

प्रेस-ब्रीफ

डेडीकेटेड फ्रेट कोरीडोर कॉर्पोरेशन ऑफ इंडिया लिमिटेड (डीएफसीसीआईएल)

डेडीकेटेड फ्रेट कोरीडोर कॉर्पोरेशन ऑफ इंडिया लिमिटेड (डीएफसीसीआईएल) रेल मंत्रालय के प्रशासनिक नियंत्रण के अधीन स्थापित एक विशेष प्रयोजन संस्था है। इसे डेडीकेटेड फ्रेट कोरीडोरों की योजना एवं विकास, वित्तीय संसाधनों को गतिशील करने और निर्माण, रख-रखाव व परिचालन के लिए भारतीय कंपनी अधिनियम 1956 के अधीन अक्टूबर 2006 में गठित किया गया।

डीएफसीसीआईएल को रेल मंत्रालय के 100% अंशदान के साथ 30 अक्टूबर, 2006 को कंपनी अधिनियम 1956 के अंतर्गत शुरू किया गया। डेडीकेटेड फ्रेट कोरीडोर की संकल्पना चार महानगरों को जोड़ने वाले स्वर्णिम चतुर्भुज पर रेल यातायात के लगातार बढ़ते दबाव के कारण की गई। भारतीय रेल का यह नेटवर्क, जो चार महानगरों- दिल्ली, मुंबई, चेन्नै और हावड़ा को जोड़ता है और जिसे आमतौर पर स्वर्णिम चतुर्भुज कहा जाता है, अत्यधिक ट्रैफिक दबाव वाला नेटवर्क है। इसके दो विकर्णों (दिल्ली-चेन्नै और मुंबई-हावड़ा) को जोड़ देने पर इस रूट की कुल लंबाई 10,122 किमी हो जाती है, जिस पर 58% से अधिक राजस्व माल भाड़ा ढोया जाता है।

भारतीय रेल राष्ट्र की जीवन-रेखा है। देश की बढ़ती अर्थव्यवस्था के साथ इसकी ऊर्जा ज़रूरतें भी लगातार बढ़ रही हैं। इन्हें पूरा करने के लिए भारी मात्रा में कोयला ढुलाई की ज़रूरत है। इसके अलावा औद्योगिक विकास की गति को तेज़ करने और मूलभूत ढांचा निर्माण के लिए भी माल यातायात प्रणाली को सुदृढ़ बनाना ज़रूरी है। भारतीय रेल के पूर्वी और पश्चिमी रूटों पर लगातार बढ़ते अंतर्राष्ट्रीय व्यापार ने रेल मालभाड़ा यातायात की अतिरिक्त क्षमता के लिए मांग उत्पन्न की, जिससे डेडीकेटेड फ्रेट कोरीडोर की परिकल्पना ने जन्म लिया। पहले चरण में भारत सरकार ने दो कोरीडोरों के निर्माण की स्वीकृति दी है, जिनकी कुल लंबाई लगभग 3344 रूट

किलोमीटर है। इनमें पश्चिमी डीएफसी की लंबाई 1504 रूट किलोमीटर है, जबकि पूर्वी डीएफसी 1840 रूट किलोमीटर लंबा है।

पूर्वी कोरीडोर, जो पश्चिम बंगाल के डानकुनि से शुरू होगा, झारखंड, बिहार, उत्तर प्रदेश और हरियाणा से होते हुए पंजाब के लुधियाना पर समाप्त होगा। जबकि, उत्तर प्रदेश के दादरी और मुंबई के जवाहरलाल नेहरू पोर्ट ट्रस्ट (जेएनपीटी) को जोड़ने वाला पश्चिमी कोरीडोर एनसीआर, हरियाणा, राजस्थान, गुजरात और महाराष्ट्र से गुजरेगा।

विजन

कुशल एवं ग्राहक संक्रेदित विश्वसनीय सेवाओं के ज़रिए रेलवे की बाज़ार हिस्सेदारी को बनाए रखने एवं इसे विस्तारित करने के लिए भारतीय रेलवे के साथ साझेदारी स्थापित करना

