआई कंटेनरीकृत आवागमन में हुई पारगमन हानि के संबंध में ₹ 12.66 करोड़ की राशि वसूल नहीं कर सका।

प्रबंधन ने कहा (फरवरी 2023) कि पायलट चरण के दौरान कंटेनरीकृत आवागमन के संबंध में कोई मानक संचालन प्रक्रिया नहीं थी।

प्रबंधन का उत्तर विरोधाभासी है क्योंकि इसमें कहा गया है कि कंटेनरीकृत आवागमन के संबंध में कोई मानक संचालन प्रक्रिया नहीं थी, जबकि एमटीएफ में, खाद्यान्न के शुद्ध वजन के 0.07 प्रतिशत की सीमा तक पारगमन हानि को वहन किया जाना था।
मंत्रालय से कोई जवाब नहीं मिला।

4.4.7 हैंडलिंग और परिवहन अनुबंध

पूरे देश में खाद्यान्न की पर्याप्त उपलब्धता सुनिश्चित करने के लिए उचित वितरण के लिए खाद्यान्न की हैंडलिंग और परिवहन करने के लिए, आवागमन के विभिन्न चरणों में बड़ी संख्या में अनुबंध किए जाने हैं। एफसीआई ने निष्पक्ष और पारदर्शी तरीके से सेवा प्रदाताओं की नियुक्ति में क्षेत्रीय कार्यालयों को सुविधा प्रदान करने के लिए विभिन्न मॉडल निविदा प्रपत्र तैयार किए।

4.4.7.1 प्रतिबंधात्मक निविदा के परिणामस्वरूप उच्च दरें प्राप्त हुईं

एफसीआई ने सभी क्षेत्रीय कार्यालयों को निर्देश दिया कि एफसीआई द्वारा सीडब्ल्यूसी/एसडब्ल्यूसी से किराए पर लिए गए गोदामों पर हैंडलिंग और परिवहन (एच एंड टी) की व्यवस्था केवल सीडब्ल्यूसी/एसडब्ल्यूसी द्वारा की जाएगी। इस व्यवस्था के लिए, एफसीआई को सीडब्ल्यूसी/एसडब्ल्यूसी गोदामों के (एचएंडटी) बिलों पर आठ प्रतिशत के पर्यवेक्षण शुल्क के साथ-साथ सीडब्ल्यूसी/एसडब्ल्यूसी को एचएंडटी शुल्क की प्रतिपूर्ति करनी थी। जबकि ठेकेदारों को सीडब्ल्यूसी/एसडब्ल्यूसी द्वारा

एचएंडटी शुल्क की प्रतिपूर्ति की गई थी, उनके द्वारा विस्तारित पर्यवेक्षण के लिए पर्यवेक्षण शुल्क सीडब्ल्यूसी/एसडब्ल्यूसी द्वारा बनाए रखा जाना था।

बिहार राज्य भंडारण निगम (बीएसडब्ल्यूसी) ने एफसीआई द्वारा किराए पर लिए गए गोदामों में हैंडलिंग और परिवहन (एचएंडटी) संचालन के लिए 2017-18 से 2021-22 के दौरान 129 अनुबंध किए। बीएसडब्ल्यूसी द्वारा दिए गए ठेकों की एचएंडटी दरों की एफसीआई से तुलना करने पर पता चला कि बीएसडब्ल्यूसी के मामले में ये काफी ऊंचे स्तर पर थीं। समीक्षाधीन अवधि के दौरान परिवहन दरों और हैंडलिंग दरों में अंतर 173.5 प्रतिशत और 75.50 प्रतिशत तक था।

लेखापरीक्षा ने इतनी अधिक दरों के कारणों का विश्लेषण किया और पाया कि बीएसडब्ल्यूसी द्वारा अपनाई गई निविदा शर्तें और मूल्य बोली प्रारूप एफसीआई/सीडब्ल्यूसी से भिन्न थे, जबकि एफसीआई और सीडब्ल्यूसी के परिवहन अनुबंध के लिए मूल्य बोली प्रारूप दूरी के लिए एक समान स्लैब के साथ समान था 10 किमी तक की दूरी के लिए चार स्लैब थे।

हालाँकि, बीएसडब्ल्यूसी के मामले में परिवहन अनुबंध के लिए 10 किमी की प्रारंभिक दूरी के लिए एक ही स्लैब था। छोटी दूरी के शुरुआती स्लैब में इस तरह के विचलन का दरों पर महत्वपूर्ण प्रभाव पड़ा क्योंकि बोली लगाने वाले ने एक किमी से कम और 10 किमी तक की दूरी के लिए समान दर उद्धृत की। इसके अलावा, बीएसडब्ल्यूसी द्वारा सीमित निविदाएं मंगाई गईं जो बोलीदाताओं की भागीदारी को प्रतिबंधित करती हैं। इस प्रकार, खुली निविदाओं के बिना उच्च दरों पर एचएंडटी अनुबंध देना एफसीआई के हित में नहीं था।

प्रबंधन ने लेखापरीक्षा अवलोकन को स्वीकार करते हुए कहा (मार्च 2023) कि आरओ बिहार ने एफसीआई के एमटीएफ का पालन करने और प्रतिस्पर्धा बढ़ाने के लिए बीएसडब्ल्यूसी के साथ केवल पंजीकृत बोलीदाताओं की भागीदारी की प्रक्रिया को रोकने के लिए बीएसडब्ल्यूसी को सूचित किया है।

मंत्रालय से कोई जवाब नहीं मिला।

4.4.7.2 संदिग्ध गुटबंदी में बिडिंग प्रक्रिया

सरकारी खरीद में अखंडता समझौते के संबंध में, सीवीसी ने स्पष्ट किया है कि 'बोलीदाता अन्य बोलीदाताओं के साथ किसी भी अज्ञात समझौते या समझ में प्रवेश नहीं करेंगे, चाहे वह औपचारिक हो या अनौपचारिक। यह कीमतों, विशिष्टताओं, प्रमाणपत्रों, सहायक अनुबंधों, बोलियों को जमा करने या न जमा करने, या प्रतिस्पर्धात्मकता को प्रतिबंधित करने या बोली प्रक्रिया में कार्टेलाइजेशन शुरू करने के लिए किसी भी अन्य कार्रवाई के संबंध में लागू होता है। एफसीआई ने एच एंड टी ठेकेदारों की नियुक्ति के लिए अपने मॉडल टेंडर फॉर्म में (नियम और शर्तें: बिंदु 12)

में कहा गया है कि, 'साझेदारी के किसी भी स्पष्ट संकेत के मामले में, निगम निविदाओं को अस्वीकार कर देगा और ईएमडी जब्त कर लेगा।'

आरओ मुंबई ने एमएसडब्ल्यूसी कुडाल में एच एंड टी ठेकेदारों की नियुक्ति के लिए निविदाएं आमंत्रित कीं (जुलाई 2020)। प्राप्त पांच बोलियों में से चार बोलीदाताओं ने तकनीकी बोली में अर्हता प्राप्त की। एक बोलीदाता (एस.के. ट्रांसलाइन्स) ने बोली में गुटबंदी का आरोप लगाया (अगस्त 2020) और कहा कि:

- साई ट्रांसपोर्ट कंपनी (एल-3) की मालिक सुश्री अलका चंद्रकांत पाटिल, श्री चंद्रकांत पाटिल की पत्नी हैं, जो मेसर्स कोल्हापुर हमाल ट्रांसपोर्ट एंड अलाइड सर्विसेज प्राइवेट लिमिटेड (एल-1) के निदेशक हैं, जिसमें सुश्री अलका भी एक निदेशक हैं।
- श्री चंद्रकांत पाटिल के पुत्र श्री विशाल चंद्रकांत पाटिल के पास कोल्हापुर सहकारी मजूरवा हमाल संस्था मर्यादित (एल-2) में पॉवर आफ अटॉर्नी है।

हालाँकि, एफसीआई ने इसे गुटबंदी के मामले के रूप में स्वीकार नहीं किया और तीनों पक्षों को अलग-अलग संस्थाएँ माना और कोल्हापुर हमाल ट्रांसपोर्ट एंड अलाइड सर्विसेज प्राइवेट लिमिटेड, जो कि एल1 थी, को ₹ छह करोड़ का ठेका देकर बोली को आगे बढ़ाया।

लेखापरीक्षा में पाया गया कि दो संस्थाओं³³ ने अपने संबंधित लेटर हेड पर एक ही फैंक्स नंबर साझा किया, जबकि एसटीसी ने अपने लेटर हेड पर किसी भी फैंक्स नंबर का उल्लेख नहीं किया, जिससे तीन बोलीदाताओं के बीच एक अज्ञात समझ का संदेह पैदा हुआ। गुटबंदी के स्पष्ट संकेत के बावजूद, एफसीआई ने एमटीएफ के प्रावधानों के अनुसार इसे अस्वीकार करने के बजाय निविदा को आगे बढ़ाया था।

प्रबंधन ने कहा (मार्च 2023) कि हालाँकि कंपनियाँ एक ही परिसर में हैं, लेकिन उनके पते के रूप में अलग-अलग लेटर हेड, ईमेल और फोन नंबर के साथ अलग-अलग दुकान नंबर हैं। इसलिए, तत्काल मामले को 'कार्टेल' नहीं कहा जा सकता है, खासकर तब जब कोई अन्य पार्टी (एसके ट्रांसलाइन्स) भी तकनीकी बोली में योग्य हो।

उत्तर मान्य नहीं है क्योंकि यद्यपि तीन योग्य अंतर-संबंधित बोलीदाताओं के अलावा एक और पार्टी थी, लेखापरीक्षा द्वारा इंगित परिस्थितियां स्पष्ट रूप से संकेत देती हैं कि बोली लगाने वाली चार में से, तीन पार्टियां एक-दूसरे से संबंधित थीं जिनमें एल-1 और एल-2 शामिल थीं। इसलिए, इसे निष्पक्ष प्रतिस्पर्धा नहीं माना जा सकता और चूक के लिए जिम्मेदारी तय की जानी चाहिए।

³³ कोल्हापुर हमाल ट्रांसपोर्ट एंड अलाइड सर्विसेज प्रा. लिमिटेड और सहकारी मजूरवा हमाल संस्था मर्यादित

मंत्रालय से कोई जवाब नहीं मिला।

4.4.7.3 रख-रखाव एवं परिवहन पर अत्यधिक व्यय

उपभोक्ता मामले, खाद्य और सार्वजनिक वितरण मंत्रालय केंद्रीय पूल के लिए एफसीआई को सौंपे गए गेहूं के स्टॉक के लिए भुगतान की जाने वाली आकस्मिक लागत शीट जारी करता है। लागत पत्रक के अनुसार, एफसीआई नीचे दिए गए विवरण के अनुसार तीन तरीकों से स्टॉक लेता है:

तरीका	आकस्मिक भुगतान किया जाना है
ए- एक्स -मंडी डिलिवरी	एमएसपी + वैधानिक शुल्क + मंडी श्रम शुल्क + समितियों को कमीशन + प्रशासनिक शुल्क + बोरियों की लागत
बी- एफसीआई के स्थानीय गोदाम/रेल हेड पर डिलीवरी	मोड ए शुल्क + परिवहन और हैंडलिंग शुल्क
सी- एसजीए के गोदाम से एक्स गोदाम डिलीवरी	मोड बी शुल्क + भंडारण और रखरखाव शुल्क, ब्याज शुल्क और अतिरिक्त शुल्क (लोडिंग, वजन आदि)

आरओ भोपाल ने सभी डीओ को काम करने और मितव्ययिता सुनिश्चित करने और कम से कम लागत के आधार पर रिक लोड करने का निर्देश दिया (मई 2015)। संभागीय कार्यालय सतना और उज्जैन ने आठ राजस्व जिलों में मोड-ए के तहत 2.72 एलएमटी गेहूं स्टॉक लिया³⁴ और स्टॉक को मंडी/खरीद केंद्र से रेलवे स्टेशन तक ले जाने के लिए अपने एचटीसी ठेकेदारों को लगाया।

एफसीआई की हैंडलिंग और परिवहन लागत और मोड-बी के तहत लागत के साथ मोड-ए के तहत किए गए व्यय की तुलना से पता चला कि मोड-बी के तहत स्टॉक लेना मोड-ए के तहत स्टॉक लेने की तुलना में किफायती था। एफसीआई ने कम से कम लागत सुनिश्चित नहीं की और मोड-बी के तहत स्टॉक लेने के दौरान मितव्ययिता और मोड-बी के तहत रेलहेड्स पर डिलीवरी लेने के बजाय एफसीआई के एचटीसी ठेकेदारों को नियुक्त किया गया, जिसके परिणामस्वरूप 2017-18 से 2021-22 की अवधि के दौरान ₹ 4.45 करोड़ का अतिरिक्त व्यय हुआ।

प्रबंधन ने कहा (जनवरी 2023) कि आरएमएस 2012-13 के लिए हैंडलिंग और परिवहन की लागत अनंतिम लागत शीट के अनुसार ₹ 26.76 प्रति क्विंटल और अंतिम लागत शीट में ₹ 32.73 प्रति क्विंटल थी और लेखापरीक्षा ने केवल अनंतिम आंकड़े पर विचार किया है।

³⁴ महिदपुर, नीमच, रतलाम, शुजालपुर, शाजापुर, उज्जैन, सतना और रीवा

उत्तर तर्कसंगत नहीं है क्योंकि इस तथ्य के संबंध में कोई टिप्पणी नहीं दी गई कि बी मोड के तहत एच एंड टी की लागत बाद के सीज़न में हमेशा अधिक होगी।

मंत्रालय से कोई जवाब नहीं मिला।

4.5 रेलवे का दावा

रेलवे के खिलाफ दावे अलग-अलग परिस्थितियों के कारण उत्पन्न होते हैं जैसे पारगमन में माल की हानि या क्षति, भुगतान किए गए अतिरिक्त माल की वापसी या अतिरिक्त घाट शुल्क और विलंब शुल्क का भुगतान। रेलवे नियमों के तहत, मुआवजे के दावों को आम तौर पर गंतव्य स्टेशन पर रेलवे द्वारा निपटाया जाता है और इसलिए ऐसे मामलों में गंतव्य स्टेशन को नियंत्रित करने वाले रेलवे के मुख्य दावा प्रबंधक के साथ पत्राचार किया जाना चाहिए। माल की वापसी का दावा उस रेलवे के मुख्य वाणिज्यिक प्रबंधक (रिफंड) के पास दर्ज किया जाना चाहिए जिस पर मूल गंतव्य स्थित है।

एफसीआई द्वारा दर्ज किए गए दावों की जांच रेलवे दावा कार्यालय में दावा निपटाने वाले अधिकारियों द्वारा की जाती है और प्रत्येक मामले के गुण-दोष के आधार पर उनका निपटान किया जाता है। जांच में जिन दावों को अस्थिर माना जाता है, उन्हें रेलवे द्वारा अस्वीकार कर दिया जाता है, जबकि जो दावे मान्य होते हैं, उनका निपटान भुगतान द्वारा किया जाता है। जांच में कुछ दावे आंशिक रूप से तर्कसंगत पाए गए। नीचे दी गई तालिका एफसीआई के विभिन्न क्षेत्रों में मार्च 2022 तक बकाया दावों की स्थिति बताती है:

तालिका 4.9
मार्च 2022 तक बकाया रेलवे दावे

(₹ करोड़ में)

क्षेत्र	मुआवजे का दावा	माल ढुलाई वापसी का दावा	वैगन गायब होने का दावा	कुल लंबित दावे
उत्तर	0.27	7.74	0.28	8.29
दक्षिण	0.16	0.25	0.12	0.53
पूर्व	1.07	0.18	2.01	3.26
पश्चिम	0.15	0.29	0.00	0.44
	1.65	8.46	2.41	12.52

स्रोत: एफसीआई द्वारा प्रस्तुत विवरण

रेलवे दावों से निपटने के लिए कोई नीति या समयसीमा निर्धारित नहीं है। हालाँकि, इसकी लेखांकन नीति के अनुसार, दावे निगम की लेखा पुस्तकों में उसके उद्भव के वर्ष से लगातार दस वित्तीय वर्षों तक किए जाते हैं और 11वें वर्ष में, इन दावों/ऋणों को निम्नलिखित के बाद खातों की पुस्तकों में बट्टे खाते में डाल दिया जाता है।

लेखापरीक्षा जांच से पता चला कि:

- पूर्वी क्षेत्र में ₹ 2.01 करोड़ के लापता वैगन दावे में से, ₹ 77.09 लाख की राशि 1977-78 से लंबित थी और ₹ 87.99 लाख 2021-22 में जोड़ा गया था और मुआवजे के दावे से संबंधित ₹ 1.07 करोड़ में से, ₹ 23.20 लाख था बट्टे खाते में डाल दिया जाए.
- पंजाब क्षेत्र के 286 मामलों में, रेलवे के पास निपटान के लिए ₹ 7.39 करोड़ लंबित थे, जिसमें 2013-14 से लंबित राशि भी शामिल है। 2015-16 से लंबित ₹ 1.92 करोड़ की राशि के डीओ पटियाला से संबंधित 30 दावों में, एफसीआई पांच मामलों में केवल ₹ 41.65 लाख की राशि के दावों का निपटान कर सका और शेष राशि को बट्टे खाते में डालना पड़ा या निपटान की प्रक्रिया के तहत डीओ जालंधर से संबंधित ₹ 1.43 करोड़ के 58 दावों में, एफसीआई ₹ 19.61 लाख की राशि के केवल 27 दावों का निपटान कर सका। 2010-11 से लंबित डीओ संगरूर से संबंधित ₹ 1.57 करोड़ के 26 दावों में से किसी भी राशि का निपटान नहीं किया गया।

प्रबंधन ने कहा (जनवरी 2023) कि मुआवजे/माल दुलाई के दावों की वापसी के मामलों को संबंधित सक्षम प्राधिकारी यानी जीएम (क्षेत्र) द्वारा शक्तियों के प्रत्यायोजन के अनुसार रेलवे द्वारा ड्रॉपिंग/वापसी/राइट-ऑफ/अस्वीकृति के माध्यम से निपटाया गया था।

उत्तर विशिष्ट नहीं है क्योंकि इसमें लेखापरीक्षा अवलोकन को संबोधित नहीं किया गया है।

मंत्रालय से कोई जवाब नहीं मिला।

4.6 सड़क और वैकल्पिक तरीकों से खाद्यान्न की आवागमन

एफसीआई रेलवे को खाद्यान्नों की आवागमन के पारंपरिक साधन के रूप में उपयोग करता है क्योंकि लगभग 80 प्रतिशत आवागमन रेल रिक के माध्यम से की जाती है, जबकि खाद्यान्नों की लगभग 19 प्रतिशत आवागमन सड़क परिवहन के माध्यम से की जाती है।

4.6.1 सड़क परिवहन द्वारा कम आवागमन के कारण टालने योग्य व्यय

रेल आवागमन के अलावा सड़क मार्ग से भी स्टॉक की आवागमन की पर्याप्त गुंजाइश है। पंजाब क्षेत्र से राजस्थान हिमाचल प्रदेश, जम्मू-कश्मीर आदि और अन्य राज्यों तक सड़क मार्ग से आवागमन की गुंजाइश थी। वर्ष 2020-21 में स्थानांतरित की गई 13.35

एलएमटी की मात्रा को ध्यान में रखते हुए, पंजाब क्षेत्र से सड़क मार्ग से आवागमन में कमी आई, जिसका विवरण नीचे दिया गया है:

तालिका 4.10
पंजाब से सड़क मार्ग से आवागमन में कमी

(मात्रा एलएमटी में)

