

भारत के नियंत्रक एवं महालेखापरीक्षक का कार्यालय

नई दिल्ली
22 दिसंबर, 2022

**नियंत्रक एवं महालेखापरीक्षक का प्रतिवेदन महाराष्ट्र मेट्रो रेल कॉरपोरेशन लिमिटेड द्वारा
नागपुर मेट्रो रेल परियोजना के कार्यान्वयन संसद में प्रस्तुत**

नियंत्रक एवं महालेखापरीक्षक की वर्ष 2022 की निष्पादन लेखापरीक्षा रिपोर्ट संख्या 34 – ‘महाराष्ट्र मेट्रो रेल कॉरपोरेशन लिमिटेड द्वारा नागपुर मेट्रो रेल परियोजना के कार्यान्वयन’ को आज संसद में प्रस्तुत किया गया।

महाराष्ट्र सरकार और भारत सरकार ने ₹8,680 करोड़ की अनुमानित लागत के साथ एक संयुक्त उद्यम, महाराष्ट्र मेट्रो रेल कॉरपोरेशन लिमिटेड के माध्यम से नागपुर शहर के लिए ऊर्जा कुशल और पर्यावरण के अनुकूल वृहत त्वरित परिवहन प्रणाली उपलब्ध कराने के लिए नागपुर मेट्रो रेल परियोजना के कार्यान्वयन का निर्णय लिया है (2014)। इस परियोजना में 38 स्टेशनों के साथ 38.478 कि.मी. (33.078 एलिवेटिड और 5.40 कि.मी. ग्रेड-पर) की कुल लंबाई वाले दो कॉरिडोर शामिल हैं। दो कॉरिडोरों अर्थात् उत्तर-दक्षिण कॉरिडोर और पूर्व-पश्चिम में से प्रत्येक को आगे दो रीच में विभाजित किया गया है जिसमें से प्रत्येक कॉरिडोर में एक रीच और 38 स्टेशनों में से 23 को मार्च 2022 तक परिचालित कर दिया गया है।

निष्पादन लेखापरीक्षा में वर्ष 2015-2020 से 16- की अवधि के दौरान महाराष्ट्र मेट्रो रेल 21 कॉरपोरेशन लिमिटेड द्वारा नागपुर मेट्रो परियोजना की योजना, कार्यान्वयन, निगरानी और परिचालनों को कवर किया गया है। रिपोर्ट के प्रमुख निष्कर्षों पर नीचे चर्चा कि गई है:

1. योजना और कार्यान्वयन

नागपुर मेट्रो रेल परियोजना के लिए विस्तृत परियोजना रिपोर्ट को दिल्ली मेट्रो रेल कॉरपोरेशन लिमिटेड द्वारा तैयार किया गया था। विस्तृत परियोजना रिपोर्ट में स्टेशनों की परिकल्पना की 36 गई और कार्यान्वयन के चरण पर महाराष्ट्र मेट्रो रेल कॉरपोरेशन लिमिटेड द्वारा दो अतिरिक्त स्टेशनों को जोड़ा गया था। दोनों स्टेशनों में से, एयरपोर्ट साऊथ स्टेशन को मुख्यतः ट्रेनों के :
उत्क्रमणके लिए ₹47. करोड़ लागत पर एक अस्थायी स्टेशन के रूप में पहले परिकल्पना की 26 गई थी, यद्यपि ट्रेनों के ऐसे उत्क्रमण को क्रास ओवर ट्रैक्स के माध्यम से हासिल किया जा सकता था। तत्पश्चात् स्टेशन को एक परिचालित स्टेशन में बदल दिया गया था। स्टेशन द्वारा प्रतिदिन केवल औसत यात्री संख्या को दर्शाया गया। दूसरे अतिरिक्त स्टेशन 229 से 191, कॉटन मार्केट स्टेशन को उच्च पीक ऑवर पीक डायरेक्शन ट्रिप्स हेतु दर्शाया गया था लेकिन हितधारकों (नागपुर) सुधार न्यास, नागपुर नगर निगम और महाराष्ट्र सरकारसे लम्बित योगदा (न जारी नहीं होने के

