

**क्रेडिट रेटिंग रिपोर्ट**  
**डेडीकेटेड फ्रेट कोरीडोर कॉर्पोरेशन ऑफ इंडिया लिमिटेड**

<b>कॉर्पोरेट क्रेडिट रेटिंग</b>	<b>सी सी आर एए (रीअरफमंड)</b>
---------------------------------	-------------------------------

### रेटिंग ड्राइवर्स

#### शक्तियाँ

- आर्थिक वृद्धिबढ़ाने के लिए परियोजना की रणनीतिक और आर्थिक महत्वता
- मूल कार्यालय, रेल मंत्रालय से तकनीकी, प्रबंधकीय और वित्तीय सहायता।

#### कमजोरियाँ

- परियोजना के क्रियान्वयन के जोखिम सहित समय और लागत का बढ़ जाना

#### रेटिंग के संवेदनशील होने वाले कारक

- रेल मंत्रालय से मिलने वाली सहायता की सीमा और समय
- कार्य शुरू करने में देरी की सीमा और लागत का बढ़ना
- शेष भूमिके अधिग्रहण संबंधी मामले

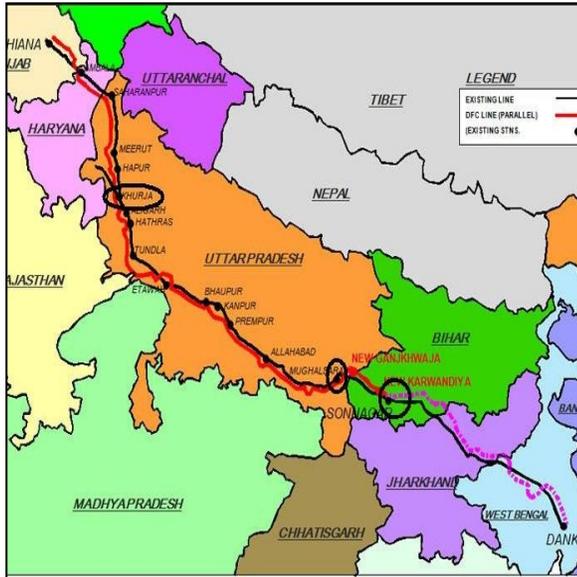
डीएफसीसीआईएल रेल मंत्रालय भारत सरकार का एक स्पेशल परपज व्हीकल (SPV) है, जिसकी स्थापना अक्टूबर, 2006 में एक महत्वपूर्ण और रणनीतिक क्षेत्र के स्रोतों के उपयोग हेतु हुई थी। डीएफसीसीआईएल की स्थापना इस आदेश के साथ की गई थी कि स्वर्ण चतुर्भुज और इसके व्यास के साथ वाले रेल मार्गों के समानांतर डेडीकेटेड फ्रेट रेलवे लाइनों का निर्माण किया जाए, उनका संचालन तथा रख-रखाव का कार्य किया जाए। नगिम द्वारा उच्च क्षमता वाले तथा उच्च गति वाले डेडीकेटेड फ्रेट कोरीडोरों (डीएफसी) का निर्माण किया जा रहा है। रेल मंत्रालय के माध्यम से भारत सरकार का डीएफसीसीआईएल पर पूर्ण स्वामित्व है।

पहले चरण में (तालिका 1 देखें) दो डेडीकेटेड फ्रेट कोरीडोर निर्मित किए जाने शामिल हैं, जसिमें मुंबई से दिल्ली (पश्चिमी कोरीडोर) और दिल्ली-कोलकाता (पूर्वी कोरीडोर) रेल मार्गों (नीचे मानचित्र देखें) की कुल लंबाई 3300 किमी. है। दोनों कोरीडोर के दिसंबर 2019 तक पूरी लंबाई तक संचालित हो जाने की संभावना है।

तालिका 1 : परियोजना चरण

पश्चिमी कोरीडोर	क्षेत्र	पूरण होने की तारीख
चरण 1	रेवाडी-वडोदरा	जून-18
चरण 2	वडोदरा-जेएनपीटी एवं रेवाडी-दादरी	दिसंबर-18
<b>पूरवी कोरीडोर</b>		
चरण 1	खुरजा-कानपुर	मार्च-17
चरण 2	कानपुर-मुगलसराय	दिसंबर-18
चरण 3	खुरजा-लुधियाना एवं खुरजा-दादरी	दिसंबर-19
चरण 1ए (रेल मंत्रालय द्वारा फंडिंग)	सोननगर-मुगलसराय	दिसंबर-16
चरण 4 (पीपीपी द्वारा फंडिंग)	सोननगर-दानकुनी	अभी नरिणय नहीं हुआ है

डेडीकेटेड फ्रेट कोरीडोर (पूरवी)



डेडीकेटेड फ्रेट कोरीडोर (पश्चिम)



सत्रोत: [www.dfccil.org](http://www.dfccil.org)

**डीएफसीसीआईएल की परियोजना की लागत**

डीएफसीसीआईएल की डेडीकेटेड फ्रेट कोरीडोर की शुरुआत 2008-09 (वत्तितीय वर्ष, 01 अप्रैल, से 31 मार्च का संदरभ लें) में की गई थी। इसकी कुल अनुमानति लागत 734 बलियिन रूपये है (सोननगर-दानकुनी मार्ग की सॉफ्ट कॉस्ट को छोडकर)। इसमें नमिरण कार्य के दौरान बढने वाली लागत, ब्याज