वर्ष	स्थानांतरित स्टॉक की मात्रा	2020-21 में थ्रेशोल्ड स्टॉक के मुकाबले मूवमेंट में कमी आई
2017-18	9.43	3.92
2018-19	8.93	4.42
2019-20	10.52	2.83
2020-21	13.35	0.00
2021-22	12.94	0.41
कुल	55.17	11.58

स्रोत: एफसीआई द्वारा प्रस्तुत विवरण

लेखापरीक्षा ने आकलन किया कि राजस्थान क्षेत्र में 2017-18 से 2021-22 के दौरान नवंबर से अप्रैल के महीनों में औसतन 4.02 एलएमटी से 8.89 एलएमटी तक पर्याप्त भंडारण स्थान उपलब्ध था। इस प्रकार, जम्मू-कश्मीर और हिमाचल प्रदेश के अलावा स्टॉक को सड़क मार्ग से भी राजस्थान ले जाया जा सकता है। हालाँकि, आरओ पंजाब ने पंजाब से राजस्थान तक सड़क मार्ग से आवागमन की व्यवहार्यता का पता नहीं लगाया, हालाँकि वहाँ भंडारण स्थान उपलब्ध था।

ठेकेदार द्वारा ट्रकों की कम आपूर्ति के कारण आरओ पंजाब दिसंबर 2020 से अक्टूबर 2022 के दौरान सड़क परिवहन ठेकेदार के माध्यम से 137,587 मीट्रिक टन स्टॉक (46 प्रतिशत से कम) के आवंटन के मुकाबले केवल 63,910 मीट्रिक टन (डीओ फरीदकोट से) ले जा सका। कम आवागमन के कारण, 2018-19 और 2019-20 की नई आवक के भंडारण के लिए पर्याप्त भंडारण स्थान उपलब्ध नहीं था।

इसी तरह, जालंधर डीओ के लिए, 2017-18 से 2021-22 की अवधि में लगातार वर्षों में 69 से 100 प्रतिशत तक सड़क यातायात में भारी कमी आई है। डिवीजन से स्टॉक को जम्मू-कश्मीर और हिमाचल प्रदेश क्षेत्र में ले जाया गया। 2018-19 एवं 2019-20 की नवीन आवक के भण्डारण हेतु मण्डल में पर्याप्त स्थान उपलब्ध नहीं था। आवागमन में सामान्य कमी के अलावा, डीओ प्रत्येक वर्ष सड़क मार्ग से ले जाने के लिए वास्तव में आवंटित मात्रा को भी स्थानांतरित नहीं कर सका। 33,450 मीट्रिक टन गेहूँ और 1,78,110 मीट्रिक टन चावल के आवंटन के मुकाबले 13,421 मीट्रिक टन गेहूँ और 1,17,223 मीट्रिक टन चावल की आवागमन में कमी थी।

हालाँकि प्रति ट्रक केवल ₹300 से ₹1000 तक के जुर्माने का प्रावधान था, लेकिन यह बहुत कम था और आवंटित स्टॉक को उठाने को सुनिश्चित करने में कोई बाधा नहीं थी। यद्यपि यह जुर्माना लगाया जाता है, एफसीआई को भंडारण पर बहुत अधिक टालने योग्य लागत/अनमूड स्टॉक के लिए कैरी ओवर शुल्क वहन करना पड़ता है। आवंटन के विरुद्ध कम गतिविधि और परिणामस्वरूप निष्क्रिय भंडारण के कारण, एफसीआई को ₹ 8.07 करोड़ का परिहार्य भंडारण शुल्क वहन करना पड़ा।

प्रबंधन ने कहा (फरवरी 2023) कि स्टॉक की आवागमन में कमी मुख्य रूप से पंजाब के प्रेषण केंद्रों से प्राप्तकर्ता केंद्रों पर स्टॉक स्वीकार करने की क्षमता के कारण थी।

उत्तर तर्कसंगत नहीं है क्योंकि जुर्माने की दर गैर-अनुपालन के लिए ठेकेदार के लिए निवारक साबित नहीं हो रही थी।

मंत्रालय से कोई जवाब नहीं मिला।

4.6.2 साइलो में थोक रूप में गेहूं का अधिग्रहण न करना

एफसीआई ने हरियाणा और पंजाब क्षेत्रों में विभिन्न स्थानों³⁵ पर साइलो कॉम्प्लेक्स के निर्माण के माध्यम से खाद्यान्न के लिए आधुनिक भंडारण सुविधाएं बनाने के लिए विभिन्न निजी पार्टियों (रियायतग्राही) के साथ 11 रियायत समझौते (सीए) में प्रवेश किया था (2017-2019)। एफसीआई के पंजाब और हरियाणा क्षेत्र के चयनित जिलों (पटियाला और संगरूर) द्वारा आरएमएस 2019-20 से 2021-22 के दौरान उपयोग के लिए छह स्टील साइलो (337,500 मीट्रिक टन³⁶) लिए गए थे। समझौते में भारत सरकार द्वारा परिकल्पित विशेष रूप से डिज़ाइन किए गए ट्रकों द्वारा खेतों से साइलो तक खाद्यान्न के परिवहन को निर्धारित किया गया है। इसके अलावा, साइलो के विकास के प्रस्ताव के अनुरोध (समझौते का हिस्सा) के संबंध में प्राप्त प्रश्नों के एफसीआई के जवाब के अनुसार, एफसीआई द्वारा यह कहा गया था कि थोक रूप में 100 प्रतिशत अनाज प्राप्त करने की परिकल्पना की गई है। साइलो को मंडियों के रूप में भी घोषित किया गया ताकि किसान अपने अनाज को थोक प्रबंधन के लिए सीधे साइलो बिंदु पर ला सकें।

अभिलेखों की जांच से पता चला कि आरएमएस 2019-20 से आरएमएस 2021-22 के दौरान एफसीआई द्वारा अधिग्रहित तीन साइलो में भंडारित 3.38 एलएमटी गेहूं में से 3.08 एलएमटी (91.22 प्रतिशत) गेहूं साइलो में बोरियों में प्राप्त हुआ, जबकि केवल 0.30 एलएमटी गेहूं (8.78 प्रतिशत) थोक में वितरित किया गया। सीए के मुताबिक,

³⁵ हरियाणा में रोहतक, जिंद, सोनीपत, भडू, पानीपत और पंजाब में पटियाला, संगरूर, बटाला, छेहरेता, जलालाबाद, बरनाला।

³⁶ सोनीपत और जिंद प्रत्येक 50000 मीट्रिक टन और भडू - 37500 मीट्रिक टन (हरियाणा), पटियाला -50000 मीट्रिक टन, संगरूर 100000 मीट्रिक टन और बरनाला 50000 मीट्रिक टन (पंजाब)।

अनाज को थोक में साइलो प्वाइंट तक लाया जाना था, लेकिन एफसीआई ने पारंपरिक तरीके से बोरियों में अनाज को मंडियों से साइलो तक पहुंचाना जारी रखा। एफसीआई भारत सरकार द्वारा परिकल्पित (जून 2000) के अनुसार विशेष रूप से डिजाइन किए गए ट्रकों के माध्यम से खेत से साइलो तक खाद्यान्न के परिवहन को संचालित करने में विफल रही।

एफसीआई प्रबंधन/मंत्रालय से कोई जवाब नहीं मिला।

4.7 आवागमन संचालन का स्वचालन

एफसीआई के पैमाने और आकार के किसी संगठन के संचालन में दक्षता में सुधार करने के लिए, आईटी इसके संचालन के सभी पहलुओं में महत्वपूर्ण भूमिका निभा सकता है। कई वर्षों में, एफसीआई ने कई आईटी पहलों को लागू किया है, हालांकि, इसने एफसीआई की परिचालन दक्षता में सुधार में अपेक्षित योगदान नहीं दिया है।

4.7.1 लीनियर प्रोग्रामिंग-आधारित मूवमेंट योजना

खाद्यान्नों की आवागमन को किफायती बनाने के लिए, एफसीआई ने फरवरी 2006 से विशेष रूप से एक्स-उत्तर आवागमन के लिए लीनियर प्रोग्रामिंग (एलपी) के एक कंप्यूटर-आधारित मॉडल के माध्यम से खाद्यान्नों की आवागमन की योजना बनाने की पहल की थी। एलपी प्रेषण केंद्रों और रसीद के बीच कम से कम लागत वाले रेलवे दर शाखा प्रणाली³⁷ के अनुरूप केंद्र सबसे छोटे मार्ग को पकड़ता है।

लेखापरीक्षा में पाया गया कि योजनाबद्ध रकों की तुलना में वास्तव में लीनियर प्रोग्रामिंग के अनुसार ले जाए गए रकों से विचलन थे, जैसा कि नीचे बताया गया है:

तालिका 4.11

रेखिक प्रोग्रामिंग के माध्यम से रक का संचलन

वर्ष	कुल संख्या जितने रक भेजने की योजना थी	एफसीआई द्वारा एलपी में लोड किए गए रकों की कुल संख्या	रेलवे द्वारा एलपी के अनुसार ले जाए गए रकों की कुल संख्या	एलपी के माध्यम से कुल लोड किए गए रक का %	एलपी के माध्यम से लोड किए गए रक के अनुपालन का %
2017-18	13709	8802	1762	64.21	20.02
2018-19	12506	9895	3366	79.12	34.02
2019-20	11559	10076	4516	87.17	44.82
2020-21	19946	16836	11554	84.41	68.63
2021-22	22902	17545	12548	76.61	71.52
	80622	63154	33746	78.33	53.43

स्रोत: एफसीआई द्वारा प्रस्तुत विवरण

³⁷ दूरी की गणना और दूरी तालिकाओं के निर्माण के लिए रेलवे द्वारा रेलवे दर शाखा प्रणाली का उपयोग किया जाता है।

हालाँकि भेजे गए रेक का 78.33 प्रतिशत एलपी के माध्यम से भेजने की योजना थी, एलपी आधारित योजना का अनुपालन 20.02 प्रतिशत से 71.52 प्रतिशत तक था। एलपी के माध्यम से अलग-अलग वर्षों में डब्ल्यूआरटी रेक की योजना बनाई गई, जिसका कुल अनुपालन 53.43 प्रतिशत शेष रहा। जैसा कि ऊपर दिखाया गया है, 29408 रेक ने सबसे किफायती मार्गों का पालन नहीं किया। योजना से इस तरह के विचलन के कारण, आवागमन लागत को कम करने के लिए एलपी का उद्देश्य पूरी तरह से प्राप्त नहीं किया जा सका।

लेखापरीक्षा में पाया गया कि 2006-07 से 2011-12 (पिछले पीए में शामिल) के दौरान पांच साल की अवधि की तुलना में अनुपालन में कोई महत्वपूर्ण सुधार नहीं देखा गया, जब इसका औसत 49 प्रतिशत था, जो दर्शाता है कि रेलवे अधिकारियों के साथ प्रभावी प्रयास नहीं किया गया था।

प्रबंधन ने कहा (जनवरी 2023) कि रेलवे के साथ-साथ एफसीआई की ओर से विभिन्न परिचालन बाधाओं के कारण आवागमन योजना का 100 प्रतिशत अनुपालन संभव नहीं है। पीएमजीकेवाई के लिए स्टॉक की उपलब्धता सुनिश्चित करने के लिए एफसीआई अपने सभी रेक का उपयोग कर रहा था जो कभी-कभी एलपी द्वारा उत्पन्न लिंकेज के अनुसार नहीं होता था।

उत्तर तर्कसंगत नहीं है क्योंकि उत्तर मूवमेंट प्लान में विचलन के बारे में बताता है जबकि लेखापरीक्षा ने मूवमेंट प्लान में एलपी के कार्यान्वयन में विचलन की ओर इशारा किया है।

मंत्रालय से कोई जवाब नहीं मिला।

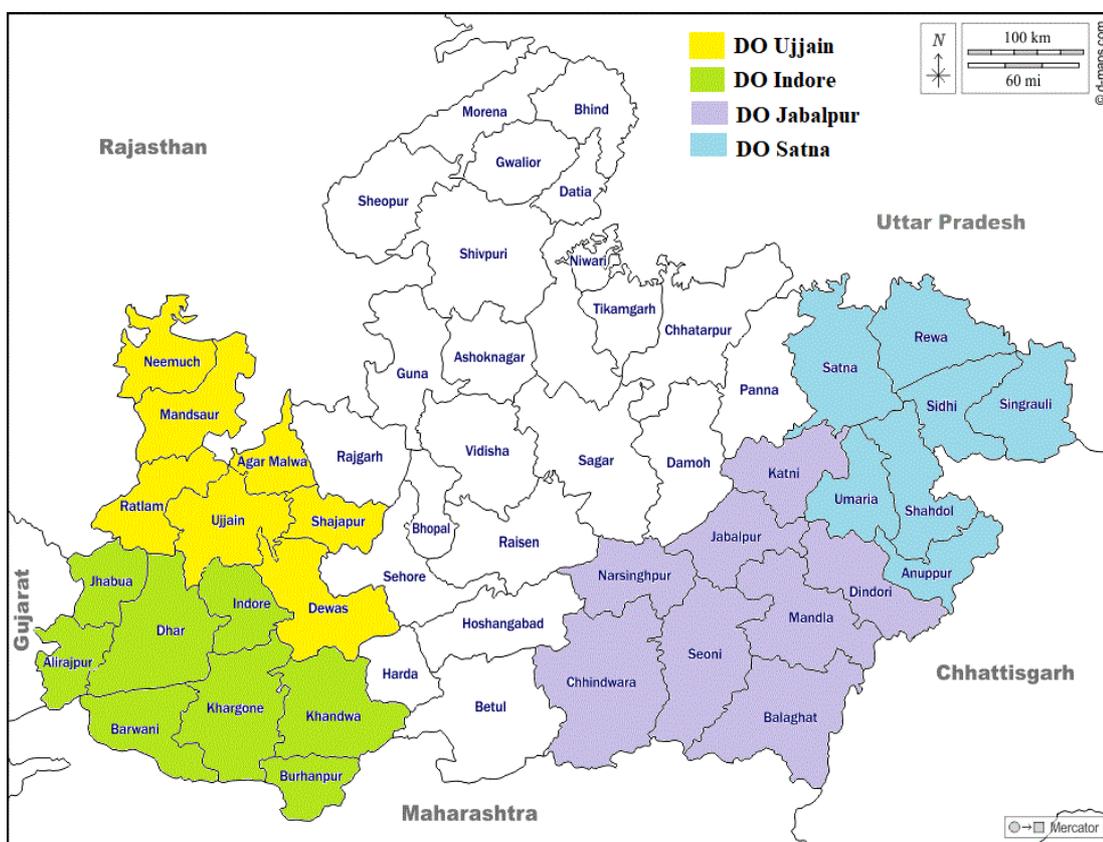
4.7.2 लीनियर प्रोग्रामिंग का उपयोग न करने के कारण परिहार्य व्यय

डीओ उज्जैन और इंदौर पश्चिमी भाग में स्थित हैं और डीओ जबलपुर और सतना मध्य प्रदेश राज्य के पूर्वी भाग में स्थित हैं। मितव्ययिता और दक्षता को ध्यान में रखते हुए, खाद्यान्न को निकटतम केंद्रों/रेल हेडों इत्यादि से भेजा जाएगा ताकि परिवहन और समय की लागत बचाई जा सके। यदि सबसे कम दूरी वाले केंद्र पर कोई स्टॉक उपलब्ध नहीं है तो स्टॉक को दूसरे सबसे कम दूरी वाले केंद्र से ले जाया जाएगा।

अभिलेखों की समीक्षा करने पर, यह पाया गया कि अप्रैल 2017 से मार्च 2022 की अवधि के दौरान डीओ उज्जैन का 29109.19 मीट्रिक टन स्टॉक पूर्वी क्षेत्रों में भेजा गया था और डीओ जबलपुर और डीओ सतना का 32289.39 मीट्रिक टन स्टॉक एफसीआई के गुजरात क्षेत्र को भेजा गया था। पता चला कि राज्य सरकार की एजेंसियों ने 2017-18 से 2021-22 तक प्रत्येक आरएमएस में डीओ उज्जैन, डीओ जबलपुर और डीओ सतना में अधिशेष स्टॉक की पेशकश की।

एफसीआई एमपी क्षेत्र जनवरी 2019 से कंप्यूटर आधारित ऑफलाइन लीनियर प्रोग्रामिंग सॉफ्टवेयर का उपयोग कर रहा है और इसे रेलवे ट्रेन पाइपलाइन प्रबंधन प्रणाली के साथ एकीकृत नहीं किया गया था। इसके अलावा, लीनियर प्रोग्रामिंग को प्रभावी ढंग से लागू नहीं किया गया है, क्योंकि अप्रैल 2017 से मार्च 2022 की अवधि के दौरान 5514 में से केवल 3169 रिक इस सॉफ्टवेयर का उपयोग करके भेजे गए थे।

मितव्ययिता, दक्षता और सामान्य विवेक के सिद्धांतों के अनुसार, खरीद सीजन शुरू होने से पहले एफसीआई द्वारा राज्यवार आवश्यकता का आकलन किया जाना चाहिए और एफसीआई के संभागीय कार्यालयों को एफसीआई के कमी वाले क्षेत्रों की आवश्यकता के अनुसार नामित किया जाना चाहिए।



इसलिए, डीओ जबलपुर और सतना का स्टॉक देश के पूर्वी हिस्से में स्थित कमी वाले क्षेत्रों में भेजा जाना चाहिए और इसी तरह, डीओ इंदौर और डीओ उज्जैन का स्टॉक गुजरात क्षेत्र में भेजा जाना चाहिए। उपरोक्त मानदंडों को पूरा करने के बाद अधिशेष स्टॉक को अगले आर्थिक क्षेत्र/राज्य में भेजा जाना चाहिए। यदि डीओ उज्जैन का स्टॉक गुजरात क्षेत्र को भेजा जाता और डीओ जबलपुर और सतना का समान मात्रा का स्टॉक बिहार, उड़ीसा, झारखंड और पश्चिम बंगाल राज्यों को भेजा जाता, तो एफसीआई रेलवे माल ढुलाई पर ₹ 3.66 करोड़ के खर्च से बच सकता था।

प्रबंधन ने कहा (फरवरी 2023) कि प्राप्तकर्ता क्षेत्रों से मंजूरी न मिलना, खाद्यान्न की तत्काल आवश्यकता के लिए प्राप्तकर्ता का अनुरोध, स्टॉक में संक्रमण, एफएक्यू³⁸ स्टॉक की उपलब्धता और साइलो से बैगिंग न होना जैसी परिचालन संबंधी बाधाओं के कारण वास्तविक गति भटक जाती है।

उत्तर तर्कसंगत नहीं है क्योंकि प्राप्तकर्ता क्षेत्रों की आवश्यकताओं का पहले से ही आकलन किया जाना चाहिए था और आवागमन योजना को तदनुसार क्रियान्वित किया जाना चाहिए था।

मंत्रालय से कोई जवाब नहीं मिला।

4.7.3 डॉस का मूवमेंट मॉड्यूल

एफसीआई ने अपने डिपो स्तर के संचालन को स्वचालित, सुविधाजनक और प्रभावी ढंग से प्रबंधित करने के लिए एक डिपो ऑनलाइन सिस्टम (डॉस) विकसित किया है। डॉस लॉरी वेट ब्रिज, गुणवत्ता नियंत्रण, भंडारण हानि/पारगमन हानि, गनी इन्वेंट्री, श्रम प्रबंधन आदि जैसे सभी संबंधित लेनदेन का प्रबंधन करके डिपो के भीतर खाद्यान्न की खरीद, भंडारण और आवागमन पर नज़र रखने और नियंत्रित करने में मदद करेगा। वास्तविक समय की जानकारी सटीकता प्रदान करती है इन्वेंट्री में और उपलब्ध स्टॉक की मात्रा, स्थान और उम्र पर दृश्यता में सुधार होता है।