कारण निधि के संकट का हवाला देते हुए कार्य को बीच में ही रोक दिया गया था। हालांकि कार्यों की प्राथमिकता के माध्यम से स्थिति को प्रबंधित किया जा सकता था।

(पैरा 3.1.1 और 3.1.2)

न्यू एयरपोर्ट स्टेशन की अवस्थिति स्टेशन के आसपास विरल जनसंख्या और अभिगम्यता के कारण भी सवारियों के दृष्टिकोण से आदर्श पूर्ण नहीं थी। स्टेशन के वाणिज्यिक परिचालन मार्च) 2019) से महीने की अवधि में औसत यात्री संख्या विस्तृत परियोजना रिपोर्ट में परिकल्पित 18 5, 47 यात्री संख्या प्रतिदिन की अपेक्षा केवल 474 यात्री प्रतिदिन थी। **3 पैरा).2)**

महाराष्ट्र मेट्रो रेल कॉर्पोरेशन लिमिटेड ने अधिक उपयुक्तता और ₹ करोड़ की संभावित 719 वी डीसी प्रणाली को अपनाने के लिए महाराष्ट्र मेट्रो रेल 750 लागत बचत के दृष्टिकोण से समिति और सलाहकार मे-कॉर्पोरेशन लिमिटेड की उपसर्स राइट्स के सुझावों के बावजूद परियोजना के लिए केवी एसी कर्षण प्रणाली को अपनाया। 25 एमएमआरसीएल ने अपने निर्णय के लिए पूरे महाराष्ट्र राज्य में ट्रेक्शन सिस्टम में एकरूपता बनाये रखने की आवश्यकता का हवाला दिया। लेखापरीक्षा ने पाया की विभिन्न शहरों में मेट्रो परियोजनाएं स्वतंत्र परियोजनाएं थीं और इनका एक दूसरे से कोई सम्बन्ध नहीं था और कर्षण प्रणाली का चयन उपाजित लाभों पर आधारित होना चाहिए।

(पैरा 3.3)

प्लेटफार्म स्क्रीन दरवाजों का प्रावधान न होने, परिचालन नियंत्रण केन्द्र के शुरू न होने और तीन स्टेशनों के एकल प्रवेश निकासी परिचालन के कारण परिचालनात्मक और यात्री सुरक्षा का जोखिम/ वहां विद्यमान था। **3 पैरा).4, 3.5 और 3.7(**

महाराष्ट्र मेट्रो रेल कॉर्पोरेशन लिमिटेड ने चल स्टॉक के लिए निविदा प्रदान करते समय यह सुनिश्चित नहीं किया कि आवश्यक ट्रेन सेट्स को रीच के वाणिज्यिक परिचालन की अनुमानित 1 तिथि से पहले सुपुर्द किया जाएगा जिसके परिणामस्वरूप दो ट्रेन सेट्स को मैसर्स एल एंड टी मेट्रो, हैदराबाद से ₹45. करोड़ की लागत से किराए पर लेना पड़ा। 88 **3 पैरा).6(**

महाराष्ट्र मेट्रो रेल कॉर्पोरेशन लिमिटेड ने ₹18. तक निष्पादित कार्य 2020 दिसंबर) करोड़ 99 का मूल्य ₹3. के संविदा मूल्य पर मौजूदा संविदाकार मैसर्स पीसीएस जेवी को (करोड़ था 45 पार्क के विकास संबंधित क-एक अतिरिक्त कार्य के रूप में मिहान डीपो से सटे हुए इको-कार्य को प्रदान किया 2018 अप्रैल)), यद्यपि पार्क का निर्माण कार्य करना महाराष्ट्र मेट्रो रेल कॉर्पोरेशन लिमिटेड की एक मुख्य गतिविधि नहीं थी जो कार्यों को प्राथमिकता के आधार पर किए जाने की कमी को दर्शाता है। **3 पैरा).8(**

