

ΥΠΟΥΡΓΕΙΟ ΣΥΝΤΟΝΙΣΜΟΥ

ΜΕΛΕΤΗ ΓΕΝΙΚΗΣ ΑΝΑΠΤΥΞΕΩΣ
ΧΑΝΙΩΝ - ΣΟΥΔΑΣ - ΑΚΡΩΤΗΡΙΟΥ

Σ Ο Υ Δ Α Ζ Α

ΛΙΜΕΝΙΚΗ ΑΝΑΠΤΥΞΗ :
ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΗ ΣΚΟΠΙΜΟΤΗΣ



ΙΠΠΟΔΑΜΟΣ Κ.Μ.Π.Ε

ΠΡΑΞΙΤΕΛΟΥΣ 10 ΑΘΗΝΑ Τ.Τ. 125

ΚΟΙΝΟΠΡΑΞΙΑ

• Γ. ΑΝΤΩΝΟΠΟΥΛΟΣ

• Π. ΚΟΤΖΙΑΣ

• Α. ΣΤΑΜΑΤΟΠΟΥΛΟΣ

ΙΟΥΛΙΟΣ 1981

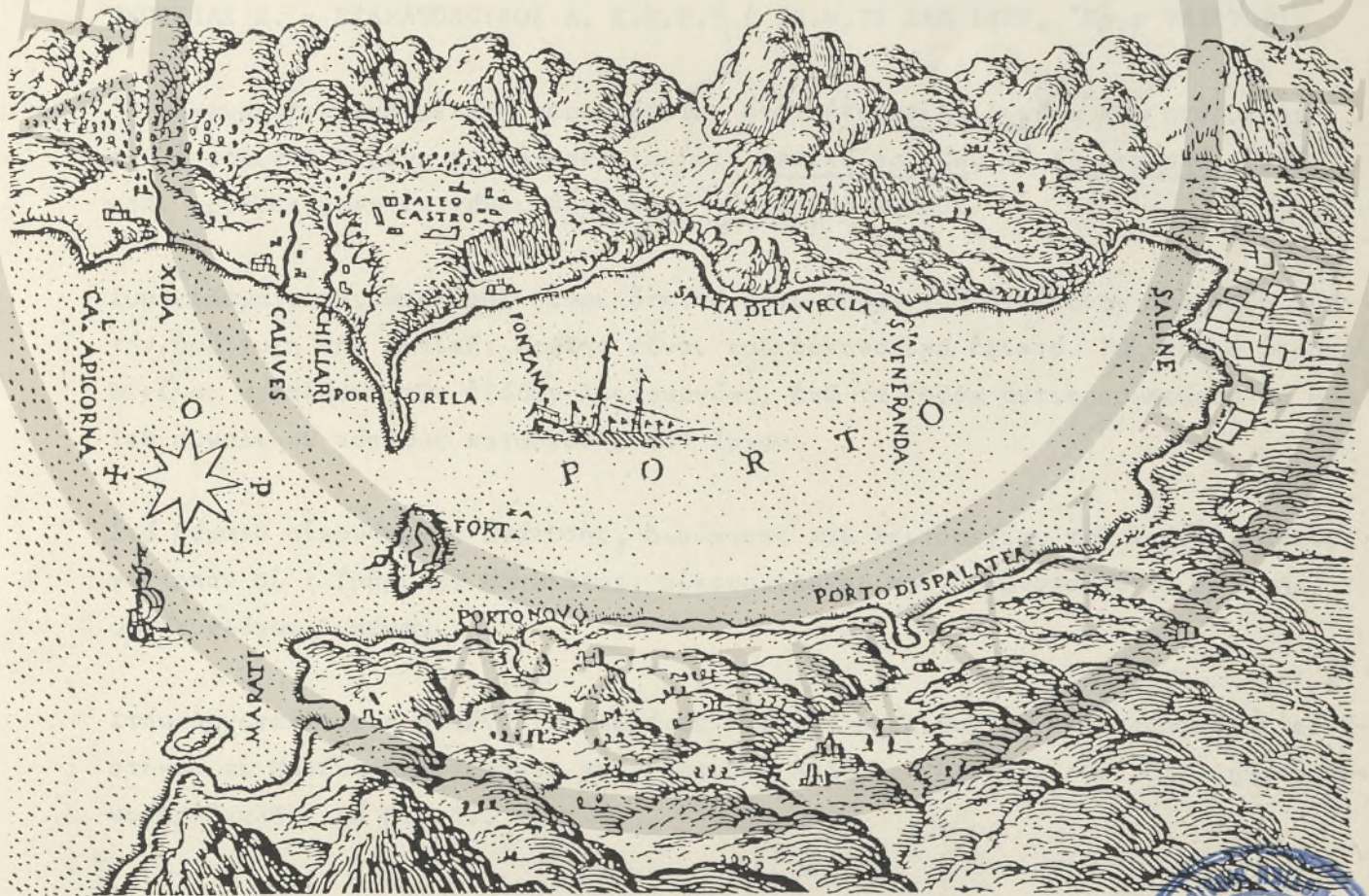
ΥΠΟΥΡΓΕΙΟ ΣΥΝΤΟΝΙΣΜΟΥ

ΔΗΜΟΤΙΚΗ ΒΙΒΛΙΟΘΗΚΗ
 - ΧΑΝΙΩΝ -
 Αρ. όριθ 62989
 Χρονολ. Εισαγ. 9/9/2008
 ΕΙΣΚΟΤΗΣ Ομιον. Κριτής
 *Αριθ. 338.9/ΕΠΛ

ΜΕΛΕΤΗ ΓΕΝΙΚΗΣ ΑΝΑΠΤΥΞΕΩΣ
 ΧΑΝΙΩΝ - ΣΟΥΔΑΣ - ΑΚΡΩΤΗΡΙΟΥ

Σ Ο Υ Δ Α Σ Α

ΛΙΜΕΝΙΚΗ ΑΝΑΠΤΥΞΗ :
 ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΗ ΣΚΟΠΙΜΟΤΗΣ



ΙΠΠΟΔΑΜΟΣ Κ.Μ.Π.Ε

ΠΡΑΞΙΤΕΛΟΥΣ 10 ΑΘΗΝΑ Τ.Τ. 125