हालाँकि डॉस में मूवमेंट से संबंधित मॉड्यूल हैं, लेकिन इनमें से किसी का भी उपयोग किसी भी एमआईएस रिटर्न तैयार करने के लिए नहीं किया जाता है। इस प्रकार डॉस के कार्यान्वयन के छह साल बाद भी, मूवमेंट डिवीजन कम्प्यूटरीकृत/स्वचालित नहीं है।

लेखापरीक्षा में पाया गया कि मूवमेंट प्लान रजिस्टर (दैनिक आधार), मासिक एजेंडा रजिस्टर (मासिक आधार), रिटर्न का कैलेंडर (दैनिक, मासिक या वार्षिक), दैनिक मूवमेंट रजिस्टर और आपूर्ति, लोड, लंबित और तारीख के अनुसार कंटेनर लोडिंग की स्थिति प्रगतिशील को डीओ³⁹ में मैनुअल रूप से बनाए रखा जाता है। एमआईएस रिपोर्टिंग के लिए इन रिकॉर्ड्स से तैयार रिटर्न डिपो से लेकर डीओ और डीओ से लेकर आरओ तक मैनुअल रूप से तैयार किए जाते हैं। इन रिटर्न की तैयारी के लिए उपरोक्त में से कोई भी डॉस से प्राप्त नहीं किया गया था। परिणामस्वरूप आरओ स्तर पर प्रारंभिक डिपो पर स्टैंड-अलोन कंप्यूटर सिस्टम पर डेटा की तैयारी और संकलन के लिए श्रम दोगुना हो गया।

³⁸ उचित औसत गुणवत्ता

³⁹ डीओ जालंधर, डीओ पटियाला, डीओ संगरूर, डीओ, बरेली, आरओ लखनऊ आरओ एमपी

प्रबंधन ने कहा (अप्रैल 2023) कि डॉस एप्लिकेशन में वास्तविक समय के आधार पर प्रतिवेदन तैयार करने का प्रावधान है। इनपुट को संबंधित मॉड्यूल में दर्ज किया जाना है और दैनिक, साप्ताहिक और मासिक प्रतिवेदन का प्रावधान है।

उत्तर मान्य नहीं है क्योंकि एमआईएस प्रतिवेदन तैयार करने के लिए डॉस में मॉड्यूल का उपयोग नहीं किया जा रहा है।

लेखापरीक्षा सिफ़ारिशें

लेखापरीक्षा अनुशंसा करती है कि:

1.	एफसीआई को प्रभावी संचलन योजना तैयार करनी चाहिए ताकि स्टॉक को प्राप्तकर्ता राज्यों में समय पर स्थानांतरित किया जा सके, प्राप्तकर्ता राज्यों में खाली भंडारण स्थान का सर्वोत्तम उपयोग किया जा सके और खरीद क्षेत्रों में भंडारण के मुद्दों से बचा जा सके और कैरी ओवर चार्ज को न्यूनतम रखा जा सके।
2.	एफसीआई को योजनाबद्ध आवागमन में बाधाओं को दूर करना चाहिए और सक्रिय रूप से रेलवे के साथ जुड़ना चाहिए ताकि रिक में कमी की समस्या को प्रभावी ढंग से संबोधित किया जा सके क्योंकि समन्वय समिति के अस्तित्व के बावजूद कोई महत्वपूर्ण सुधार नहीं हुआ है।
3.	बार-बार हैंडलिंग पर होने वाले खर्च से बचने के लिए एफसीआई को रेलहेड से एसजीए के गोदामों तक सीधे प्रेषण के तरीके विकसित करने चाहिए।
4.	एफसीआई को राज्य सरकारों के परामर्श से एफसीआई के वित्तीय हितों की रक्षा करने और भारत सरकार पर सब्सिडी का बोझ कम करने के लिए हैंडलिंग और परिवहन अनुबंधों के लिए एक सामान्य मॉडल निविदा फॉर्म के लिए प्रयास करना चाहिए।
5.	एफसीआई को लीनियर प्रोग्रामिंग मॉडल के माध्यम से अधिकतम रेलवे रिक भेजने का प्रयास करना चाहिए और लागत कम करने के लिए आवागमन संचालन के अधिक स्वचालन के लिए प्रयास करना चाहिए।

अध्याय V पिछली प्रतिवेदनों और सिफारिशों का अनुपालन

लेखापरीक्षा ने निम्नलिखित पर मंत्रालय/एफसीआई द्वारा अनुपालन/कार्रवाई की स्थिति की समीक्षा की:

- सीओपीयू की 29^{वीं} प्रतिवेदन (15^{वीं} लोकसभा) में सिफारिशों;
- 13^{वीं} प्रतिवेदन (17^{वीं} लोकसभा) में खाद्य, उपभोक्ता मामले और सार्वजनिक वितरण संबंधी स्थायी समिति की सिफारिशों;
- खाद्यान्नों के भंडारण प्रबंधन और संचलन पर निष्पादन लेखापरीक्षा (2013 की प्रतिवेदन संख्या 7);

की गई कार्रवाई की स्थिति की चर्चा आगामी पैराग्राफों में की गई है।

5.1 2013 की प्रतिवेदन संख्या 7-खाद्यान्नों के भंडारण प्रबंधन और संचलन पर निष्पादन लेखापरीक्षा

यह प्रतिवेदन 7 मई 2013 को संसद में रखी गई थी। भारत के नियंत्रक एवं महालेखा परीक्षक की इस प्रतिवेदन (2013 की संख्या 7) में 12 सिफारिशों की गई थीं। इसमें से नौ पर सहमति बनी और दो पर मंत्रालय ने आंशिक सहमति जताई। लेखापरीक्षा ने अनुपालन की स्थिति की जांच की और उपरोक्त अध्यायों में गैर-अनुपालन को इंगित किया। सिफारिशों पर की गई कार्रवाई की स्थिति और उनकी वर्तमान स्थिति नीचे दी गई है:

क्र.सं.	अनुशंसा	स्वीकृति की स्थिति (2013)	की गई कार्रवाई/ वर्तमान स्थिति
1.	भारत सरकार/एफसीआई को खाद्यान्नों की खरीद बढ़ाने के लिए आवश्यक कदम उठाने चाहिए और लक्षित सार्वजनिक वितरण प्रणाली और अन्य कल्याण योजनाओं की बढ़ती आवश्यकता को देखते हुए एफसीआई और डीसीपी राज्यों द्वारा सीधी खरीद भी बढ़ानी चाहिए।	आंशिक रूप से स्वीकृत। किसानों को कुशल और व्यापक मूल्य समर्थन कवरेज प्रदान करने के लिए, मंत्रालय की नीति राज्यों को विकेंद्रीकृत मोड में खरीद करने के लिए प्रोत्साहित करना है। एफसीआई खरीद बढ़ाने में राज्यों को आवश्यक दिशानिर्देश और सहायता प्रदान करना जारी रखेगा।	2013 से 2022 तक एफसीआई और डीसीपी राज्यों की खरीद बढ़ी है।
2.	भारत सरकार खाद्यान्न की घटकवार मात्रा के	आंशिक रूप से स्वीकृत।	भारत सरकार ने 2015 में बफर

क्र.सं.	अनुशंसा	स्वीकृति की स्थिति (2013)	की गई कार्रवाई/ वर्तमान स्थिति
	साथ-साथ न्यूनतम बफर मानदंड तय करने पर विचार कर सकती है, उदाहरण के लिए, खाद्य सुरक्षा रिजर्व, केन्द्रीय पूल के खाद्य भंडार के प्रबंधन में निश्चितता, आपातकालीन स्थितियों और मूल्य स्थिरीकरण आदि के लिए।	सरकार जल्द ही न्यूनतम बफर मानदंडों को संशोधित करेगी लेकिन बफर मानदंडों का अधिकतम स्तर तय करना फिलहाल व्यावहारिक नहीं है। अतिरिक्त स्टॉक को उतारने का निर्णय उस समय की स्थिति को देखते हुए साल-दर-साल आधार पर लेना होगा।	मानदंडों को संशोधित किया। हालांकि, बढ़े हुए आवंटन और कोविड महामारी के कारण उत्पन्न स्थिति के बावजूद कोई संशोधन प्रभावी नहीं हुआ। स्टॉक का कोई अधिकतम स्तर निर्धारित नहीं किया गया था। परिणामस्वरूप, स्टॉक निर्धारित स्तर से दोगुना बना रहता है।
3.	भारत सरकार एकल बिंदु जवाबदेही के लिए बफर मानदंडों के तहत निर्धारित स्तर पर विभिन्न एजेंसियों द्वारा संभाले जाने वाले खाद्यान्न स्टॉक के रखरखाव को सुनिश्चित करने की जिम्मेदारी सौंप सकती है।	स्वीकृत। एफसीआई को पहले से ही जिम्मेदारी सौंपी गई है।	किसी और टिप्पणी की आवश्यकता नहीं है।
4.	भारत सरकार को भारी सब्सिडी भुगतान के मद्देनजर विभिन्न राज्यों द्वारा लगाए गए वैधानिक और गैर-वैधानिक शुल्क के संदर्भ में खाद्यान्न की लागत संरचना को तर्कसंगत बनाने में तेजी लानी चाहिए।	स्वीकृत।	ऐसा प्रतीत होता है कि कोई कार्रवाई नहीं की गई है क्योंकि लेखापरीक्षा ने देखा कि अभी भी युक्तिसंगत बनाने की गुंजाइश है।
5.	भारत सरकार/एफसीआई को स्वामित्व वाली और किराये की भंडारण क्षमता के मिश्रण को तय करने के लिए एक	आवश्यक विस्तृत लागत लाभ विश्लेषण करने के लिए स्वीकृत।	यद्यपि मंत्रालय ने आवश्यक विस्तृत लागत लाभ विश्लेषण करना स्वीकार कर

क्र.सं.	अनुशंसा	स्वीकृति की स्थिति (2013)	की गई कार्रवाई/ वर्तमान स्थिति
	रणनीतिक दृष्टिकोण अपनाना चाहिए/विस्तृत लागत लाभ विश्लेषण करना चाहिए और केवल बाहरी एजेंसियों पर निर्भर रहने के बजाय भंडारण क्षमता को तदनुसार बढ़ाना चाहिए।	हालाँकि, सरकार ने पहले ही सिविकम सहित उत्तर-पूर्वी राज्यों और कुछ विशेष मामलों को छोड़कर, गोदामों की अल्पकालिक और दीर्घकालिक किराये के माध्यम से भंडारण क्षमता बढ़ाने का निर्णय लिया है।	लिया, तथापि रिकॉर्ड में यह नहीं पाया गया। भंडारण अंतराल के विपरीत, बहुत कम क्षमता जोड़ी गई (मुख्य रूप से साइलो के माध्यम से)।
6.	एफसीआई को एसजीए को देय कैरी ओवर शूलक को कम करने के लिए खरीद वाले राज्यों से उपभोग करने वाले राज्यों को समय पर खाद्यान्नों की निकासी के लिए मौजूदा भंडारण क्षमता का इष्टतम उपयोग सुनिश्चित करना चाहिए।	स्वीकृत।	खरीद क्षेत्रों में भंडारण की कमी बनी रही, जबकि कम आवागमन के कारण उपभोक्ता क्षेत्रों में भंडारण क्षमता का कम उपयोग हुआ। कैरी ओवर चार्ज के रूप में अभी भी बड़ी रकम चुकाई जा रही है।
7.	पिछले पांच वर्षों के दौरान निराशाजनक भंडारण क्षमता वृद्धि को देखते हुए, भारत सरकार/एफसीआई को विभिन्न राज्यों में आने वाली बाधाओं/बाधाओं को दूर करने के लिए विभिन्न कार्यक्रमों (पीईजी 2008/पीईजी 2009 और पूर्वोत्तर और अन्य राज्यों के लिए योजना योजना) के तहत चल रही वृद्धि योजना में संबंधित राज्य सरकारों के साथ परामर्श/सहयोग से तेजी लानी चाहिए।	स्वीकृत।	खरीद क्षेत्रों में अपने डिपो में खाली जमीन उपलब्ध होने के बावजूद एफसीआई अपनी क्षमता बढ़ाने में विफल रही। लेखापरीक्षा अवधि के दौरान क्षमता में वृद्धि बहुत कम थी।

क्र.सं.	अनुशंसा	स्वीकृति की स्थिति (2013)	की गई कार्रवाई/ वर्तमान स्थिति
8.	भारत सरकार को आवागमन गतिविधियों को सुव्यवस्थित करने के लिए रेल मंत्री और खाद्य विभाग/एफसीआई को शामिल करते हुए एक औपचारिक तंत्र स्थापित करना चाहिए। एफसीआई की आवश्यकता के अनुसार रेल की आपूर्ति में रेलवे की मौजूदा परिचालन बाधाओं को तत्काल दूर किया जाना चाहिए।	स्वीकृत। एफसीआई और रेलवे के बीच उत्पन्न होने वाले विभिन्न मुद्दों पर साप्ताहिक आधार पर विचार करने के लिए संयुक्त सचिव (पी एंड एफसीआई), एफ एंड पीडी विभाग, कार्यकारी निदेशक (यातायात परिवहन), रेल मंत्री और कार्यकारी निदेशक (टी), एफसीआई की एक समन्वय समिति का गठन किया गया है।	रेल की कम आपूर्ति की समस्या अभी भी बनी हुई है। पिछले दो वर्षों में कोई समन्वय समिति की बैठक नहीं हुई है जैसा कि एग्जिट कॉन्फ्रेंस के दौरान एफसीआई ने उल्लेख किया था।
9.	एफसीआई को लापता और असंबद्ध वैगनों के समाधान और रेलवे के साथ रिफंड दावों के निपटान की मौजूदा प्रणाली को सुव्यवस्थित और मजबूत करना चाहिए।	स्वीकृत। लापता और असंबद्ध वैगनों का मिलान करने और रिफंड दावों के निपटान के लिए पहले से ही क्षेत्रीय स्तर की संयुक्त समितियाँ मौजूद हैं।	इस राशि का समाधान कर लिया गया है, लेकिन रेलवे द्वारा भुगतान करने के लिए सहमत होने के बावजूद यह 17 साल से 25 साल तक वसूली के लिए लंबित है।
10.	भारत सरकार/एफसीआई को मौजूदा दिशानिर्देशों की समीक्षा करनी चाहिए और राज्य सरकारों के परामर्श से एफसीआई और राज्यों के बीच पहाड़ी परिवहन सब्सिडी दावों के नियमित और समय पर निपटान के लिए एक अधिक कुशल तंत्र तैयार करने पर विचार करना चाहिए।	मौजूदा दिशानिर्देश एचटीएस दावों के समय पर निपटान के लिए पर्याप्त हैं, हालांकि, देरी दावे जमा न करने या कुछ राज्यों द्वारा दावों का समर्थन करने वाले दस्तावेज़ जमा न करने के कारण होती है।	2014-15 के बाद से हिल ट्रांसपोर्ट सब्सिडी का कोई नया दावा नहीं आया है। हालाँकि, एफसीआई के खाते में कुछ बहुत पुराने दावे दिखाए गए हैं।
11.	एफसीआई को जनशक्ति को मजबूत करने और आंतरिक लेखापरीक्षा गतिविधियों और	स्वीकृत।	एफसीआई के कुछ प्रभागों में जनशक्ति की काफी कमी थी

क्र.सं.	अनुशंसा	स्वीकृति की स्थिति (2013)	की गई कार्रवाई/ वर्तमान स्थिति
	स्टॉक के भौतिक सत्यापन के कवरेज को बढ़ाने की दृष्टि से आंतरिक नियंत्रण व्यवस्था की समीक्षा करनी चाहिए।		और आंतरिक लेखापरीक्षा में भी कमी मौजूद है।
12.	एफसीआई को स्वतंत्रता सुनिश्चित करने के लिए आंतरिक लेखापरीक्षा और भौतिक सत्यापन गतिविधियों पर एफसीआई मुख्यालय की निगरानी और नियंत्रण को मजबूत करने पर विचार करना चाहिए।	स्वीकृत।	31 मार्च 2022 तक ₹ 3761.66 करोड़ के वित्तीय प्रभाव वाले 4822 आंतरिक लेखापरीक्षा पैराग्राफ कार्रवाई/निपटान के लिए लंबित थे।

5.2 सीओपीयू की 29^{वीं} प्रतिवेदन (15^{वीं} लोकसभा) में सिफारिशें

सार्वजनिक उपक्रम समिति (सीओपीयू) ने अपनी 29^{वीं} प्रतिवेदन (15^{वीं} लोकसभा) में, जिसमें 2013 की प्रतिवेदन संख्या 7 की जांच शामिल थी, विभिन्न मुद्दों पर 26 सिफारिशें कीं, जिनका विवरण नीचे दिया गया है:

सिफारिश संख्या	सिफारिश का विषय
1, 3, 4, 5, 9	खरीद
2	न्यूनतम समर्थन मूल्य
6	कंप्यूटरीकरण
7 और 8	भारत सरकार द्वारा आवंटन और उठान
10 और 11	बफर स्टॉक
12, 13, 14, एवं 15	भंडारण
16	गुणवत्ता नियंत्रण
17 और 18	आवागमन
19, 20, 21	निधि एवं लेखा
22	निदेशक मंडल
23	जागरूकता
24	आंतरिक लेखा परीक्षा
25	श्रमशक्ति
26	हैंडलिंग

जैसा कि ऊपर से देखा जा सकता है, 26 सिफारिशों में से दस सिफारिशें वर्तमान निष्पादन लेखापरीक्षा से संबंधित हैं। नीचे दी गई तालिका में इन सिफारिशों के संबंध में अनुपालन की वर्तमान स्थिति दी गई है:

सिफारिशें	स्थिति	की गई कार्रवाई
सिफारिश संख्या 6 (कम्प्यूटरीकरण)		
समिति का कहना है कि खाद्यान्न के लिए एक एकीकृत सूचना प्रणाली (आईआईएसएफएम) जिसमें खाद्यान्न प्रबंधन के लिए जिला सूचना प्रणाली (डीआईएसएफएम) शामिल है, जिसे जिला मॉड्यूल के रूप में जाना जाता है, यह 2005 से उपयोग में है और आईआईएसएफएम रैपिड रिपोर्टिंग सेवा जिसे डिपो मॉड्यूल के रूप में जाना जाता है, 2010 से उपयोग में है। समिति को कोई कारण नहीं दिखता कि केवल 90 प्रतिशत डिपो ही दैनिक आधार पर अपनी स्टॉक स्थिति अपडेट कर रहे हैं। इस संबंध में शेष डिपो की विफलता के कारणों पर तुरंत गौर किया जाना चाहिए और यह सुनिश्चित किया जाना चाहिए कि सभी डिपो के संबंध में दैनिक अद्यतन स्टॉक स्थिति प्रबंधन को सूचित निर्णय लेने में सक्षम बनाने के लिए उपलब्ध हो। दो और परियोजनाएं अर्थात्; राज्य स्तर पर टीपीडीएस के एंड-टू-एंड कम्प्यूटरीकरण के साथ तालमेल बिठाने के लिए सार्वजनिक वितरण रिलीज ऑर्डर मॉड्यूल और गेहूं/चावल की ऑनलाइन खरीद की प्रगति की निगरानी के लिए ऑनलाइन खरीद मॉड्यूल कथित तौर पर खाद्य और कृषि विभाग की मंजूरी के साथ एफसीआई द्वारा प्रस्तावित किया गया है। समिति सरकार से यह सुनिश्चित करने का आग्रह करती है कि इन दोनों परियोजनाओं के लिए अपेक्षित धन उपलब्ध कराया जाए और परियोजनाएं जल्द से जल्द पूरी की जाएं।	मंत्रालय द्वारा स्वीकृत।	वर्तमान लेखापरीक्षा में आईआईएसएफएम और डीआईएसएफएम के कार्यान्वयन की जांच नहीं की गई। हालाँकि, लेखापरीक्षा ने डिपो ऑनलाइन सिस्टम (डॉस) के कार्यान्वयन की जांच की और लेखापरीक्षा में देखी गई कमियों पर खाद्यान्न के भंडारण और संचलन दोनों में चर्चा की गई है।
सिफारिश संख्या 10 एवं 11 (बफर स्टॉक मानदंड)		
10. समिति यह जानकर चिंतित है कि केंद्रीय पूल में खाद्यान्नों के भंडारण के लिए न्यूनतम बफर मानदंड अप्रैल, 2005 से अपरिवर्तित बने हुए हैं, इस तथ्य के बावजूद कि बफर स्टॉकिंग नीति की	समिति की सिफारिश को मंत्रालय ने	बफर मानदंडों को जनवरी 2015 में संशोधित किया गया था।