2. परियोजना और संविदा प्रबंधन

विस्तृत परियोजना रिपोर्ट के अनुसार, वाणिज्यिक परिचालन अप्रैल तक हासिल किया जाना 2018 था, लेकिन चार में से केवल दो रीच ने वाणिज्यिक परिचालन शुरू किया है। प्रमुख सिविल कार्यों को देने के समय, महाराष्ट्र मेट्रो रेल कॉर्पोरेशन लिमिटेड को पता था कि परिकल्पित वाणिज्यिक परिचालन अप्रैल में पूरा नहीं हो पायेगा 2018, क्योंकि प्रमुख सिविल कार्यों के निर्धारित समापन

हेतु तिथि अक्टूबर तक चली। फिर भी 2021 से शुरू हुई और फरवरी 2018, पूरी परियोजना के वाणिज्यिक परिचालन के लिए कोई संशोधित लक्ष्य तिथि निर्धारित नहीं की गई, जिसके परिणामस्वरूप निर्माण कार्य लंबित रहा और अभी तक पूर्ण नहीं हुआ है 2022 मार्च)।

(पैरा 4.1)

महाराष्ट्र मेट्रो रेल कॉर्पोरेशन लिमिटेड ने व्यय विभाग, वित्त मंत्रालय, भारत सरकार द्वारा निर्धारित केन्द्रीय सार्वजनिक खरीद पोर्टल पर अपनी निविदाओं का प्रकाशन नहीं किया। इस प्रकार, महाराष्ट्र मेट्रो रेल कॉर्पोरेशन लिमिटेड ने निविदाओं हेतु प्रतिस्पर्धी दरें हासिल करने के लिए व्यापक प्रचार सुनिश्चित करने का अवसर खो दिया।

(पैरा 4.2)

महाराष्ट्र मेट्रो रेल कॉर्पोरेशन लिमिटेड ने उचित सर्वेक्षण किए बिना और कार्य के लिए आवश्यक वास्तविक मर्दों का निर्धारण किए बिना रीच 1 और रीच 3 में गिट्टी रहित ट्रैक के संस्थापन कार्य हेतु निविदा दी, जबकि महाराष्ट्र मेट्रो रेल कॉर्पोरेशन लिमिटेड में इस उद्देश्य हेतु एक ट्रैक सलाहकार नियुक्त था। कार्य प्राक्कलन को अनुचित ढंग से तैयार करने के कारण, निविदा के लिए रखी गई अनुमानित लागत में ₹14.45 करोड़, अर्थात् 24.13 प्रतिशत की वृद्धि हुई थी। निविदा मूल्यांकन में पारदर्शिता की कमी थी क्योंकि योग्यता मानदंडों को सत्यापित करने के लिए आवश्यक दस्तावेज प्रस्तुत नहीं करने वाले बोलीदाताओं को दो मामलों में संविदा प्रदान की गई थी।

(पैरा 4.3 और 4.4)

महाराष्ट्र मेट्रो रेल कॉर्पोरेशन लिमिटेड ने आपात स्थिति, परियोजना के समय पर पूरा होने और निर्धारित निविदा प्रक्रिया का पालन करने के कारण उत्पन्न होने वाले संभावित विलंब का हवाला देते हुए नामांकन के आधार पर परियोजना में कार्यरत मौजूदा संविदाकारों परामर्शदाता को/ अतिरिक्त कार्यों के रूप में ₹ 877.58 करोड़ की राशि के प्रमुखसारभुत कार्य प्रदान किए।/ अतिरिक्त कार्य मौजूदा संविदा में उस खंड का हवाला देकर प्रदान किए गए थे, जिसमें (-/+)25 प्रतिशत की मात्रा भिन्नता की अनुमति दी जा सकती थी, हालांकि यह खंड निष्पादन के दौरान मात्राओं संबंधी बिल में आई भिन्नता को नियमित करने के लिए था, न कि पूरी तरह से नए कार्यों के लिए। नए कार्यों को प्रदान करते समय, अतिरिक्त कार्यों के निष्पादन के लिए अपेक्षित संवर्धित तकनीकी और वित्तीय क्षमताओं का निर्धारण नहीं किया गया था जिसकी वजह से इसे समय पर पूर्ण करने का परिकल्पित लाभ भी अमल में नहीं आया।