ΚΟΙΝΟΠΡΑΞΙΑ • Γ. ΑΝΤΩΝΟΠΟΥΛΟΣ • Π. ΚΟΤΖΙΑΣ • Α. ΣΤΑΜΑΤΟΠΟΥΛΟΣ

ΙΟΥΛΙΟΣ 1981

338.9
СМ



ΙΠΠΟΔΑΜΟΣ

ΚΕΝΤΡΟ ΜΕΛΕΤΗΣ ΠΡΟΓΡΑΜΜΑΤΩΝ ΚΑΙ ΕΡΓΩΝ

ΑΡ. ΜΗΤΡΩΟΥ ΓΕΜΜΚΑ 1678

ΠΡΑΞΙΤΕΛΟΥΣ ΑΡ.10 ΣΥΝΤΑΓΜΑ, ΑΘΗΝΑ 125 . ΤΗΛΕΦΩΝΟ 324.5429

Αθήνα 30 Ιουνίου 1981

ΛΙΜΕΝΙΚΗ ΑΝΑΠΤΥΞΗ: ΣΟΥΔΑΣ

ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΗ ΣΚΟΠΙΜΟΤΗΣ

Τό τεύχος ΣΟΥΔΑΣ 3Α αποτελεί τήν οίκοομοτεχνική ανάλυση τής μελέτης τοῦ λιμένα Σούδας (Φάση Γ) μέσα στό πλαίσιο τής σύμβασης γιά τήν " Μελέτη Γενικής Ἀναπτύξεως τής περιοχῆς Χανίων - Σούδας - Ἀκρωτηρίου" μεταξύ τοῦ Ὑπουργείου Συντονισμοῦ καί τῶν γραφείων " ΙΠΠΟΔΑΜΟΣ Κ.Μ.Π.Ε." , "Ι.ΑΝΤΩΝΟΠΟΥΛΟΣ" καί "ΚΟΤΖΙΑΣ Π. - ΣΤΑΜΑΤΟΠΟΥΛΟΣ Α. Ε.Π.Ε." (18.4.79 ΣΑΜ 1979, Ἔργο 7819705).

