तीन राजमार्ग, ₹15,949 करोड़: BOT और HAM का फ़र्क़

अवसंरचना / राजमार्ग | समाचार संदर्भ: बिहार, तेलंगाना और मध्य प्रदेश में तीन राजमार्ग परियोजनाओं को मंत्रिमंडल की मंज़ूरी, 3 जून 2026 | प्रकाशित: 18 अक्टूबर 2026

पृष्ठभूमि और संदर्भ

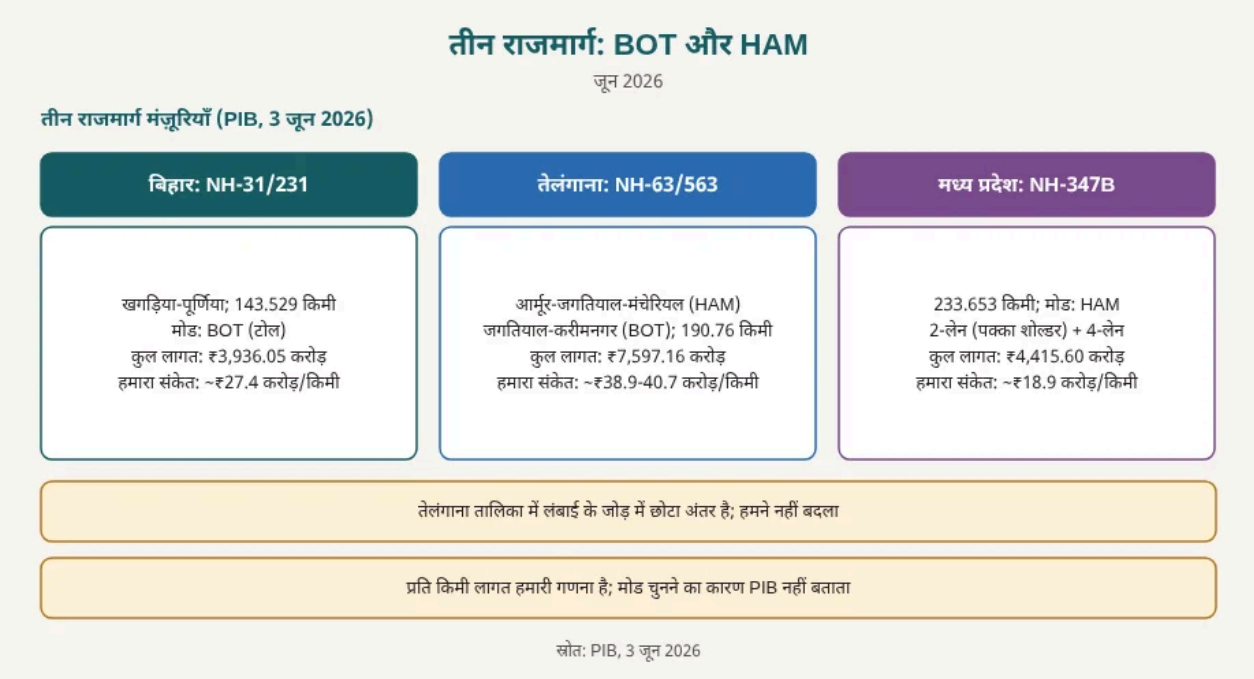
राष्ट्रीय राजमार्ग परियोजनाएँ अलग-अलग "मोड" में बनती हैं। हाइब्रिड एन्युटी मॉडल (HAM) में सरकार निर्माण-लागत का एक हिस्सा बनाने के दौरान देती है और बाकी की अदायगी सालाना किस्तों में होती है। BOT (टोल) में निजी कंपनी निर्माण करके टोल वसूलती है। 3 जून 2026 को आर्थिक मामलों की मंत्रिमंडलीय समिति (CCEA) ने इन दोनों मोड की परियोजनाएँ एक ही दिन मंज़ूर कीं, इसलिए तीनों को साथ पढ़ना उपयोगी है।

