

अध्याय 8

सार्वजनिक क्षेत्र उद्यम (पीएसयू)

रेल मंत्रालय के नियंत्रणाधीन 31 मार्च 2017 तक, 37 सार्वजनिक क्षेत्र उद्यम (पीएसयू) है। इन पीएसयू की स्थापना मंत्रालय द्वारा, रोलिंग स्टॉक, वैगनों के विनिर्माण, अवसंरचना परियोजना कार्यान्वित करने, रेल यातायात के कंटेनरीकरण की व्यवस्था करने, खान-पान एवं पर्यटन, स्टेशन विकास, रेलवे दूर संचार नेटवर्क के उपयोग आदि के लिए, निधि सृजित करने के विविध एवं विशिष्ट उद्देश्यों के लिए की गई थी। भारतीय रेल ने 2016-17 के दौरान विभिन्न रेलवे पीएसयू में ₹ 7184.13 करोड़ निवेश किए थे।

इस अध्याय में ठेकेदारों को मॉबिलाईजेशन अग्रिम देने पर और एमआरवीसी द्वारा हाई स्पीड बोगी फिटिंग की खरीद की त्रुटिपूर्ण योजना पर दो पृथक पैराग्राफ शामिल किए गए हैं।

8.1 मुम्बई रेलवे विकास निगम लि. (एमआरवीसी) ठेकेदारों को मॉबिलाइजेशन अग्रिम का अविवेकपूर्ण भुगतान

एमआरवीसी ने कोडल प्रावधानों तथा रेलवे बोर्ड के दिशानिर्देशों का उल्लंघन करते हुए, नौ ठेकों में ठेकेदारों को ₹ 6.17 करोड़ का मॉबिलाइजेशन अग्रिम दिया था। इन ठेकों का मूल्य रेलवे बोर्ड द्वारा निर्धारित ₹ 25 करोड़ से कम था। एमआरवीसी द्वारा प्रभारित ब्याज दर भी रेलवे बोर्ड द्वारा निर्धारित दर से काफी कम थी। नौ कार्यों में से किसी को भी समापन की निर्धारित तिथि में पूरा नहीं किया जा सका। इसके अलावा, एमआरवीसी को दिए गए मॉबिलाइजेशन अग्रिमों की पूर्ण वसूली सुनिश्चित करने में अक्षम रही क्योंकि ₹ 0.09 करोड़ की वसूली अभी की जानी है। यहां तक कि वसूली गई राशि में भी काफी विलंब हुआ था।

कोडल प्रावधानों²²² में अनुबंध है कि कार्यकारी को यथासंभव अग्रिम देने से बचना चाहिए। तथापि, उन कार्यों के मामले में, जो पूंजी प्रधान और विशेष प्रवृत्ति के हैं, और निविदा का अनुमानित मूल्य ₹ 25 करोड़ से अधिक है, मॉबिलाइजेशन अग्रिम, मशीन एवं उपस्कर के प्रति अग्रिम देने हेतु निविदा में विशेष शर्त शामिल की जा सकती है यदि कार्य ऐसे अग्रिमों को न्याय संगत ठहराता हो। इसमें आगे अनुबंध है कि अग्रिम, ठेका मूल्य के अधिकतम 10 प्रतिशत तक सीमित होना चाहिए। रेलवे बोर्ड के अप्रैल 2012 के आदेशों के अनुसार मॉबिलाइजेशन अग्रिम पर ब्याज की दर 12 प्रतिशत प्रति वर्ष से भारतीय स्टेट बैंक की आधार दर के ऊपर 4.5 प्रतिशत, पर संशोधित कर दी गई, जो मॉबिलाइजेशन अग्रिम के भुगतान के अनुमोदन की तिथि से प्रभावी होगी। यह भी बताया गया कि मॉबिलाइजेशन अग्रिम खंड, ₹ 25 करोड़ और इससे अधिक की उच्च मूल्य निविदाओं तक ही सीमित होगा। यह आदेश²²³ एमआरवीसी सहित सभी संबंधित कंपनियों पर लागू था।