(पैरा 4.5)

महाराष्ट्र मेट्रो रेल कॉर्पोरेशन लिमिटेड ने संविदाकारों को ब्याज मुक्त मोबिलाइजेशन अग्रिम का भुगतान किया, जिसकी वसूली कार्य की प्रगति के अनुसार संविदाकारों के चल रहे बिलों से की गई थी। यह केंद्रीय सतर्कता आयोग के दिशानिर्देशों के अनुसार नहीं था, जिसने मोबिलाइजेशन अग्रिम की समयबद्ध वसूली निर्धारित की थी। चूंकि कार्य धीमी गति से चल रहे थे, इसलिए ₹130.86 करोड़ की राशि के मोबिलाइजेशन अग्रिम की वसूली लंबित थी अप्रैल)2021)।

(पैरा 4.6)

महाराष्ट्र मेट्रो रेल कॉर्पोरेशन लिमिटेड ने दो संविदाकारों से ₹45.30 करोड़ की अतिरिक्त लागत की वसूली नहीं की, क्योंकि बाद में उच्च लागत पर उनके समाप्त कम किए गए कार्यों को उन्हें फिर/ से सौंप दिया गया था। यह महाराष्ट्र मेट्रो रेल कॉर्पोरेशन लिमिटेड द्वारा एक संविदा में जोखिम

और लागत खंड' को शामिल करने में विफलता और दो संविदाओं में जोखिम और लागत खंड को लागू नहीं करने के कारण था।

(पैरा 4.7)

महाराष्ट्र मेट्रो रेल कॉर्पोरेशन लिमिटेड ने आईएलएफएस को ₹23.60 करोड़ का सामग्री अग्रिम और ₹10 करोड़ का गतिवर्धन अग्रिम प्रदान किया, हालांकि ये निविदा शर्तों के अनुसार अनुमत्य नहीं थे, इनमें से ₹10 करोड़ का अग्रिम अक्टूबर 2018 में संविदा की समाप्ति (दिसम्बर)2018) से दो महीने पहले ही संवितरित किया गया था। समाप्ति में ही एक वर्ष की देरी हुई, जबकि महाराष्ट्र मेट्रो रेल कॉर्पोरेशन लिमिटेड को कार्य के निष्पादन में आईएलएफएस की विफलता के बारे में पता था, जिसके कारण दिसंबर 2017 में सीताबर्डी स्टेशन के निर्माण का कार्य उनसे वापस ले लिया गया था। समाप्ति में देरी ने न केवल कार्य की प्रगति को प्रभावित किया, बल्कि इसके परिणामस्वरूप महाराष्ट्र मेट्रो रेल कॉर्पोरेशन लिमिटेड बैंक गारंटी को भुनाने में सक्षम नहीं हो पाया क्योंकि संविदा की समाप्ति एनसीएलएटी के आदेश के बाद की गई थी, जिसमें बैंकों को आईएलएफएस द्वारा प्रस्तुत बैंक गारंटी को मंजूर करने से मना किया गया था। इसके अलावा, समाप्ति में देरी का व्यापक प्रभाव पड़ा जैसे मार्च 2019 में वाणिज्यिक परिचालन की घोषणा होने तक योजनाबद्ध 11 स्टेशनों में से केवल 5 स्टेशनों को रीच 1 में चालू किया जा सका।

(पैरा 4.8)