मिशन

उपयुक्त टेक्नॉलजी के साथ ऐसे कोरीडोरों का निर्माण करना, जिनसे भारतीय रेल अपने ग्राहकों को माल यातायात के ऐसे विकल्प उपलब्ध करा सके, जो अतिरिक्त क्षमता वाले हों एवं गारंटीयुक्त, कुशल, विश्वसनीय, सुरक्षित तथा सस्ते हों ताकि भारतीय रेल माल-यातायात के बाज़ार में अपनी खोई हिस्सेदारी वापस हासिल कर सके।

सरकार द्वारा पर्यावरण सुरक्षा के प्रति उठाए गए क़दमों को मज़बूती प्रदान करना। इसके लिए उपयोगकर्ताओं को उनके माल यातायात ज़रूरतों को पूरा करने हेतु रेलवे को सर्वाधिक पर्यावरण-हितैषी साधन के रूप में स्वीकार करने के लिए प्रोत्साहित करना।

स्वर्णिम चतुर्भुज और इसके विकर्णों को जोड़ने वाले रूटों के लिए भविष्य में यदि अन्य कोरीडोरों का निर्माण किया जाता है, तो डीएफसीसीआईएल उन कार्यों को भी निष्पादित करेगा।

डीएफसी के उद्देश्य

प्रति ट्रेन अधिक क्षमता में माल ढुलाई के लिए आधुनिक प्रौद्योगिकी एवं तकनीकी ज्ञान के साथ विश्वस्तरीय रेल आधारभूत संरचना का निर्माण करना

समग्र ट्रांसपोर्ट कुशलता में बेहतरी लाना

ग्राहकों को गारंटीयुक्त, तेज़, ऊर्जा दक्ष एवं पर्यावरण हितैषी ट्रांसपोर्ट प्रदान करना

समग्र सप्लाई चेन मैनेजमेंट को प्रोत्साहित करना
ट्रांसपोर्ट लॉजिस्टिक्स की प्रति ईकाई लागत में कमी लाना
माल यातायात बाज़ार में रेलवे की हिस्सेदारी को बढ़ाना

अधिदेश (Mandate)

डेडीकेटेड फ्रेट कोरीडोरों की आधारभूत संरचना का नियोजन, निर्माण एवं रख-रखाव का कार्य निर्णय प्रक्रिया एवं कार्य निष्पादन प्रणाली में स्वतंत्रता, जो बाज़ार एवं व्यवसाय संकेंद्रित हो कंसेशन एग्रीमेंट के तहत सौंपे गए उत्तरदायित्वों का निर्वहन करने में रेलवे अधिनियम 1989 के अंतर्गत रेलवे प्रशासन का दर्जा भारतीय रेल के कम से कम 70 प्रतिशत माल भाड़ा यातायात का डीएफसीसीआईएल में हस्तांतरण कोरीडोरों के निर्माण एवं रख-रखाव के लिए भारतीय रेल एवं अन्य अधिकृत रेल ऑपरेटरों से ट्रैक एक्सेस चार्ज वसूल करना डीएफसी, भारतीय रेल एवं अन्य योग्यता प्राप्त परिचालकों की मालगाड़ियों को बिना किसी भेद-भाव के अपने कोरीडोरों को इस्तेमाल के लिए उपलब्ध कराएगा।

डीएफसीसी की विशेषताएं

डीएफसी माल यातायात की प्रति ईकाई लागत में कमी लाने के साथ-साथ माल दुलाई प्रक्रिया में उल्लेखनीय बदलाव लाएगा। इसे संभव बनाती हैं डीएफसी की ये विशेषताएं-

कम परिचालन एवं रख-रखाव लागत
अधिक कुशलता के साथ लीन ऑर्गनाइज़ेशन
अधिक दुलाई (थ्रूपुट) प्रति वैगन एवं प्रति ट्रेन
ऊर्जा की कम खपत

परिचालन संबंधी विशेषताएं (Operating Features)

ट्रेन हेडवे- 10 मिनट
एंड ऑफ ट्रेन टिलेमट्री सिस्टम (EOTT)- गार्ड रहित ट्रेनें चलेंगी
दो स्टेशनों के बीच औसत दूरी 40 किलोमीटर

अधिकतम स्वीकृत गति 100 किलोमीटर प्रति घंटा
टाइम-टेबल से ट्रेनें चलाने का प्रावधान
अधिक लंबाई व क्षमता वाली ट्रेनें चलाने की सुविधा
पश्चिमी डीएफसी पर डबल स्टैक कंटेनर का परिचालन, थ्रूपुट 360 टीईयू प्रति ट्रेन

