



Dnyanplus Academy

HAM — Hybrid Annuity Model

राज्यसेवा व UPSC

संपूर्ण One-Liner

- 1 HAM चे पूर्ण रूप Hybrid Annuity Model म्हणजे संमिश्र वार्षिकी मॉडेल.
- 2 HAM ही भारतातील सार्वजनिक-खासगी भागीदारी (PPP) अंतर्गत महामार्ग विकासासाठी वापरली जाणारी पद्धत आहे.
- 3 HAM मध्ये सरकार आणि खासगी विकासक दोघेही प्रकल्पाच्या वित्तपुरवठ्यात सहभागी असतात.
- 4 HAM मध्ये सरकार प्रकल्पाच्या बांधकाम खर्चाचा 40% भाग साधारणपणे बांधकामाच्या टप्प्यात अनुदान/भरणा म्हणून देते.
- 5 उर्वरित 60% खर्चाची व्यवस्था खासगी विकासकाकडून केली जाते, साधारणपणे कर्ज आणि इक्विटीच्या माध्यमातून.
- 6 खासगी विकासकाचा उर्वरित खर्च सरकारकडून दीर्घकालीन वार्षिक देयकांच्या (Annuity Payments) माध्यमातून परत केला जातो.
- 7 HAM मधील 40:60 संरचना ही परीक्षेच्या दृष्टीने अत्यंत महत्त्वाची आहे.
- 8 HAM मध्ये खासगी विकासकाला BOT-Toll प्रमाणे थेट टोल महसुलावर पूर्णपणे अवलंबून राहावे लागत नाही.

- 9 HAM मध्ये खासगी भागीदाराला सरकारकडून मिळणारी निश्चित/कराराधारित वार्षिकी देयके महत्त्वाची असतात.
- 10 HAM मध्ये टोल वसुलीचा प्रमुख अधिकार सरकारकडे राहतो.
- 11 त्यामुळे वाहतूक कमी असल्यामुळे टोल महसूल कमी होण्याचा धोका खासगी विकासकावर BOT-Toll प्रमाणे थेट येत नाही.
- 12 HAM मध्ये खासगी भागीदाराची बांधकाम आणि देखभाल कार्यक्षमता महत्त्वाची असते.
- 13 प्रकल्प पूर्ण झाल्यानंतर खासगी विकासकाला करारानुसार नियमित वार्षिकी देयके मिळतात.
- 14 HAM मध्ये सरकारकडून दिले जाणारे 40% योगदान Construction Support म्हणून महत्त्वाचे असते.
- 15 उर्वरित 60% रक्कम खासगी क्षेत्राच्या Debt आणि Equity द्वारे उभारली जाऊ शकते.
- 16 HAM मध्ये सरकार आणि खासगी क्षेत्र यांच्यात आर्थिक जोखीम वाटली जाते, म्हणून याला Hybrid मॉडेल म्हटले जाते.
- 17 HAM मध्ये खासगी भागीदारावर प्रकल्पाची बांधकाम गुणवत्ता आणि देखभाल यासंबंधी जबाबदाऱ्या असतात.
- 18 HAM मध्ये सरकारकडून मिळणारी वार्षिकी रक्कम करारातील अटी आणि कामगिरीच्या निकषांशी संबंधित असू शकते.

- 19 HAM चा प्रमुख वापर राष्ट्रीय महामार्ग प्रकल्पांच्या विकासासाठी करण्यात आला आहे.
- 20 HAM हे विशेषतः अशा महामार्ग प्रकल्पांसाठी उपयुक्त ठरू शकते जिथे टोल महसुलाबाबत अनिश्चितता असते.
- 21 HAM मध्ये सरकार महसूलाचा प्रमुख धोका स्वीकारते, तर खासगी क्षेत्र बांधकाम व देखभालीशी संबंधित जोखीम स्वीकारते.
- 22 HAM मध्ये Traffic Risk आणि Construction/Maintenance Risk यांचे वाटप पारंपरिक BOT मॉडेलपेक्षा वेगळे असते.
- 23 HAM मध्ये सरकारच्या 40% योगदानामुळे खासगी विकासकाला प्रकल्पासाठी आवश्यक कर्ज उभारण्यास मदत होऊ शकते.
- 24 HAM मध्ये खासगी विकासकाला प्रकल्पाचा खर्च परत मिळवण्यासाठी दीर्घकालीन Annuity Payments महत्त्वाच्या असतात.
- 25 BOT-Toll मध्ये खासगी भागीदाराचा परतावा टोल महसुलाशी अधिक थेट जोडलेला असतो, तर HAM मध्ये वार्षिकी देयकांची भूमिका महत्त्वाची असते.
- 26 BOT-Annuity मध्ये सरकारकडून वार्षिकी देयके मिळतात, तर HAM मध्ये त्यासोबत सरकारचे बांधकाम टप्प्यातील 40% योगदान हे महत्त्वाचे वैशिष्ट्य आहे.
- 27 HAM मध्ये 100% खर्च खासगी क्षेत्राकडून उभारला जात नाही, हे त्याचे महत्त्वाचे वैशिष्ट्य आहे.

- 28 HAM मध्ये सरकारचे प्रारंभिक आर्थिक योगदान आणि नंतरची वार्षिकी देयके यामुळे सरकारी वित्तपुरवठा आणि खासगी वित्तपुरवठ्याचे मिश्रण तयार होते.
- 29 HAM चे मूलभूत सूत्र म्हणजे 40% Government Support + 60% Private Financing + Annuity Payments.
- 30 H = Hybrid, A = Annuity, M = Model हे HAM चे संक्षिप्त रूप लक्षात ठेवण्यासाठी महत्वाचे आहे.
- 31 HAM मध्ये खासगी विकासकाचा परतावा प्रकल्पाच्या टोल महसुलावर थेट अवलंबून नसतो.
- 32 HAM मध्ये प्रकल्पाची दीर्घकालीन देखभाल खासगी भागीदाराच्या जबाबदारीत असू शकते.
- 33 HAM मध्ये सरकारची भूमिका वित्तीय योगदान, महामार्ग प्राधिकरणामार्फत प्रकल्प व्यवस्थापन आणि करारानुसार वार्षिकी देयके यांच्याशी संबंधित असते.
- 34 HAM मध्ये प्रकल्पाची आर्थिक रचना सरकारी निधी + खासगी कर्ज/इक्विटी + वार्षिकी देयके यांवर आधारित असते.
- 35 MPSC/UPSC साठी सर्वात महत्वाचा मुद्दा: HAM म्हणजे Hybrid Annuity Model; यात सरकार साधारणपणे 40% प्रकल्प खर्च बांधकामाच्या काळात देते, तर उर्वरित 60% खासगी भागीदार उभारतो आणि त्याला करारानुसार दीर्घकालीन वार्षिकी देयके मिळतात.