खबरों में क्यों

PIB के अनुसार CCEA ने 3 जून 2026 को ये परियोजनाएँ मंज़ूर कीं: (1) बिहार में NH-31 और NH-231 का खगड़िया-पूर्णिया खंड, 143.529 किमी, 4-लेन, BOT (टोल), कुल पूँजीगत लागत ₹3,936.05 करोड़; (2) तेलंगाना में NH-63 का आर्मूर-जगतियाल-मंचेरियल (HAM) और NH-563 का जगतियाल-करीमनगर (BOT टोल), तीन पैकेज, 190.76 किमी, ₹7,597.16 करोड़; (3) मध्य प्रदेश में NH-347B के दो खंड, 233.653 किमी, HAM, ₹4,415.60 करोड़। हमारा जोड़ ₹15,948.81 करोड़ और लगभग 567.94 किमी है।

मुख्य अवधारणा: मोड बदलता है, तर्क वही रहता है

तीनों विज्ञप्तियों में तर्क एक जैसा है: घनी आबादी वाले इलाक़ों में भीड़ और तीखे मोड़ घटाना, बाइपास बनाना और PM गति शक्ति के आर्थिक, सामाजिक और लॉजिस्टिक नोड जोड़ना। फ़र्क़ यह है कि जोखिम और वित्त किसके पास रहेगा, यह मोड तय करता है। यह विश्लेषण हमारा है; विज्ञप्तियाँ मोड चुनने का कारण नहीं बतातीं।



मौलिक प्रतीकात्मक चित्र: pcsmantra.com

मुख्य तथ्य और आंकड़े

खगड़िया-पूर्णिया (बिहार)	**PIB के अनुसार NH-31 और NH-231 का खंड, पटना-पूर्णिया गलियारा, 143.529 किमी, BOT (टोल)। सिविल लागत ₹2,467.77 करोड़, भूमि अधिग्रहण ₹290.16 करोड़, कुल पूँजीगत लागत ₹3,936.05 करोड़। पूर्णिया शहर का 6.729 किमी का ग्रीनफ़ील्ड बाइपास शामिल। यात्रा-समय लगभग दो घंटे बताया गया। रोज़गार: 32.59 लाख व्यक्ति-दिवस (प्रत्यक्ष) और 40.55 लाख (अप्रत्यक्ष)।**
आर्मूर-जगतियाल-मंचेरियल और जगतियाल-करीमनगर (तेलंगाना)	PIB के अनुसार तीन पैकेज: आर्मूर-जगतियाल (63.600 किमी, ₹2,471.76 करोड़, HAM), जगतियाल-मंचेरियल (68.295 किमी, ₹2,730.72 करोड़, HAM) और जगतियाल-करीमनगर NH-563 (58.866 किमी, ₹2,394.68 करोड़, BOT टोल)। 4-लेन, बाइपास और खुली टोलिंग, डिज़ाइन गति 100 किमी/घंटा। छूट की अवधि HAM में 17.5 वर्ष (2.5 निर्माण + 15 संचालन) और BOT में 20 वर्ष (2.5 निर्माण सहित)। समय-बचत: आर्मूर-मंचेरियल लगभग 1 घंटा 30 मिनट और जगतियाल-करीमनगर लगभग 45 मिनट। रोज़गार: 34.43 लाख मानव-दिवस (प्रत्यक्ष) और 42.7 लाख (अप्रत्यक्ष)।
NH-347B (मध्य प्रदेश)	PIB के अनुसार बेतुल-खंडवा-वडोदरा गलियारा, कुल 233.653 किमी, HAM: हिवरखेड़ी-रोशनी-आशापुर-रूधी खंड (125.01 किमी) मध्यवर्ती लेन से पक्के शोल्डर वाली 2-लेन में, और देशगाँव-जुलवानिया (108.643 किमी) 2-लेन से 4-लेन में। सिविल लागत ₹2,705.08 करोड़, भूमि ₹432.77 करोड़, कुल ₹4,415.60 करोड़। खरगोन ज़िले का 16.20 किमी का ग्रीनफ़ील्ड बाइपास शामिल। रोज़गार: 19.50 लाख व्यक्ति-दिवस (प्रत्यक्ष) और 23.00 लाख (अप्रत्यक्ष)।
PM गति शक्ति नोड	बिहार: 5 आर्थिक नोड और 11 लॉजिस्टिक नोड; तेलंगाना: 5 आर्थिक, 7 सामाजिक और 10 लॉजिस्टिक नोड; मध्य प्रदेश: 6 आर्थिक, 5 सामाजिक और 5 लॉजिस्टिक नोड, जिनमें 2 आकांक्षी और 3 आदिवासी ज़िले गिने गए हैं।