Ἡ οίκοομοτεχνική μελέτη περιορίζεται στόν ἐπιβατικό λιμένα καί στό μέρος τοῦ ἐμπορικοῦ λιμένα ποῦ ἀναφέρεται στό γενικό φορτίο, τά δημητριακά, καί στήν προβλεπόμενη ἐν γένει ἐξαγωγική κίνηση μέ RO/RO.

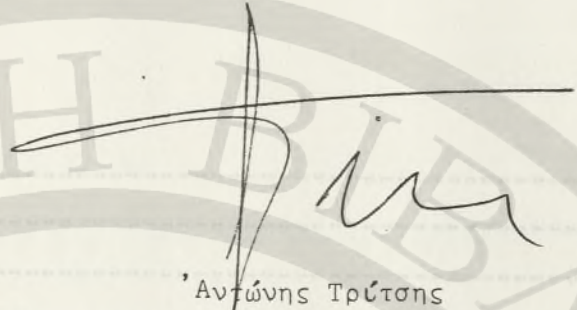
Συμπεράσματα τής ἀνάλυσης εἶναι ὅτι τό ἔργο πέραν τοῦ ὅτι εἶναι ἀναγκαῖο γιά τήν ἀνάπτυξη τής Δυτικῆς Κρήτης εἶναι καί οίκοομικά ἐφικτό. Τά ἐτήσια ἔσοδα θά εἶναι τριπλάσια τῶν ἐξόδων λειτουργίας, ἐνῶ τά ἔσοδα ἀντιπροσωπεύουν τό 64% τοῦ συνολικοῦ κόστους κατασκευῆς τοῦ ἔργου.

Στά θέματα οίκοομικῆς ἀνάλυσης, διοίκησης καί λειτουργίας τοῦ λιμένα : συνεργάστηκαν οἱ : Γαβρίλης Μανωλάτος, οίκοομολόγος καί ὁ Κωνσταντῖνος Μύλησης, οίκοομολόγος λιμένων.

Στήν ἀρχιτεκτονική μελέτη τοῦ λιμένος καί τῶν κτιριακῶν ἐγκαταστάσεων συνεργάστηκαν οἱ Ματίνα Καλογεράκου καί Ἀρτεμῖς Χάλαρη, τελιοῦφοι τοῦ τῆς Ἀρχιτεκτονικῆς Σχολῆς τοῦ Ε.Μ.Π..