और अन्य सॉफ्ट कॉस्ट (तालिका 2 देखें) शामिल हैं, जिनके लिए नधिका व्यवस्था का ऋण से शेयर का अनुपात 2:1 है। परियोजना की लागत में रेलपथ बछिने की लागत के साथ-साथ वदियुतीय तथा यांत्रिकी प्रणालियों जैसे सगिनल और दूरसंचार, सविलि ढांचे और स्टेशन तथा भवन आदि शामिल हैं। सॉफ्ट कॉस्ट में भी सभी कारक लागू हैं, जसिमें नरिमाण के समय ब्याज, आकस्मकि व्यय और मूल्यहरास तथा लागत के बढ जाने के माध्यम से लागत में बढोत्तरी शामिल है।

तालिका 2 : बलियिन रूपये में

आंकडे अरब में	पूर्वी डीएफसी	पश्चिमी डीएफसी	कुल
सविलि कार्य	140	232	372
सगिनल एवं दूरसंचार	20	31	51
वदियुत	30	43	73
यांत्रिकी	2	2	3
आरओबी/आरयूबी	20	21	42
<b>कुल नरिमाण लागतें (ए)</b>	<b>211</b>	<b>329</b>	<b>540</b>
लागत में बढोत्तरी	42	70	111
बीमा, कर	3	4	7
आकस्मकि व्यय	8	12	20
नरिमाण के दौरान ब्याज	3	53	56
<b>कुल सॉफ्ट कॉस्ट (बी)</b>	<b>55</b>	<b>139</b>	<b>194</b>
<b>कुल परियोजना लागत (ए+बी)</b>	<b>267</b>	<b>467</b>	<b>734</b>

# भारतीय रेलवे द्वारा पट्टे पर भूमिकी व्यवस्था कराई जाएगी। नए रेलपथ का भाग वदियमान नेटवर्क के समीप होगा और इसलए अधकि अतरिकित भूमिकी आवश्यकता नहीं पडेगी।

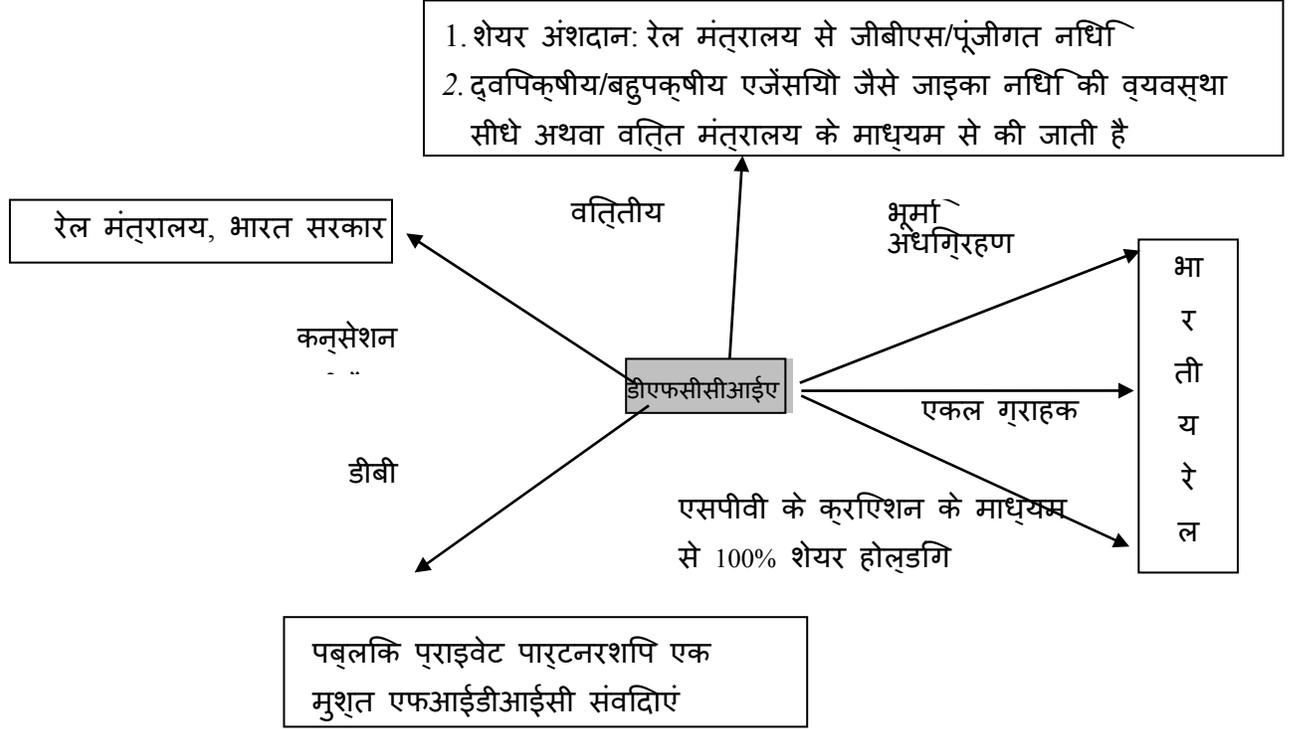
पूर्वी डेडीकेटेड फ्रेट कोरीडोर में सोननगर-दानकुनी सेक्शन के लए तय सॉफ्ट कॉस्ट इसमें शामिल नहीं है, क्योकि परियोजना के लए नधिका व्यवस्था का नरिणय अभी लया जाना है।

