

भारत पर भड़का जापान! बुलेट ट्रेन प्रोजेक्ट में देरी पर गंभीर आरोप

वर्षिय सूची (Table of Contents):

- >> मुंबई-अहमदाबाद बुलेट ट्रेन प्रोजेक्ट पूरा जापानी मंत्री ने भारत पर फोड़ा देरी ...
- >> सोशल मीडिया पर खुलकर व्यक्त की नाराजगी...
- >> प्रोजेक्ट से व्यक्तित्व जुड़ाव का हवाला...
- >> भारतीय पक्ष का खैरा खराब, वादों से पलटते हृदय की माकहिरा के गंभीर आरोप...
- >> समझौतों से पीछे हटने का दावा...
- >> असहयोग को बताया मुख्य कारण...
- >> सगिनलिंग सिस्टम विवाद और जापानी पीएम साने ताकाइची के दौरे पर उठे सवाल...
- >> सबसे अहम सेफ्टी सिस्टम से जापान को बाहर करने का आरोप...
- >> जापानी पीएम साने ताकाइची के भारत दौरे का विश्लेषण...
- >> भारत सरकार का कड़ा जवाब वदेश मंत्रालय ने जापानी नेता के दावों को किया खारिज...
- >> वदेश मंत्रालय के प्रवक्ता रणधीर जायसवाल का आधिकारिक बयान...
- >> सकारात्मक दशा में बढ़ रही हैं दोनों देशों की बातचीत...
- >> प्रोजेक्ट का मौजूदा स्टेटस 2027 में शुरू होगा पहला फेज, 2030 तक मलिंगी नई ट्रेने...
- >> साल 2027 में शुरू होगा पहला सेक्शन...
- >> जापानी E-10 ट्रेन सीरीज का विकास और भारतीय ट्रेनों का विकल्प...
- >> 2017 में हुई थी शुरुआत 508 किलोमीटर लंबे बुलेट ट्रेन रूट की प्रमुख खासियतें...
- >> पीएम मोदी और शिंजो आबे ने किया था शलान्यास...
- >> रूट की भौगोलिक और तकनीकी विशेषताएं...
- >> 2 लाख करोड़ का मेगा प्रोजेक्ट जापानी फंडिंग, ब्याज दर और कर्ज चुकाने की शर्तें...
- >> जापानी सरकारी एजेंसी JICA की बड़ी भूमिका...
- >> लोन की आसान और ऐतिहासिक शर्तें...
- >> नषिकर्ष...
- >> अक्सर पूछे जाने वाले प्रश्न...

भारत की महत्वाकांक्षी मुंबई-अहमदाबाद हाई स्पीड रेल परियोजना इस समय वैश्विक गलियारों में चर्चा का विषय बनी हुई है। हाल ही में जापान के एक पूर्व वरिष्ठ राजनेता द्वारा दिए गए बयान ने इस मेगा प्रोजेक्ट की प्रगति और दोनों देशों के द्विपक्षीय संबंधों पर नए सवाल खड़े कर दिए हैं। इस हाई-प्रोफाइल विवाद ने बुलेट ट्रेन परियोजना के वर्तमान स्टेटस और भविष्य की रूपरेखा को लेकर उत्सुकता बढ़ा दी है।

इंटरनेशनल मीडिया और सोशल प्लेटफॉर्म पर इस खबर के आने के बाद भारत सरकार और वदेश मंत्रालय ने भी तुरंत अपनी स्थिति स्पष्ट की है। यदि आप भी भारत के इस पहले बुलेट ट्रेन प्रोजेक्ट के नवीनतम अपडेट, विवाद की वजह और इसके तकनीकी व वित्तीय पहलुओं के

बारे में विस्तार से जानना चाहते हैं, तो इस लेख को अंत तक जरूर पढ़ें। इसके अलावा, सरकारी योजनाओं की ताजा जानकारी के लिए आपपीएम आवास योजना: लसिट और पात्रता चेक करें, मल्लिंगे 1.3 लाख!पर जाकर स्टेटस देख सकते हैं।

मुंबई-अहमदाबाद बुलेट ट्रेन प्रोजेक्ट: पूर्व जापानी मंत्री ने

मुंबई और अहमदाबाद के बीच दौड़ने वाली भारत की पहली बुलेट ट्रेन परियोजना में हो रही देरी को लेकर एक नया अंतरराष्ट्रीय विवाद सामने आया है। जापान के पूर्व न्याय मंत्री हदिकी माकहिरा ने इस प्रोजेक्ट की धीमी रफ्तार के लिए सीधे तौर पर भारतीय पक्ष को ज़िम्मेदार ठहराया है। उनके इस तीखे बयान के बाद से दोनों देशों के राजनीतिक और प्रशासनिक हलकों में हलचल तेज हो गई है।