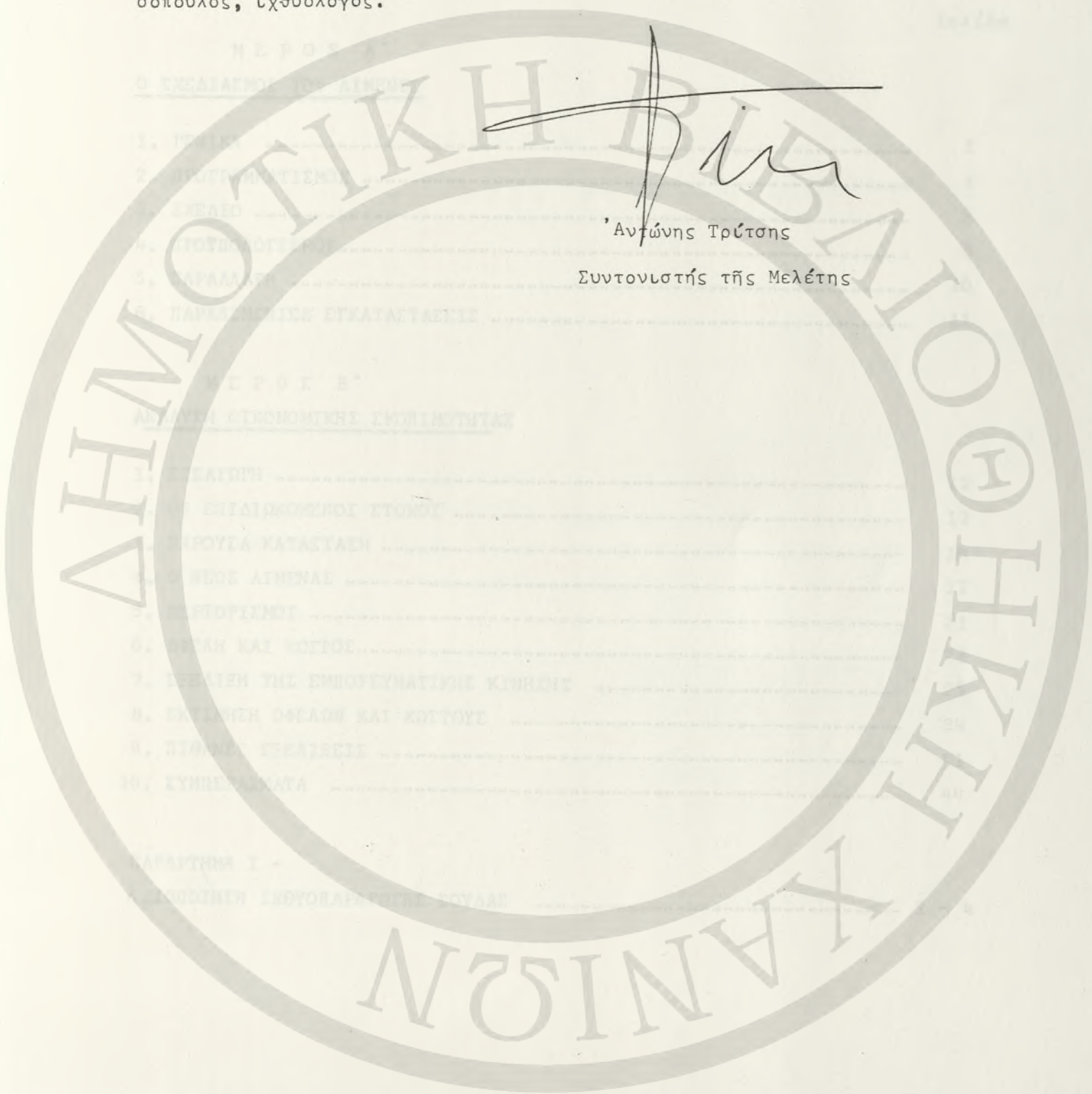
./...

Στά θέματα ὀργάνωσης τοῦ λιμένα ἀλευτικών σκαφῶν συνεργάστηκε ὁ Βύρων Κεσόπουλος, ἰχθυολόγος.



Ἀντώνης Τρύσιος

Συντονιστής τῆς Μελέτης



Π Ε Ρ Ι Ε Χ Ο Μ Ε Ν Α

Σελίδα

Μ Ε Ρ Ο Σ Α'

Ο ΣΧΕΔΙΑΣΜΟΣ ΤΟΥ ΛΙΜΕΝΟΣ

1. ΓΕΝΙΚΑ	1
2. ΠΡΟΓΡΑΜΜΑΤΙΣΜΟΣ	3
3. ΣΧΕΔΙΟ	5
4. ΠΡΟΫΠΟΛΟΓΙΣΜΟΣ.....	8
5. ΠΑΡΑΛΛΑΓΗ	10
6. ΠΑΡΑΛΙΜΕΝΙΕΣ ΕΓΚΑΤΑΣΤΑΣΕΙΣ	11

Μ Ε Ρ Ο Σ Β'