उन्नत प्रौद्योगिकी एवं आविष्कार

देश में पहली बार डीएफसीसीआईएल द्वारा ट्रैक बिछाने के लिए एनटीसी मशीन का इस्तेमाल
यूनिडायरेक्शनल ऑटोमैटिक सिग्नलिंग 2 किलोमीटर इंटर-सिग्नल दूरी के साथ
एल.ई.डी. लाइट मल्टी-एस्पैक्ट कलर लाइट सिग्नल के साथ इंटर-लॉकिंग सिस्टम वाले स्टेशन
मोबाइल रेडियो ट्रेन कम्युनिकेशन सिस्टम (GSM-R)
2x25 KV, 50 Hz AT ट्रैक्शन फीडिंग सिस्टम
60 किलोग्राम कवर्ड थिक वेब स्विचों का प्रयोग
रनिंग ट्रैक पर रूलिंग ग्रैडिएंट 1 इन 200
दो ट्रैक्शन सब स्टेशनों के बीच दूरी 60-80 किलोमीटर
पश्चिमी डीएफसी पर डबल स्टैक कंटेनरों को चलाने के लिए, OHE की ऊंचाई पारंपरिक ऊंचाई से अधिक
अधिक सुरक्षा के लिए ट्रेन प्रोटेक्शन एंड वार्निंग सिस्टम (TPWS) इस्तेमाल होंगे
कैंटेड टर्नआउट्स का इस्तेमाल

औद्योगिक प्रगति के कोरीडोर

(I) मल्टी मोडल लॉजिस्टिक्स हब

डीएफसी नेटवर्क से कोरीडोर के आस-पास मल्टीमोडल लॉजिस्टिक्स पार्क शुरू करने को बढ़ावा मिलेगा, जिससे पैकेजिंग, रिटेलिंग, लेबलिंग और ट्रांसपोर्टेशन जैसी मूल्य संवर्धन गतिविधियों को सुगम बनाया जा सकेगा। थर्ड पार्टी लॉजिस्टिक्स (3PL) सेवाएं देने वाली कंपनियों के ज़रिए डोर-टू-डोर कनेक्टिविटी प्रदान की जाएगी। लॉजिस्टिक्स हबों का विकास या तो डीएफसीआईएल स्वयं करेगा या इसे कोरीडोर के आस-पास विभिन्न जगहों पर उचित साझेदारों के साथ मिलकर किया जाएगा।

(II) दिल्ली-मुंबई इंडस्ट्रियल कोरीडोर (DMIC) एवं अमृतसर-कोलकाता इंडस्ट्रियल कोरीडोर (AKIC)

औद्योगिक प्रगति में डीएफसीसीआईएल का असर डीएफसी के इर्द-गिर्द बनने वाले डीएमआईसी और एकेआईसी के नियोजन एवं विकास के रूप में देखा जा सकता है। इन औद्योगिक गलियारों के नियोजन में डीएफसी की महत्वपूर्ण भूमिका है। वास्तव में, डीएमआईसी/एकेआईसी और डीएफसीसीआईएल एक-दूसरे के पूरक हैं क्योंकि एक तरफ ये औद्योगिक गलियारे डीएफसी के विश्वस्तरीय रेल इंफ्रास्ट्रक्चर से लाभ उठाएंगे, तो दूसरी तरफ औद्योगिक गलियारों से आरंभ होने वाले ट्रैफिक से डीएफसी को भी फायदा पहुंचेगा।

पश्चिमी डीएफसी

1504 किलोमीटर लंबा डबल लाइन ट्रैक पश्चिमी कोरीडोर जवाहरलाल नेहरू पोर्ट ट्रस्ट (मुंबई) से वडोदरा-साणंद-पालनपुर-फुलेरा-रेवाड़ी होते हुए दादरी तक जाएगा। इसकी अलाइनमेंट सामान्यतः मौजूदा रेलवे लाइनों के समानांतर रखी गई है। कुछ जगहों पर रूट को बायपास किया गया है, जबकि रेवाड़ी से दादरी और साणंद से वडोदरा तक बिल्कुल नया अलाइनमेंट रखा गया है।