केंद्रीय आसूचना कमिशन (सीवीसी) ने भी पीएसयू द्वारा मॉबिलाइजेशन अग्रिमों के भुगतान के बारे में अपनी चिंता व्यक्त की (8 अक्टूबर 1997) और यह इच्छा जताई थी कि केवल चयनित कार्यों के लिए मॉबिलाइजेशन अग्रिम का अनुबंध सुनिश्चित करने के लिए पर्याप्त कदम उठाए जाने चाहिए तथा अग्रिम, ब्याज सहित होना चाहिए ताकि ठेकेदार अनुचित लाभ न उठा सके। यह बताया गया कि सभी परियोजनाओं का समय पर कार्यान्वयन/समापन, मॉबिलाइजेशन अग्रिम की महत्वपूर्ण आवश्यकता है और ठेकेदार तभी ब्याज सहित

²²² इंजिनियरिंग विभाग के लिए भारतीय रेल संहिता का पैरा 1264

²²³ इस आदेश को संसोधन स्लैप संख्या 46 के द्वारा इंजिनियरिंग संहिता में जोड़ा गया है।

मॉबिलाइजेशन अग्रिम लेना चाहेगा जब उसे उसके नकद प्रवाह को बनाए रखने की आवश्यकता होगी। इसके अलावा, सीवीसी ने अपने दिशा निर्देशों में (10 अप्रैल 2007) व्यक्त किया कि मॉबिलाइजेशन अग्रिम का प्रावधान अनिवार्य रूप से आवश्यकता आधारित होना चाहिए तथा ऐसा अग्रिम देने का निर्णय संगठन के बोर्ड स्तर (वित्त की सहमति पर) पर निर्भर होना चाहिए। यह भी उल्लेख किया गया कि मॉबिलाइजेशन अग्रिम का अनुबंध स्पष्ट रूप से निविदा दस्तावेज में होना चाहिए और इसकी वसूली समय आधारित होनी चाहिए और कार्य की प्रगति से जुड़ी नहीं होनी चाहिए।

मुम्बई रेलवे विकास निगम लि. (एमआरवीसी) रेल मंत्रालय के अधीन एक सार्वजनिक क्षेत्र उद्यम है। एमआरवीसी द्वारा इसके कार्यों के निष्पादन हेतु निर्धारित मानकों के अनुसार एमआरवीसी द्वारा प्रबंधित परियोजनाओं से विश्व बैंक/रेलवे बोर्ड/आरडीएसओ/गुणवत्ता नियमपुस्तक द्वारा जारी दिशा निर्देशों के अनुसार डील किया जाता है। आरडीएसओ/रेलवे बोर्ड/विभिन्न कोड एवं नियमपुस्तकों द्वारा जारी अनुदेशों के अनुसार, तकनीक का पालन किया जाता है। लेखापरीक्षा ने मुम्बई शहरी यातायात परियोजना (एमयूटीपी-2बी) के तहत परियोजनाओं के संबंध में एमआरवीसी के कार्यों के निष्पादन से संबंधित अभिलेखों की समीक्षा की। यह देखा गया कि

- एमआरवीसी ने नौ ठेकों में ठेकेदारों को ₹ 6.17 करोड़ मूल्य का मॉबिलाइजेशन अग्रिम संस्वीकृत किया (दिसम्बर 2009 से नवम्बर 2013) जो रेलवे बोर्ड के अप्रैल 2012 के आदेश तथा कोडल प्रावधानों के अनुसार अग्रिम देने हेतु निर्धारित ₹ 25 करोड़ के थ्रेशोल्ड स्तरों से काफी कम था।
- उपरोक्त किसी भी कार्य को समापन की निर्धारित तिथि पर पूरा नहीं किया जा सका। यद्यपि दो कार्य लगभग तीन वर्ष प्रत्येक के विलंब के बाद पूरे हुए, दो कार्य को 21 प्रतिशत से 26 प्रतिशत तक पूरा करने के बाद समाप्त कर दिया गया था। शेष पांच कार्य मई 2017 तक दो से तीन वर्ष तक पीछे चल रहे थे। इस तरह, परियोजना के समय पर कार्यान्वयन/समापन के लिए मॉबिलाइजेशन अग्रिम देने का उद्देश्य पूरा नहीं हुआ।
- ठेकेदारों को मॉबिलाइजेशन अग्रिम, छः प्रतिशत और आठ प्रतिशत की ब्याज दर पर दिया गया, जो कि रेलवे बोर्ड²²⁴ द्वारा निर्धारित दर से काफी कम

²²⁴ अप्रैल 2012 से पूर्व 12 प्रतिशत प्रति वर्ष तथा अप्रैल 2012 से प्रभावी, इसे भारतीय स्टेट बैंक की मूल दर से अधिक 4.5 प्रतिशत तक संसोधित किया गया।