ΑΝΑΛΥΣΗ ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΗΣ ΣΚΟΠΙΜΟΤΗΤΑΣ

1. ΕΙΣΑΓΩΓΗ	12
2. ΟΙ ΕΠΙΔΙΩΚΟΜΕΝΟΙ ΣΤΟΧΟΙ	13
3. ΠΑΡΟΥΣΑ ΚΑΤΑΣΤΑΣΗ	14
4. Ο ΝΕΟΣ ΛΙΜΕΝΑΣ	17
5. ΠΕΡΙΟΡΙΣΜΟΙ	21
6. ΟΦΕΛΗ ΚΑΙ ΚΟΣΤΟΣ.....	23
7. ΕΞΕΛΙΞΗ ΤΗΣ ΕΜΠΟΡΕΥΜΑΤΙΚΗΣ ΚΙΝΗΣΗΣ	25
8. ΕΚΤΙΜΗΣΗ ΟΦΕΛΩΝ ΚΑΙ ΚΟΣΤΟΥΣ	34
9. ΠΙΘΑΝΕΣ ΕΞΕΛΙΞΕΙΣ	41
10. ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ	44

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ Ι -

ΑΞΙΟΠΟΙΗΣΗ ΙΧΘΥΟΠΑΡΑΓΩΓΗΣ ΣΟΥΔΑΣ	1 - 4
--	-------

1. ΓΕΝΙΚΑ

ΜΕΡΟΣ Α'

ΣΧΕΔΙΑΣΜΟΣ ΤΟΥ ΛΙΜΕΝΟΣ

(1) Ο Λιμένος θα κατασκευασθεί με την ακόλουθη διάταξη:

ΠΡΟΒΛΕΠΟΜΕΝΟΙ ΚΟΣΤΗ

Κατασκευή του Λιμένος : 500.000.000
Κατασκευή του Απορριπτήρα : 100.000.000
Κατασκευή του Απορριπτήρα : 100.000.000
Κατασκευή του Απορριπτήρα : 100.000.000

Κατασκευή του Απορριπτήρα : 100.000.000
Κατασκευή του Απορριπτήρα : 100.000.000
Κατασκευή του Απορριπτήρα : 100.000.000
Κατασκευή του Απορριπτήρα : 100.000.000

Κατασκευή του Απορριπτήρα : 100.000.000

Κατασκευή του Απορριπτήρα : 100.000.000

Κατασκευή του Απορριπτήρα : 100.000.000

ΠΡΟΒΛΕΠΟΜΕΝΟΙ ΚΟΣΤΗ

Κατασκευή του Απορριπτήρα : 100.000.000
Κατασκευή του Απορριπτήρα : 100.000.000
Κατασκευή του Απορριπτήρα : 100.000.000
Κατασκευή του Απορριπτήρα : 100.000.000
Κατασκευή του Απορριπτήρα : 100.000.000
Κατασκευή του Απορριπτήρα : 100.000.000
Κατασκευή του Απορριπτήρα : 100.000.000
Κατασκευή του Απορριπτήρα : 100.000.000

ΠΡΟΒΛΕΠΟΜΕΝΟΙ ΚΟΣΤΗ

Κατασκευή του Απορριπτήρα : 100.000.000
Κατασκευή του Απορριπτήρα : 100.000.000
Κατασκευή του Απορριπτήρα : 100.000.000
Κατασκευή του Απορριπτήρα : 100.000.000
Κατασκευή του Απορριπτήρα : 100.000.000
Κατασκευή του Απορριπτήρα : 100.000.000
Κατασκευή του Απορριπτήρα : 100.000.000
Κατασκευή του Απορριπτήρα : 100.000.000