सिफारिशें	स्थिति	की गई कार्रवाई
समय-समय पर समीक्षा की जानी आवश्यक है, आमतौर पर इसके बाद हर पांच साल में; हालाँकि पिछले नौ वर्षों के दौरान खाद्य सुरक्षा परिदृश्य में बड़े बदलाव देखे गए हैं, लेकिन मार्च 2009 में इस संबंध में राष्ट्रीय कृषि अर्थशास्त्र और नीति अनुसंधान केंद्र (एनसीएपी) की सिफारिशों के बावजूद न्यूनतम बफर मानदंडों को संशोधित करने का मामला लटका हुआ है। अब जबकि राष्ट्रीय खाद्य सुरक्षा अधिनियम अस्तित्व में आ गया है और नवीनतम जनगणना के आंकड़े उपलब्ध हैं, समिति की इच्छा है कि खाद्य और सार्वजनिक वितरण विभाग को बिना किसी देरी के न्यूनतम बफर मानदंडों को संशोधित करना चाहिए।	स्वीकार कर लिया।	हालाँकि, लेखापरीक्षा में पाया गया कि मुख्य रूप से कोविड-19 महामारी के कारण बढ़ते आवंटन को देखते हुए मानदंडों में और संशोधन की आवश्यकता है।
11. बफर स्टॉक मानदंडों के पहलू पर समिति बफर स्टॉक मानदंडों के रखरखाव में लेखापरीक्षा द्वारा बताई गई स्पष्टता या पारदर्शिता की कमी पर भी टिप्पणी करना चाहेगी। कहा जाता है कि 2000-01 से 2007-08 की अवधि के दौरान, सरकार ने निश्चित समय पर परिचालन स्टॉक आवश्यकताओं पर विचार किए बिना निर्धारित न्यूनतम मानदंडों से अधिक खाद्यान्न भंडार को समाप्त करने के लिए निर्यात का सहारा लिया, यहां तक कि न्यूनतम बफर मानदंडों का उल्लंघन भी किया। उदाहरण के लिए, 1 अक्टूबर, 2003 को, चावल का स्टॉक 65 एलएमटी के न्यूनतम मानक के मुकाबले घटकर 52.41 एलएमटी हो गया और दिसंबर, 2004 में 116 एलएमटी के मानक के मुकाबले, हाथ में स्टॉक 106.60 एलएमटी था। फरवरी, 2005 में और फिर मार्च, 2005 में 84 एलएमटी के न्यूनतम बफर स्टॉक के मुकाबले, गेहूं का स्टॉक क्रमशः 73.03 एलएमटी और 57.50 एलएमटी था। परिणामस्वरूप, सरकार को 2006 की शुरुआत से अप्रैल 2008 तक गेहूं के आयात के माध्यम से बफर स्टॉक को 72.23 एलएमटी तक बढ़ाना पड़ा। इसके अलावा, 1 अप्रैल 2006 से 1 अप्रैल 2012	समिति की सिफारिश मंत्रालय ने स्वीकार कर लिया।	लेखापरीक्षा के अंतर्गत कवर की गई अवधि के दौरान स्टॉक हमेशा बनाए रखने के लिए आवश्यक न्यूनतम स्टॉक से अधिक था बफर स्टॉक मानदंडों की तुलना में औसत स्टॉक बनाए रखने के लिए आवश्यक स्टॉक का लगभग दोगुना (285.85 एलएमटी) था और अप्रैल 2017 से जनवरी 2023 के दौरान 549.97 एलएमटी का औसत तिमाही स्टॉक बनाए रखा गया था। हालाँकि, स्टॉकिंग मानदंडों के तहत निर्धारित स्तर से अधिक स्टॉक किस

सिफारिशें	स्थिति	की गई कार्रवाई
तक 24 में से 18 तिमाहियों के दौरान खाद्य स्टॉक सरकार द्वारा निर्धारित न्यूनतम बफर मानदंडों से कम था। समिति इस गंभीर चूक पर चिंता व्यक्त करते हुए दृढ़तापूर्वक अनुशंसा करती है कि भविष्य में ऐसी चूक की पुनरावृत्ति नहीं होनी चाहिए।		स्तर तक बनाए रखा जा सकता है, इसके संबंध में कोई सीमा निर्धारित नहीं थी।
सिफारिशें संख्या 12 से 15 (भंडारण क्षमता एवं प्रबंधन)		
12. केंद्रीय पूल में खाद्यान्न स्टॉक में बफर और परिचालन आवश्यकताओं दोनों के लिए एफसीआई, डीसीपी राज्यों और राज्य सरकार एजेंसियों द्वारा रखा गया स्टॉक शामिल है। इस संबंध में समिति का कहना है कि केंद्रीय पूल में स्टॉक की स्थिति 1 जून, 2012 को 823 एलएमटी और 31.05.2013 को 777 एलएमटी थी, जबकि कुल भंडारण क्षमता 31.05.2013 तक 751 एलएमटी (एफसीआई के पास 397 एलएमटी और राज्य एजेंसियों के पास 354 एलएमटी) थी। 31.05.2013 को भंडारण क्षमता में 26 एलएमटी की कमी थी। एफसीआई द्वारा दी गई जानकारी से समिति का कहना है कि औसत स्टॉक स्तर में मात्रा में वृद्धि के कारण वर्ष 2008 के बाद से भंडारण में भारी कमी आई है। भंडारण क्षमता की लगातार भारी कमी को देखते हुए एफसीआई से कोई भी यही उम्मीद कर सकता है कि जब भी धन उपलब्ध हो तो अतिरिक्त भंडारण क्षमता का शीघ्र निर्माण सुनिश्चित किया जाए। समिति का कहना है कि इस संबंध में एफसीआई का प्रदर्शन बेहद निराशाजनक रहा है। ग्यारहवीं योजना के दौरान, ₹ 133 करोड़ के वित्तीय परिव्यय के साथ 1.39 एलएमटी की क्षमता बनाने की योजना बनाई गई थी। हालाँकि, यह की ₹ 86.56 करोड़ लागत पर केवल 45,015 मीट्रिक टन की क्षमता ही बना सका और यह कमी कथित तौर पर अधिकांश स्थानों पर भूमि की अनुपलब्धता के कारण है। समिति इस अनुचित बहाने से संतुष्ट नहीं है। यदि गंभीर और ईमानदार प्रयास हों तो सार्वजनिक	समिति की सिफारिश मंत्रालय ने स्वीकार कर लिया।	भंडारण अंतर अभी भी मौजूद है लेकिन पीपीपी और पीईजी के तहत क्षमता निर्माण को छोड़कर एफसीआई द्वारा भंडारण क्षमता में वृद्धि बहुत कम थी। बढ़ती खरीद और कमी वाले क्षेत्रों के लिए आवंटन के मद्देनजर एफसीआई की स्वामित्व क्षमता भी पर्याप्त नहीं है।

सिफारिशें	स्थिति	की गई कार्रवाई
प्रयोजन के लिए उपयुक्त भूमि प्राप्त करना कोई समस्या नहीं होनी चाहिए। समिति एफसीआई से अपेक्षा करती है कि वह इस संबंध में तत्काल आवश्यक कार्रवाई करेगी और यह सुनिश्चित करेगी कि योजनाबद्ध भंडारण क्षमता बिना किसी देरी के बनाई जाए।		
13. समिति कुछ संतुष्टि के साथ नोट करती है कि सरकार ने सार्वजनिक निजी उद्यमी गारंटी (पीईजी) योजना के तहत निजी क्षेत्र में भंडारण स्थान के निर्माण के लिए कुछ पहल की है। इसलिए, निजी क्षेत्र में क्षमता निर्माण के लिए दूरगामी कदम उठाने का सरकार का निर्णय जल्द ही नहीं आया है। समय की मांग है कि हर तरह से अतिरिक्त भंडारण क्षमता का तेजी से निर्माण किया जाए। इसलिए, समिति की इच्छा है कि पीईजी योजना के तहत स्वीकृत 149 एलएमटी अतिरिक्त भंडारण क्षमता को सरकार/निगम द्वारा सख्ती से आगे बढ़ाया जाए और दो साल की निर्धारित अवधि के भीतर चालू किया जाए।	मंत्रालय के जवाब को समिति ने स्वीकार नहीं किया।	2017-18 से 2021-22 के दौरान 7.37 एलएमटी की भंडारण क्षमता बनाई गई।
14. उत्तर-पूर्वी राज्यों में भंडारण क्षमता की भारी कमी है और अतिरिक्त क्षमता के निर्माण के लिए सरकार के प्रयास ज्यादा आगे नहीं बढ़े हैं। पूर्वोत्तर राज्यों में ₹ 568 करोड़ के आवंटन के साथ 5.4 लाख मीट्रिक टन अतिरिक्त भंडारण स्थान की क्षमता बनाने की योजना बनाई गई थी। हालाँकि, ग्यारहवीं योजना के अंत यानी मार्च 2012 में, इस विशेष योजना के तहत अनुमोदित क्षमता को बारहवीं पंचवर्षीय योजना में शामिल कर दिया गया है, जिससे योजना में संशोधन की आवश्यकता है। बारहवीं योजना के पहले वर्ष के दौरान इस 5.4 लाख मीट्रिक टन में से केवल 2,901 मीट्रिक टन ही पूरा हो सका है। समिति को इस बात पर आश्चर्य है कि बारहवीं योजना के शेष चार वर्षों में इन राज्यों में शेष क्षमता कैसे बनाई जाएगी, जबकि सरकार ने स्वयं स्वीकार किया है कि अधिकांश केंद्रों में निर्माण कार्य शुरू करने में राज्य	मंत्रालय के जवाब को समिति ने स्वीकार नहीं किया।	2.93 एलएमटी की संशोधित लक्षित क्षमता में से, एफसीआई मार्च 2022 तक केवल 1.65 एलएमटी की क्षमता वृद्धि पूरी कर सका, जो दर्शाता है कि कोई ईमानदार प्रयास नहीं किए गए।

सिफारिशें	स्थिति	की गई कार्रवाई
सरकारें विफल रही हैं। समिति की राय है कि उत्तर-पूर्वी राज्यों में पैदा हो रही अजीबोगरीब स्थिति सरकार के लिए एक चुनौती है और इससे निपटने के लिए लीक से हटकर समाधान की जरूरत है। इसलिए, समिति सरकार को राज्य सरकारों और इसमें शामिल अन्य एजेंसियों के परामर्श से इस उद्देश्य के लिए व्यावहारिक समाधान लाने की सिफारिश करती है ताकि बड़े पैमाने पर लंबित मामलों पर काम उचित तत्परता के साथ पूरा किया जा सके।		
15. अधिकांश देश साइलो जैसे भंडारण के आधुनिक साधनों की ओर बढ़ रहे हैं। वास्तव में, उनके जबरदस्त फायदों के कारण, भारत में 1960 और 1970 के दशक में साइलो का निर्माण किया गया था और उनमें से कई कथित तौर पर अभी भी संतोषजनक ढंग से काम कर रहे हैं। यह कहा गया है कि गेहूं को अच्छी स्थिति में साइलो में चार साल तक संग्रहीत किया जा सकता है, और 2007-08 का गेहूं अभी भी उपभोग के लिए जारी किया जा रहा है। समिति को सूचित किया गया है कि कुछ निजी पार्टियों ने कुछ राज्यों में साइलो में 5.5 एलएमटी की क्षमता बनाई है और वे 2007 से परिचालन में हैं। इन आधुनिक साइलो को एफसीआई द्वारा 20 वर्षों की अवधि के लिए किराए पर लिया गया है। समिति का कहना है कि सरकार ने अब साइलो में 20 एलएमटी भंडारण क्षमता के निर्माण का निर्णय लिया है। समिति की राय में यह पर्याप्त नहीं है। साइलो में खाद्यान्न भंडारण के अत्यधिक लाभों और खाद्य सुरक्षा अधिनियम के कार्यान्वयन के लिए खाद्यान्न की पर्याप्त आवश्यकताओं को देखते हुए, समिति का दृढ़ विश्वास है कि उच्च लागत के बावजूद, साइलो एक सुरक्षित, स्वच्छ और एकमुश्त निवेश से देश में खाद्यान्न भंडारण की समस्या का स्थायी समाधान। इसलिए, वे सरकार को इस मामले पर बिना किसी देरी के सुविचारित निर्णय लेने की	मंत्रालय के जवाब को समिति ने स्वीकार नहीं किया।	पायलट प्रोजेक्ट के तौर पर सात स्थानों पर पीपीपी आधार पर साइलो का निर्माण कर 5.50 एलएमटी की क्षमता सृजित की गई। शांता कुमार की अध्यक्षता वाली उच्च स्तरीय समिति की सिफारिश के मद्देनजर परिकल्पित 100 एलएमटी की लक्षित क्षमता के मुकाबले अक्टूबर 2022 तक केवल 12.25 एलएमटी की क्षमता वृद्धि की जा सकी थी।

सिफारिशें	स्थिति	की गई कार्रवाई
सलाह देते हैं। समिति आगे सिफारिश करती है कि सरकार को देश की खाद्य सुरक्षा सुनिश्चित करने के लिए देश के विभिन्न हिस्सों में 50 अत्याधुनिक प्रौद्योगिकी वाले आधुनिक साइलो के निर्माण की एमएस स्वामी नाथन समिति की सिफारिश को लागू करने के लिए तत्काल कदम उठाना चाहिए।		
सिफारिश संख्या 16 (खाद्यान्नों का गुणवत्ता नियंत्रण एवं संरक्षण)		
समिति का कहना है कि एफसीआई में गुणवत्ता नियंत्रण प्रभाग को भारत सरकार के विनिर्देशों और दिशानिर्देशों के अनुसार गुणवत्ता वाले खाद्यान्न की खरीद, संरक्षण और आपूर्ति का कार्य सौंपा गया है। डिपो स्तर पर प्रयोगशालाओं का एक विस्तृत नेटवर्क है जो भौतिक सुविधाओं और तकनीकी रूप से योग्य कर्मचारियों से सुसज्जित है। इसके अलावा, जिला, क्षेत्रीय और क्षेत्रीय स्तर पर भी प्रयोगशालाएँ हैं। खरीद कार्यों पर जांच और सुपर-चेक करने की दृष्टि से निगम द्वारा पर्यवेक्षी निरीक्षण की एक प्रणाली भी चलाई जाती है। गोदामों का निर्माण भी वैज्ञानिक पद्धति के आधार पर किया जाता है ताकि उन्हें कृंतक प्रतिरोधी और नमी प्रतिरोधी बनाया जा सके। कीड़ों/कीटों के नियंत्रण के लिए रोगनिरोधी और उपचारात्मक उपायों के साथ नियमित उपचार किया जाता है। परिणामस्वरूप, निगम पिछले तीन वर्षों के दौरान अपने गोदामों में संग्रहीत स्टॉक के नुकसान को 0.14% से 0.18% तक सीमित करने में सक्षम रहा है, जो कि 0.22% के एमओयू लक्ष्य से कम है। निगम की इन उपलब्धियों की सराहना करते हुए, समिति सुझाव कि निगम को एफसीआई की ओर से केंद्रीय पूल के लिए खाद्यान्न भंडारण और रखरखाव करने वाली अन्य एजेंसियों पर हावी होना चाहिए। सीडब्ल्यूसी और एसडब्ल्यूसी (जिनका घाटा इसी अवधि के दौरान क्रमशः 0.29-0.57% और 0.19-0.91% के बीच था) ने एफसीआई की सर्वोत्तम प्रथाओं को अपनाकर अपने भंडारण कमी को कम किया।	समिति की सिफारिश सरकार ने स्वीकार कर ली।	वर्तमान लेखापरीक्षा के अंतर्गत कवर की गई अवधि के दौरान, चावल के संबंध में 0.16 प्रतिशत की औसत भंडारण हानि देखी गई, जबकि इसी अवधि के दौरान गेहूं के संबंध में भंडारण में वृद्धि (औसत 0.55 प्रतिशत) हुई थी।

सिफारिशें	स्थिति	की गई कार्रवाई
सिफारिशें संख्या 17 एवं 18 (खाद्यान्नों की आवागमन)		
<p>17. सीएजी की प्रतिवेदन में योजनाबद्ध/खरीद मात्रा के मुकाबले खाद्यान्न की आवागमन में भारी कमी की ओर इशारा किया गया है। समिति का कहना है कि 2006-07 से 2011-12 की अवधि के दौरान, खरीद करने वाले राज्यों से अच्छे अनाज की निकासी में 35% से 60% की कमी थी। इस अवधि के दौरान नियोजित मात्रा के विरुद्ध वास्तविक गतिविधि भी 84% से 94% के बीच थी। खाद्यान्नों की आवागमन में भारी कमी के परिणामस्वरूप स्पष्ट रूप से खरीद करने वाले राज्यों में खाद्यान्न भंडार का भारी संचय होता है और आकस्मिक समस्याएं होती हैं। समिति आगे नोट करती है कि खाद्यान्न की 90% आवागमन के लिए निगम को रेलवे पर निर्भर रहना पड़ता है, हालांकि, रक की कम आपूर्ति, आवागमन के रैखिक कार्यक्रम का अनुपालन न करना, अन्य यातायात प्रतिबद्धताओं, गैर-सहित कई बाधाओं के कारण रेलवे स्टेशनों पर उपयुक्त बुनियादी ढांचे की उपलब्धता, चढ़ने/उतरने के स्थानों पर समय पर लोडिंग और अनलोडिंग की बाधाएं आदि सभी खाद्यान्नों की इष्टतम आवागमन पर नकारात्मक प्रभाव डालते हैं। हालांकि, समिति यह जानकर संतुष्ट है कि रेल द्वारा खाद्यान्न की आवागमन को सुव्यवस्थित करने के उद्देश्य से सभी संबंधित एजेंसियों से युक्त एक अंतर-विभागीय समन्वय समिति अस्तित्व में आई है। समिति इस बात की भी सराहना करती है कि अंतर-विभागीय समन्वय समिति द्वारा की गई विभिन्न पहलों के कारण, रेल द्वारा खाद्यान्न की आवागमन में उल्लेखनीय सुधार हुआ है। इस अंतर-विभागीय समन्वय समिति के प्रयासों के परिणामस्वरूप, रेलवे वर्तमान में एक मॉड्यूल विकसित कर रहा है जिसे खाद्यान्न की बेहतर आवागमन के लिए एफसीआई के रैखिक कार्यक्रम के साथ एकीकरण के लिए माना जा सकता है। रेलवे द्वारा खाद्यान्नों की</p>	<p>इस सिफारिश पर मंत्रालय ने अंतरिम जवाब दिया था।</p>	<p>2017-18 से 2021-22 के दौरान नियोजित संचलन के सापेक्ष मूवमेंट में 60 से 46 फीसदी तक और खरीद के सापेक्ष 17 से 19 प्रतिशत की सीमा तक की कमी आई। लीनियर प्रोग्रामिंग के माध्यम से रक की योजना बनाने में भी कमी थी। हालांकि, पिछले दो वर्षों में कोई बैठक नहीं होने के कारण अंतरविभागीय समन्वय समिति की भूमिका में गिरावट आई है।</p>