सोशल मीडिया पर खुलकर व्यक्ति की नाराजगी

पूर्व जापानी मंत्री हदिकी माकहिरा ने सोशल मीडिया प्लेटफॉर्म X (ट्विटर) पर एक विस्तृत पोस्ट साझा की है। इस पोस्ट में उन्होंने मुंबई-अहमदाबाद हाई स्पीड रेल परियोजना के क्रियान्वयन में हो रहे विलंब को लेकर अपनी गहरी नाराजा व्यक्त की। उन्होंने सार्वजनिक रूप से दावा किया कि इस देरी के पीछे पूरी तरह से भारतीय तंत्र की विफलताएं शामिल हैं।

प्रोजेक्ट से व्यक्तिगत जुड़ाव का हवाला

माकहिरा ने अपने बयान में स्पष्ट किया कि वह खुद इस ड्रीम प्रोजेक्ट के शुरुआती चरणों से नजदीकी से जुड़े रहे हैं। उन्होंने कहा कि जापानी विशेषज्ञों और इंजीनियरों की टीम ने इस प्रोजेक्ट को समय पर पूरा करने के लिए दिन-रात पूरी मेहनत की थी। लेकिन भारतीय अधिकारियों के असहयोगात्मक रुख के कारण जापानी टीम के प्रयासों को उम्मीद के मुताबिक परिणाम नहीं मिल सके।

भारतीय पक्ष का खराब, वादों से पलटे : हदिकी माकहिरा क

जापान के पूर्व मंत्री ने अपने आरोपों की झड़ी लगाते हुए भारतीय नीति निर्माताओं और संबंधित मंत्रालय के शीर्ष नेतृत्व पर तीखा हमला बोला है। उन्होंने आरोप लगाया कि भारतीय पक्ष ने परियोजना को लेकर कटि गए अपने शुरुआती वादों और शर्तों का सम्मान नहीं किया, जिससे गतिरोध की स्थिति पैदा हुई।

समझौतों से पीछे हटने का दावा

हदिकी माकहिरा के मुताबकि, प्रोजेक्ट के संचालन के दौरान भारतीय पक्ष कई महत्वपूर्ण समझौतों से पीछे हट गया। उन्होंने कहा कि भारतीय अधिकारियों ने पहले से तय नियमों और शर्तों को बार-बार अपने हिसाब से बदलने का प्रयास किया। इस एकतरफा रवैये के कारण जापानी कंसल्टेंट्स और एजेंसियों के लिए काम को सुचारू रूप से आगे बढ़ाना बेहद चुनौतीपूर्ण हो गया था।

असहयोग को बताया मुख्य कारण

माकहिरा ने अपने पोस्ट में कड़े शब्दों का इस्तेमाल करते हुए लिखा कि बुलेट ट्रेन प्रोजेक्ट के अब तक पूरा न हो पाने की पूरी जिम्मेदारी शत-प्रतिशत (100%) भारतीय पक्ष की है। उन्होंने भारतीय मंत्रियों और अधिकारियों की कार्यशैली पर सवाल उठाते हुए कहा कि जब तक नियमों में स्पष्टता और वादों के प्रति प्रतिबद्धता नहीं होगी, तब तक ऐसे बड़े प्रोजेक्ट्स का समय पर पूरा होना नामुमकिन है।

सिग्नलिंग सिस्टम विवाद और जापानी पीएम साने ताकाइची के दौरे प

इस पूरे विवाद के पीछे केवल सामान्य प्रशासनिक देरी नहीं है, बल्कि कुछ बेहद गंभीर तकनीकी और रणनीतिक मतभेद भी सामने आए हैं। माकहिरा ने जापानी मीडिया की रिपोर्ट्स का हवाला देते हुए एक बड़े तकनीकी बदलाव की ओर भी इशारा किया है, जो इस विवाद की मुख्य जड़ माना जा रहा है।