था। लेखापरीक्षा ने कम दर पर ब्याज की वसूली के कारण ₹ 0.63 करोड़ की ब्याज हानि का आकलन किया।

- प्रदान किए गए ₹ 6.17 करोड़ के मॉबिलाइजेशन अग्रिम में से ₹ 6.07 करोड़ समापन की निर्धारित तिथि से तीन माह से 52 माह के विलंब के बाद वसूल किए गए थे। मई 2017 तक ₹ 0.09 करोड़ की राशि एक ठेकेदार से अभी वसूल की जानी थी।

अतः रेलवे बोर्ड के अनुदेशों तथा सीवीसी दिशा-निर्देशों का उल्लंघन करते हुए एमआरवीसी ने रेलवे बोर्ड द्वारा निर्धारित दर की अपेक्षा कम ब्याज दर पर अनुबंधित ठेका मूल्य से कम के ठेकों में मॉबिलाइजेशन अग्रिम संस्वीकृत किया। इसके अलावा, एमआरवीसी ठेकेदारों को दिए गए मॉबिलाइजेशन अग्रिम की पूर्ण वसूली करने में असक्षम रहा तथा यह वसूली काफी विलंबों के बाद हुई थी।

एमआरवीसी ने उत्तर में (जुलाई 2017) बताया कि उनके पास स्वयं की शक्तियों की अनुसूची, ठेका प्रबंधन हेतु बोली दस्तावेज तथा दिशानिर्देश है और वह कार्य, ठेकों से प्रबंधन में रेलवे बोर्ड द्वारा जारी सभी कोडल प्रावधानों तथा निर्देशों का अनिवार्य रूप से पालन नहीं करते। उन्होंने बताया कि लेखापरीक्षा द्वारा उल्लिखित आदेश उनपर लागू नहीं थे। उन्होंने यह भी बताया कि चूंकि एमआरवीसी द्वारा किए जाने वाले कई मुख्य कार्यकलापों का वित्तपोषण विश्व बैंक करता है, अतः एमआरवीसी द्वारा बोली दस्तावेज तैयार करने के लिए विश्व बैंक द्वारा जारी दिशा निर्देश का पालन किया जाता है। एकरूपता बनाए रखने के लिए वित्तपोषण के स्रोत पर ध्यान न देते हुए सभी ठेकों में समान दिशा निर्देश अपनाए जाते हैं। उन्होंने बताया कि मॉबिलाइजेशन अग्रिम तथा कार्य के समापन के बीच कोई सीधा संबंध नहीं है।

तथापि, लेखापरीक्षा ने देखा कि जांच के दौरान एमआरवीसी के वित्त विभाग ने ठेकों में मॉबिलाइजेशन अग्रिम देने में एकरूपता न होने का मामला उठाया था और यह बताया कि समान परियोजना के लिए मुख्य इंजीनियर के कार्यालय ने मॉबिलाइजेशन अग्रिम नहीं दिया था, और इस खंड को समाप्त करने का सुझाव दिया था। हालांकि उनके मतों पर यह कहते हुए विचार नहीं किया गया कि 'कार्य ठेकों' में मॉबिलाइजेशन अग्रिम के संबंध में मई 2015 के रेलवे बोर्ड ने आदेशों हेतु एमआरवीसी में कोई आंतरिक आदेश जारी नहीं किए गए थे।

ठेकेदारों को मॉबिलाइजेशन अग्रिम देना रेल मंत्रालय (रेलवे बोर्ड) के निर्देशों द्वारा शासित होना चाहिए। लेखापरीक्षा द्वारा उल्लिखित रेलवे बोर्ड के आदेशों को एमआरवीसी सहित सभी रेलवे पीएसयू को भेजा गया था। इसके अलावा, उक्त

परियोजना (एमयूटीपी-2बी) विश्व बैंक से वित्तपोषित नहीं है, बल्कि महाराष्ट्र सरकार तथा रेल मंत्रालय द्वारा 50:50 आधार पर वित्तपोषित है। इसलिए, एमआरवीसी को कार्य ठेकों में मॉबिलाइजेशन अग्रिम देते समय रेलवे बोर्ड द्वारा जारी दिशानिर्देशों का पालन करने की आवश्यकता है। परियोजना के समापन के साथ मॉबिलाइजेशन अग्रिम के लिंकेज के संबंध में अक्टूबर 1997 के सीवीसी दिशा निर्देश स्पष्ट करते हैं कि सभी परियोजनाओं का समय पर समापन/कार्यान्वयन की महत्वपूर्ण आवश्यकता है जिसके लिए मॉबिलाइजेशन अग्रिम दिया जा सकता है।