नधिके स्रोतों से द्वपिक्षीय/बहुपक्षीय ऋण की मात्रा 523 अरब रूपये; जनरल बजटीय सपोर्ट (जीबीएस) अथवा रेल मंत्रालय से प्राप्त नधिके रूप में शेयर; 210 अरब रूपये, इसमें कसिी प्रकार की कमी को वाणजियकि उधारयों से पूरा कया जा रहा है। प्राथमकि तौर पर ऋण वतित मंत्रालय भारत सरकार द्वारा प्राप्त कया जा रहा है, ये ऋण द्वपिक्षीय/बहुपक्षीय एजेंसियों, जैसे वशिव बैंक, एशयिन डेवलपमेंट बैंक और जापान इंटरनेशनल को-ऑपरेशन एजेंसी (जाइका, डायग्राम 1 देखें), के माध्यम से प्राप्त कया जा रहा है। ये नधि एक कर्ज के रूप में रेल मंत्रालय द्वारा डीएफसीसीआईएल को डेडीकेटेड फ्रेट कोरीडोर के नरिमाण हेतु दी जाएगी। रेल मंत्रालय द्वारा अतरिकित नधिकी व्यवस्था शेयर और आवश्यकता पडने पर डीएफसीसीआईएल द्वारा वाणजियकि उधारयों के माध्यम से की जाएगी।

## संवदीगत व्यवस्था

डीएफसीसीआईएल द्वारा एफ आई डी सी आई संवदीओं तथा पब्लिक प्राइवेट भागीदारी (पीपीपी) माध्यमों के एकमुश्त संयोजन के माध्यम से परियोजना के क्रयिन्वयन के लिए प्रस्ताव दिए जाते हैं।

चार्ट: एस पी वी की अवसंरचना और संवदीत्मक व्यवस्था



## परियोजना जोखमि का वशिलेषण

### 1) नधि व्यवस्था का जोखमि

परियोजना के लिए नधि की व्यवस्था एक ऋण से शेयर के 2:1 अनुपात के माध्यम से की जा रही है, जसिमें वत्ति मंत्रालय द्वारा द्वपिक्षीय / बहुपिक्षीय एजेंसियों के माध्यम से ऋण लिया जा रहा है। रेल मंत्रालय द्वारा डीएफसीसीआईएल के लिए नधि की व्यवस्था ऋण के रूप में की जाती है। डीएफसीसीआईएल को मलिनने वाली कोई नधि और बाहरी उधारयों, यदिकोई हों, के लिए अपेक्षा की जाती है किवे सरकारी गारंटी प्राप्त हों। नधि व्यवस्था में मूल्यहरास की लागत भी शामिल होती है क्योकि परियोजना के पूरा होने में लगभग सात से आठ वर्ष का समय लगेगा। पूरवी डेडीकेटेड फ्रेट कोरीडोर के लिए पहली और दूसरी कश्तों के रूप में 975 मिलियन अमेरिकी डॉलर और 11000 मिलियन अमेरिकी डॉलर और पश्चिमी डेडीकेटेड फ्रेट कोरीडोर के लिए 107 बलियन जापानी येन के लिए क्रमशः वशिव बैंक और जाइका के साथ ऋण करारों पर हस्ताक्षर किए जा चुके हैं।

## 2) क्रयिन्वयन का जोखमि

समय पर क्रयिन्वयन के लिए डीएफसीसीआईएल द्वारा वे नीतियां अपनाई जा रही हैं, जनिसे ठेकेदारों को नर्धारति समय और बजट के भीतर कार्य पूरा करने के लिए प्रोत्साहन और नविरक उपाय मलिते हों। इससे समान कार्यों के क्रयिन्वयन में एफआईडीआईसी का एकमुश्त डजिाइन तैयार करने और पीपीपी के माध्यम से अनुभवी प्रतषिठति ठेकेदारों को संवदिाएं सौपी जा सकेंगी। भारतीय रेलवे द्वारा अपने संसाधनों में से बडी परयोजनाओं के प्रबंधन में लगे गहन अनुभवी कार्मकों का सावधानीपूर्वक चयन करके तैनाती की गई है ताकिसुगम क्रयिन्वयन सुनश्चिति कयिा जा सके। प्रौद्योगिकी के क्षेत्र में डीएफसीसीआईएल द्वारा आधुनकितम सूचना प्रौद्योगिकी (आईटी) को क्रयिन्वति करने के साथ-साथ जयिो-रेफ्रेसगि तकनीक का उपयोग कयिा जा रहा है। इन कार्यों के लिए वश्िव बैंक द्वारा नधिउपलब्ध कराई जा रही है और कार्यों के तेजी से क्रयिन्वयन के लिए समय से पूर्व ही ऋण का अनुमोदन मलि चुका है। तथापि, डेडीकेटेड फ्रेट कोरीडोर का नर्माण कार्य भारतीय रेलवे के लिए एक बडी परयोजना है और डीएफसीसीआईएल को क्रयिन्वयन संबंधी चुनौतियां का सामना करना पड सकता है।