(1) Ο Λιμένος θα κατασκευασθεί με την ακόλουθη διάταξη:

Επίσης 2

(2) Ο Λιμένος θα κατασκευασθεί με την ακόλουθη διάταξη:

ΜΕΡΟΣ Α΄

ΣΧΕΔΙΑΣΜΟΣ ΤΟΥ ΛΙΜΕΝΟΣ

1. ΓΕΝΙΚΑ

Ο προτεινόμενος σχεδιασμός του λιμένος και γενικότερα του Όρμου Σούδας βασίζεται στα ακόλουθα δεδομένα⁽¹⁾

Κίνηση λιμένος:

Σημερινή κίνηση: περί τούς 560.000 τόν. εμπορευμάτων και 350.000 έπιβατών.

Η κίνηση του έξωτερικού περιορίζεται στους 50.000-70.000 τόννους.

Προβλεπόμενη κίνηση 1996 (με βάση κυρίως τό πρόγραμμα γεωργικής ανάπτυξης).

- έσωτερικού : 750.000 τόνν.

- έξωτερικού : 570.000 τόνν.

Σύνολο : 1.320.000 τόνν.

Τρόπος διακίνησης

Η κίνηση του έσωτερικού (έπιβάτες και έμπορεύματα) προβλέπεται νά εξακολουθήσει με F/B και M/S. Οι έξαγωγές (έξωτερικού) πού μόνο από τό Νομό Χανίων ύπολογίζονται σέ 120.000 τόνν.όπρωροκηπευτικά, προβλέπεται νά διακινηθοϋν με σκάφη RO/RO απ'εύθείας σέ λιμένες του έξωτερικού κατά 75%-80%. Τά ίδια σκάφη κατ'έπέκταση θά εισάγουν απ'εύθείας γενικό φορτίο.

Προβλεπόμενος τύπος σκαφών⁽²⁾

1. Έπιβατικά σκάφη (κρουαζιερόπλοια)

μήκος : 180-220 μ.

πλάτος 27 μ.

βύθισμα , 9,0μ. - 10,50 μ.

(1) Βλέπε αναλυτικότερα ΣΟΥΔΑ 1

Σούδα 2

(2) Πηγή: THE AMERICAN ASSOCIATION OF PORT AUTHORITIES.

2. Συνήθη Ferry boats:

Μεταφορική ικανότητα: 1.000 έπιβάτες, 50 φορτηγών και 150 έπιβατικων αυτοκινήτων

3. Σκάφη γενικοῦ φορτίου (12.000-15.000 d.w.)

μήκος: 2.00 μ. - 210 μ.

πλάτος: 27 μ.

Βύθισμα: 9,0-10,50 μ.

4. Σκάφη RO/RO

Διάφοροι τύποι περί τᾶ 200 μ. μήκους

Βύθισμα μέχρι 10,0 μ.

5. Container σκάφη

συνήθη: μήκος : 180 μ - 210 μ.

πλάτος: 24 μ. - 28 μ.

Βύθισμα: 8,50 μ. - 10,0 μ.

μεγάλα: μήκος : 285 μ. - 300 μ.

πλάτος: 33 μ. - 35 μ.

βύθισμα: 10 μ. - 11,0 μ.

2. Π Ρ Ο Γ Ρ Α Μ Μ Α Τ Ι Σ Μ Ο Σ

Οι υπολογιζόμενες αίχμες της έσωτερικής έπιβατικής και έμπορευματικής κίνησης σέ Φ/Γ άπαιτούν τήν πρόβλεψη τριών θέσεων σκαφών F/B (Βλέπε ΣΟΥΔΑ 1) στόν έπιβατικό λιμένα.