मामले को 18 अक्टूबर 2017 को रेलवे बोर्ड के ध्यान में लाया गया था; उनका उत्तर अभी प्राप्त किया जाना है (28 फरवरी 2018)।

8.2 मुम्बई रेलवे विकास निगम लि.: हाई स्पीड बोगी असेम्बली खरीदने की त्रुटिपूर्ण योजना

मुम्बई रेल विकास निगम लि. (एमआरवीसी) ने कंपनी परीक्षण करने के लिए आवश्यक अवसंरचना की उपलब्धता निर्धारित किए बिना मै. सिमेन्स-ऑस्ट्रिया से हाई स्पीड बोगी असेम्बली की खरीद हेतु ठेका दिया। कार्यान्वयन के विभिन्न चरणों में विलंब हुए और इसके कारण ठेका समाप्त कर दिया गया। इसके परिणामस्वरूप ₹ 42.57 करोड़ की पूंजी का अवरोधन हुआ।

मुम्बई शहरी यातायात परियोजना (एमयूटीपी) पर भारतीय रेल तथा महाराष्ट्र सरकार (जीओएम) की भागीदारी तथा विश्व बैंक की वित्तीय सहायता से मुम्बई में सार्वजनिक यातायात प्रणाली सुधारने के उद्देश्य से 1997 में विचार किया गया। एमयूटीपी के चरण 1 में इलेक्ट्रिकल मल्टीपल यूनिटों (ईएमयू) की खरीद, विनिर्माण तथा रेट्रोफिटिंग शामिल था, जिसे मुम्बई रेल विकास निगम लि.²²⁵ (एमआरवीसी) द्वारा मुम्बई उपनगरीय रेलवे में कार्यान्वित किया जाना था। रेलवे बोर्ड ने (जुलाई 2000) निर्णय लिया कि एमआरवीसी को अनुसंधान डिजाइन एवं मानदंड संगठन (आरडीएसओ) की तकनीकी संवीक्षा के अंतर्गत भारतीय रेल द्वारा अनुमोदित विनिर्देशों एवं शर्तों का पालन करते हुए ईएमयू की खरीद हेतु निविदाएं आमंत्रित करेगा। इन ईएमयू से आईसीएफ पारंपरिक ईएमयू कार की 110 कि.मी प्रति घंटा की तुलना में 130 कि.मी. प्रति घंटा की उच्च गति प्राप्त की जा सकती थी।

²²⁵ रेल मंत्रालय के तहत एक पीएसयू

तदनुसार, एमआरवीसी ने रेलवे बोर्ड के अनुमोदन से वैश्विक निविदाए आमंत्रित की (जुलाई 2003) तथा यूरो 9461491 जमा ₹ 1.3 करोड़ की लागत पर 108 हाई स्पीड बोगी असेम्बली²²⁶ की आपूर्ति हेतु मै. सिमेन ट्रांसपोटेशन सिस्टम, ऑस्ट्रिया को ठेका दिया (दिसम्बर 2008)। लागत को अंत में संशोधित करके यूरो 9552383 जमा ₹ 1.30 करोड़ (कुल ₹ 63.72 करोड़) कर दिया गया। सुपुर्दगी समय आरंभ में 6 जून 2010 निर्धारित किया गया था, जिसे समय-समय पर बढ़ाकर 15 अगस्त 2014 कर दिया गया। विस्तारण देने हेतु कुछ कारणों में रेलवे बोर्ड द्वारा कोच ले आऊट के अनुमोदन तथा यातायात कोड के आबंटन में कमी, मुख्य लाइन परीक्षणों आदि के लिए रेलवे सुरक्षा कमिश्नर (सीआरएस) से स्पीड प्रमाणपत्र तथा मंजूरी में कमी शामिल थी। आरडीएसओ ने कंपनी परीक्षणों के उद्देश्य हेतु यातायात कोड जारी करने हेतु अनुरोध किया (मई 2013), जिसे अंततः रेलवे बोर्ड ने अप्रैल 2014 में जारी किया था। यह यातायात कोड सीसीआरएस से गति प्रमाणपत्र हेतु भी आवश्यक था और सीआरएस की मंजूरी भी विलंबित थी। खरीदार के पास रिक की प्राप्ति की तिथि से 26 सप्ताह के अंदर प्रोटोटाइप अनुमोदन हेतु कंपनी परीक्षण करने के लिए पहली 18 बोगी असेम्बली आवश्यक थी जबकि शेष 90 बोगियों इसके बाद क्रम से आपूर्ति की जानी थी। इंटीग्रल कोच फैक्ट्री (आईसीएफ) चेन्नई से प्रोटोटाइप दो 9-कार रैकों तथा तीन 12-कार रैकों में इन बोगियों को लगाने हेतु ईएमयू कोचों (शैलों) के विनिर्माण करना अपेक्षित था।