## 3) भूमिअधग्रहण के जोखमि

डीएफसीसीआईएल द्वारा नर्मिति कयिा जा रहे डेडीकेटेड फ्रेट कोरीडोर देश के वभिन्नि राज्यों में लगभग 3300 कमी. का क्षेत्र कवर करेंगे। तथापि, डेडीकेटेड फ्रेट कोरीडोरों का एक हसिसा भारतीय रेलवे के वदियमान रेलपथों के साथ-साथ होकर गुजरेंगे, जसिके लिए अधकि भूमिकी आवश्यकता नहीं पडेगी। शेष आवश्यकता के लिए रेल मंत्रालय (रेलवे अधनियिम, 1989 के माध्यम से प्राप्त शक्तियों के तहत) द्वारा भूमिअधग्रहण का कार्य कयिा जाएगा और उसे दीर्घावधिपट्टे के आधार पर डीएफसीसीआईएल को सौपा जाएगा। डीएफसीसीआईएल द्वारा 31 मार्च, 2014 को कुल अपेक्षति भूमिमें से 90 प्रतशित भूमिअधग्रहण करने संबंधी कार्य पूरा कयिा जा चुका है।

## 4) पर्यावरण जोखमि

इतनी बडी कसिी परयोजना की शुरुआत के फलस्वरूप पर्यावरणीय क्षतिके साथ-साथ पुनर्वास की समस्या भी हो सकती है। अतः डीएफसीसीआईएल द्वारा परयोजना के कारण होने वाले पर्यावरणीय प्रभावों का वसितृत आकलन तैयार कराया जा रहा है। वभिन्नि सरकारी एजेंसियों जैसे पर्यावरण एवं वन मंत्रालय (एमओईएफ) से अपेक्षति क्लीयरेंस प्राप्त की जा रही है। परयोजनाओं को उनके पर्यावरण पर पडने वाले प्रभाव के अनुसार मैनेज कयिा जा रहा है और तदनुसार उन पर कार्रवाई की जा रही है। ऋण की व्यवस्था करने वाली द्वपिक्षीय/ बहुपिक्षीय एजेंसियों को भी पर्यावरण और सामाजिकि प्रभाव के आंकलन के वविरण चाहिए होते हैं साथ ही उनके लिए वे समुचति पुनर्बहाली और पुनर्वास स्थलों की तैयारी की जानकारी भी चाहती हैं।

## 5) मांग संबंधी जोखमि

भारतीय रेलवे का वदियमान नेटवर्क मांग के हिसाब से पर्याप्त नहीं रह गया है, जबकि स्वर्ण चतुरभुज में रेल मार्ग के केवल 16 % भाग का इस्तेमाल होगा, यह रेल यातायात के 50% से अधिक का वहन करेगा। यह क्षमता के उपयोग में 115 से 150 प्रतिशत तक का अंतर है। अतः मांग है कि, दोनों नेटवर्क वदियमान और डेडीकेटेड फ्रेट कोरीडोर की पर्याप्त क्षमताओं का उपयोग किया जाए, जो वदियमान रेलपथों के समानांतर काम करेगा। इसके अतिरिक्त डेडीकेटेड फ्रेट कोरीडोर को वदियमान समस्त माल यातायात सौंपा जाएगा जिसके लिए डीएफसीसीआईएल के लिए सर्वाधिक लॉजिकल (सबसे छोटे और/अथवा सबसे तीव्रगामी) रूट उपलब्ध कराए जाएंगे, बशर्ते डीएफसी पर ये दो अथवा अधिक लगातार पडने वाले स्टेशन शामिल हों (दो-जंक्शन का सिद्धांत)।

भारतीय रेलवे को अपना वर्तमान यातायात डीएफसी नेटवर्क पर हस्तांतरित करने का लाभ मल्लिगा क्योंकि कुशल संचालन के कारण ईंधन की खपत की और रैपिड रोलिंग टर्नअराउंड की पर्याप्त बचत होगी। भारतीय रेलवे डीएफसी से जुड़े अपने फीडर मार्गों को भी अपग्रेड कर रही है ताकि यह सुनिश्चित किया जा सके कि गैर-डीएफसी मार्गों से प्रारंभ होने वाले कति इससे होकर गुजरने वाले यातायात को डीएफसी के माध्यम से चलाया जा सके। साथ ही, भारतीय रेलवे के वदियमान नेटवर्क पर रिलीज की जाने वाली क्षमता का उपयोग तब अतिरिक्त यात्री रेलगाडियां चलाने में किया जा सके।

## 6) राजस्व संबंधी जोखमि

डीएफसीसीआईएल द्वारा अपने एकल ग्राहक, भारतीय रेलवे से एक ट्रेक एक्सेस चार्ज (टीएसी) मेकेनजिम के माध्यम से अपना राजस्व कमाया जाएगा। डीएफसीसीआईएल नेटवर्क पर रेलगाडियां चलाने का भारतीय रेलवे का एकाधिकार होगा। माल यातायात की बुकिंग भारतीय रेलवे के माध्यम से की जाएगी, जो आगे उक्त यातायात को डेडीकेटेड फ्रेट कोरीडोर को सौंपेगा।

