



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। कंपनी की अधिकृत पूंजी 8000 करोड़ रुपये है। 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, चैन्नै और हावड़ा को जोड़ता है और जिसे आमतौर पर स्वर्णिम चतुर्भुज कहा जाता है, अत्यधिक ट्रैफिक दबाव वाला नेटवर्क है। इसके दो विकर्णों (दिल्ली-चैन्नै और मुंबई-हावड़ा) को जोड़ देने पर इस रूट की कुल लंबाई 10,122 किलोमीटर हो जाती है, जिससे भारतीय रेल को मालभाड़ा यातायात का 58% से अधिक राजस्व आय प्राप्त होता है।

भारत की बढ़ती अर्थव्यवस्था के साथ इसकी ऊर्जा ज़रूरते भी लगातार बढ़ रही है। 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 3342 रूट किलोमीटर है। इनमें पश्चिमी डीएफसी की लंबाई 1502 रूट किलोमीटर है, जबकि पूर्वी डीएफसी 1840 रूट किलोमीटर लंबा है।

पूर्वी कोरीडोर, जिसकी शुरुआत पश्चिम बंगाल के डानकुनि से होगी, झारखंड, बिहार, उत्तर प्रदेश और हरियाणा से होते हुए पंजाब के लुधियाना पर समाप्त होगी। इसी तरह, उत्तर प्रदेश के दादरी और मुंबई के जवाहरलाल नेहरू पोर्ट ट्रस्ट (जेएनपीटी) को जोड़ने वाला पश्चिमी कोरीडोर एनसीआर, हरियाणा, राजस्थान, गुजरात और महाराष्ट्र से गुज़रेगा।

विज़न

- 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 कदमों 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 टेक्नॉलजी 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 सप्लाइ चैन 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 की प्राप्ति
- डीएफसी, भारतीय रेल एवं अन्य योग्यता प्राप्त परिचालकों की मालगाड़ियों को बिना किसी भेद-भाव के अपने कोरीडोरों को इस्तेमाल के लिए उपलब्ध कराएगी।

डीएफसीसी की विशेषताएं

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

- कम परिचालन एवं रख-रखाव लागत
- अधिक कुशलता के साथ लीन ऑर्गनाइज़ेशन
- अधिक ढुलाई (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

आधुनिकतम टेक्नॉलजी एवं आविष्कार

- यूनिडायरेक्शनल ऑटोमैटिक सिग्नलिंग दो 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 कर्ड थिक वेब स्विचों का प्रयोग
- रनिंग ट्रैक पर रूलिंग गैडिअंट 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 ऐंड वार्निंग सिस्टम (TPWS) इस्तेमाल होंगे
- देश में पहली बार डीएफसीसीआईएल द्वारा ट्रैक बिछाने के लिए एनटीसी मशीन का इस्तेमाल
- 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 डीएफसीसीआईएल 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-दिल्ली-कोलकाता इंडस्ट्रियल कोरीडोर (ADKIC)

औद्योगिक प्रगति में डीएफसीसीआईएल का असर डीएफसी के इर्द-गिर्द बनने वाले डीएमआईसी

और एडीकेआईसी 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/एडीकेआईसी 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

- 1502 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 आमतौर पर 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 बनाने की योजना है- 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

फंडिंग की व्यवस्था

- क्रिसिल द्वारा डीएफसीसीआईएल को AAA क्रेडिट रेटिंग प्रदान की गई है
- परियोजना के लिए कुल स्वीकृत राशि 81,459 करोड़ रुपये (पूर्वी डीएफसी- 26,674 करोड़ रुपये एवं पश्चिमी डीएफसी- 46,718 करोड़ रुपये)
- 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 ऋण 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 2015 के बाद की मुख्य उपलब्धियां

- पूर्वी डीएफसी-3 प्रोजेक्ट के लिए 30.06.2015 को विश्व बैंक द्वारा 650 मिलियन यूएस डॉलर का ऋण मंजूर।
- इस दौरान कुल 18,813 करोड़ रुपये के कॉन्ट्रैक्ट पर दस्तखत हुए, जबकि इससे पहले के 6 वर्षों में कुल 13,209 करोड़ रुपये के करार हुए हैं।
- पश्चिमी डीएफसी के रेवाड़ी-इकबालगढ़ सेक्शन में हो रहे अर्थवर्क और कंक्रिटिंग के काम में 10 गुना तेज़ी आई।