संविदाकार आईएलएफएस द्वारा सीताबर्डी इंटरचेंज स्टेशन के निर्माण कार्य की धीमी प्रगति के कारण, इस कार्य को उनसे वापस ले लिया गया था और इसे रीच 3 में वायडवट के निर्माण कार्य में संलग्न मौजूदा संविदाकार मैसर्स एफकॉन्स को अतिरिक्त कार्य के रूप में ₹70.05 करोड़ में प्रदान किया गया था। प्रदान करते समय, महाराष्ट्र मेट्रो रेल कॉर्पोरेशन लिमिटेड ने आईएलएफएस कार्य संविदा की स्वीकृति बी ओ क्यू की मदद दरों को जारी रखने का निर्णय किया (फरवरी 2018)। इसके बाद, एफकॉन्स को नामांकन के आधार पर ₹28.70 करोड़ में आर्किटेक्चरल फिनिशिंग का कार्य भी दिया गया था। कार्यों को प्रदान करने के बाद, महाराष्ट्र मेट्रो रेल कॉर्पोरेशन लिमिटेड ने दो अतिरिक्त संविदाओं की मदद दरों में वृद्धि कर ₹17.19 करोड़ की राशि का लाभ प्रदान किया (दिसंबर 2018), जो अनुबंध की शर्तों के अनुरूप नहीं था।

(पैरा 4.9)

भारत सरकार की सामान्य वित्तीय नियमावली में यह निर्धारित किया गया है कि दीर्घकालिक संविदाओं में ही मूल्य परिवर्तन खंड का प्रावधान किया जा सकता है, जहां सुपुर्दगी की अवधि 18 महीने से अधिक होती है और अल्पकालिक संविदाओं में निश्चित और स्थिर मूल्य होने चाहिए। महाराष्ट्र मेट्रो रेल कॉर्पोरेशन लिमिटेड ने अल्पाकालिक संविदाओं में मूल्य वृद्धि के कारण ₹6.02 करोड़ का व्यय किया, जो सामान्य वित्तीय नियमावली का उल्लंघन था।

(पैरा 4.10)

सामान्य सलाहकार ने निर्धारित 5,176 मानव महीनों की तुलना में-8,781 मानव महीनों का-उपयोग किया)69 प्रतिशत की वृद्धि(, जिसके कारण संविदा मूल्य, संविदा अवधि के दौरान ₹221.93 करोड़ से बढ़कर ₹297.46 करोड़)34 प्रतिशतहो गया। इसके अलावा (, संघ के मुख्य सदस्य मैसर्स एसवाईएसटीआरए को नामांकन के आधार पर ₹6.60 करोड़ की लागत से 10 स्टेशनों के लिए विस्तृत डिजाइन सलाहकार का कार्य 'हितों के टकराव' के बावजूद प्रदान किया गया था, क्योंकि

सामान्य सलाहकार को नियुक्त किए गए डिजाइन सलाहकार द्वारा प्रस्तुत डिजाइनों आरेखों की/ जांच करने की आवश्यकता थी।

(पैरा 4.11)

प्रमुख कार्यों की निविदा प्रदान करने में अपर्याप्त योजना, संविदाकारों द्वारा पर्याप्त श्रमबल की तैनाती न किए जाने, रेलवे क्रॉसिंग के लिए समय पर स्वीकृतियां न मिलने, संविदाकारों को समय पर ड्राइंग और डिजाइन प्रस्तुत न करने और संविदाकारों को वर्क फ्रंट तक एक्सेस देने के कारण परियोजना कार्य में विलम्ब हुआ/कार्य पूरा नहीं हुआ जिसके परिणामस्वरूप पूरी परियोजना के योजनाबद्ध वाणिज्यिक प्रचालन से तीन वर्ष बीत जाने के बाद भी परियोजना केवल अंशतः शुरू हो पाई। महाराष्ट्र मेट्रो रेल कारपोरेशन लिमिटेड को निर्धारित संविदा अवधि के दौरान प्रमुख सिविल निर्माण कार्यों को पूरा नहीं करने के कारण ₹ 72.08 करोड़ की मूल्य वृद्धि को वहन करना पड़ा।

(पैरा 4.12)