ट्रेक एक्सेस प्रभार (टीएसी): टीएसी वह प्रभार है, जो डीएफसीसीआईएल के नेटवर्क को एक्सेस करने के लिए भारतीय रेलवे द्वारा अदा किया जाएगा। टीएसी में फक्स एवं वेरिबल घटक शामिल हैं, जो नेटवर्क पर संचालित मालगाडियों के उपलब्ध होने और अवसंरचना के रख-रखाव से संबद्ध लागतों को कवर करते हैं। अवसंरचना इस प्रकार तैयार की गई है कि डीएफसीसीआईएल फक्स कॉम्पोनेंट से संबद्ध खर्चों जैसे वृत्तीय लागत, स्टाफ, सामग्री और अवमूल्यन को पूरा किया जा सके। वेरिबल कांपोनेंट में टेक्शन पावर, स्टाफ और सामग्री शामिल हैं। फक्स कांपोनेंट में रेल मंत्रालय से प्राप्त ऋणों की वृत्तीय लागत और वाणज्यिक उधारियां, यदि उपयोग की जाती हों, शामिल हैं।

## 7) ऋण की अदायगी की कवरेज संबंधी जोखिम

इस समय यद्यपि डीएफसीसीआईएल द्वारा वाणज्यिक ऋण का वचिर नहीं कयिा जा रहा है, नरिमाण के चरण के दौरान कसिी वाणज्यिक ऋण के लागू ब्याज कें भुगतान का कार्य संचालन आरंभ होने तथा राजस्व के अर्जन से पहले शुरू हालांकि डीएफसीसीआईएल द्वारा ट्रेक एक्सेस प्रभारों के फक्सि कांपोनेंट के माध्यम से नेटवर्क के रख-रखाव की अपनी नश्चिती लागत के साथ ही साथ अपनी वत्तितीय लागतों के लएि भी पूरी तरह व्यवस्था कर ली है।

### रेटगि के द्वारा डीएफसीसीआईएल की नमिनलखिति शक्तयिां प्रदर्शति होती है:

आर्थकि वृद्धि की बढोत्तरी के लएि परयिोजना का रणनीतिक और आर्थकि महत्व

डेडीकेटेड फ्रेट कोरीडोर रेल मंत्रालय की सबसे बडी अवसरंचनात्मक परयिोजनाओं में से एक है और हाल के वर्षों में इस पर ध्यानाकर्षण बढा है, क्योकि इस परयिोजना पर सीधे प्रधानमंत्री कार्यालय द्वारा नजर रखी जा रही है। डीएफसीसीआईएल का लक्ष्य भारत सरकार द्वारा पर्यावरण को कायम रखने के प्रयासों को सहायता प्रदान करना है कि उपयोगकर्ता अपनी परविहन आवश्यकताओं के लएि सर्वाधिक पर्यावरण-अनुकूल माध्यम के रूप में रेलवे का इस्तेमाल करने को प्रोत्साहति हों। यह राष्ट्रीय महत्व की परयिोजना है क्योकि इससे आर्थकि वकिस की बढोत्तरी के लएि भारत सरकार की अवसरंचात्मक आवश्यकताओं का उद्देश्य पूरा होगा।

इस परयिोजना के माध्यम से, रेल मंत्रालय का प्रयास देश में माल यातायात के परविहन के माध्यम के रूप में सडक और रेल यातायात के बीच की खाई को पाटना है। डीएफसीसीआईएल की इस परयिोजना से रेल मंत्रालय क्षमता और परचालनकि क्षमता में वृद्धि होना संभावति है, जसिसे प्रत्यक्ष और अप्रत्यक्ष दोनों रूप में देश की अर्थव्यवस्था को अंशदान मलिगा।

डेडीकेटेड फ्रेट कोरीडोर मुंबई-दल्लिी (पश्चिमी) और दल्लिी-कोलकाता (पूर्वी) मार्गों पर नरिमति कएि जा रहें हैं, जो स्वर्ण-चतुर्भुज का हसिसा हैं। भारतीय रेलवे का स्वर्ण चतुर्भुज, जो पूरे मार्ग का लगभग 16 प्रतशित है, रेल यातायात का 50 प्रतशित से अधिकि यातायात वहन करता है (इसका 70% के लगभग पूर्वी ओर पश्चिमी कोरीडोर में है)। इस क्षेत्र में लाइन क्षमता का उपयोग क्षमता से अधिकि हो रहा है-क्षमता का उपयोग 115 से 150 प्रतशित है। डीएफसीसीआईएल द्वारा अवसरंचना के इष्टतम उत्पादकीय इस्तेमाल के लएि उन्नत डजिाइन फीचर्स को अपनाया जा रहा है।

इसके कुशल संचालन और कम लागत वाली अवसरंचना के कारण माल यातायात के आकर्षति होने की संभावना है। इससे भारतीय रेलवे के वदियमान नेटवर्क की क्षमताएं भी प्रदर्शति होंगी क्योकि माल यातायात डेडीकेटेड फ्रेट कोरीडोर की ओर चला जाएगा। यातायात की भीड-भाड कम होने से अधिकि यात्री

गाड़ियां चलेगी और ईधन लागत में भी बचत होगी क्योंकि यातायात की भीड-भाड और परतफैरा समय कम हो जाएगा।