सबसे अहम सेफ्टी सिस्टम से जापान को बाहर करने का आरोप

माकहिरा ने अपनी पोस्ट के साथ टॉयो केडजार्ड ऑनलाइन की एक विशेष खोजी रिपोर्ट भी शेयर की है। इस रिपोर्ट में यह सनसनीखेज दावा किया गया है कि बुलेट ट्रेन के सबसे महत्वपूर्ण सुरक्षा और सिग्नलिंग सिस्टम (Signaling System) से जापान को अलग कर दिया गया है। जापान का मानना है कि हाई-स्पीड रेल के लिए उसका सिग्नलिंग सिस्टम दुनिया में सबसे सुरक्षित है, और इसमें बदलाव करना प्रोजेक्ट की सुरक्षा के साथ समझौता करने जैसा है।

जापानी पीएम साने ताकाइची के भारत दौरे का विश्लेषण

पूर्व मंत्री ने यह भी रेखांकित किया कि जुलाई 2026 की शुरुआत में जापान की प्रधानमंत्री साने ताकाइची ने 1 से 3 जुलाई तक भारत का आधिकारिक दौरा किया था। इस द्विपक्षीय शिखर वार्ता के दौरान दोनों देशों के बीच नविश, मैन्युफैक्चरिंग, तकनीक और सप्लाय चेन को मजबूत करने के लिए रिकॉर्ड 129 समझौतों का ऐलान किया गया था। भारत-जापान जॉइंट इकोनॉमिक फोरम में पीएम नरेंद्र मोदी ने जापानी नविशकों के लिए जापान बजिनेस वीक जैसी विशेष पहलों की घोषणा भी की थी।

लेकिन माकहारा का तर्क है कि इन शीर्ष स्तरीय दौरों और ढेरों समझौतों के बावजूद, जमीनी स्तर पर बुलेट ट्रेन की मुख्य समस्याओं और तकनीकी गतिरोधों का कोई ठोस समाधान नहीं निकल सका। इसी प्रकार देश की अन्य जनकल्याणकारी योजनाओं का लाभ उठाने के लिए आपबड़ी खबर! PM किसान की कसिंत अब घर पर मलिंगी, बैंक जाने की जरूरत नहीं!वाले लकि पर जाकर नवीनतम अपडेट देख सकते हैं।

भारत सरकार का कड़ा जवाब: वदेशि मंत्रालय ने जापानी नेता के दा

जापान से आए इस तीखे बयान पर भारत सरकार ने भी बना किसी देरी के अपनी आधिकारिक प्रतिक्रिया जारी की है। भारतीय वदेशि मंत्रालय (MEA) ने पूर्व जापानी मंत्री के सभी आरोपों को सरि से खारजि करते हुए इसे पूरी तरह से नरिधार और तथ्यों से परे बताया है।

वदेशि मंत्रालय के प्रवक्ता रणधीर जायसवाल का आधिकारिक बयान

भारतीय वदेशि मंत्रालय के प्रवक्ता रणधीर जायसवाल ने एक प्रेस कॉन्फ्रेंस के दौरान इस मुद्दे पर भारत का रुख साफ किया। उन्होंने कहा, हमने संबंधित सोशल मीडिया पोस्ट को देखा है। यह एक व्यक्ति की पूरी तरह से नजि राय है। इस टपिपणी का वास्तविक स्थिति और जमीनी तथ्यों से कोई दूर-दूर तक मेल नहीं है। भारत ने साफ किया कि एक पूर्व मंत्री के नजि वचारों को जापान सरकार का आधिकारिक रुख नहीं माना जा सकता।

सकारात्मक दशिया में बढ़ रही हैं दोनों देशों की बातचीत

प्रवक्ता ने देश और दुनिया को आश्वासन करते हुए कहा कि मुंबई-अहमदाबाद हाई स्पीड रेल परियोजना पर भारत और जापान के बीच बातचीत अत्यंत सकारात्मक और अच्छी दशिया में आगे बढ़ रही है। दोनों देशों की तकनीकी टीमें और सरकारी एजेंसियां आपसी समन्वय के साथ मलिकर इस मेगा प्रोजेक्ट को घरातल पर उतारने के लिए प्रतबिद्ध हैं। किसी भी स्तर पर कोई बड़ा मतभेद नहीं है और दोनों पक्ष एक-दूसरे के सहयोग से संतुष्ट हैं।