- पूर्वी डीएफसी के खुर्जा-कानपुर सेक्शन में चल रहे अर्थवर्क और कंक्रिटिंग के काम में तीन गुना तेज़ी आई।
- डीएफसीसीआईएल द्वारा पहली बार देश में मशीन द्वारा ट्रैक बिछाने की शुरुआत हुई। पूर्वी डीएफसी में भदान, मैथा और दाउदखान जबकि पश्चिमी डीएफसी में भगेगा में एनटीसी मशीन द्वारा ट्रैक बिछाने का कार्य किया गया।
- ट्रैक और OHE का काम पूरा होने के बाद सासाराम-दुर्गावती सेक्शन में इंजिन रोलिंग का काम हुआ।
- भारतीय रेल के साथ पहला जंक्शन जून 2015 में शुरू किया गया। सासाराम के साथ कनेक्टिविटी 03.02.2016 को स्थापित की गई और सासाराम-न्यू दुर्गावती सेक्शन के लिए पहला इलेक्ट्रिक लोको ट्रायल रन 09.02.2016 को किया गया।
- पश्चिमी डीएफसी के भगेगा में स्लीपर प्लांट शुरू हुआ।
- पूर्वी डीएफसी में स्लीपर उत्पादन 1000 प्रति दिन से बढ़कर 1500 प्रति दिन हुआ।
- पश्चिमी डीएफसी के भगेगा में पटरियों की वेल्डिंग के लिए मोबाइल फ्लैश बट वेल्डिंग प्लांट ने काम करना शुरू किया।
- पश्चिमी डीएफसी के भगेगा में 260 मीटर लंबी रेल लाइन का मूवमेंट शुरू हुआ।
- फंड के उपयोग में पिछले वित्तीय वर्ष की तुलना में तीन गुना की बढ़ोतरी हुई। 2015-16 में रु. 8400 करोड़ की राशि उपयोग करने की योजना है, जबकि 2014-15 के दौरान महज़ रु. 2690 करोड़ की राशि इस्तेमाल की गई थी।

पर्यावरण संबंधी अनापत्तियां (Environmental Clearances)

डीएफसीसीआईएल ने अनेक लंबित पर्यावरणीय अनापत्तियां प्राप्त कीं, इनमें शामिल हैं-

- हरियाणा और राजस्थान के अरावली इको-सेंसिटिव इलाकों में अनुमति
- महाराष्ट्र में 60 हेक्टेयर भूमि के लिए द्वितीय स्तर की फॉरेस्ट क्लियरेंस
- मैन्ग्रोव को काटने के लिए बॉम्बे हाई कोर्ट से अनुमति प्राप्त
- भारतीय पुरातत्व सर्वेक्षण की तरफ से ग्रेटर नोएडा में संरक्षित भूमि के ज़रिए निर्माण के लिए अनापत्ति प्रमाण-पत्र
- दहानु ताल्लुका पर्यावरण संरक्षण प्राधिकरण (DEPTA) की ओर से स्वीकृति प्राप्त
- संजय गांधी राष्ट्रीय उद्यान के पास पेड़ गिराने के लिए एनजीटी, पुणे की अनुमति प्राप्त
- ठाणे और रायगढ़ जिलों में कोस्टल रेग्युलेटरी ज़ोन की अनापत्ति प्राप्त