ठेको शर्तों में मै. सिमेन्स द्वारा आपूरित इन बोगियों हेतु मेन लाइन 110 कि.मी. प्रति घंटा तथा 2 डिग्री कर्व टैक पर राजधानी मार्ग पर 130 की.मी. प्रति घंटा की अधिकतम गति निर्दिष्ट की गई थी। प्रोटोटाइप रैकों के साथ कंपनी परीक्षण दोनों प्रकार के ट्रैकों अर्थात् मेन लाइन तथा राजधानी ट्रैक पर किया जाना अपेक्षित था। आईसीएफ द्वारा ₹ 20.68 करोड़ की लागत (भारतीय रेल द्वारा वहन की गई लागत) पर प्रोटोटाइप 9-कार रैक विनिर्मित किए गए थे तथा कंपनी परीक्षणों हेतु मुम्बई सेट्रल कार शेड में जून 2011 में प्राप्त हुए थे। एमआरवीसी द्वारा ठेका के अनुसार अग्रिम भुगतान (चरण II) के प्रति विश्व बैंक निधि से संवितरित राशि में से, मै. सिमेन्स को ₹ 21.89 करोड़ का भुगतान किया (जुलाई 2010)।

²²⁶ 108 हाई स्पीड बोगी को ईएमयू की 54 कारों के निर्माण के लिए उपयोग किया जाना था, प्रति कार दो बोगियों की आवश्यकता है।

अभिलेखों की समीक्षा के दौरान लेखापरीक्षा ने पाया कि मुम्बई उप-नगरीय क्षेत्र में 2 डिग्री कर्व ट्रैक की अनुपलब्धता के कारण 26 सप्ताह की निर्दिष्ट अवधि में परीक्षण नहीं किए जा सकते थे। इस मामले के समाधान हेतु आरडीएसओ (अप्रैल 2012) ने कंपनी परीक्षणों हेतु ट्रैक पर कर्व के विनिर्देशों को 2 डिग्री से 0.5-1.0 डिग्री पर संशोधित कर दिया था, जिसे मै. सीमेन्स ने स्वीकार कर लिया था। परन्तु, अगले परीक्षणों के परिणाम निर्धारित मानदंडों के अनुरूप नहीं थे।

इसके पश्चात, मै. सीमेन्स ने आरडीएसओ के अनुमोदन से प्रोटोटाइप बोगी असेम्बली में एयर स्प्रिंग लगाकर दबाव में वृद्धि करके डिजाइन को आशोधित करने का प्रस्ताव दिया था। तथापि, आशोधित रैक भी खंड में चालू ट्रैक नवीकरण कार्य के आधार पर लगाई गई गति बाधा के कारण 23 अगस्त 2014 को दिए गए परीक्षण में 80 कि.मी. प्रति घंटा से अधिक की गति प्राप्त नहीं कर सके। इसी बीच रेलवे बोर्ड ने (अप्रैल 2014) कंपनी परीक्षणों के लिए अपेक्षित कोचों के लेआउट तथा यातायात कोड के कार्यान्वयन अनुमोदन को सहमति देते समय आईसीएफ को अगले निर्णय तक ऐसे और अधिक कोचों के विनिर्माण न करने का निर्देश दिया। एमआरवीसी ने रेलवे बोर्ड के निर्णय प्राप्त होने तक मै. सिमेन्स से बोगियों की किसी अगली सुपुर्दगी को स्थागित करने की सलाह भी दी थी।