प्रोजेक्ट का मौजूदा स्टेटस: 2027 में शुरू होगा पहला फेज, 203

विविधों से परे, इस महत्वाकांक्षी परियोजना के निर्माण कार्य की प्रगति को लेकर भी वदेशि मंत्रालय ने महत्वपूर्ण जानकारी साझा की है। प्रोजेक्ट की वर्तमान स्थिति और इसके विभिन्न चरणों के पूरा होने की समयसीमा (Timeline) अब पूरी तरह से स्पष्ट हो चुकी है।

साल 2027 में शुरू होगा पहला सेक्शन

भारत सरकार के नवीनतम प्लान के मुताबकि, बुलेट ट्रेन परियोजना के पहले सेक्शन को साल 2027 में आम जनता के लिए खोल दिया जाएगा। इस शुरुआती फेज के ट्रैक और स्टेशनों का निर्माण कार्य गुजरात क्षेत्र में काफी तेज गति से चल रहा है। इस पहले सेक्शन पर ट्रायल रन और शुरुआती परचालन को समय पर पूरा करने का लक्ष्य रखा गया है।

जापानी E-10 ट्रेन सीरीज का विकास और भारतीय ट्रेनों का विकल्प

रणधीर जायसवाल ने तकनीकी स्पष्टीकरण देते हुए बताया कि जापान की अत्याधुनिक E-10 ट्रेन सीरीज (E-10 Train Series) भी विकास और परीक्षण के चरण में है। जापान द्वारा इन अत्याधुनिक ट्रेनों की आपूर्ति भारत को साल 2030 के शुरुआती वर्षों में की जा सकेगी।

चूंकि जापानी ट्रेनें 2030 से पहले मलिन संभव नहीं हैं, इसलिए दोनों देशों ने आपसी सहमति से एक बड़ा रणनीतिक फैसला लिया है। इसके तहत:

>> शुरुआती परचालन (2027): साल 2027 में शुरू होने वाले पहले सेक्शन पर भारतीय हाई स्पीड ट्रेनों (Indian High-Speed Trains) का इस्तेमाल किया जाएगा, ताकि प्रोजेक्ट को और अधिक लेट होने से बचाया जा सके।

>> पूर्ण परचालन (2030 और उसके बाद): जैसे ही जापान से E-10 सीरीज की डिलीवरी शुरू होगी, उन्हें मुख्य रूट पर शामिल कर दिया जाएगा।

2017 में हुई थी शुरुआत: 508 किलोमीटर लंबे बुलेट ट्रेन रूट की

इस ऐतिहासिक परियोजना की नींव आज से लगभग नौ साल पहले रखी गई थी। यह भारत के परिवहन इतिहास का सबसे बड़ा और सबसे आधुनिक इंफ्रास्ट्रक्चर प्रोजेक्ट है, जो देश में रफ्तार के एक नए युग की शुरुआत करेगा। शिक्षा के क्षेत्र में चल रही अन्य योजनाओं जैसे बीएचयू स्कॉलरशिप की जानकारी के लिए आप प्रतभि को मलिंगा पंख!पर जा सकते हैं।

पीएम मोदी और शजिो आबे ने किया था शलिन्यास

इस प्रोजेक्ट का आधिकारिक उद्घाटन 14 सितंबर 2017 को प्रधानमंत्री नरेंद्र मोदी और जापान के तत्कालीन द्रविगत प्रधानमंत्री शजिो आबे ने संयुक्त रूप से अहमदाबाद में किया था। यह प्रोजेक्ट भारत-जापान की गहरी दोस्ती और तकनीकी साझेदारी का सबसे बड़ा प्रतीक माना जाता है।

रूट की भौगोलिक और तकनीकी वशिषताएं

मुंबई-अहमदाबाद बुलेट ट्रेन कॉरिडोर की कुल लंबाई 508 किलोमीटर है। वर्तमान में इस दूरी को तय करने में पारंपरिक ट्रेनों या सड़क मार्ग से लगभग 7 से 8 घंटे का समय लगता है, लेकिन बुलेट ट्रेन के शुरू होने के बाद यह सफर मात्र 3 घंटे में समिट जाएगा। इस रूट की कुछ अवशिष्टनीय तकनीकी विशेषताएं नमिनलखित हैं:

>> राज्यों में हस्सिदारी:कुल 508 कमी के रूट में से 351 किलोमीटर का हस्सिदा गुजरात राज्य से और 157 किलोमीटर का हस्सिदा महाराष्ट्र राज्य से होकर गुजरेगा।