पछिले कुछ दशकों में, माल यातायात के परविहन में बाजार की भागीदारी में तेजी से गरिवट आई है, जो 1950 में 80% की तुलना में 30% रह गई है। ऐसा मुख्यतः सडक परविहन की तुलना में रेलवे अवसंरचना की उच्च लागत के कारण है, साथ ही क्षमता की कमी के कारण भी हुआ है, क्योंकि डिलीवरी टाइम में अधिक समय लगता है। इसके अतरिक्त, नेटवर्क में भीड-भाड के फलस्वरूप यात्री गाड़ियों का संचलन भी प्रभावति हुआ है और परसिंपत्तियों में टूट-फूट बढी है।

पछिले दशक में अर्थव्यवस्था में भारी उछाल के साथ मध्यावधिसमय में वृद्धि की अच्छी दर संभावति होने के कारण यातायात अवसंरचना का वकिसति होना महत्वपूर्ण है। वदियमान अवसंरचना के पहले से ही संकुचति होने से डेडीकेटेड फ्रेट कोरीडोरों के नरिमाण की योजना मध्यावधि के दौरान वदियमान वृद्धि दर को बनाए रखने के नजरए से महत्वपूर्ण हो जाती है। भारी मात्रा में माल यातायात के वहन में भारतीय रेलवे का मुख्य योगदान है तथा नॉन-बल्क माल यातायात में अच्छी माल यातायात में अच्छी-खासी भागीदारी है, अतः बढे हुए यातायात की संभाल में इसकी योग्यता का अर्थव्यवस्था के लए बहुत महत्व है।

डीएफसीसीआईएल की परयोजना के भारतीय रेल का लाभ

- अतरिक्त यात्री गाड़ियां चलाने के लए भारतीय रेलवे नेटवर्क पर रलीज हुई क्षमता की वैल्यू का उपयोग कयि जा सकता है।
- भीड-भाड के घटने के कारण वदियमान व्यवस्था में ईधन लागत की बचत। चल स्टॉक की पुनः स्थापना लागतों में बचत, क्योंकि टर्नअराउंड टाइम में कमी के कारण आवश्यकताएं कम होंगी।
- पर्यावरणीय लाभ और परयोजना द्वारा अर्जति पर्याप्त कार्बन क्रेडिट।
- तीव्रगत और अधिक भारी गाड़ियों के आधार पर ईधन की बचत के कारण संचालन लागतों में कमी।

क्रसिलि का वशिवास है कि भारत के आर्थिक वकिस के लए यह परयोजना महत्वपूर्ण है और देश के सकल घरेलू उत्पाद (जीडीपी) के वकिस के अगले स्तर की रणनीतिक अवसंरचनात्मक आवश्यकताओं की पूरतिकरेगी। परयोजना भारत सरकार की इससे जुडी समस्त एजेंसियों की उच्च प्राथमकिता वाले कार्यों में बनी रहेगी।

**मूल कार्यालय, रेल मंत्रालय से तकनीकी, प्रबंधकीय और वत्तितीय सहायता**

डीएफसीसीआईएल को एक एसपीवी के रूप में स्थापति कयि गया है, ताकि एक बडी परयोजना का तीव्र, केन्द्रति और सस्ता क्रयिन्वयन और संचलन कयि जा सके। रेल मंत्रालय द्वारा परयोजना के लए

पूरण सहायता प्रदान की जा रही है ताकि अपेक्षित कार्यक्षमता के साथ परियोजना समय पर पूरी की जा सके। भारत सरकार को रेल सेवाएं उपलब्ध कराए जाने जारी रखे जाने की उम्मीद है और यह क्षेत्र भविष्य में नज्दी क्षेत्र के हाथों में जाने की संभावना है। डीएफसीसीआईएल द्वारा रेल मंत्रालय का शत-प्रतिशत सहायक कार्यालय होने के कारण, उन कार्यों को पूरा करने की योजना बना रहा है, जिन्हें करना सरकार के लिए बाध्यकारी है। यह डीएफसीसीआईएल के लक्ष्यों से भी झलकता है, जो रेल मंत्रालय के चार्टर के अनुरूप हैं, जैसा तालिका 3 से स्पष्ट है।

रेल मंत्रालय यह समझता है कि इतनी विशाल परियोजना के क्रियान्वयन के लिए बहुत भिन्न तरीके की चुनौतियां होंगी और आश्वस्त है कि उसके नेतृत्व में चुनौतियों से निपटने की क्षमता है। परियोजना पर प्रधानमंत्री कार्यालय द्वारा नजर रखी जा रही है और अध्यक्ष, रेलवे बोर्ड डीएफसीसीआईएल के अध्यक्ष का काम भी देख रहे हैं तथा रेल मंत्रालय ने अपने वरिष्ठ और अनुभवी अधिकारियों को चुनकर डीएफसीसीआईएल के बोर्ड में नियुक्त किया है। इसके अतिरिक्त, एक सार्वजनिक क्षेत्र के उपक्रम और एक सरकारी उद्यम के बीच एक कन्सेशन एग्रीमेंट के माध्यम से गवर्नेंस की योजना है, जिनके बीच एक मूल-सहायक कार्यालय का संबंध होगा जिसमें यह सुनिश्चित होगा कि परियोजना के विस्तार और क्रियान्वयन के संबंध में कोई दुविधा उत्पन्न न हो। इस एग्रीमेंट में वाणिज्यिक दरों के संदर्भ और मूल्यहरास तथा रख-रखाव, मरम्मत और बीमा लागतों में बढोत्तरी शामिल है।