3. परिचालन निष्पादन

इस परियोजना में अब तक हासिल वास्तविक यात्री संख्या, विस्तृत परियोजना रिपोर्ट में प्रक्षेपित यात्री संख्या का केवल 3.85 से 7.43 प्रतिशत थी। विभिन्न कारकों को दोनों प्रचालन रीचों में सीमित यात्री संख्या के लिए जिम्मेदार ठहराया जा सकता है, जिसमें दो चरणों (रीच 2 और 4) के गैर रीच) प्रचालन और यहां तक कि दो रीचों में भी जो प्रचालनात्मक हैं-1 और 3), 3 स्टेशन अभी तक प्रचालन में नहीं हैं।

(पैरा 5.1)

सीमित यात्री संख्या के कारण कम फेयर बॉक्स राजस्व के अलावा, वर्ष 2018-19 से 2020-21 की अवधि के लिए गैर-फेयर बॉक्स स्रोतों से राजस्व प्राप्ति केवल ₹67.86 करोड़ थी, जबकि विस्तृत परियोजना रिपोर्ट का अनुमान ₹1,666 करोड़ (अनुमानित राजस्व का 4 प्रतिशत) था। विस्तृत परियोजना रिपोर्ट के अनुसार गैर-फेयर बॉक्स राजस्व का प्रमुख/घटक ₹1,201 करोड़ की अतिरिक्त फ्लोर स्पेस इंडेक्स के कारण प्राप्त राजस्व था। हालांकि, प्राप्त वास्तविक राजस्व केवल ₹67.59 करोड़ (अनुमानित राजस्व का 6 प्रतिशत) था।

(पैरा 5.2)

महाराष्ट्र मेट्रो रेल कॉर्पोरेशन लिमिटेड संपत्ति व्यवसाय और विज्ञापन से केवल ₹0.27 करोड़ कमा सका, जो विस्तृत परियोजना रिपोर्ट के अनुसार अनुमानित राजस्व ₹97 करोड़ का (0.28 प्रतिशत) था। स्टेशनों के लिए अधिगृहीत की गई भूमि विस्तृत परियोजना रिपोर्ट में अनुमानित आवश्यकताओं से दोगुनी से भी अधिक थी (32,752 वर्ग मीटर के प्रक्षेपण के प्रति 73,497 वर्ग मीटर भूमि का अधिग्रहण किया गया था।) महाराष्ट्र मेट्रो रेल कॉर्पोरेशन लिमिटेड ने भूमि पार्सल के मुद्रीकरण के माध्यम से संपत्ति के विकास की योजना बनाई और चार भूमि पार्सल को चिन्हित किया। तथापि, महाराष्ट्र मेट्रो रेल कारपोरेशन लिमिटेड भूमि पार्सलों का मुद्रीकरण नहीं कर सका और परिणामस्वरूप कोई राजस्व सृजित नहीं किया जा सका। महाराष्ट्र मेट्रो रेल कॉर्पोरेशन लिमिटेड ने ₹24.75 करोड़ की लागत से कस्तूरचंद पार्क मेट्रो स्टेशन के पास कस्तूरचंद पार्क भूमि पार्सल में पार्किंग सुविधा के लिए दो स्तरीय भूतल का निर्माण किया।- वाणिज्यिक परिसर के विकास के बिना ₹41.22 करोड़ की लागत वाले स्टेशन के लिए ₹24.75 करोड़ की लागत वाली पार्किंग सुविधा का निर्माण तर्कसंगत और वित्तीय रूप से विवेकपूर्ण निर्णय नहीं है।

(पैरा 5.3)