पश्चिमी और पूर्वी डीएफसी दादरी में एक-दूसरे को जोड़ेंगे।

भारतीय रेल के साथ पश्चिमी डीएफसी की कनेक्टिविटी दादरी, पृथला, रेवाड़ी, अटेली, फुलेरा, बांगुरग्राम, मारवाड़, पालनपुर, चदोतर, मेहसाणा, साणंद (उत्तर), साणंद (दक्षिण), मकरपुरा, उधाना, खरबाओ और जेएनपीटी पर होगी।

ये कोरीडोर आयात-निर्यात व्यापार को बढ़ावा देगा। इस रूट पर जवाहरलाल नेहरू पोर्ट ट्रस्ट एवं मुंबई पोर्ट, पिपावव पोर्ट, मुंद्रा पोर्ट और कांडला पोर्ट से उत्तर भारत स्थित इनलैंड कंटेनरो डिपो के बीच आयात-निर्यात के लिए कंटेनरों की आवाजाही होगी। इसके अतिरिक्त इस रूट पर आयातित उर्वरक, आयातित कोयला, अनाज, सीमेंट, नमक, लोहा एवं इस्पात का भी यातायात होगा।

वर्ष 2021-22 तक पश्चिमी डीएफसी पर आनुमानित ट्रैफिक- 152.24 मिलियन टन

पूर्वी डीएफसी

पूर्वी डीएफसी के रूट की लंबाई 1840 किलोमीटर है, जिसमें निम्नलिखित विशिष्ट सेगमेंट

शामिल हैं-

लुधियाना और खुर्जा के बीच 389 किलोमीटर लंबा विद्युतीकृत सिंगल लाइन सेगमेंट
खुर्जा-दादरी-मुगलसराय-सोननगर के बीच 961 किलोमीटर लंबा विद्युतीकृत डबल लाइन
सेगमेंट

सोननगर और डानकुनि के बीच 549 किलोमीटर लंबा डबल लाइन विद्युतीकृत सेगमेंट
भारतीय रेल के साथ इन स्टेशनों पर जंक्शन बनाए जा रहे हैं- चवापेल, सरहिंद, शंभु,
कलानौर, पिलखानी, दादरी, खुर्जा, दाउदखान, टुंडला, भाऊपुर, भीमसेन, कानपुर, करछना,
अहरौरा रोड, मुगलसराय, गंजख्वाजा, सोननगर, गोमोह, अंदाल (पश्चिम), अंदाल, अंदाल
(पूर्व) और डानकुनि। करवांदिया, सासाराम और दुर्गावती में अस्थायी जंक्शन बनाने की
योजना है। इस कोरीडोर में 58 क्रॉसिंग स्टेशन होंगे।

इस रूट पर बिहार, झारखंड और पश्चिम बंगाल से उत्तर भारत के बिजली संयंत्रों के लिए
कोयला, लोहा, अनाज, सीमेंट, उर्वरक तथा राजस्थान से स्टील संयंत्रों के लिए लाइमस्टोन
तथा अन्य वस्तुओं का परिवहन होगा।

वर्ष 2021-22 तक आनुमानित ट्रैफिक- 153.23 मिलियन टन

कार्बन उत्सर्जन में भारी कमी

डीएफसी का लक्ष्य कार्बन उत्सर्जन को कम करने के लिए ऐसी तकनीकी विकल्पों को अपनाना
है, जो डीएफसी को अधिक ऊर्जा-दक्ष तरीके से काम करने में मदद कर सकें। ग्रीन हाउस गैसों
पर किए गए एक विस्तृत अध्ययन में 30 वर्ष की अवधि के दौरान डीएफसी और बिना डीएफसी
की स्थितियों की तुलना की गई है। अनुमानों के मुताबिक 30 वर्ष की अवधि के दौरान बिना
डीएफसी की स्थिति में कुल 582 मिलियन टन कार्बन डाई ऑक्साइड गैस का उत्सर्जन होगा,
जबकि डीएफसी की स्थिति में इसी अवधि के दौरान यह उत्सर्जन महज़ 124.5 मिलियन टन
ही होगा। यह दर्शाता है कि डीएफसी को लागू न करने की दशा में पूर्वी और पश्चिमी कोरीडोरों
पर 30 साल के दौरान माल यातायात के कारण 4.5 गुना ज़्यादा ग्रीन हाउस गैसों का उत्सर्जन
होगा।