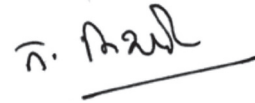
लेखापरीक्षा ने देखा कि परीक्षणों, गति प्रमाणपत्रों, सुपुर्दगी कार्यक्रम के विस्तारण आदि हेतु योजना के लिए जनवरी 2016 तक एमआरवीसी, आरडीएसओ तथा मै. सिमेन्स के मध्य निरंतर विचार विमर्श चल रहा था, जब विस्तृत कंपनी परीक्षणों हेतु संस्वीकृति को सीआरएस द्वारा सहमति दी गई। एमआरवीसी ने मै. सीमेन्स को (जनवरी 2016) परामर्श दिया कि इसे आवश्यक व्यवस्था करनी चाहिए तथा आरडीएसओ के परामर्श के तहत कंपनी परीक्षण हेतु, तैयार प्रोटोटाइप बोगी के साथ रैक रखने चाहिए। तथापि, नियमित अनुसरण (फरवरी, मार्च तथा अप्रैल 2016) तथा उसके बाद नोटिस (अक्टूबर 2016) के बावजूद मै. सिमेन्स ने ठेका के विनिर्देशों के अनुसार परीक्षणों हेतु बोगियों की तैयारी के साथ वापस नहीं आया।

अंततः, एमआरवीसी ने मै. सिमेन्स के साथ ठेका के अंतर्गत इसके दायित्वों के निष्पादन में विफलता के आधार पर ठेका समाप्त कर दिया (14 दिसम्बर 2016) और ₹ 17.09 करोड़ की बैंक प्रतिभूति (बीजी) का नकदीकरण कर लिया (दिसम्बर 2016)। तथापि, मै. सिमेन्स को मार्च 2012 तक बोगी असेम्बली के

लिए भुगतान किए गए ₹ 21.89 करोड़ में से ₹ 4.80 करोड़ की शेष राशि की अभी वसूली की जानी थी (जुलाई 2017)। इसके अलावा, आईसीएफ द्वारा मै. सिमेन्स को सौंपे गए ₹ 3.88 करोड़ मूल्य के गियर तथा एमएसयू असेम्बली की वापसी भी प्रतीक्षित थी।

इस प्रकार, कंपनी परीक्षणों हेतु मुम्बई उप-नगरीय खंड में 2 डिग्री कर्व ट्रैक की उपलब्धता सुनिश्चित किए बिना तथा ऐसी हाई स्पीड बोगियों की चालन की व्यवहार्यता सुनिश्चित किए बिना, महंगी बोगियों की खरीद न्यायसंगत नहीं थी। एमआरवीसी की तरफ से त्रुटिपूर्ण योजना के कारण, कार्यान्वयन के विभिन्न चरणों पर असामान्य विलंब तथा इसके परिणामस्वरूप ठेका समाप्त किया गया। इसके परिणामस्वरूप आईसीएफ द्वारा विनिर्मित शैलों की लागत (₹ 20.68 करोड़) तथा मै. सिमेन्स को किए गए भुगतान के कारण साढ़े चार वर्ष से अधिक समय तक ₹ 42.57 करोड़ की पूंजी का अवरोधन हुआ। इसके अतिरिक्त ₹ 20.68 करोड़ मूल्य के शैल मुम्बई सेन्ट्रल कार शैड में बेकार पड़े थे, मै. सिमेन्स से ₹ 4.80 करोड़ की वसूली तथा ₹ 3.88 करोड़ मूल्य के बुल गियर/एमएसयू असेम्बली की वापसी अभी तक प्रतीक्षित थी। मै. सिमेन्स से ईएमयू हेतु हाई स्पीड बोगियों की खरीद हेतु ठेका की विफलता के परिणामस्वरूप एमयूटीपी के अंतर्गत उपनगरीय नेटवर्क में विश्वसनीयता, सुरक्षा तथा अनुरक्षण से संबंधित अभीष्ट उद्देश्यों की प्राप्ति भी नहीं हुई।

मामले को 18 अक्टूबर 2017 को रेलवे बोर्ड के ध्यान में लाया गया; उनका उत्तर अभी प्राप्त होना है (28 फरवरी 2018)।



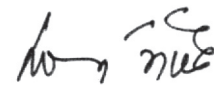
(नंद किशोर)

उप नियंत्रक महालेखापरीक्षक

नई दिल्ली

दिनांक: 15 मार्च 2018

प्रतिहस्ताक्षरित



(राजीव महर्षि)

भारत के नियंत्रक-महालेखापरीक्षक

नई दिल्ली

दिनांक: 16 मार्च 2018