Γιά τήν έξυπνέτηση τής κίνησης τοϋ γενικού φορτίου μέ συνήθη σκάφη καθώς και γιά τήν όργάνωση τών έξαγωγών τών όπωροκηπευτικών κρίνεται σκόπιμο ή σταδιακή επέκταση τοϋ έμπορικού λιμένα, καθόσον οι προβλέψεις δέν βασίζονται σέ προβολές τής σημερινής κίνησης αλλά στήν έκτέλεση αναπτυξιακών έργων όπως είναι τό άρδευτικό. Πρός τοϋτο προτείνεται άμεσα ή ολοκλήρωση τοϋ έξοπλισμοϋ τοϋ σημερινοϋ - μοναδικοϋ - κρηπιδώματος ώστε νά παραλάβει πλό ικανοποιητικά τήν κίνηση γενικά φορτίου και ή κατασκευή ένός πρόσθετου κρηπιδώματος γιά σκάφη RO/RO. Τρίτη θέση θά πρέπει νά κατασκευαστεϋ έφόσον πράγματι προκύψει ανάγκη. Σέ συνδυασμό ένδεχομένως μέ τήν δυνατότητα λειτουργίας τής Σούδας σάν Μεσογειακή ναυπηγοεπισκευαστική βάση και σάν Μεσογειακός κεντρικός λιμένας ή τρίτη θέση θά πρέπει νά όργανωθεϋ γιά μεγάλα σκάφη Containers.

Σιλό δημητριακών

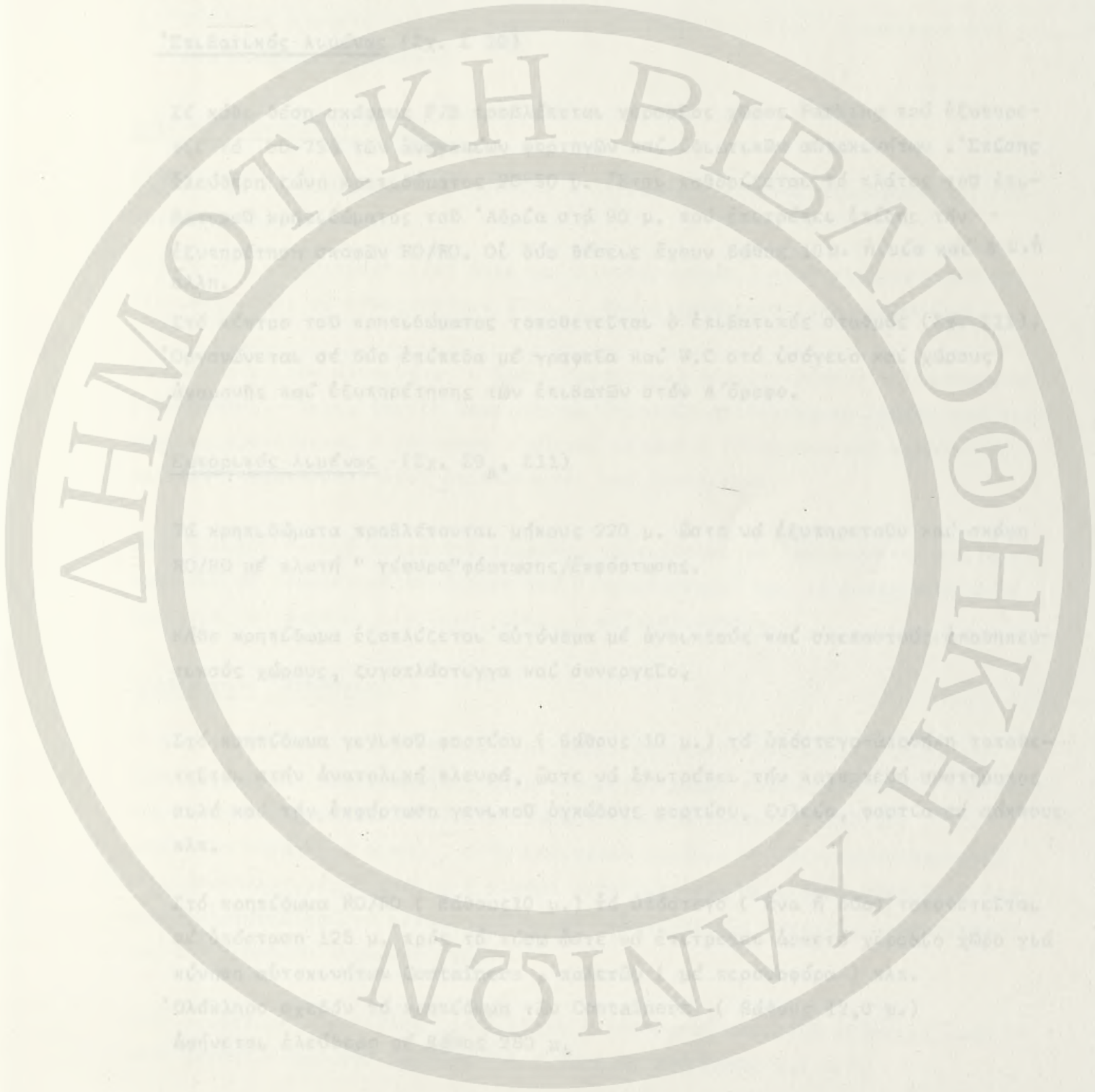
Λόγω τής ανάγκης εισαγωγών δημητριακών και ζωοτροφών στήν Κρήτη και δεδομένης τής ένδοχώρας τοϋ λιμένος Σούδας τών 160.000 κατοίκων είναι σκόπιμη ή πρόβλεψη γιά τήν κατασκευή Σιλό και άπ'εύθείας συστήματος έκφόρτωσης. Πρός τοϋτο συμβάλλει και ή παρουσία τών Κυλινδρόμυλων Κρήτης πού εισάγουν τό χρόνο περίπου 60.000 τόννους.