>> एलविटेड ट्रैक:यात्रियों की सुरक्षा और जमीन के कम से कम अधग्रहण के लिए इस ट्रैक का लगभग 92 प्रतिशत हस्सिदा (468 कमी) एलविटेड (स्वभों पर ऊंचा) रहेगा।

>> समुद्र के नीचे सुरंग:इस प्रोजेक्ट का सबसे रोमांचक और चुनौतीपूर्ण हस्सिदा मुंबई में होगा, जहां 7 किलोमीटर लंबा ट्रैक समुद्र के अंदर (Undersea Tunnel) से गुजरेगा। इसके अलावा कुल 25 कमी का रूट विशेष सुरंगों के माध्यम से तय होगा।

>> नदियां और पुल:यह बुलेट ट्रेन अपने सफर में 70 हाईवे और 21 प्रमुख नदियों को पार करेगी। इसके लिए पूरे रूट पर 173 बड़े पुल और 201 छोटे पुलों का निर्माण किया जा रहा है।

>> ट्रेनों की संख्या और फेरे:शुरुआत में 10 कोच वाली 35 बुलेट ट्रेनों को ट्रैक पर उतारा जाएगा, जो रोजाना दोनों शहरों के बीच 70 फेरे लगाएंगी। एक ट्रेन की क्षमता 750 यात्रियों की होगी, जिसे भविष्य में बढ़ाकर 16 कोच (1200 यात्री) किया जाएगा। साल 2050 तक ट्रेनों की संख्या को बढ़ाकर 105 करने का दीर्घकालिक प्लान है।

2 लाख करोड़ का मेगा प्रोजेक्ट: जापानी फंडिंग, ब्याज दर और कर

यह परियोजना न केवल इंजीनियरिंग के लहिज से बल्कि वित्तीय संरचना के दृष्टिकोण से भी बेहद अनोखी है। इतने बड़े पैमाने के प्रोजेक्ट के लिए भारत को जापान से बेहद आसान और ऐतिहासिक शर्तों पर वित्तीय सहायता प्राप्त हुई है।

जापानी सरकारी एजेंसी JICA की बड़ी भूमिका

मुंबई-अहमदाबाद हाई स्पीड रेल प्रोजेक्ट की कुल अनुमानित लागत लगभग 2 लाख करोड़ रुपये तक पहुंच चुकी है। इस भारी-भरकम राशि का एक बड़ा हस्सिदा जापान की सरकारी वित्तीय एजेंसी जापान इंटरनेशनल कोऑपरेशन एजेंसी (JICA) द्वारा लोन के रूप में दिया जा रहा है। जापान अब तक इस परियोजना के लिए ऋण के विभिन्न चरणों के तहत 1,150 अरब येन (लगभग 55,000 करोड़ रुपये) की राशि को अधिकारिक मंजूरी दे चुका है, और कुल नविश 88,000 करोड़ रुपये से अधिक होने की उम्मीद है।

लोन की आसान और ऐतिहासिक शर्तें

जापान ने भारत को यह ऋण जनि शर्तों पर दिया है, वे अंतरराष्ट्रीय बैंकिंग के इतिहास में वरिली ही देखने को मिलती है। भारत सरकार को इस लोन मैनेजमेंट के तहत नमिलखित रियायतें मिली हैं:

>> ब्याज दर:JICA द्वारा दिए जा रहे इस वशिल कर पर भारत को सालाना मात्र 0.1% (शून्य दशमलव एक प्रतिशत) की दर से ब्याज देना होगा।

>> पुनर्भुगतान की अवधि:इस कर को पूरी तरह से चुकाने के लिए भारत को कुल 50 साल (50 Years) का लंबा समय मिला है।

>> मोरटोरियम पीरियड:भारत को शुरुआती 15 सालों तक इस लोन की कोई भी कसि (EMI) या पुनर्भुगतान नहीं करना होगा। यानी भुगतान की प्रक्रिया प्रोजेक्ट के पूरी तरह व्यावसायिक रूप से सफल होने के बाद शुरू होगी।

>> तकनीकी हस्तांतरण:वर्तमान मदद के साथ-साथ जापान भारत को अपनी विश्व प्रसिद्ध शिंकानसेन (Shinkansen Technology) तकनीक, भारतीय रेलवे के कर्मचारियों के लिए विशेष ट्रेनिंग और उच्च स्तरीय तकनीकी विशेषज्ञता भी मुफ्त प्रदान कर रहा है।