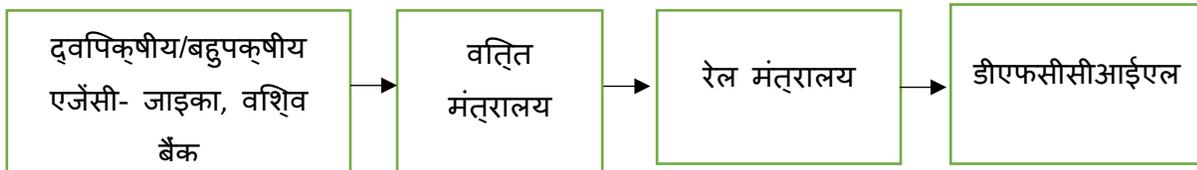
तालिका 3: डीएफसीसीआईएल और रेल मंत्रालय का चार्टर

डीएफसीसीआईएल के लक्ष्य	रेल मंत्रालय का चार्टर
<ol style="list-style-type: none"> <li>1. माल गाड़ियों के संचालन में गति लाकर परविहन की इकाई लागत में कमी लाना और अधिक उत्पादन पाना।</li> <li>2. कस्टमाइज लॉजिस्टिक सेवाएं उपलब्ध कराते हुए फ्रेट मार्केट में रेल का हिस्सा बढाना।</li> <li>3. परविहन की उच्च स्तर की मांग को पूरा करने के लिए अतिरिक्त रेल अवसरचना का सृजन।</li> <li>4. समय-सारणी वाली माल परविहन सेवाओं और गारंटी शुदा ट्रांजिट टाइम की शुरुआत करना।</li> <li>5. फ्रेट सेवाओं के लिए हाई-एंड टेक्नोलॉजी और आई-टी पैकजि की शुरुआत करना।</li> </ol>	<p>यह चार्टर भारतीय रेल प्रशासन की प्रतिबद्धता है:</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. सुरक्षित और विश्वसनीय रेल सेवाएं उपलब्ध कराना।</li> <li>2. जहां आवश्यक हो विभिन्न सेवाओं के लिए अधिसूचित मानक तय करना।</li> <li>3. काउंटर पर सौहार्दपूर्ण और कुशल सेवाएं उपलब्ध कराना।</li> <li>4. रेलगाड़ियों में तथा रेलवे स्टेशनों पर पर्याप्त यात्री सुख-सुविधाएं होना सुनिश्चित करना।</li> <li>5. शकियतों तथा परविदों के जहां तक संभव हो, समयबद्ध हल के लिए विभिन्न स्तरों पर उत्तरदायी और प्रभावी शकियत निवारण तंत्र की स्थापना करना।</li> </ol>

6. भारतीय रेलवे के यात्री और माल दोनों तरह के बजिनेस पर ध्यान केंद्रित करते हुए मालभाडा अवसरचना को अलग करना।	
--	--

डीएफसीसीआईएल नेटवर्क की एकल उपयोगकर्ता के रूप में भारतीय रेलवे द्वारा एक योजना तैयार की गई है ताकि यह सुनिश्चित किया जा सके कि प्रस्तावित कोरीडोर के दो लगातार जंक्शनों के बीच जब कभी किसी यातायात की मूवमेंट हो तो उस यातायात को डेडीकेटेड फ्रेट कोरीडोर पर लिया जा सके। अतः डीएफसीसीआईएल का एक एकाधिकार वाला ग्राहक होने के नाते, भारतीय रेलवे द्वारा यह सुनिश्चित किया गया है कि परियोजना के निर्माण का औचित्य ठहराने के लिए इसकी काफी मांग है। भारतीय रेलवे द्वारा इंटरलकि आपरेशंस और फीडर रूटों को सुदृढ़ बनाने के लिए डीएफसीसीआईएल के रेलपथ को भारतीय रेलवे के वदियमान नेटवर्क से जोड़े जाना सुनिश्चित किया जाएगा।

नधिकी व्यवस्था रेल मंत्रालय द्वारा की गई है, प्रोजेक्ट के लिए नधिकी व्यवस्था बहुपक्षीय और द्वपक्षीय एजेंसियों से मिलने वाले ऋणों और शेयर के संयोजन के माध्यम से की जाएगी। द्वपक्षीय/बहुपक्षीय एजेंसियों से ऋण सीधे वित्त मंत्रालय द्वारा प्राप्त किया जाएगा और मूल कार्यालय से ऋण के रूप में रेल मंत्रालय के माध्यम से प्रदान किया जाएगा। रेल मंत्रालय द्वारा शेयर के रूप में लगभग 210 बिलियन रुपये का अंशदान दिया जाएगा।