सिफारिशें	स्थिति	की गई कार्रवाई
दुलाई में सुधार की तत्काल आवश्यकता को ध्यान में रखते हुए, समिति की इच्छा है कि रेलवे द्वारा विकसित किए जा रहे मॉड्यूल पर काम को सर्वोच्च प्राथमिकता दी जानी चाहिए ताकि इसका कार्यान्वयन बिना किसी समय की हानि के शुरू हो सके।		
18. समिति का मानना है कि उत्तर-पूर्वी राज्यों के कई क्षेत्रों में स्थान विशिष्ट समस्याओं और विशिष्ट कानून व्यवस्था की स्थिति के कारण, राज्यों में खाद्यान्नों की आवागमन राज्यों में खाद्यान्नों की आवागमन की तुलना में कहीं अधिक समस्याओं से घिरी हुई है। अन्य कमी वाले राज्य अंतरविभागीय समन्वय समिति की पहल से जहां कुछ सुधार हुआ है, वहीं अभी भी बहुत कुछ किया जाना बाकी है। एफसीआई वाराणसी से बांग्लादेश के आशूगंज होते हुए त्रिपुरा तक और पांडु से उत्तरी लखीमपुर/धामाजी/पासीघाट तक 300 मीट्रिक टन के प्रत्येक बर्ज आवागमन के लिए एक पायलट परियोजना शुरू कर रहा है। समिति दृढ़ता से अनुशंसा करती है कि न केवल इन परियोजनाओं को उचित तत्परता के साथ पूरा किया जाना चाहिए, बल्कि इस तथ्य पर विचार करते हुए कि चूंकि सड़क और रेल द्वारा आवागमन की तुलना में नदी परिवहन का साधन कहीं अधिक किफायती और परेशानी मुक्त है, नदी और तटीय राज्यों में जलमार्गों के माध्यम से खाद्यान्न ले जाने के विचार पर एफसीआई को भी तत्काल कार्रवाई शुरू करनी चाहिए।	समिति की सिफारिश मंत्रालय ने स्वीकार कर लिया।	नदी का प्रवाह 2017-18 में 0.34 एलएमटी से बढ़कर 2021-22 में 0.70 एलएमटी हो गया। हालाँकि, 2019-20 में यह 0.89 एलएमटी था।

5.3 13^{वीं} प्रतिवेदन (17^{वीं} लोकसभा) में स्थायी समिति की सिफारिशें

लोकसभा की स्थायी समिति ने अपनी 13^{वीं} प्रतिवेदन में एफसीआई के कामकाज के संबंध में आठ सिफारिशें कीं। अनुशंसा की स्थिति और की गई कार्रवाई/वर्तमान स्थिति निम्नलिखित तालिका में दी गई है:

क्र.सं.	सिफारिशें	टिप्पणियां	की गई कार्रवाई
1.	<p>खाद्यान्न की खरीद</p> <p>समिति की सिफारिश है कि सरकार/एफसीआई को प्रभावी खरीद सुनिश्चित करने के लिए राज्यों में पर्याप्त बुनियादी ढांचे के निर्माण के लिए राज्य सरकारों की सहायता करनी चाहिए।</p> <p>समिति की इच्छा है कि यदि स्टॉक उचित औसत गुणवत्ता (एफएक्यू) मानदंडों के अनुरूप है, तो इसे एफसीआई द्वारा मामूली आधार पर खारिज नहीं किया जाना चाहिए।</p> <p>समिति की यह भी इच्छा है कि एफसीआई को अधिकारियों के लिए बातचीत कार्यक्रम आयोजित करना चाहिए ताकि वे किसानों के उत्पीड़न से बचने के लिए खरीद कार्यों की जिम्मेदारी को समझें।</p>	<p>एफसीआई ने इन सिफारिशों पर आवश्यक कार्रवाई करने के लिए अपने सभी क्षेत्रीय कार्यालयों और क्षेत्रीय कार्यालयों को संवेदनशील बना दिया है। सरकार के जवाब को देखते हुए समिति सिफारिश को आगे बढ़ाने की इच्छुक नहीं है।</p>	<p>इस पहलू को इस निष्पादन लेखापरीक्षा के दायरे में शामिल नहीं किया गया है।</p>
2.	<p>विकेन्द्रीकृत खरीद</p> <p>समिति का मानना है कि सरकार शेष राज्यों को भी डीसीपी योजना अपनाने के लिए प्रेरित करने के लिए जोरदार कदम उठाएगी ताकि वितरण की लागत बचाई जा सके और एमएसपी का लाभ हर दरवाजे तक पहुंचे। विभाग/एफसीआई को समयबद्ध तरीके से राज्य सरकारों के साथ समन्वय में आवश्यक बुनियादी ढांचे के निर्माण के लिए कदम उठाना चाहिए।</p>	<p>मंत्रालय द्वारा सिफारिश स्वीकार कर ली गई।</p>	<p>इस पहलू को इस निष्पादन लेखापरीक्षा के दायरे में शामिल नहीं किया गया है।</p>
3.	<p>भंडारण और पारगमन हानियाँ</p> <p>समिति का मानना है कि दोषी अधिकारियों के खिलाफ कड़ी कार्रवाई की जानी चाहिए और उन्हें अनुचित नुकसान के लिए जवाबदेही से नहीं बचना चाहिए।</p> <p>समिति का यह भी मानना है कि परिचालन कमी और अन्य ओवरहेड्स को नियंत्रित करके परिचालन लागत को कम करने के</p>	<p>मंत्रालय द्वारा सिफारिश स्वीकार कर ली गई।</p>	<p>प्रतिवेदन में भंडारण और पारगमन हानियों की घटना और लंबे समय से उनके नियमितीकरण न होने के पहलू</p>

क्र.सं.	सिफारिशें	टिप्पणियां	की गई कार्रवाई
	<p>लिए एफसीआई का निरंतर प्रयास होना चाहिए।</p> <p>इसलिए, समिति का मानना है कि विभाग को वर्ष 2021-22 और उसके बाद खाद्यान्नों के भंडारण और पारगमन कमी को कम करने और कम करने के लिए जोरदार प्रयास जारी रखना चाहिए ताकि खाद्य सब्सिडी को और बढ़ने से रोका जा सके और देश का सरकारी खजाना और करदाता पर बोझ को भी कम किया जा सके।</p> <p>30 सितंबर, 2020 तक अनुचित पारगमन और भंडारण हानि के लिए लंबित सतर्कता मामलों (बड़े और छोटे) की संख्या क्रमशः 18 और 89 है। समिति की सिफारिश है कि एफसीआई को अपने स्वयं के मानक/निर्धारित दिशानिर्देश/चेकलिस्ट तय करनी चाहिए ताकि कर्मचारी खाद्यान्न स्टॉक के मामले में अतिरिक्त सावधान और सतर्क रहें ताकि इस खाते पर इस सार्वजनिक निगम को न्यूनतम नुकसान हो।</p> <p>समिति यह भी चाहती है कि विभाग स्तर पर लंबित कानूनी मामलों को संबोधित करने की रूपरेखा की समीक्षा की जानी चाहिए, जिसमें वर्तमान में अपनाई जाने वाली प्रक्रिया को सुव्यवस्थित करने, लंबित कानूनी मामलों की निगरानी प्रणाली स्थापित करने और सभी के निपटान के लिए अन्य आवश्यक कदम उठाने के लिए आवश्यक सामग्री शामिल की जानी चाहिए। दोषी अधिकारियों के खिलाफ लंबित मामलों को समयबद्ध तरीके से शीघ्रता से निपटान किया जाए।</p>		<p>पर प्रकाश डाला गया है।</p>

क्र.सं.	सिफारिशें	टिप्पणियां	की गई कार्रवाई
4.	<p>भंडारण क्षमता</p> <p>समिति की इच्छा है कि गोदामों को किराये पर तभी लिया जाए जब यह अत्यंत आवश्यक हो और इस संबंध में विभिन्न एजेंसियों को दिए जाने वाले किराए को कम करने का प्रयास किया जाना चाहिए। इसलिए, समिति दृढ़ता से अनुशंसा करती है कि एफसीआई को किसी भी भंडारण क्षमता को किराए पर लेने से पहले अपनी भंडारण क्षमता का अधिकतम उपयोग करना चाहिए (चाहे कवर किया गया हो या सीएपी) ताकि भंडारण स्थान को किराए पर लेने पर खर्च होने वाले कीमती धन को बचाया जा सके।</p>	सरकार ने सिफारिशें स्वीकार कर लीं।	2017-18 से 2021-22 के दौरान स्वयं की क्षमता का उपयोग 55 से 69 प्रतिशत के बीच था जबकि किराये के भंडारण का उपयोग 85 से 93 प्रतिशत के बीच था।
5.	<p>गोदामों का निर्माण</p> <p>समिति की इच्छा है कि विभाग/एफसीआई को विशेष रूप से जम्मू-कश्मीर, पूर्वोत्तर राज्यों, अंडमान और निकोबार और लक्षद्वीप द्वीप समूह में चल रही गोदाम निर्माण परियोजनाओं को तेजी से पूरा करने के लिए गंभीर प्रयास करना चाहिए।</p> <p>समिति पूर्वोत्तर क्षेत्र में गोदामों के निर्माण में एफसीआई के सामने आने वाली समस्या को समझती है जो मुख्य रूप से कठिन इलाके, बार-बार बंद और भूमि अधिग्रहण प्रतिबंध, कानून और व्यवस्था की स्थिति और खराब मौसम के कारण होती है जो निर्माण कार्य को प्रभावित करती है। इसलिए, समिति सिफारिश करती है कि विभाग को भंडारण की समस्या को हल करने के लिए इस मामले को राज्यों/केंद्रशासित प्रदेशों के साथ उच्चतम स्तर पर उठाना चाहिए। समिति यह भी सिफारिश करती है कि राज्यों/केंद्रशासित</p>	मंत्रालय द्वारा सिफारिश स्वीकार कर ली गई और निर्माण कार्य प्रगति पर है।	गोदाम निर्माण की गति काफी धीमी है। उत्तर पूर्वी क्षेत्र में भंडारण क्षमता बढ़ाने में देरी को प्रतिवेदन में शामिल किया गया है।

क्र.सं.	सिफारिशें	टिप्पणियां	की गई कार्रवाई
	प्रदेशों के विभिन्न हिस्सों में मिनी गोदाम बनाए जाने चाहिए।		
6.	<p>क्षतिग्रस्त खाद्यान्न</p> <p>समिति का मानना है कि बारिश/बाढ़ जैसी प्राकृतिक आपदाओं के कारण खाद्यान्न को होने वाली क्षति मानव नियंत्रण से परे है। लेकिन कड़ी निगरानी रखकर और उन्हें जवाबदेह ठहराकर अधिकारियों/कर्मचारियों की लापरवाही के कारण होने वाली खाद्यान्न की क्षति को अधिकतम सीमा तक टाला जा सकता है।</p> <p>समिति का यह भी मानना है कि वितरण केंद्रों तक खाद्यान्न की आवागमन भी बहुत धीमी है। परिणामस्वरूप, खाद्यान्नों का भारी ढेर लग जाता है और सड़ जाता है, जिससे भारी क्षति होती है। समिति की सिफारिश है कि विभाग को पंजाब और हरियाणा जैसे प्रमुख गेहूं उत्पादक राज्यों पर विशेष ध्यान देना चाहिए और ऐसे राज्यों में पर्याप्त भंडारण क्षमता तैयार करनी चाहिए।</p> <p>विभाग को राजस्थान, महाराष्ट्र और तमिलनाडु जैसे और अन्य राज्यों में भंडारण स्थान के निर्माण पर भी विचार करना चाहिए जहां गैर-खेती योग्य भूमि का उपयोग खाद्यान्न भंडारण के लिए आधुनिक साइलो/गोदाम स्थापित करने के लिए किया जा सकता है जो उत्तरी और दक्षिणी क्षेत्र दोनों के लिए आपूर्ति केंद्र के रूप में काम करेगा।</p> <p>समिति की सिफारिश है कि यह सुनिश्चित करने के लिए अत्यधिक सावधानी बरती जानी चाहिए कि पर्याप्त वैज्ञानिक भंडारण उपाय करके और क्षतिग्रस्त खाद्यान्नों की वसूली के लिए अधिकारियों/कर्मिकों पर</p>	सरकार ने अनुशंसा स्वीकार कर ली है।	2017-18 से 2021-22 के दौरान 13,349 मीट्रिक टन तक खाद्यान्न की क्षति हुई। प्रतिवेदन में क्षतिग्रस्त स्टॉक के निपटान में देरी के मामलों को उजागर किया गया है।

क्र.सं.	सिफारिशें	टिप्पणियां	की गई कार्रवाई
	जिम्मेदारियां तय करके खाद्यान्न क्षतिग्रस्त/खराब न हो।		
7.	<p>खाद्यान्न का डायवर्जन</p> <p>समिति की यह भी इच्छा है कि सरकार को निगरानी के मुद्दे को गंभीरता से लेना चाहिए क्योंकि इससे देश के विभिन्न हिस्सों से आने वाले खाद्यान्नों के दुरुपयोग/शिकायतों के मामलों को रोकने और कम करने में मदद मिलेगी। चूंकि देश में हर साल सबसे गरीब लोगों को सब्सिडी वाला खाद्यान्न आवंटित करने के लिए करोड़ों रुपये खर्च किए जा रहे हैं, इसलिए यह महत्वपूर्ण है कि इसका लाभ समाज के इच्छित वर्गों तक पहुंचे।</p>	मंत्रालय द्वारा सिफारिश स्वीकार कर ली गई।	यह पहलू इस निष्पादन लेखापरीक्षा के दायरे में शामिल नहीं था।
8.	<p>एफसीआई में भ्रष्टाचार</p> <p>इसलिए, समिति सिफारिश करती है कि एफसीआई को राज्यों/केंद्रशासित प्रदेशों के साथ समन्वय में अपने सतर्कता तंत्र को मजबूत करना चाहिए ताकि एफसीआई अधिकारियों द्वारा भ्रष्ट आचरण का पता लगाया जा सके और दोषी पाए जाने पर उनके खिलाफ कड़ी दंडात्मक कार्रवाई की जा सके। समिति यह भी चाहती है कि भ्रष्टाचार की बुराई को जड़ से उखाड़ने के लिए वरिष्ठ अधिकारियों को जवाबदेह ठहराया जाना चाहिए। समिति की यह भी इच्छा है कि सार्वजनिक वितरण प्रणाली को अधिक पारदर्शी और जवाबदेह बनाया जाए।</p> <p>समिति की राय है कि निहित स्वार्थों से बचने के लिए एफसीआई कर्मचारियों को एक निश्चित अवधि के बाद स्थानांतरित किया जा सकता है।</p> <p>समिति आगे सिफारिश करती है कि लंबित मामलों के शीघ्र निपटान के लिए प्रयास किए जाने चाहिए क्योंकि सतर्कता मामलों</p>	सरकार ने सिफारिश स्वीकार कर ली।	यह पहलू इस निष्पादन लेखापरीक्षा के दायरे में शामिल नहीं था।

क्र.सं.	सिफारिशें	टिप्पणियां	की गई कार्रवाई
	के निपटान में देरी से भ्रष्ट आचरण को बढ़ावा मिलेगा और कानून का अधिकार कमजोर होगा।		

5.4 2017 की अनुपालन लेखापरीक्षा प्रतिवेदन संख्या 18 (अध्याय IV)

एफसीआई के पंजाब क्षेत्र में 31 मार्च 2016 को समाप्त होने वाली तीन वर्षों की अवधि को कवर करते हुए 'पंजाब में गोदामों के निर्माण के लिए निजी उद्यमी गारंटी (पीईजी) योजना के कार्यान्वयन' पर एक विषयगत लेखापरीक्षा, 2017 की सीएजी प्रतिवेदन संख्या 18 (अध्याय IV) में मुद्रित किया गया था। केंद्र सरकार, उपभोक्ता मामले, खाद्य और सार्वजनिक वितरण मंत्रालय (अनुपालन लेखापरीक्षा) के लिए टिप्पणियों के अनुपालन/अनुवर्ती कार्रवाई की स्थिति नीचे दी गई है:

क्रमांक	पैरा संख्या	पैरा का संक्षिप्त विवरण	प्रबंधन का जवाब	वर्तमान स्थिति/ की गई कार्रवाई
1	4.2.1	भंडारण क्षमता बढ़ाने में पांच से सात साल की देरी के साथ 49.99 एलएमटी की स्वीकृत क्षमता के मुकाबले, योजना की शुरुआत से तीन साल के अंतराल के बाद, 2011-12 में केवल 45.29 एलएमटी (192 गोदाम) क्षमता निर्माण के लिए बड़े पैमाने पर अनुबंध दिए गए थे और योजना की शुरुआत के बाद से दो से सात साल की देरी के बाद गोदामों पर कब्जा किया जा रहा था। योजना के तहत गोदामों के निर्माण में देरी मुख्य रूप से पीई को गोदामों के निर्माण का ठेका देने में देरी के कारण थी।	निर्धारित प्रक्रियाओं का पालन करने के बाद पंजाब में पीईजी योजना के तहत गोदामों का निर्माण लगभग पूरा हो चुका है। सरकार भारतीय खाद्य निगम और भारतीय खाद्य निगम सीएपी में खाद्यान्न के भंडारण को कम करेंगे। सीएपी में भंडारण को और कम करने के लिए एसआईएलओ के रूप में अतिरिक्त भंडारण क्षमताएं बनाई जा रही हैं।	पंजाब में 2017-18 से 2021-22 के दौरान एसजीए के साथ सीएपी में भंडारण अभी भी जारी है। साइलोज में भी वृद्धि में देरी हुई। पंजाब क्षेत्र के चयनित डिवीजनों में योजना के तहत आवंटित क्षमता 2017-18 से पहले ले ली गई थी। अन्य क्षेत्रों में पीईजी के तहत भंडारण क्षमता को पूरा करने/उसे लेने में देरी हुई।