फंडिंग की व्यवस्था

क्रिसिल द्वारा डीएफसीसीआईएल को AAA क्रेडिट रेटिंग प्रदान की गई है
परियोजना के लिए कुल स्वीकृत राशि रु. 81,459 करोड़ (पूर्वी डीएफसी- रु. 26,674 करोड़
एवं पश्चिमी डीएफसी- रु. 46,718 करोड़, भूमि की लागत- रु. 8067 करोड़)

कुल पूंजी लागत का वित्त पोषण रेल मंत्रालय द्वारा ऋण एवं एक्विटी द्वारा किया जाएगा। ऋण-एक्विटी अनुपात 3:1 है। ऋण की व्यवस्था अग्रणी अंतर्राष्ट्रीय मल्टीलैटरल एजेंसियों द्वारा की जाएगी।

पश्चिमी डीएफसी के लिए ऋज का प्रबंध जापान इंटरनेशनल कोऑपरेशन एजेंसी (JICA) द्वारा किया जा रहा है, जो 38,722 करोड़ रुपये का ऋण प्रदान कर रहा है।

पूर्वी डीएफसी (मुगलसराय-इलाहाबाद-कानपुर-खुर्जा-दादरी एवं खुर्जा-लुधियाना) की फंडिंग विश्व बैंक 2.725 बिलियन यूएस डॉलर के ज़रिए कर रहा है।

पूर्वी डीएफसी के डानकुनि-सोननगर सेक्शन का निर्माण पीपीपी के तहत किया जाएगा।

जनवरी 2016 के बाद की मुख्य उपलब्धियां

पश्चिमी डीएफसी में शत प्रतिशत कांट्रैक्ट अवार्ड का लक्ष्य पूरा।

वर्ष 2016 के दौरान रु. 18,000 करोड़ के कांट्रैक्ट अवार्ड किए गए, जो एक कैलेंडर वर्ष में अवार्ड किए गए सबसे ज्यादा मूल्य के कांट्रैक्ट का एक रिकॉर्ड है। जनवरी 2016 के बाद निम्नलिखित कांट्रैक्ट अवार्ड किए गए :

पूर्वी डीएफसी

देहरी ऑन सोन- सोननगर जंक्शन सिविल कार्य (16 किमी), लागत रु. 365 करोड़

ईडीएफसी-2, इलेक्ट्रिकल कांट्रैक्ट, पैकेज 204, लागत रु. 847 करोड़

ईडीएफसी-3, सिविल कांट्रैक्ट, पैकेज 301 (सहारनपुर-लुधियाना), लागत रु. 1769 करोड़

ईडीएफसी-3, सिविल कांट्रैक्ट, पैकेज 302 (खुर्जा-दादरी), लागत रु. 511 करोड़

ईडीएफसी-2, सिग्नल एवं टेलीकॉम कांट्रैक्ट, पैकेज 203, लागत रु. 471 करोड़

पिलखानी-साहनेवाल सेक्शन के लिए पीएमसी कांट्रैक्ट, लागत रु. 68 करोड़

खुर्जा-दादरी सेक्शन के लिए पीएमसी कांट्रैक्ट, लागत रु. 35 करोड़

पश्चिमी डीएफसी

इलेक्ट्रिकल पैकेज, ईएमपी-16 (मकरपुरा-जेएनपीटी), लागत रु. 1213 करोड़

पीएमसी कांट्रैक्ट फेज II, लागत रु. 555 करोड़

सीटीपी 3 आर (इकबालगढ़-वडोदरा), लागत रु. 4744 करोड़

एसटीपी-17 (मकरपुरा-जेएनपीटी), लागत रु. 631 करोड़

सिविल एवं ट्रैक पैकेज, सीटीपी-11 (जेएनपीटी-वैतरणा), लागत रु. 2949 करोड़

एकीकृत सिविल, इलेक्ट्रिकल तथा सिग्नल एवं टेलीकॉम पैकेज, सीटीपी-14 (रेवाड़ी-दादरी), लागत रु. 3799 करोड़

वित्तीय उपलब्धियां

2014-15 की तुलना में, वर्ष 2015-16 के दौरान पूंजीगत व्ययों में तीन गुना की वृद्धि। वर्ष 2016-17 में 32% और बढ़ोतरी का अनुमान।