नबिर्ष

मुंबई-अहमदाबाद बुलेट ट्रेन प्रोजेक्ट को लेकर जापान के पूर्व न्याय मंत्री हदिकी माकहिरा का बयान नबिर्ष रूप से अंतरराष्ट्रीय मीडिया में सुखियां बटोर रहा है, लेकिन भारतीय वदेश मंत्रालय के स्पष्टीकरण ने यह साफ कर दिया है कि यह एक व्यक्तिका नज्जि वचिर है। भारत और जापान की आधिकारिक सरकारों के बीच इस ऐतिहासिक प्रोजेक्ट को लेकर कोई गतरिध नहीं है।

साल 2027 में गुजरात के पहले सेक्शन पर भारतीय हाई स्पीड ट्रेन के परिचालन की तैयारी और 2030 के दशक की शुरुआत में जापानी E-10 सीरीज ट्रेनों का आगमन इस बात का पुख्ता प्रमाण है कि प्रोजेक्ट सही दिशा में आगे बढ़ रहा है। तकनीकी चुनौतियों और वैश्विक बयानों के बावजूद, यह मेगा प्रोजेक्ट भारत के इंफ्रास्ट्रक्चर की तस्वीर बदलने और दोनों देशों की रणनीतिक साझेदारी को एक नए मुकाम पर ले जाने के लिए पूरी तरह तैयार है।

अक्सर पूछे जाने वाले प्रश्न

पूर्व जापानी मंत्री हदिकी माकहिरा ने आरोप लगाया कि मुंबई-अहमदाबाद बुलेट ट्रेन प्रोजेक्ट में देरी की 100% जम्मेदारी भारतीय पक्ष की है। उनके अनुसार, भारतीय मंत्रियों का रवैया खराब रहा, वे अपने वादों और समझौतों से पीछे हटे और बार-बार शर्तें बदलते रहे।

टॉयो केडजार्ड ऑनलाइन की रपॉर्ट के हवाले से दावा किया गया है कि बुलेट ट्रेन के सबसे महत्वपूर्ण सुरक्षा और सिग्नलिंग सिस्टम (Signaling System) से जापानी पक्ष को बाहर रखा गया है, जिसे लेकर जापानी अधिकारियों में असंतोष है।

भारतीय वदेश मंत्रालय के प्रवक्ता रणधीर जायसवाल ने इन आरोपों को पूरी तरह खारजि किया है। उन्होंने कहा कि यह टपिणी एक व्यक्तिका नज्जि राय है जो तथ्यों से अलग है। भारत और जापान के बीच इस प्रोजेक्ट को लेकर बातचीत और काम बहुत अच्छी दिशा में चल रहा है।

परियोजना का पहला सेक्शन साल 2027 में शुरू होने का अनुमान है। चूंकि जापान की विशेष E-10 ट्रेन सीरीज 2030 के शुरुआती वर्षों तक तैयार होगी, इसलिए दोनों देशों ने फैसला किया है कि 2027 में शुरू होने वाले पहले सेक्शन पर भारतीय हाई स्पीड ट्रेन चलाई जाएगी।

इस रूट की कुल लंबाई 508 किलोमीटर है (351 किलोमीटर गुजरात और 157 किलोमीटर महाराष्ट्र)। इसका 92% हिस्सा एलविटेड रहेगा। मुंबई में 7 किलोमीटर का हिस्सा समुद्र के अंदर से गुजरेगा और कुल 25 किलोमीटर का रूट सुरंगों के माध्यम से पूरा होगा। इसके शुरू होने से यात्रा का समय 7-8 घंटे से घटकर सिर्फ 3 घंटे रह जाएगा।

इस प्रोजेक्ट की कुल अनुमानित लागत लगभग 2 लाख करोड़ रुपये है। इसमें से करीब 88,000 करोड़ रुपये का निवेश जापान की सरकारी एजेंसी JICA द्वारा लोन के रूप में किया जा रहा है। जापान अब तक 1,150 अरब येन (लगभग 55,000 करोड़) मंजूर कर चुका है।

यह लोन भारत को मात्र 0.1% की बेहद कम वार्षिक ब्याज दर पर मिला है। इस कर्ज को चुकाने के लिए भारत को 50 साल की लंबी अवधि दी गई है, जिसमें शुरुआती 15 साल तक कोई कसित (मोराटोरियम पीरियड) नहीं देनी होगी। साथ ही जापान इसमें अपनी विश्व प्रसिद्ध शक्तिशाली तकनीक और ट्रेनिंग भी साझा कर रहा है।