क्रमांक	पैरा संख्या	पैरा का संक्षिप्त विवरण	प्रबंधन का जवाब	वर्तमान स्थिति/ की गई कार्रवाई
				वर्तमान निष्पादन लेखापरीक्षा में देखे गए मामले पैरा 3.5.5.1 में दिए गए हैं
2	4.2.2	<p>भंडारण क्षमता निर्माण में देरी के कारण कवर्ड और प्लिंथ (सीएपी)/कच्चा प्लिंथ पर केंद्रीय पूल के गेहूं स्टॉक का निरंतर भंडारण पंजाब में 31 मार्च 2016 तक, 53.56 एलएमटी गेहूं का स्टॉक एसजीए/एफसीआई के पास सीएपी/ कच्चा प्लिंथ/मंडी में पड़ा हुआ था और ₹ 700.30 करोड़ मूल्य का 4.72 एलएमटी गेहूं खराब हो गया था, जिसे टीपीडीएस के लिए गैर-जारी करने योग्य घोषित कर दिया गया था (मार्च 2016) चूँकि इसे खुले क्षेत्रों में संग्रहित किया गया था।</p> <p>पीईजी योजना के कार्यान्वयन में देरी के परिणामस्वरूप राज्य एजेंसियों/एफसीआई द्वारा सीएपी/ कच्चा प्लिंथ में गेहूं का भारी स्टॉक रखा गया था।</p>	<p>सीएपी भंडारण की स्थिति को दूर करने के लिए, एफसीआई देश में 100एलएमटी क्षमता की दीर्घकालिक साइलो के निर्माण की प्रक्रिया में है। भारत सरकार ने पंजाब में गेहूं के भंडारण के लिए 21 स्थानों पर 21 एलएमटी स्टील साइलो के निर्माण को मंजूरी दे दी है, जिसके मुकाबले मार्च, 2022 तक 3.5 एलएमटी का निर्माण किया जा चुका है।</p>	<p>लेखापरीक्षा अवधि के दौरान सीएपी में एसजीए के पास गेहूं का भंडारण अभी भी जारी है। एफसीआई डिपो में जगह खाली होने के बावजूद पारंपरिक गोदामों की क्षमता में कोई वृद्धि नहीं हुई है। साइलो के निर्माण/पूर्ण होने की गति धीमी थी।</p>
3	4.3.1	<p>अयोग्य निजी उद्यमियों को ठेके देने, जिनकी क्षमता सात और दस साल की गारंटी योजना के तहत किराए पर ली गई थी, उन भूखंडों पर निर्माण किए गए थे जिनका क्षेत्रफल निर्दिष्ट क्षेत्र से 0.17 एकड़ से 0.83 एकड़ के बीच कम था। एफसीआई ने इन पीई को किराए के रूप में ₹ 21.04 करोड़ की राशि</p>	<p>प्रतिवेदन को सीओपीयू द्वारा जांच के लिए चुना गया है और एफसीआई द्वारा इस संबंध में कोई और कार्रवाई की सूचना नहीं दी गई है।</p>	<p>सीओपीयू की अनुशंसा की प्रतीक्षा है।</p> <p>वर्तमान निष्पादन लेखापरीक्षा में ऐसा कोई मुद्दा नहीं देखा गया।</p>

क्रमांक	पैरा संख्या	पैरा का संक्षिप्त विवरण	प्रबंधन का जवाब	वर्तमान स्थिति/ की गई कार्रवाई
		का भुगतान किया और उन पीई को अनुचित लाभ दिया गया जो अनुबंध के करने के लिए शुरू में अयोग्य थे।		
4	4.3.2	25,000 मीट्रिक टन से अधिक के 18 गोदामों (10.68 एलएमटी की कुल क्षमता के साथ) पर कब्जा कर लिया गया, भले ही उनका निर्माण रेलवे साइडिंग पर नहीं किया गया था। रेलवे साइडिंग के बिना साइटों पर गोदामों (25,000 मीट्रिक टन से अधिक) को किराए पर लेने से अतिरिक्त लोडिंग और अनलोडिंग ऑपरेशन के कारण एफसीआई पर ₹ 9.77 करोड़ का आवर्ती वित्तीय बोझ पड़ेगा।	पीईजी योजना का उद्देश्य अधिक खरीद वाले स्थानों पर गोदामों का निर्माण करना है। तदनुसार, 'रेलवे साइडिंग गोदामों' के विकल्प के साथ ओपन टेंडर जारी किए गए थे। हालाँकि, ठेके दिए गए और गोदामों का निर्माण बिना साइडिंग के भी किया गया, जहाँ साइडिंग गोदामों के लिए कोई प्रस्ताव प्राप्त नहीं हुआ और ऐसे गोदामों के लिए प्राप्त प्रतिस्पर्धी दरों को ध्यान में रखते हुए स्वीकार किया गया।	इसी तरह के मुद्दे अन्य क्षेत्रों में भी देखे गए। पंजाब क्षेत्र में लेखापरीक्षा अवधि 2017-18 से 2021-22 के दौरान कोई गोदाम नहीं लिया गया। वर्तमान निष्पादन लेखापरीक्षा में अवलोकन पैरा 3.5.5.2 में दिया गया है।
5	4.3.3	रेलवे स्टेशनों से गोदामों की दूरी की गलत माप के कारण अतिरिक्त व्यय पीईजी योजना के संदर्भ में, पीई को रेलहेड से गोदाम की दूरी निर्दिष्ट करनी थी जो एचएलसी द्वारा वित्तीय बोली और अनुबंध	सामान्यीकरण कारक' पहले ही प्रभावी हो चुका है और 8.0 किमी से अधिक दूरी के मामलों में जहाँ दूरी में भिन्नता	सीओपीयू की अनुशंसा की प्रतीक्षा है। पंजाब क्षेत्र में वर्तमान पीए के तहत कवर की गई अवधि के दौरान

क्रमांक	पैरा संख्या	पैरा का संक्षिप्त विवरण	प्रबंधन का जवाब	वर्तमान स्थिति/ की गई कार्रवाई
		<p>के पुरस्कार के मूल्यांकन के लिए एक महत्वपूर्ण कारक था। रिकॉर्ड के अनुसार, एफसीआई के अधिकारियों की एक समिति द्वारा निरीक्षण के बाद गोदामों को एफसीआई ने अपने कब्जे में ले लिया था। हालाँकि, लेखापरीक्षा में यह देखा गया कि 74 प्रतिशत मामलों में रेलहेड से गोदामों की वास्तविक दूरी बोली दस्तावेजों में पीई द्वारा निर्दिष्ट दूरी से भिन्न थी। पीईजी योजना के तहत लिए गए 154 गोदामों में से 114 गोदामों के संबंध में अतिरिक्त दूरी + 0.1 किमी से + 7.1 किमी तक थी। प्रारंभिक चरण में पनग्रेन और एफसीआई द्वारा दूरी की गलत माप के कारण, एफसीआई को अतिरिक्त दूरी के लिए परिवहन के लिए अधिक भुगतान करना पड़ा और ₹ 8.36 करोड़ का अतिरिक्त व्यय करना पड़ा।</p> <p>हालांकि 2012-13 से 2015-16 की अवधि के लिए 46 गोदामों (जो आठ किमी से अधिक थे) के संबंध में तीन करोड़ रुपये का जुर्माना लगाया गया था, लेकिन उन मामलों के संबंध में कोई वसूली नहीं की गई जहां अन्य विसंगतियां नोट की गईं और कुल दूरी आठ किमी के भीतर थी ₹ 5.36 करोड़ की शेष राशि अभी भी पीई से वसूली योग्य थी।</p>	<p>पाई गई थी, किराए की दरों को सही कर दिया गया है।</p> <p>साथ ही जिम्मेदार अधिकारियों के खिलाफ अनुशासनात्मक कार्रवाई भी शुरू की गई है।</p>	<p>चयनित डिवीजनों में योजना के तहत कोई अतिरिक्त क्षमता नहीं ली गई थी।</p>

क्रमांक	पैरा संख्या	पैरा का संक्षिप्त विवरण	प्रबंधन का जवाब	वर्तमान स्थिति/ की गई कार्रवाई
6	4.3.4	<p>सेवा कर के भुगतान के लिए कमी खंड</p> <p>पीईजी (निजी उद्यमी गारंटी) योजना के तहत निविदा आमंत्रित करने के लिए मॉडल टेंडर फॉर्म (एमटीएफ) के अनुसार, भंडारण शुल्क/किराए की दर में सेवा कर का तत्व शामिल था। हालाँकि, एमटीएफ ने पीई द्वारा संबंधित अधिकारियों को सेवा कर का भुगतान सुनिश्चित करने की प्रक्रिया या एफसीआई को दस्तावेजी साक्ष्य प्रस्तुत करने की आवश्यकता निर्दिष्ट नहीं की। लेखापरीक्षा ने आगे देखा कि एफसीआई और पनग्रेन के बीच निष्पादित समझौते में यह खंड शामिल नहीं था कि किराए में सेवा कर शामिल था।</p> <p>फरीदकोट, मोगा और संगरूर के तीन जिला कार्यालयों में रिकॉर्ड की जांच के दौरान यह पाया गया कि सात साल की गारंटी योजना के तहत 2,63,900 मीट्रिक टन की क्षमता पनग्रेन के माध्यम से एफसीआई द्वारा ली गई थी। अगस्त 2012 से मार्च 2016 की अवधि के दौरान पनग्रेन को गोदाम का किराया ₹ 124.17 लाख प्रति माह से लेकर ₹ 127.71 लाख प्रति माह (सेवा कर सहित) का भुगतान किया गया था। हालाँकि, गोदाम का किराया पनग्रेन को बिना किसी सहायक दस्तावेज प्राप्त किए जारी किया गया था। पीई द्वारा संबंधित</p>	<p>एमटीएफ में एक खंड डालकर एमटीएफ को पहले ही संशोधित किया जा चुका है, जिसके तहत किराए को सेवा कर से अलग कर दिया गया है, इसके अलावा निवेशकों ने अपना देय सेवा कर जमा कर दिया है। ऐसे मामलों में जहां निवेशक अपना सेवा कर जमा करने में विफल रहे हैं, कराधान प्राधिकरण ने ऐसे निवेशकों को नोटिस जारी किए हैं।</p> <p>इसके अतिरिक्त, पनग्रेन को यह भी सुनिश्चित करने की सलाह दी गई है कि निवेशकों द्वारा सेवा कर दायित्व को पूरा किया जाए।</p>	<p>सीओपीयू की अनुशंसा की प्रतीक्षा है।</p> <p>वर्तमान निष्पादन लेखापरीक्षा में कोई समस्या नहीं देखी गई।</p>

क्रमांक	पैरा संख्या	पैरा का संक्षिप्त विवरण	प्रबंधन का जवाब	वर्तमान स्थिति/ की गई कार्रवाई
		कराधान प्राधिकरण को छह करोड़ के सेवा कर के भुगतान के लिए। पूर्ण भुगतान जारी करने से पहले सेवा कर के भुगतान के प्रमाण पर जोर न देना एक स्पष्ट नियंत्रण कमजोरी थी।		
7	4.3.5	योजना के उल्लंघन में पनग्रेन को टालने योग्य पर्यवेक्षण शुल्क का भुगतान पीईजी योजना की शर्तों के अनुसार, पीई से एफसीआई के लिए पनग्रेन द्वारा किराए पर लिए गए गोदाम दो प्रकार के थे; केवल पट्टा और सेवाओं सहित पट्टा। सेवा गोदामों के साथ पट्टे के लिए घटक 'ए' और 'बी' के शुल्क का भुगतान पीई को पनग्रेन के माध्यम से किया जाना था, जबकि पर्यवेक्षण शुल्क पनग्रेन द्वारा बनाए रखा गया था। केवल पट्टे वाले गोदामों के लिए, केवल घटक 'ए' पनग्रेन के माध्यम से पीई को देय था जबकि घटक 'बी' और 'सी' पनग्रेन द्वारा बनाए रखा गया था। जबकि पीएमएस शुल्क अक्टूबर 2010 में ₹ 1.60 प्रति क्विंटल प्रति माह की दर से तय किया गया था, पर्यवेक्षण शुल्क की गणना पेस को भुगतान की जाने वाली किराए की राशि के 15 प्रतिशत की दर से की जानी थी। समग्र दर (किराया प्लस पीएमएस) के 15 प्रतिशत पर पर्यवेक्षण शुल्क का भुगतान किया।	पीईजी योजना के प्रावधान के अनुसार, पर्यवेक्षण शुल्क का भुगतान (ए) की अधिकतम 15% सीमा तक किया जाना चाहिए। {ए मूल रूप से सीडब्ल्यूसी और एसडब्ल्यूसी द्वारा निजी पार्टी को किया गया भुगतान है}। इस प्रकार, यह प्रस्तुत किया जाता है कि एफसीआई पीईजी योजना के प्रासंगिक खंड का पालन कर रहा है।	सीओपीयू की चर्चा एवं अनुशंसा की प्रतीक्षा है। इसी तरह का मुद्दा पैरा 3.6.3.4 में बताया गया था।

क्रमांक	पैरा संख्या	पैरा का संक्षिप्त विवरण	प्रबंधन का जवाब	वर्तमान स्थिति/ की गई कार्रवाई
		कपूरथला, मोगा और संगरूर में चयनित चार डॉस में पाया कि पीईजी योजना के तहत लीज और सेवाओं के आधार पर 6.12 एलएमटी क्षमता के लिए, एफसीआई ने गलत गणना के आधार पर पर्यवेक्षण शुल्क के कारण पनग्रैन को भुगतान जारी किया, जिसके परिणामस्वरूप ₹ 3.30 करोड़ का अतिरिक्त व्यय हुआ।		
8	4.3.6	<p>पर्यवेक्षण शुल्क के भुगतान के लिए गोदाम किराए से सेवा कर को अलग न रखना</p> <p>सात साल की गारंटी योजना के तहत एफसीआई के लिए गोदाम के निर्माण के लिए पीईजी योजना के तहत निविदा आमंत्रित करने के लिए एमटीएफ ने निर्धारित किया कि भंडारण शुल्क/किराए की दर में वित्तीय बोली में सेवा कर का तत्व शामिल होगा। इसके अलावा, एफसीआई और पनग्रैन के बीच गारंटी के समझौते के खंड 1 में यह निर्धारित किया गया है कि एफसीआई पनग्रैन को भंडारण शुल्क का भुगतान उनके द्वारा गोदामों को किराए पर लेने और खाद्यान्न, संरक्षण, सुरक्षा पर खर्च के लिए पीई को किए गए भुगतान के आधार पर करेगा; एफसीआई द्वारा (पूर्व-निर्धारित) गोदाम किराए पर 15 प्रतिशत पर्यवेक्षण शुल्क के साथ।</p>	सीएजी द्वारा दी गई सलाह को एफसीआई ने स्वीकार कर लिया है। पीईजी योजना के एमटीएफ में 10 साल की गारंटी के लिए एक खंड डालकर एमटीएफ को पहले ही संशोधित किया जा चुका है, जिससे किराए को सेवा कर से अलग कर दिया गया है।	सीओपीयू की अनुशंसा की प्रतीक्षा है। मामले में यथास्थिति बनी हुई है।

क्रमांक	पैरा संख्या	पैरा का संक्षिप्त विवरण	प्रबंधन का जवाब	वर्तमान स्थिति/ की गई कार्रवाई
		<p>लेखापरीक्षा में पाया गया कि पीई द्वारा उद्धृत दरों में सेवा कर शामिल था। तदनुसार, 15 प्रतिशत की दर से पर्यवेक्षण शुल्क पनग्रेन को देय था जिसे गोदाम किराए से सेवा कर के तत्व को कम करके काम किया जाना था।</p> <p>सेवा कर तत्व को कम किए बिना गोदाम किराए के 15 प्रतिशत की दर से पनग्रेन को पर्यवेक्षण शुल्क का भुगतान किया। अगस्त 2012 से मार्च 2016 के दौरान फरीदकोट, मोगा और संगरूर जिला कार्यालयों में 21 गोदामों के संबंध में पनग्रेन को पर्यवेक्षण शुल्क के रूप में ₹ 90.06 लाख का अस्वीकार्य भुगतान किया गया था।</p>		
9	4.4.1	<p>भंडारण शुल्क और कैरी ओवर शुल्क पर परिहार्य व्यय</p> <p>एफसीआई के साथ-साथ राज्य सरकार की एजेंसियां (एसजीए) केंद्रीय पूल के लिए मंडियों से गेहूं खरीदती हैं। भारत सरकार द्वारा जारी किए गए स्थायी निर्देशों के अनुसार, एसजीए को खरीद के तुरंत बाद केंद्रीय पूल में गेहूं पहुंचाना आवश्यक है, जब तक कि एफसीआई लिखित रूप में सूचित किए जाने वाले कारणों से इसे स्वीकार करने में असमर्थ न हो। प्रत्येक वर्ष 30 जून के बाद कैरी ओवर शुल्क (भंडारण शुल्क और ब्याज) एसजीए को केवल उस मात्रा पर देय होगा जिसे एफसीआई</p>	<p>अंतिम वसूली हो चुकी है और विस्तृत गणना/उत्तर पहले ही प्रस्तुत किया जा चुका है, हालांकि, यह भी देखा जा सकता है कि जिला कार्यालयों फरीदकोट, कपूरथला, मोगा और संगरूर द्वारा उपलब्ध कराए गए विवरण के अनुसार संबंधित गेहूं खरीद सीजन 2013-14</p>	<p>पंजाब और हरियाणा क्षेत्रों में खाली क्षमता के अनुसार सीधी डिलीवरी लेने में विफलता के कारण सीओसी पर परिहार्य व्यय देखा गया।</p> <p>इसी तरह का मुद्दा पैरा 3.4.6 में बताया गया था।</p>

क्रमांक	पैरा संख्या	पैरा का संक्षिप्त विवरण	प्रबंधन का जवाब	वर्तमान स्थिति/ की गई कार्रवाई
		<p>प्रत्येक वर्ष 30 जून से पहले स्वीकार करने से इनकार करता है।</p> <p>लेखापरीक्षा में चार चयनित डीओ में पाया गया कि संबंधित गेहूं खरीद सीजन 2013-14 से 2015-16 के दौरान 30 जून की कट-ऑफ तारीख तक एसजीए द्वारा 714740 मीट्रिक टन गेहूं कम वितरित किया गया था।</p> <p>लेखापरीक्षा में पाया गया कि गेहूं की सीधी डिलीवरी में कमी के कारण, स्वामित्व/किराए के गोदामों की क्षमता जुलाई से अक्टूबर (अगले खरीद सीजन तक) तक अप्रयुक्त रही। हालाँकि, ऐसे गोदामों के लिए किराए का भुगतान किया गया था और एफसीआई ने किराये की क्षमता के संबंध में चार महीने के लिए ₹ 14.29 करोड़ (किराए की जगह पर ₹ 67.60 प्रति मीट्रिक टन प्रति माह की दर से) का भंडारण शुल्क खर्च किया था, जो गेहूं की कम डिलीवरी के कारण अप्रयुक्त रहा।</p> <p>लेखापरीक्षा में यह भी देखा गया कि हालांकि 7.15 एलएमटी की मात्रा एसजीए द्वारा कम वितरित की गई थी, फिर भी एफसीआई ने 30 जून से परे इस स्टॉक के संबंध में ₹ 54.33 करोड़ के परिहार्य भंडारण और ब्याज शुल्क का भुगतान किया, जिसे एसजीए के पास रखा गया था।</p>	<p>से 2015-16 के दौरान 30 जून को पीईजी गोदामों में कुल रिक्त स्थान 714740 मीट्रिक टन के बजाय केवल 175777 मीट्रिक टन उपलब्ध है। इसलिए, फरीदकोट, कपूरथला, मोगा और संगरूर के क्षेत्र प्रबंधकों ने ₹ 12.51 करोड़ का कैरी ओवर शुल्क राज्य सरकार एजेंसियों से वसूल किया है, जो गेहूं का मांगा गया स्टॉक एफसीआई को अधिग्रहण के लिए नहीं सौंप सकीं।</p>	