2015 से अब तक अवार्ड किए गए प्रमुख कॉण्ट्रैक्ट

- सिविल कॉण्ट्रैक्ट : मुगलसराय-कानपुर (पूर्वी डीएफसी-2)- 402 किलोमीटर
- सिविल कॉण्ट्रैक्ट : वैतरना-मकरपुरा (पश्चिमी डीएफसी फेज़ 2)- 320 किलोमीटर
- इलेक्ट्रिकल एवं एस एंड टी कॉण्ट्रैक्ट : खुर्जा-कानपुर (पूर्वी डीएफसी-1)- 343 किलोमीटर
- इलेक्ट्रिकल कॉण्ट्रैक्ट : रेवाड़ी-मकरपुरा (पश्चिमी डीएफसी फेज़ 1)- 947 किलोमीटर
- इलेक्ट्रिकल कॉण्ट्रैक्ट : वडोदरा-जेएनपीटी (मुंबई) (पश्चिमी डीएफसी फेज़ 2)- 422 किलोमीटर
- एस एंड टी कॉण्ट्रैक्ट : रेवाड़ी-मकरपुरा (पश्चिमी डीएफसी फेज़ 1)- 947 किलोमीटर
- पश्चिमी डीएफसी के लिए स्पेशल ब्रिज पैकेज
- पश्चिमी डीएफसी के लिए ट्रेन प्रोटेक्शन वॉर्निंग सिस्टम
- दोनों कोरीडोरों पर मार्च 2016 तक कुल कॉण्ट्रैक्ट का 80 प्रतिशत और शेष 20 प्रतिशत अक्टूबर 2016 तक अवार्ड करने की योजना है।

भूमि अधिग्रहण

- डीएफसी प्रोजेक्ट नौ राज्यों, 61 ज़िलों और 2100 से अधिक गांवों से होकर गुज़रेगा
- भूमि का अधिग्रहण रेलवे संशोधित अधिनियम (RAA) 2008 के अंतर्गत किया जा रहा है
- परियोजना के लिए अधिग्रहण की जाने वाली कुल 11550 हेक्टेयर भूमि में से 87 प्रतिशत का अधिग्रहण किया जा चुका है
- ज़्यादातर पर्यावरणीय अनापत्तियां प्राप्त की जा चुकी हैं
- अब तक भूमि से जुड़े 3864 मध्यस्थता (Arbitration) एवं 709 कोर्ट केसों का निपटारा किया जा चुका है

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 हाऊस 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 हाऊस गैसों का उत्सर्जन होगा।

भविष्य में बनने वाले कोरीडोर

रेल मंत्रालय ने डीएफसीसीआईएल को चार अतिरिक्त कोरीडोरों की प्रिलिमनेरी इंजीनियरिंग एंड ट्रैफिक सर्वे (PETS) पूरा करने को कहा है, जिनपर प्रगति जारी है-

- पूर्व-पश्चिम कोरीडोर (कोलकाता-मुंबई) लगभग 2330 किलोमीटर
- उत्तर-दक्षिण कोरीडोर (दिल्ली-चेन्नै) लगभग 2343 किलोमीटर
- पूर्व तट कोरीडोर (खड़गपुर-विजयवाड़ा) लगभग 1100 किलोमीटर
- दक्षिणी कोरीडोर (चेन्नै-गोवा) लगभग 899 किलोमीटर

टाइमलाइन

कोरीडोरों की शुरुआत कई सेगमेंटों में वर्ष 2016 से शुरू हो जाएगी

पश्चिमी कोरीडोर

- | | |
|-------------------------------|--------------|
| ● रेवाड़ी-इकबालगढ़ (655 किमी) | जून 2018 |
| ● इकबालगढ़-वडोदरा (308 किमी) | अक्टूबर 2019 |
| ● वडोदरा-जेएनपीटी (430 किमी) | अक्टूबर 2019 |
| ● रेवाड़ी-दादरी (127 किमी) | अक्टूबर 2019 |

पूर्वी कोरीडोर

- | | |
|------------------------------|-------------|
| ● मुगलसराय-सोननगर (126 किमी) | दिसंबर 2017 |
| ● भाऊपुर-खुर्जा (324 किमी) | मार्च 2018 |
| ● भाऊपुर-मुगलसराय (402 किमी) | दिसंबर 2018 |
| ● दादरी-खुर्जा (46 किमी) | दिसंबर 2018 |

- खुर्जा-लुधियाना (401 किमी) दिसंबर 2019
- सोननगर-डानकुनि (पीपीपी कॉण्ट्रैक्ट के अंतिम रूप लेने पर आधारित)