वर्ष 2016-17 में, दिसंबर 2016 तक रु. 6638 करोड़ के पूंजीगत व्यय किए गए। जबकि पिछले वित्तीय वर्ष में इसी अवधि के दौरान रु. 4998 करोड़ के पूंजीगत व्यय किए गए थे। पश्चिमी कोरीडोर के लिए दिनांक 31.03.2016 को जाइका के साथ 103.664 बिलियन जापानी येन के ऋण अनुबंध पर हस्ताक्षर पूर्वी डीएफसी की तीसरी ऋण राशि के लिए दिनांक 21.10.2016 को वर्ल्ड बैंक के साथ 650 मिलियन यूएस डॉलर के ऋण अनुबंध पर हस्ताक्षर दोनों कोरीडोरों के लिए फंड की व्यवस्था पूरी कर ली गई है।

अवार्ड किए गए कार्यों की प्रगति

- खुर्जा-कानपुर और रेवाड़ी-पालनपुर सेक्शनों में कार्य की गति में पांच गुना की बढ़ोतरी
- पूर्वी डीएफसी के 56 किमी लंबे न्यू दुर्गावती-सासाराम सेक्शन पर दिनांक 30 मार्च 2016 को पहली व्यावसायिक मालगाड़ी सफलतापूर्वक चलाई गई।
- दिसंबर 2016 तक दोनों कोरीडोरों में अत्याधुनिक एनटीसी मशीनों द्वारा कुल 480 किमी तक मैकेनाइज्ड ट्रैक लेइंग की गई। इसमें से 300 किमी से ज्यादा ट्रैक बिछाने का कार्य वर्ष 2016 के दौरान किया गया।
- पूर्वी डीएफसी के न्यू दुर्गावती-सासाराम सेक्शन तथा पश्चिमी डीएफसी के रेवाड़ी-इकबालगढ़ सेक्शन पर प्रगति की निगरानी के लिए ड्रोन एवं जिओ स्पेशल आधारित सैटेलाइट प्रौद्योगिकी का इस्तेमाल किया गया।

खास बातें

- डीएफसी के पूरे नेटवर्क को लेवल क्रॉसिंग मुक्त बनाने की योजना है। इसके लिए रोड ओवर ब्रिज (ROB) तथा रोड अंडर ब्रिज (RUB) बनाए जा रहे हैं।
- रेल तथा सड़क यातायात के निर्बाध संचालन को सुनिश्चित करने के लिए कुल 1003 लेवल क्रॉसिंग को हटाकर 689 RUB और 314 ROB के निर्माण की योजना है।
- इनकी लागत को राज्य सरकारों के साथ बांटे जाने के कारण रु. 3000 करोड़ की बचत की गई।

भूमि अधिग्रहण

डीएफसी परियोजना 9 राज्यों और 60 से ज़्यादा ज़िलों के कुल 11765 हेक्टेयर क्षेत्रफल एवं 3344 किमी लंबाई में फैली है। इस परियोजना से प्रभावित होने वाले लोगों (PAPs) की संख्या 3 लाख से ज़्यादा है।

परियोजना प्रभावित लोगों के पुनर्स्थापन एवं पुनर्वास पर विशेष ध्यान दिया जा रहा है। उचित मुआवज़ा तथा अन्य सुविधाओं के साथ-साथ उन्हें रोज़गारपरक बहु-कौशल प्रशिक्षण भी प्रदान किया जा रहा है।

डीएफसी ने दिसंबर 2016 तक **95.8%** भूमि का अधिग्रहण पूरा कर लिया है। इसमें पीपीपी मॉडल पर निर्माण किए जा रहे सोननगर-डानकुनि का हिस्सा शामिल नहीं है। ज़्यादातर पर्यावरणीय अनापत्तियां प्राप्त की जा चुकी हैं।

भूमि अधिग्रहण में उचित मुआवज़ा और पारदर्शिता का अधिकार, पुनर्वास और पुनर्स्थापन अधिनियम, 2013 के अनुसार दिनांक 01.01.2015 से नई पात्रता मैट्रिक्स को लागू कर दिया गया है। दिनांक 01.01.2015 से सभी मुआवज़े तथा पुनर्वास और पुनर्स्थापन सुविधाएं नए कानून के अनुसार दी जा रही हैं।

दिसंबर 2016 तक मुआवज़े के तौर पर कुल रु. 10,915 करोड़ (पश्चिमी डीएफसी: रु. 5,157 करोड़, पूर्वी डीएफसी: रु. 5758 करोड़) का भुगतान किया।