क्रमांक	पैरा संख्या	पैरा का संक्षिप्त विवरण	प्रबंधन का जवाब	वर्तमान स्थिति/ की गई कार्रवाई
10	4.4.2	<p>आर्थिक लागत पर असामान्य भंडारण हानि की वसूली न होना</p> <p>पीईजी योजना के पैरा 9.2 के अनुसार, गोदामों के रखरखाव की जिम्मेदारी सीडब्ल्यूसी/एसडब्ल्यूसी की होगी, जिन्हें पर्यवेक्षण शुल्क देय होगा। पीईजी योजना के तहत किराए पर लिए गए गोदामों के संबंध में पनग्रेन और एफसीआई के बीच समझौते के खंड 4 में प्रावधान है कि यदि भंडारण हानि एफसीआई मानदंडों के अनुसार अनुमेय सीमा से अधिक है तो एफसीआई मानदंडों के अनुसार, पनग्रेन इसके लिए जिम्मेदार होगा और इस तरह के अनुचित नुकसान की वसूली एफसीआई द्वारा की जाएगी।</p> <p>एफसीआई पंजाब क्षेत्र के असामान्य भंडारण हानि के 153 मामलों की परीक्षण जांच से पता चला कि 2013-14 से 2015-16 के दौरान पीईजी गोदामों में ₹ 45.79 करोड़ मूल्य के 1,824.84 मीट्रिक टन चावल की भंडारण हानि हुई, जिसमें से 538.66 मीट्रिक टन की असामान्य/अनुचित भंडारण हानि हुई (₹ 16.96 करोड़ मूल्य के 29.52 प्रतिशत)। डिफॉल्ट एजेंसियों से चावल में असामान्य भंडारण हानि के कारण मानक दर पर ₹ 13.55 करोड़ का भुगतान किया गया, जिसके परिणामस्वरूप</p>	<p>दिशानिर्देशों के अनुसार, भंडारण हानि का मूल्यांकन मानक दरों पर किया जाता है। यह प्रस्तुत किया गया है कि आर्थिक लागत पर वसूली केवल चोरी, उठाईगिरी या हेराफेरी के मामलों में की जाती है, न कि भंडारण हानि के मामलों में। तत्काल मामले में, नुकसान को भंडारण हानि के रूप में प्रतिवेदन किया जाता है।</p>	<p>सीओपीयू की अनुशंसा की प्रतीक्षा है।</p> <p>फील्ड लेखापरीक्षा के दौरान यह देखा गया कि सुधारात्मक कार्रवाई की गई है और पीईजी गोदामों में हुई असामान्य भंडारण हानि की वसूली स्टॉक की आर्थिक लागत पर प्रभावित हुई है।</p>

क्रमांक	पैरा संख्या	पैरा का संक्षिप्त विवरण	प्रबंधन का जवाब	वर्तमान स्थिति/ की गई कार्रवाई
		<p>₹ 3.41 करोड़ की असामान्य भंडारण हानि की कम वसूली हुई।</p> <p>लेखापरीक्षा में पाया गया कि एफसीआई ने आवश्यक आर्थिक लागत के मुकाबले मानक लागत के आधार पर वसूली की। चूंकि मानक दर में केवल खरीद लागत और आकस्मिक व्यय शामिल थे, जबकि आर्थिक लागत में प्रशासनिक ओवरहेड्स, भंडारण शुल्क, हैंडलिंग शुल्क इत्यादि जैसे अन्य महत्वपूर्ण तत्व भी शामिल थे, असामान्य कमी की ₹ 3.41 करोड़ की सीमा तक कम हो गई थी; जो आर्थिक दर के स्थान पर वसूली की मानक दर का गलत अनुप्रयोग था।</p>		
11	4.4.3	<p>गोदाम के कब्ज़ा लेने में अनुचित योजना</p> <p>पीईजी योजना के खंड 31 में प्रावधान है कि एफसीआई को गोदाम के पूरा होने के छह महीने के भीतर गोदाम लेने की तारीख चुनने की स्वतंत्रता होगी और गारंटी अवधि गोदाम लेने की तारीख से शुरू होगी। लेखापरीक्षा में पाया गया कि जिला कार्यालय, एफसीआई, फिरोजपुर ने आरएमएस 2012-13 के अंत/समापन के बाद पीईजी योजना के तहत गारंटी के आधार पर 2.91 एलएमटी की क्षमता ले ली। चूंकि सीज़न के अंत में गोदाम के</p>	<p>जिला कार्यालय फिरोजपुर द्वारा की गई बचत की गणना करते समय आवागमन योजना विचलन और निगम द्वारा किए गए अतिरिक्त हैंडलिंग शुल्क आदि के कारकों को ध्यान में रखा गया था।</p>	<p>सीओपीयू की अनुशंसा की प्रतीक्षा है।</p> <p>2017-18 से 2021-22 की अवधि के दौरान पंजाब क्षेत्र में लेखापरीक्षा में ऐसा कोई मुद्दा नहीं देखा गया।</p>

क्रमांक	पैरा संख्या	पैरा का संक्षिप्त विवरण	प्रबंधन का जवाब	वर्तमान स्थिति/ की गई कार्रवाई
		<p>अधिग्रहण के कारण पीईजी गोदामों का उपयोग नहीं किया जा रहा था, एफसीआई ने पीईजी गोदामों और डीओ का उपयोग करने के लिए एसजीए गोदाम से 1,79,715 मीट्रिक टन स्टॉक को पीईजी गोदामों में स्थानांतरित कर दिया, एफसीआई फिरोजपुर ने खाद्यान्न के परिवहन के लिए ₹ 1.65 करोड़ का व्यय किया। यह पूरी तरह से अनावश्यक था क्योंकि अनाज एसजीए के गोदाम में संग्रहीत किया गया था जिसके लिए एफसीआई पहले से ही किराया चुका रहा था।</p> <p>इसी प्रकार, 36,307 मीट्रिक टन क्षमता के एसएसबी वेयरहाउसिंग कॉम्प्लेक्स गोदाम को डीओ, एफसीआई, कपूरथला ने 25 जून 2015 को यानी लगभग आरएमएस 2015-16 के अंत में गारंटी के आधार पर ले लिया था। जुलाई 2015 से दिसंबर 2015 तक गोदाम का उपयोग 13 प्रतिशत से 46 प्रतिशत के बीच बहुत कम रहा। इस अवधि के दौरान एफसीआई ने किराया, पीएमएस और पर्यवेक्षण शुल्क के लिए ₹ 85.62 लाख का भुगतान किया।</p> <p>लेखापरीक्षा में पाया गया कि पीईजी योजना के खंड 31 के अनुसार, गोदाम का अधिग्रहण</p>		

क्रमांक	पैरा संख्या	पैरा का संक्षिप्त विवरण	प्रबंधन का जवाब	वर्तमान स्थिति/ की गई कार्रवाई
		दिसंबर 2015 के अंत तक स्थगित किया जा सकता था। इस प्रकार आरएमएस 2015-16 के अंत में गोदाम का अधिग्रहण करने से गोदाम का इष्टतम उपयोग नहीं हुआ और किराया, पीएमएस और पर्यवेक्षण शुल्क के लिए ₹ 85.62 लाख का परिहार्य व्यय हुआ।		
12	4.4.4	<p>गोदामों में लकड़ी के बक्सों की कम आपूर्ति के लिए वसूली न होना</p> <p>गोदामों में संरक्षण व्यवस्था में स्टॉक को लकड़ी के बक्सों पर रखना शामिल है, क्योंकि लकड़ी के बक्से स्टॉक को फर्श से पांच इंच ऊंचा रखते हैं और बैग के नीचे हवा का निरंतर संचार प्रदान करते हैं। इसके अलावा, गोदाम में किसी भी रिसाव के मामले में, यह ढेर की निचली परत को नुकसान से बचाता है जो अन्यथा मानव उपभोग के लिए अनुपयुक्त हो सकता है। एमटीएफ में निर्धारित विनिर्देश के अनुसार, 10,000 मीट्रिक टन क्षमता वाले गोदाम में 2,880 लकड़ी के बक्सों की आवश्यकता थी।</p> <p>लेखापरीक्षा में पाया गया कि संगरूर जिले में 42,650 मीट्रिक टन क्षमता वाले एक गोदाम में, पनग्रेन द्वारा 12,284 लकड़ी के बक्से उपलब्ध कराए जाने थे, जिसके मुकाबले केवल 2,300</p>	बकाया वसूली हो चुकी है।	कुछ पीईजी गोदामों में लकड़ी के बक्सों की कम आपूर्ति देखी गई।

क्रमांक	पैरा संख्या	पैरा का संक्षिप्त विवरण	प्रबंधन का जवाब	वर्तमान स्थिति/ की गई कार्रवाई
		लकड़ी के बक्से प्रदान किए गए, जिसके परिणामस्वरूप 9,984 लकड़ी के बक्से की कम आपूर्ति हुई। इसी प्रकार, पीईजी योजना के तहत डीओ फरीदकोट में 12 गोदामों में 2.41 एलएमटी क्षमता का अधिग्रहण किया गया था और गोदामों को एमटीएफ के प्रावधानों के तहत आवश्यक लकड़ी के बक्से की कमी के साथ ले लिया गया था। लकड़ी के टोकरे उपलब्ध न कराने की स्थिति में बीओडी द्वारा अनुमोदित ₹ 0.37 प्रति क्विंटल प्रति माह, की दर के आधार पर फरवरी 2013 से मई 2016 की अवधि के लिए लकड़ी के टोकरे की कम आपूर्ति के कारण ₹ 55.48 लाख की वसूली थी, जिसे पनग्रेन से वसूलने की जरूरत थी।		

5.5 निष्कर्ष

निष्पादन लेखापरीक्षा से पता चलता है कि एफसीआई अपने परिचालन में दक्षता और मितव्ययिता सुनिश्चित नहीं कर सका। एफसीआई के पास सुरक्षा, गुणवत्ता नियंत्रण के लिए नवीन पद्धति का पता लगाने या भंडारण और संचलन में दक्षता और मितव्ययिता लाने के लिए कोई अनुसंधान एवं विकास प्रभाग नहीं है। एफसीआई अपने उपलब्ध भंडारण स्थान का इष्टतम उपयोग नहीं कर रहा है और उसने अपना स्वयं का भंडारण स्थान बनाने या किराए पर भंडारण स्थान लेने के संबंध में कोई लागत लाभ विश्लेषण नहीं किया है। एफसीआई में रेलवे के साथ प्रभावी समन्वय का अभाव है जिसके परिणामस्वरूप खाद्यान्नों की आवागमन के लिए रेलवे रैक उपलब्ध कराने में लगातार कमी हो रही है।

प्रतिवेदन में की गई सिफारिशों के अलावा, लेखापरीक्षा का मानना है कि खरीद को निर्धारित भंडारण मानदंडों के साथ जोड़ा जाना चाहिए और भारत सरकार को कम बफर सब्सिडी के रूप में सब्सिडी के बोझ को कम करने की दृष्टि से मौजूदा बफर स्टॉक मानदंडों को तर्कसंगत बनाना चाहिए। एफसीआई को अपने परिचालन से लाभ/हानि की गणना करनी चाहिए ताकि उसके परिचालन में दक्षता/अक्षमता की पहचान की जा सके। एफसीआई को पूरे देश में भोजन के भंडारण और परिवहन में आईटी प्रणाली का कुशल उपयोग सुनिश्चित करना चाहिए।



(कीर्ति तिवारी)

महानिदेशक लेखापरीक्षा

(कृषि, खाद्य एवं जल संसाधन)

नई दिल्ली

दिनांक: 31 जुलाई 2023

प्रतिहस्ताक्षरित



(गिरीश चंद्र मुर्मू)

भारत के नियंत्रक एवं महालेखापरीक्षक

नई दिल्ली

दिनांक: 03 अगस्त 2023

अनुबंध

अनुबंध 1

(जैसा कि पैरा 1.1.3 में बताया गया है)

उच्च स्तरीय समिति की सिफारिशें एवं भारत सरकार द्वारा लिये गये निर्णय

क्र.सं.	सिफारिशें	लिए गए फैसले
1.	खरीद	
	<ul style="list-style-type: none"> • खरीद कार्य उन राज्यों को सौंपना जिनके पास पर्याप्त अनुभव है और जिनके पास बुनियादी ढांचा है। • एफसीआई केवल अधिशेष स्वीकार करेगा (एनएफएसए के तहत राज्यों की जरूरतों में कटौती के बाद)। • किसानों को एमएसपी से काफी नीचे कीमतों पर संकटपूर्ण बिक्री से बचने में मदद करना। • खरीद सीज़न से पहले लागत मानदंडों के लिए राज्यों के साथ समझौता। • केंद्र को राज्यों को यह स्पष्ट करना चाहिए कि एमएसपी के ऊपर उनके द्वारा कोई बोनस दिए जाने की स्थिति में, केंद्र अपने स्वयं के पीडीएस/ओडब्ल्यूएस के लिए राज्य द्वारा आवश्यक मात्रा से अधिक केंद्रीय पूल के तहत अनाज स्वीकार नहीं करेगा। • कमीशन सहित वैधानिक शुल्कों को समान रूप से तर्कसंगत बनाया जाना चाहिए और समान रूप से 	<ul style="list-style-type: none"> • पंजाब और हरियाणा को छोड़कर सभी राज्य डीसीपी राज्य हैं जहां एफसीआई खरीद में शामिल नहीं है। • परिचालन संबंधी कठिनाइयों के कारण मौजूदा प्रणाली को जारी रखा जा सकता है। • डीसीपी राज्यों के मामले में एफसीआई खरीद कार्य में केवल मार्गदर्शन और बाहरी सहायता प्रदान करेगा। • एफसीआई राज्यों के परामर्श से गैर-डीसीपी राज्यों के लिए समझौते तैयार करेगा और डीसीपी राज्यों के साथ एक समझौता मौजूद है। • इस मुद्दे पर विभाग द्वारा अपने आदेश दिनांक 12.06.2014 द्वारा पहले ही निर्णय लिया जा चुका है। • राज्य सरकारें एक समान कराधान के लिए सहमत नहीं हैं।

क्र.सं.	सिफारिशें	लिए गए फैसले
	<p>प्रतिशत तक कम करने की आवश्यकता है।</p> <ul style="list-style-type: none"> • खरीद में गुणवत्ता जांच का पालन करना होगा, और निर्दिष्ट गुणवत्ता से नीचे कुछ भी केंद्रीय पूल के तहत स्वीकार्य नहीं होगा। • एचएलसी ने यह भी सिफारिश की है कि चावल मिलों पर लेवी समाप्त कर दी जाए। • निगोशिअबल गोदाम रसीद प्रणाली (एनडब्ल्यूआर) को प्राथमिकता पर लिया जाना चाहिए और शीघ्रता से बढ़ाया जाना चाहिए। • भारत सरकार को अपनी एमएसपी नीति पर फिर से विचार करने की जरूरत है। प्रभावी मूल्य समर्थन मुख्य रूप से गेहूं और चावल में लागू होता है और वह भी चयनित राज्यों में। देश में दालों और तिलहनों (खाद्य तेलों) की कमी है, बिना किसी प्रभावी मूल्य समर्थन के इनकी कीमतें अक्सर एमएसपी से नीचे चली जाती हैं। 	<ul style="list-style-type: none"> • एफसीआई अपने गुणवत्ता नियंत्रण जांच तंत्र को मजबूत करेगा। • केएमएस 2015-16 से लेवी वापस ले ली गई है। • इस दिशा में कदम उठाये जायेंगे. इस समय देश के किसान पूरी तरह से सरकारी खरीद पर निर्भर हैं। • विभाग ने मूल्य समर्थन योजना के तहत नेफेड की तर्ज पर एफसीआई के माध्यम से दलहन और तिलहन की खरीद के लिए सहमति व्यक्त की है।
2.	भंडारण	
	<ul style="list-style-type: none"> • विभिन्न एजेंसियों को अपने स्टॉकिंग संचालन की आउटसोर्सिंग भंडारण की लागत कम करने के लिए इसे प्रतिस्पर्धी बोली पर किया जाना चाहिए। 	<ul style="list-style-type: none"> • सीडब्ल्यूसी/एसडब्ल्यूसी के गोदामों को मौजूदा व्यवस्था के अनुसार किराये पर लिया जाएगा। निजी गोदामों को प्रतिस्पर्धी बोली के आधार पर किराये पर लिया जाएगा।

क्र.सं.	सिफारिशें	लिए गए फैसले
	<ul style="list-style-type: none"> • थोक प्रबंधन सुविधाओं की आवश्यकता; अगले 3-5 वर्षों में लगभग 10 एमएमटी (गेहूं और चावल के लिए) की साइलो क्षमता बनाई जानी चाहिए। • कवर्ड और प्लिंथ (सीएपी) भंडारण को धीरे-धीरे समाप्त किया जाना चाहिए और सीएपी में 3 महीने से अधिक समय तक अनाज का कोई स्टॉक नहीं रहना चाहिए। • प्रत्येक राज्य, विशेष रूप से कठिन इलाकों (जैसे उत्तर-पूर्व के पहाड़ी क्षेत्र, जम्मू और कश्मीर आदि) में कमी वाले राज्यों में, उनकी खपत की आवश्यकता के कम से कम तीन महीने के लिए अनाज का भंडारण होना चाहिए। 	<ul style="list-style-type: none"> • एफसीआई अगले पांच वर्षों में साइलो की लगभग क्षमता 43.5 लाख टन का निर्माण कार्य करेगा। • एफसीआई 1 महीने के भीतर अपनी वर्तमान में किराए पर ली गई 1.94 एलएमटी की सीएपी क्षमता को हटा देगा। 5000 मीट्रिक टन या उससे अधिक क्षमता वाले सीएपी कॉम्प्लेक्स को साइलो में परिवर्तित करने के लिए लिया जाएगा। साथ ही सीएपी में रखे अनाज को 6-8 माह के अंदर खाली करा लिया जायेगा। • उत्तर-पूर्व क्षेत्र के राज्यों में योजनाओं के तहत गोदामों का निर्माण कार्य चल रहा है। अतिरिक्त 5 एलएमटी भंडारण क्षमता के निर्माण पर, एनईआर में 3 महीने की खपत आवश्यकता के लिए खाद्यान्न का भंडारण करना संभव होगा। मौजूदा दो महीने की क्षमता के मुकाबले 3 महीने की आवश्यकता के लिए खाद्यान्न भंडारण के लिए जम्मू-कश्मीर में भंडारण क्षमता बढ़ाने के प्रयास किए जाएंगे।
3.	आवागमन	
	अनाज की आवागमन को धीरे-धीरे कंटेनरीकृत करने की आवश्यकता है जिससे पारगमन कमी को कम करने	चूँकि रेलवे के पास वर्तमान में कंटेनरीकृत आवागमन की सुविधा नहीं है, इसलिए इसे लागू करना

क्र.सं.	सिफारिशें	लिए गए फैसले
	में मदद मिलेगी, और रेलवे साइडिंग पर अधिक मशीनीकृत सुविधाएं होने से परिवहन समय में तेजी आएगी।	अभी संभव नहीं है।
4.	जनशक्ति प्रबंधन	
	विभागीय कर्मचारी के लिए प्रति व्यक्ति प्रोत्साहन की अधिकतम सीमा तय करना जिससे उसे उसके साथ सहमत कार्य के 1.25 गुना से अधिक काम करने की अनुमति नहीं दी जाएगी। इसके अलावा, ठेका श्रमिकों की स्थिति में सुधार किया जाना चाहिए, जो सबसे कठिन काम करते हैं और संख्या में सबसे अधिक हैं, उन्हें बेहतर सुविधाएं देकर सुधार किया जाना चाहिए।	एफसीआई की श्रम शक्ति का पुनर्गठन श्रमिक संघों को विश्वास में लेकर किया जाएगा। एफसीआई के नियमित कर्मचारियों को दिए जाने वाले प्रोत्साहन की सीमा तय करना उचित नहीं है क्योंकि इससे रेलवे स्टेशनों पर सामान उतारने में देरी होगी। विभिन्न श्रम कानूनों के तहत संविदा श्रमिकों को बेहतर सुविधाएं प्रदान करने के लिए नियमित रूप से कड़ी निगरानी रखी जाएगी।
5.	विविध	
	<ul style="list-style-type: none"> एफसीआई के बफर स्टॉक बफर स्टॉकिंग मानदंडों से दोगुने से भी अधिक हो गए हैं, जिससे देश को बिना किसी सार्थक उद्देश्य के हजारों करोड़ रुपये का नुकसान हुआ है। एक पारदर्शी परिसमापन नीति समय की मांग है, जो एफसीआई को बफर मानदंडों की तुलना में अधिशेष स्टॉक का सामना करने पर स्वचालित रूप से लागू होनी चाहिए। प्रत्यक्ष नकद सब्सिडी (उर्वरक के लिए लगभग ₹ 7000/हेक्टेयर) इससे गैर-कृषि उपयोगों के साथ-साथ पड़ोसी देशों में यूरिया के वितरण को रोकने में मदद मिलेगी 	<ul style="list-style-type: none"> इस संबंध में पहले ही निर्णय लिया जा चुका है जिसके तहत एफसीआई अधिशेष गेहूं और चावल को खुले बाजार में सुचारु तरीके से बेचेगी। उर्वरक विभाग इस मामले पर सक्रियता से विचार कर रहा है।