महाराष्ट्र मेट्रो रेल कॉर्पोरेशन लिमिटेड द्वारा 2015-16 से 2020-21 की अवधि के लिए कुल अधिशेष ₹13.14 करोड़ था और 2021-22 के दौरान बाहरी एजेंसियों को भुगतान की जाने वाली किस्त राशि ₹377.79 करोड़ थी। इसलिए, सृजित अधिशेष भारत सरकार द्वारा परियोजना के लिए बाहरी वित्तपोषण एजेंसियों से जुटाई गई ऋण सेवा के लिए आवश्यक राशि :कुल ऋण राशि)₹4,521 करोड़का केवल एक अंश है। (दिसंबर 2021 तक जो किस्तें बकाया हैं, उनका भुगतान अभी तक नहीं किया गया है। एएफडी ऋण के मामले में, बाहरी एजेंसी द्वारा जून 2022 तक चुकौती को समय विस्तार प्रदान किया गया है, जबकि केएफडब्ल्यू ऋण के मामले में, मामला पत्राचार के तहत है। हालांकि, सभी रीचों को चालू करने के बाद यात्री संख्या में सुधार होने की उम्मीद है, फिर भी राजस्व ऋण चुकौती को कवर करेगा या नहीं इसकी गहन निगरानी और उचित हस्तक्षेप की आवश्यकता है।

(पैरा 5.5)

4. परियोजना निगरानी और आंतरिक नियंत्रण

परियोजना में शामिल सभी राज्य स्तरीय मुद्दों को हल करने के लिए मुख्य सचिव की अध्यक्षता में महाराष्ट्र सरकार द्वारा गठित उच्चाधिकार प्राप्त समिति की बैठक केवल एक ही अवसर पर हुई थी, हालांकि महीने में कम से कम एक बार बैठक करना अनिवार्य था। इसके अलावा, महाराष्ट्र मेट्रो रेल कारपोरेशन लिमिटेड को उच्चाधिकार प्राप्त समिति के सदस्य के रूप में शामिल नहीं किया गया था। नियमित बैठकें आयोजित न करने और उच्चाधिकार प्राप्त समिति में महाराष्ट्र मेट्रो रेल कारपोरेशन लिमिटेड का प्रतिनिधित्व न किए जाने के कारण, राज्य स्तरीय मुद्दे विशेष रूप से हितधारकों द्वारा निधियां जारी करने में विलंब के संबंध में अनसुलझे रहे। महाराष्ट्र सरकार, नागपुर सुधार न्यास और नागपुर नगर निगम से ₹793.89 करोड़ का अंशदान प्राप्त न होने से कार्य की प्रगति पर प्रतिकूल प्रभाव पड़ा। शहरी महानगर परिवहन प्राधिकरण और शहरी परिवहन निधि जैसे संस्थागत ढांचे भी अपने उद्देश्य को पूरा नहीं कर सके क्योंकि शहरी महानगर परिवहन प्राधिकरण की स्थापना तो हाल ही में की गई है (फरवरी)2022) जबकि महाराष्ट्र सरकार द्वारा शहरी परिवहन निधि की स्थापना की जानी शेष है।

(पैरा 6.1, 6.2 और 6.3)

महाराष्ट्र मेट्रो रेल कॉर्पोरेशन लिमिटेड ने यह सुनिश्चित नहीं किया कि संविदाकारों के साथ करार करते समय महाराष्ट्र स्टॉप अधिनियम (संशोधन), 2015 के अनुसार निर्धारित दर पर स्टॉप शुल्क का भुगतान किया जाए, जिसके परिणामस्वरूप राज्य के राजकोष को ₹4.76 करोड़ के राजस्व की हानि हुई।

(पैरा 6.4)

सरकारी निर्देशों के उल्लंघन करते हुए महाराष्ट्र मेट्रो रेल कारपोरेशन लिमिटेड ने ₹3.09 करोड़ की कुल शेष राशि के साथ निजी क्षेत्र के बैंक अर्थात् आईसीआईसीआई बैंक में चार खाते रखे हुए थे, जबकि सभी केन्द्रीय क्षेत्र की योजनाओं केन्द्रीय प्रायोजित योजनाओं में कार्यान्वयन एजेंसियों की/ बैंकिंग व्यवस्थाएं सामान्य स्थिति में सार्वजनिक क्षेत्र के बैंकों और क्षेत्रीय ग्रामीण बैंकों द्वारा संभाली जानी हैं।

(पैरा 6.5)