आँकड़ों को कैसे पढ़ें (हमारी गणना)

प्रति किमी लागत: कुल पूँजीगत लागत ÷ लंबाई से मोटा संकेत: खगड़िया-पूर्णिया लगभग ₹27.4 करोड़/किमी; तेलंगाना के तीन पैकेज लगभग ₹38.9, ₹40.0 और ₹40.7 करोड़/किमी; NH-347B लगभग ₹18.9 करोड़/किमी। NH-347B कम इसलिए दिखता है कि उसका 125 किमी हिस्सा 4-लेन नहीं, पक्के शोल्डर वाली 2-लेन है। विज्ञप्तियाँ इस अंतर की व्याख्या नहीं करतीं, इसलिए इसे सरकारी तुलना न मानें।

सिविल और कुल लागत का अंतर: सिविल लागत और भूमि अधिग्रहण जोड़ने पर भी कुल पूँजीगत लागत से कम बैठता है: खगड़िया-पूर्णिया में ₹2,757.93 करोड़ बनाम ₹3,936.05 करोड़ (अंतर ₹1,178.12 करोड़) और NH-347B में ₹3,137.85 करोड़ बनाम ₹4,415.60 करोड़ (अंतर ₹1,277.75 करोड़)। शेष मदें विज्ञप्तियों में नहीं बताई गईं, इसलिए हम उन्हें कोई नाम नहीं देते।

मोड और छूट की अवधि: तेलंगाना की तालिका में एक ही परियोजना के दो HAM पैकेज और एक BOT पैकेज हैं। BOT पैकेज (जगतियाल-करीमनगर) का यातायात 20,446 PCU/दिन (FY 2024-25) है, जो तेलंगाना के तीनों पैकेजों में सबसे अधिक है (अन्य दो: 14,949 और 12,084)। विज्ञप्ति मोड चुनने का कारण नहीं बताती, इसलिए इस संबंध को हम निष्कर्ष नहीं मानते।

महत्व: ग्रीनफ़ील्ड बाइपास और गति शक्ति

बाइपास: विज्ञप्तियों के अनुसार शहरों की भीड़ से बचने के लिए बाइपास बनाए जाएँगे। तेलंगाना की तालिका में ग्रीनफ़ील्ड लंबाई 45.65, 66.10 और 34.96 किमी दी गई है। इसका मतलब है कि बड़ा हिस्सा नई ज़मीन पर बनेगा, जिससे भूमि अधिग्रहण और पर्यावरण की चुनौती बढ़ती है (हमारा पठन)।

एकीकृत योजना: PM गति शक्ति के तहत परियोजनाएँ रेलवे स्टेशन, हवाई अड्डे, मेगा फ़ूड पार्क और टेक्सटाइल क्लस्टर जैसे नोड से जोड़ी जाती हैं। नोड की गिनती सरकार की है; इससे वास्तविक यातायात या आर्थिक लाभ साबित नहीं होता।