क्र.सं.	सिफारिशें	लिए गए फैसले
	<p>और उर्वरक उपयोग की दक्षता बढ़ाने में मदद मिलेगी।</p> <ul style="list-style-type: none"> • किसानों से खरीद से लेकर भंडारण, संचलन और अंत में टीपीडीएस के माध्यम से वितरण तक संपूर्ण खाद्य प्रबंधन प्रणाली का संपूर्ण कम्प्यूटरीकरण। • एनएफएसए के तहत 67 प्रतिशत आबादी का कवर काफी ऊंचे स्तर पर है, और इसे लगभग 40 प्रतिशत तक लाया जाना चाहिए। प्राथमिकता वाले परिवारों को प्रति व्यक्ति 5 किलो अनाज वास्तव में बीपीएल परिवारों की हालत खराब कर रहा है, जिन्हें टीपीडीएस के तहत 7 किलो प्रति व्यक्ति अनाज मिलता था, इसलिए एचएलसी की सिफारिश है कि उन्हें 7 किलो प्रति व्यक्ति अनाज दिया जाए। • पीडीएस में रिसाव 40 से 50 प्रतिशत तक होता है, और कुछ राज्यों में 60 से 70 प्रतिशत तक पहुंच जाता है, भारत सरकार को उन राज्यों में एनएफएसए के कार्यान्वयन को स्थगित कर देना चाहिए जिन्होंने शुरू से अंत तक कम्प्यूटरीकरण नहीं किया है। 	<ul style="list-style-type: none"> • एफसीआई ने डिपो ऑनलाइन प्रोजेक्ट के लिए निविदाएं आमंत्रित की हैं। इसे चरणों में किया जाएगा, डिपो ऑनलाइन परियोजना चालू वर्ष में 10 डिपो और अगले वर्ष में एफसीआई के अन्य सभी डिपो में की जाएगी। डिपो ऑन लाइन परियोजना तीसरे चरण में किराए के डिपो में लागू की जाएगी। • एनएफएसए, 2013 में संशोधन करने का कोई प्रस्ताव नहीं है। • सरकार ने सभी राज्यों और केंद्र शासित प्रदेशों को एनएफएसए के बारे में जागरूक किया है और इसे लागू करने को कहा है, ताकि पीडीएस में लीकेज को कम किया जा सके।

क्र.सं.	सिफारिशें	लिए गए फैसले
	<ul style="list-style-type: none"> • एचएलसी अनुशंसा करता है कि एनएफएसए या टीपीडीएस के तहत लक्षित लाभार्थियों को भंडारण लागत बचाने के लिए खरीद सीजन समाप्त होने के तुरंत बाद 6 महीने का राशन दिया जाए। उपभोक्ताओं को अत्यधिक रियायती दरों पर भंडारण डिब्बे दिए जा सकते हैं। • एचएलसी ने पीडीएस में धीरे-धीरे नकद हस्तांतरण शुरू करने की सिफारिश की है, जिसकी शुरुआत 1 मिलियन से अधिक आबादी वाले बड़े शहरों से की जाए; इसे अनाज अधिशेष वाले राज्यों तक विस्तारित करना, और फिर कमी वाले राज्यों को नकद या भौतिक अनाज वितरण का विकल्प चुनने का विकल्प देना। एचएलसी की गणना से पता चलता है कि इससे सरकारी खजाने को सालाना ₹ 30,000 करोड़ से अधिक की बचत हो सकती है, और फिर भी उपभोक्ताओं को बेहतर डील दी जा सकती है। 	<ul style="list-style-type: none"> • मंत्रालय ने एक बार में 6 महीने की आवश्यकता तक का खाद्यान्न जारी करने के निर्देश पहले ही जारी कर दिए हैं। • इस विभाग ने सब्सिडी के नकद हस्तांतरण और बाजार में खाद्यान्न की उपलब्धता के बीच संतुलन बनाए रखने के लिए एक उचित रणनीति के साथ इसे लागू करने का निर्णय लिया है। इसे उन राज्यों/केंद्रशासित प्रदेशों में लागू किया जाएगा जो इसके लिए सहमत हैं और इसके लिए तैयार हैं।

अनुबंध 2 (जैसा कि पैरा 1.7 में बताया गया है)

नमूने का चयन

एफसीआई को पांच क्षेत्रों में बांटा गया है; उत्तर, दक्षिण, पूर्व, पश्चिम और उत्तर-पूर्व प्रत्येक क्षेत्र में एक आंचलिक कार्यालय के साथ। एफसीआई के इन क्षेत्रों के अंतर्गत 26 क्षेत्रीय कार्यालय हैं। इन क्षेत्रीय कार्यालय में 162 मंडल कार्यालय हैं। नमूना नीचे दी गई पद्धति के अनुसार चुना गया था:

- 26 क्षेत्रीय कार्यालयों में से, 11 राज्यों में फैले 11 क्षेत्रीय कार्यालयों को यादृच्छिक नमूने के माध्यम से चुना गया था।
- प्रत्येक क्षेत्र को डीओ की 'भंडारण क्षमता/(खरीद प्लस रसीद)' के मीट्रिक पर आरोही क्रम में दो स्तरों में विभाजित किया जाएगा। समेकित से नमूने के बेहतर प्रतिनिधित्व के लिए मीट्रिक का उपयोग किया गया था। कार्य की वांछित संख्या (विभागीय कार्यालयों का 30 प्रतिशत) का चयन करने के लिए स्तरीकृत यादृच्छिक नमूनाकरण का उपयोग किया गया था।
- दो एफएसडी और किराए के गोदामों/साइलो/प्लिंथों में से प्रत्येक को यादृच्छिक रूप से चुना गया था, बशर्ते कि संख्या में न्यूनतम तीन और अधिकतम 30 प्रतिशत या 10 की संख्या (दोनों में से जो भी कम हो) के तहत गोदामों की कुल संख्या हो। यदि मंडल में कोई किराए के गोदाम/साइलो/प्लिंथ नहीं हैं, तो आवश्यक संख्या में डिपो का चयन केवल अपने डिपो/प्लिंथ से किया जा सकता है।
- एक डिपो के लिए एचटीसी और आरटीसी (जहां भी लागू हो) का एक अनुबंध जांच के लिए यादृच्छिक रूप से चुना जाएगा। एचटीसी/आरटीसी अनुबंधों के निष्पादन भाग की जांच मंडल कार्यालय स्तर पर की जाएगी, जबकि निविदा/अनुबंध देने की जांच क्षेत्रीय कार्यालय लेखा परीक्षा में की जाएगी।

ऊपर वर्णित पद्धति के अनुसार, इस निष्पादन लेखापरीक्षा के लिए नमूना आकार इस प्रकार था:

चयनित क्षेत्रीय कार्यालय का नाम	संभागीय कार्यालय		एफएसडी		किराये के गोदाम		एचटीसी/आरटीसी अनुबंध	
	कुल	चयनित	कुल	चयनित	कुल	चयनित	कुल	चयनित
पंजाब क्षेत्र	13	4	121	8	491	17	216	59
हरियाणा क्षेत्र	5	2	35	4	262	11	618	55
राजस्थान क्षेत्र	8	3	37	6	136	9	155	31
यूपी क्षेत्र	19	5	47	9	203	14	90	24
बिहार क्षेत्र	12	4	12	6	68	8	26	13
महाराष्ट्र क्षेत्र	6	2	14	3	77	9	14	8
मप्र क्षेत्र	7	2	25	4	13	1	37	7
तमिलनाडु क्षेत्र	6	2	14	3	57	4	15	15
तेलंगाना क्षेत्र	7	2	11	3	61	4	88	18
असम क्षेत्र	9	3	22	7	18	3	95	48
झारखंड	4	2	6	2	42	6	66	33
	96	31	344	55	1428	86	1420	311

अनुबंध 3
(जैसा कि पैराग्राफ 2.3 में बताया गया है)

योजनावार खाद्यान्न का आवंटन एवं उठाव

(आंकड़े एलएमटी में)

वर्ष	2017-18		2018-19		2019-20		2020-21		2021-22	
	ए	ओ	ए	ओ	ए	ओ	ए	ओ	ए	ओ
गेहूँ										
टीपीडीएस+एनएफएसए	238.58	192.05	237.36	185.26	236.13	190.61	234.74	187.94	238.77	183.84
ओडब्ल्यूएस (अतिरिक्त राहत और अन्य उद्देश्य और कोविड-19 के दौरान किए गए विशेष आवंटन सहित)	16.12	11.01	16.11	11.43	15.63	11.16	36.08	17.75	48.92	15.38
पीएमजीकेवाई योजना	-	-	-	-	-	-	92.51	92.51	175.69	175.69
ओएमएसएस (डी) जिसमें ई-नीलामी और एनजीओ/धर्मार्थ शामिल नहीं है	0.00	13.83	0.00	82.06	0.00	34.08	0.00	24.98	0.00	70.93
निर्यात	0.00	1.09	0.00	0.00	0.00	0.02	0.00	0.75	0.00	0.10
डीसीपी	-	35.01	-	37.71	-	36.02	-	39.97	-	59.61
उप जोड़	254.70	252.99	253.47	316.46	251.76	271.89	363.33	363.90	463.38	505.55
उठान से आवंटन का प्रतिशत	-	99.33	-	124.85	-	108.00	-	100.16	-	109.10
चावल										
टीपीडीएस+एनएफएसए	314.08	207.82	313.45	191.21	311.86	184.85	307.23	158.33	293.15	130.18
OVS (अतिरिक्त राहत और अन्य उद्देश्य और कोविड-19 के दौरान किए गए विशेष आवंटन सहित)	36.68	21.65	38.87	22.07	36.09	20.18	105.98	36.91	118.32	27.43
पीएमजीकेवाई योजनाएं	-	-	-	-	-	-	144.61	144.61	149.60	149.60
इथेनॉल में रूपांतरण के लिए तेल विपणन कंपनियों ओएमएसएस (डी) को चावल की बिक्री	-	-	-	-	-	-	0.08	0.08	1.63	1.63
ओएमएसएस (डी) जिसमें ई-नीलामी और एनजीओ/धर्मार्थ शामिल नहीं है	0.00	4.68	0.00	8.04	0.00	14.22	0.00	24.64	0.00	11.28

वर्ष	2017-18		2018-19		2019-20		2020-21		2021-22	
निर्यात	0.00	0.02	0.00	0.00	0.00	0.01	0.00	0.04	0.00	0.03
डीसीपी	-	112.49	-	120.99	-	132.09	-	200.23		230.58
उप जोड़	350.76	346.66	352.32	342.31	347.95	351.35	557.90	564.84	562.70	550.73
उठान से आवंटन का प्रतिशत	-	98.83	-	97.16	-	100.98	-	101.24	-	97.87
कुल	605.46	599.65	605.79	658.77	599.71	623.24	921.23	928.74	1026.08	1056.28

अनुबंध- 4
(जैसा कि पैरा 3.4 में बताया गया है)

भण्डारण क्षमता एवं उपयोग का विवरण

(आंकड़े एलएमटी में)

वर्ष	एफसीआई के स्वामित्व वाला कवर			एफसीआई के स्वामित्व वाली कैप		
	क्षमता	भंडार	उपयोग	क्षमता	भंडार	उपयोग
2017-18	128.32	84.20	66%	26.02	0.49	2%
2018-19	128.32	95.05	74%	26.02	2.21	8%
2019-20	127.59	103.01	81%	26.02	3.38	13%
2020-21	127.35	91.65	72%	25.79	3.48	13%
2021-22	151.33	95.90	63%	25.27	3.11	12%

वर्ष	सीडब्ल्यूसी			एसडब्ल्यूसी			किराए पर ली गई सीएपी		
	क्षमता	भंडार	उपयोग	क्षमता	भंडार	उपयोग	क्षमता	भंडार	उपयोग
2017-18	24.53	20.62	84%	68.39	57.28	84%	0	0	0 %
2018-19	28.22	24.26	86%	79.70	70.35	88%	0.45	0.42	93%
2019-20	31.04	27.68	89%	88.90	82.64	93%	0.46	0.62	135%
2020-21	30.25	25.53	84%	84.47	71.51	85%	6.00	6.10	102%
2021-22	37.29	28.23	76%	104.50	88.12	84%	11.11	8.23	74%

वर्ष	पीईजी			पीडब्लूएस			अन्य निजी पार्टियाँ			साइलो		
	क्षमता	भंडार	उपयोग	क्षमता	भंडार	उपयोग	क्षमता	भंडार	उपयोग	क्षमता	भंडार	उपयोग
2017-18	102.64	89.72	87%	0.38	0.26	68%	5.87	4.58	78%	2.85	1.87	66%
2018-19	111.56	99.52	89%	0.75	0.73	97%	2.48	1.96	79%	5.25	4.50	86%
2019-20	114.97	108.38	94%	2.98	2.60	87%	2.67	2.65	99%	4.92	4.87	99%
2020-21	114.80	96.91	84%	6.91	6.33	92%	2.25	1.90	84%	6.35	6.13	97%
2021-22	108.15	99.51	92%	10.94	10.09	92%	2.14	1.67	78%	8.98	7.90	88%

अनुबंध- 5

(जैसा कि पैरा 4.4.1 में बताया गया है)

एलटीटीसी छूट का लाभ नहीं लेने का विवरण

छूट संरचना:

क्र.सं	वृद्धिशील मालभाड़े पर छूट		वॉल्यूम बढ़ाने पर छूट	
	रेलवे के माल ढुलाई राजस्व में वार्षिक प्रतिशत वृद्धि	प्रतिशत में छूट	यातायात की कुल मात्रा (मिलियन टन)	संबंधित माल ढुलाई राजस्व पर छूट (%)
1	0 से <=5	0	0-5	शून्य
2	>5 से <=10	1.5	>5 <=10	0.5
3	>10 से <=15	2.5	>10 <=15	1
4	>15 से <=20	5	>15 <=20	1.5
5	>20 से <=30	7.5	>20 <= 25	2
6	>30 से <=40	10	>25 <= 30	2.5
7	>40 से <=50	12.5	>30 <= 35	3
8	>50 से <=60	15	>35 <= 40	3.5
9	>60 से <=70	17.5	> 40 <= 45	4
10	>70 से <=80	20	>45 <= 50	4.5
11	>80 से <=90	25	> 50	5
12	>90 से <=100	30	-	-
13	>100	35	-	-

छूट की गणना:

	2017-18	2018-19	2019-20	2020-21	2021-22
स्थानांतरित की गई कुल मात्रा एलएमटी (जीवीटी) में	353.18	303.80	296.58	479.17	505.63
एमजीजीएफआर (₹ करोड़ में)	6740.93	7077.97	7431.87	7803.47	8193.64
बीजीएफआर (₹ करोड़ में)	6419.93	6740.93	7077.97	7431.87	7803.47
माल ढुलाई व्यय (₹ करोड़ में) - एजीएफआर	6893.03	6340.65	5293.70	7889.06	9181.24
बीजीएफआर पर वार्षिक वृद्धि (%)	7.37	-5.94	-25.21	6.15	17.66
वृद्धिशील वृद्धि पर प्रतिशत छूट	1.50	0.00	0.00	1.50	5.00
वृद्धिशील वृद्धि पर छूट (₹ करोड़ में)	103.39	0.00	0.00	118.34	459.06
मिलियन टन में ले जाया गया कुल मात्रा	35.32	30.38	29.66	47.92	50.56
जीवीटी के स्लैब के अनुसार वॉल्यूम पर प्रतिशत छूट	3.5	0.00	0.00	4.50	5.00
जीवीटी के स्लैब के अनुसार वॉल्यूम पर छूट (₹ करोड़ में)	241.26	0.00	0.00	355.01	459.06
कुल छूट (₹ करोड़ में)	344.65	0.00	0.00	473.34	918.12

पारिभाषिक शब्दावली

एयूबी	वास्तविक उपयोग का आधार
बीएसडब्ल्यूसी	बिहार राज्य भंडारण निगम
सीएंडएजी	नियंत्रक एवं महालेखा परीक्षक
सी2	खाद्यान्न उत्पादन की भारत औसत लागत
सीएसीपी	कृषि लागत और मूल्य आयोग
कॉनकोर	कंटेनर कारपोरेशन ऑफ इंडिया
सीएपी	कवर और प्लिंथ
सीओसी	प्रभार ले जाना
सीआईपी	केंद्रीय निर्गम मूल्य
सीएमआर	कस्टम मिल्ड चावल
सीओपीयू	सार्वजनिक उपक्रमों पर समिति
सीवीसी	केंद्रीय सतर्कता आयोग
सीडब्ल्यूसी	केंद्रीय भंडारण निगम
डीसीएमएस	डिपो कोड प्रबंधन प्रणाली
डीएफपीडी	खाद्य एवं सार्वजनिक वितरण विभाग
डीओ	संभागीय कार्यालय
डॉस	डिपो ऑनलाइन सिस्टम
डीपीआर	विस्तृत परियोजना रिपोर्ट
ईडी	कार्यकारी निदेशक
एफसीआई	भारतीय खाद्य निगम
फीफो	पहले आये पहले गये
एफएसएसएआई	भारतीय खाद्य सुरक्षा एवं मानक प्राधिकरण
एफएसडी	खाद्य भंडारण डिपो
जीएचबी	गारंटीकृत नियुक्ति आधार
जीएम	महाप्रबंधक
जीओआई	भारत सरकार
एचएलसी	उच्च स्तरीय समिति
एचटीसी	हैंडलिंग एवं परिवहन ठेकेदार
एचटीएस	पर्वतीय परिवहन सब्सिडी

आईईएंडए	स्वतंत्र इंजीनियर और लेखा परीक्षक
आईआईएसएफएम	खाद्यान्न प्रबंधन के लिए एकीकृत सूचना प्रणाली
एलएमटी	लाख मीट्रिक टन
एलपी	रैखिक प्रोग्रामिंग
एमआईएस	प्रबंधन सूचना प्रणाली
एमओऊ	समझौता ज्ञापन
एमएसपी	न्यूनतम समर्थन मूल्य
एमटी	मीट्रिक टन
एमटीएफ	मॉडल निविदा प्रपत्र
एनसीएपी	राष्ट्रीय कृषि अर्थशास्त्र और नीति अनुसंधान केंद्र
एनएफएसए	राष्ट्रीय खाद्य सुरक्षा अधिनियम
ओएमएसएस	खुला बाजार बिक्री योजना
ओडब्लूएस	अन्य कल्याणकारी योजनाएँ
पीडीएस	सार्वजनिक वितरण प्रणाली
पीईजी	निजी उद्यमियों की गारंटी
पीएसडब्ल्यूसी	पंजाब राज्य भंडारण निगम
आरएमएस	रबी विपणन मौसम
आरओ	क्षेत्रीय कार्यालय
आरटीसी	सड़क परिवहन ठेकेदार
आरटीएल	रेल पारगमन हानि
एसजीए	राज्य सरकार की एजेंसियाँ
एसडब्ल्यूसी	राज्य भण्डारण निगम
टीएनडब्ल्यूसी	तमिलनाडु भंडारण निगम
टीपीडीएस	लक्षित सार्वजनिक वितरण प्रणाली
टीएसडब्ल्यूसी	तेलंगाना राज्य भंडारण निगम
जेडसीसी	आंचलिक दावा कक्ष
जेडओ	आंचलिक कार्यालय



भारत के नियंत्रक एवं महालेखापरीक्षक
www.cag.gov.in