इसके अतिरिक्त, चूंकि डीएफसीसीआईएल की स्थापना एक रणनीतिक लक्ष्य की पूर्तिके लिए एक एसपीवी के रूप में की गई है, डीएफसीसीआईएल पूर्वी कोरीडोर के लिए जो वाणज्यिक ऋण लेना चाहे उसकी गारंटी भारत सरकार द्वारा दिए जाने की संभावना है ताकि वह अपनी प्रतिबद्धता दर्शा सके। रेल मंत्रालय द्वारा टीएसी के माध्यम से राजस्व अर्जन के लिए इस तरीके से योजना बनाई गई है कि डीएफसीसीआईएल के ऋण की समयबद्ध सेवा सुनिश्चित हो सके। टीएसी के फक्सि कांपोनेंट डीएफसीसीआईएल के लिए अपनी लागतों की पूर्तिकरने के साथ-साथ ऋण बाध्यताओं को पूरा करने के लिए भी पर्याप्त होंगे।

क्रसिलि का विश्वास है कि डीएफसीसीआईएल को अपने मूल कार्यालय, रेल मंत्रालय से अच्छा बजिनेस प्राप्त होगा तथा अच्छी वित्तीय सहायता मिलेगी, जिससे डीएफसीसीआईएल को परियोजना हेतु नधिकी के स्रोत मिलने के साथ ही साथ अपनी ऋण देयताओं को पूरा करने के सुविधा मिलनी भी जारी रह

सकेगी। इस प्रकार डीएफसीसीआईएल के लिए क्रसिलि की रेटिंग सरकार की सुनिश्चिता सहायता के सशक्त अनुमान पर आधारित है।

डीएफसीसीआईएल की उपरोक्त उल्लिखित शक्तियां नमिनलखित कमजोरियों को आंशिक तौर पर बराबर कर देती हैं:

### **परियोजना के क्रयान्वयन के जोखिम सहित समय और लागत के बढ़ जाने का खुलासा**

रेल मंत्रालय द्वारा शुरू की गई डेडीकेटेड फ्रेट कोरीडोर परियोजना सबसे बड़ी परियोजनाओं में से एक है, क्योंकि रेल मंत्रालय का बड़ी परियोजनाओं का क्रयान्वयन का एक रिकार्ड रहा है। तथापि, जितनी बड़ी यह परियोजना है, ऐसा प्रयास पहले नहीं किया गया है। साथ ही, रेल मंत्रालय द्वारा पहली बार एक ऐसी बड़ी परियोजना के लिए पीपीपी का विकल्प अपनाया गया है। अतः परियोजना के समक्ष क्रयान्वयन की चुनौतियां हैं। इसके अलावा, नागरिकों को किसी नए स्थान पर बसाना भी इसमें शामिल होगा। इस सभी कारणों से परियोजना का समय और लागत बढ़ सकती है। यद्यपि, मुद्रा स्फीति पहले ही परियोजना की लागत का एक कारक बनी रही है, ऐसी काफी लागत होगी जो स्पष्ट जानकारी की कमी के साथ-साथ योजना बनाने की कमी के कारण निर्धारित नहीं की गई होगी।

क्रसिलि को विश्वास है कि डीएफसीसीआईएल को अपनी परियोजना में समय और लागत के बढ़ने जैसी समस्या का सामना करना पड़ेगा क्योंकि ऐसे कई आकस्मिक व्यय हो सकते हैं, जो इस समय निर्धारित नहीं हो सकते, केवल सरकार की सशक्त सहायता के द्वारा इनसे निपटा जा सकता है।

### **वित्तीय नीति**

डेडीकेटेड फ्रेट कोरीडोर परियोजना के लिए द्विपक्षीय / बहुपक्षीय एजेंसियों के एक संयोजन के माध्यम से लिए जाने वाले ऋण द्वारा नदिकी व्यवस्था ऋण से शेयर के 2:1 के अनुपात में की जा रही है। डीएफसीसीआईएल द्वारा लागत के बढ़ने के बावजूद इस अवस्था को बनाए रखे जाना संभावित है, क्योंकि आवश्यकतानुसार भारतीय रेलवे द्वारा अतिरिक्त नदिकी व्यवस्था की जाएगी। सुविधाएं उपलब्ध कराने के उद्देश्य से डीएफसीसीआईएल द्वारा टीएसी के रूप में भारतीय रेलवे से राजस्व प्राप्त किया जाएगा। कंपनी को कोई चल स्टॉक अथवा चालकदल का कोई स्वामित्व नहीं मिलेगा, न ही दरें तय करने अथवा राजस्व प्राप्त करने में इसकी कोई भूमिका ही होगी। डेडीकेटेड फ्रेट कोरीडोरों के माध्यम से कौन सा और कतिना यातायात संचालित हो इसके निर्धारण के लिए अंतिम प्राधिकारी भी भारतीय रेल ही होगी। हालांकि, डीएफसीसीआईएल को होने वाले भुगतान एक टीएसी मेकेनजिम के माध्यम से सुनिश्चित होंगे, जिसमें कंपनी द्वारा भारतीय रेल से नदि प्राप्त की जाएगी, ताकि व्यय होनी वाली निश्चित लागतों सहित ऋण बाध्यताएं पूरी की जा सकें। टीएसी मेकेनजिम इस तरह डिजाइन किया गया है कि डीएफसीसीआईएल की समस्त लागतें उसमें शामिल हो सकें, जिसमें इसकी ऋण बाध्यताएं भी शामिल हों।

ऐसा डेडीकेटेड फ्रेट कोरीडोरों पर यातायात के संचालति होने के बाबजूद है, और इसलए डीएफसीसीआईएल द्वारा ऋण की आदायगी से संबंघति समस्त जोखमि कम हो जाते हैं।