चुनौतियाँ और जो हमने नहीं पढ़ा

स्रोत-तालिका के आँकड़े: तेलंगाना की तालिका में ब्राउनफ़ील्ड और ग्रीनफ़ील्ड लंबाई जोड़ने पर जगतियाल-मंचेरियल में 68.15 किमी (तालिका की कुल लंबाई 68.295) और जगतियाल-करीमनगर में 59.10 किमी (58.866) बैठता है। हमने इन्हें बदला नहीं। तीनों पैकेजों की कुल लागत ₹7,597.16 करोड़ और लंबाई 190.761 किमी तालिका से मेल खाती है। NH-347B की तालिका में “बाइपास लंबाई” 70.39 और 54.273 किमी दर्ज है, जिसका अर्थ PIB पाठ में स्पष्ट नहीं है।

जो हमने नहीं पढ़ा: हमने तीनों PIB विज्ञप्तियाँ (3 जून 2026) पूरी पढ़ीं। निविदा, छूट-समझौते, टोल-दर, अधिग्रहण की प्रगति और 3 जून के बाद की स्थिति हमने नहीं पढ़ी।

अनुमान बनाम परिणाम: यात्रा-समय में बचत, रोज़गार और ईंधन-बचत सरकार के अनुमान हैं।

आगे की राह

इस लेख को 3 जून 2026 की मंज़ूरी की स्थिति के रूप में पढ़ें। निविदा और निर्माण की प्रगति आने पर तस्वीर बदल सकती है।

अवधारणा में अंतर

चार बातें अलग रखें: (1) मंज़ूरी और लागत के आधिकारिक तथ्य; (2) सरकार के अनुमान; (3) हमारी गणना और व्याख्याएँ; (4) जिनकी हमने जाँच नहीं की।

मेंस दृष्टि

GS-III: अवसंरचना, PPP मॉडल; GS-II: संघवाद और संसाधन; GS-I: क्षेत्रीय विकास। उत्तर में मोड के फ़र्क़ के साथ जवाबदेही भी बताइए।

UPSC CSE Mains शैली: मौलिक अभ्यास प्रश्न

राष्ट्रीय राजमार्ग परियोजनाओं में BOT (टोल) और हाइब्रिड एन्युटी मॉडल (HAM) के बीच चुनाव के आधार की तुलना कीजिए। 2026 में मंज़ूर बिहार, तेलंगाना और मध्य प्रदेश की परियोजनाओं के संदर्भ में लागत, जोखिम और भूमि अधिग्रहण की चुनौतियों पर टिप्पणी कीजिए।

(उत्तर 150 शब्दों में दीजिए) | 10 अंक

उत्तर की रूपरेखा

भूमिका में: दोनों मोड की परिभाषा।

मुख्य भाग में: तुलना: जोखिम-बँटवारा, राजस्व, टोल; उदाहरण: तीन परियोजनाएँ; चुनौतियाँ: भूमि, ग्रीनफ़ील्ड बाइपास, लागत-पारदर्शिता।

निष्कर्ष में: BOT और HAM की उपयुक्तता को राजस्व, जोखिम-बँटवारे और भूमि की स्थिति के आधार पर परखें; तीनों परियोजनाओं की मंज़ूरी को समान जोखिम या सिद्ध समय-बचत का प्रमाण न मानें।

स्रोत

- PIB, खगड़िया-पूर्णिया खंड NH-31/NH-231 (3 जून 2026)
- PIB, आर्मूर-जगतियाल-मंचेरियल NH-63 और जगतियाल-करीमनगर NH-563 (3 जून 2026)
- PIB, NH-347B हिवरखेड़ी-रोशनी-आशापुर-रूधी और देशगाँव-जुलवानिया (3 जून 2026)

तीनों स्रोत PIB के हैं और पूरे पढ़े गए। निविदा और बाद की प्रगति नहीं पढ़ी गई।

याद रखें: PIB के अनुसार CCEA ने 3 जून 2026 को तीन राज्यों में ₹15,948.81 करोड़ (हमारा जोड़) की राजमार्ग परियोजनाएँ मंज़ूर कीं: बिहार की BOT (टोल) में, मध्य प्रदेश की HAM में और तेलंगाना की दोनों मोड में (दो HAM पैकेज, एक BOT)। कुल लंबाई लगभग 567.94 किमी है।