अन्य उपलब्धियां

- डीएफसीआईएल को वर्ष 2016 के लिए ट्रांसपोर्ट सेक्टर में प्रतिष्ठित 'गोल्डन पीकॉक अवार्ड फॉर सस्टेनबिलिटी' से नवाज़ा गया है।
- डीएफसी ने वर्ष 2015-16 में एम.ओ.यू. में 'उत्कृष्ट' रेटिंग हासिल की है। इससे पूर्व के कुछ वर्षों से इसे 'अति उत्तम' रेटिंग प्राप्त होती रही है।
- क्रिसिल ने डीएफसीआईएल को पुनः CCR AAA यानी कॉर्पोरेट क्रेडिट रेटिंग ट्रिपल ए प्रदान की है।
- आईसीआरए, जो अंतरराष्ट्रीय संस्था मूडी की एक इकाई है, ने भी डीएफसीआईएल को चालू वित्त वर्ष के लिए (ICRA) AAA यानी आईसीआरए ट्रिपल ए रेटिंग प्रदान की है।
- इंडिया रेटिंग्स एंड रिसर्च, जो फिच समूह की एक कंपनी है, ने डीएफसीआईएल को IND AAA रेटिंग प्रदान की है।
- डीएफसीआईएल कॉर्पोरेट ऑफिस बिल्डिंग को ऊर्जा दक्षता ब्यूरो, विद्युत मंत्रालय की तरफ़ से फाइव स्टार रेटिंग दी गई।

- डीएफसीसीआईएल की प्राइवेट फ्रेट टर्मिनल पॉलिसी, पोर्ट रेल टर्मिनल कनेक्टिविटी पॉलिसी और प्राइवेट साइडिंग रेल कनेक्टिविटी पॉलिसी को अंतिम रूप दे दिया गया है और निदेशक मंडल द्वारा इनका अनुमोदन भी किया जा चुका है। ये डीएफसीसीआईएल की वेबसाइट www.dfccil.gov.in पर उपलब्ध हैं।

कॉर्पोरेट सामाजिक उत्तरदायित्व (CSR) गतिविधियां: प्रोजेक्ट सक्षम

‘प्रोजेक्ट सक्षम’ CSR के क्षेत्र में डीएफसीसीआईएल की एक पहल है। इसके अंतर्गत चार सीपीएम इकाइयों के 13 केंद्रों में 1039 परियोजना प्रभावित/गरीबी रेखा से नीचे रहने वाले लोगों को रोजगार/स्वरोजगार परक कौशल विकास प्रशिक्षण प्रदान जा चुका है। यह कार्यक्रम भारतीय उद्योग महासंघ (CII) के साथ मिलकर चलाया जा रहा है।

भविष्य में बनने वाले कोरीडोर

माननीय रेल मंत्री श्री सुरेश प्रभाकर प्रभु ने वर्ष 2016-17 के अपने बजट भाषण में तीन नए कोरीडोरों को शुरू करने का प्रस्ताव दिया:

- पूर्व-पश्चिम कोरीडोर (कोलकाता-मुंबई) लगभग 2327 किमी
- उत्तर-दक्षिण कोरीडोर (दिल्ली-चेन्नै) लगभग 2328 किमी
- पूर्व तट कोरीडोर (खड़गपुर-विजयवाड़ा) लगभग 1114 किमी

(इन कोरीडोरों की पेट्स (PETS) स्टडी पहले ही पूरी की जा चुकी है)

डीएफसी- एक क्रांतिकारी परिवर्तन

पूर्वी और पश्चिमी, दोनों डेडीकेटेड फ्रेट कोरीडोरों को 13000 टन भार वाली ट्रेनों को औसतन 70-75 किमी प्रति घंटा की रफ्तार से चलाने की क्षमता के लिए तैयार किया जा रहा है। वर्तमान में ट्रेनों की भार क्षमता 5000 टन है और ये औसतन 25 किमी प्रति घंटे की रफ्तार से चलती हैं। भारत के माल भाड़ा यातायात और लॉजिस्टिक्स परिदृश्य में डीएफसीसीआईएल एक नई क्रांति ले आएगा। पिछले दो वर्षों के दौरान हुई कार्य की प्रगति इस चुनौतीपूर्ण कार्य को वास्तविकता के काफी करीब ले आई है।