Τά σιλό θά άποβλέπουν στήν ταχύτερη έκφόρτωση τών πλοίων και όχι σέ μακρόχρονη άποθήκευση. Πρός τοϋτο τό αναγκαίο δυναμικό υπολογίζεται σέ 25.000-40.000 τόννους, πού όμως θά πρέπει νά όριστικοποιηθεϋ μέ ειδική μελέτη.

Έξ άλλου, ή Σούδα έχει όλες τίς δυνατότητες λόγω έκτεταμένου χερσαίου χώρου και άσφαλοϋς θαλάσσιου χώρου γιά τήν όργάνωσή της σέ κύριο λιμένα δημητριακών τής Κρήτης.

Έφ'όσον άποφασιστεϋ ή κατασκευή σιλό και συστήματος έκφόρτωσης (άναρροφητήρων, μεταφορικών ταινιών κλπ.) είναι σκόπιμο αύτά νά ανήκουν στό Λιμενικό

Ταμεῖο ὅπως καὶ ὅλες οἱ παραλιμένιες ἐγκαταστάσεις ὥστε νά ὑπάρχει ἐνιαῖος ἔλεγχος, προγραμματισμός καί ἐπί πλέον τά ἀναγκαῖα ἔσοδα γιά τή σωστή λειτουργία τοῦ λιμένος.



3. Σ Χ Ε Δ Ι Ο

Στό σχέδιο Σ9_A φαίνεται ή γενική διάταξη τοῦ λιμένα.

Έπιβατικός λιμένας (Σχ. Σ 10)

Σέ κάθε θέση σκάφους F/B προβλέπεται χερσαῖος χώρος Parking πού ἐξυπηρετεῖ τό 50-75% τῶν ἀναγκαίων φορτηγῶν καί ἰδιωτικῶν αὐτοκινήτων. Ἐπίσης ἐλεύθερη ζώνη κρηπιδώματος 20-50 μ. Ἔτσι καθορίζεται τό πλάτος τοῦ ἐπιβατικοῦ κρηπιδώματος τοῦ Ἄδρια στά 90 μ. πού ἐπιτρέπει ἐπίσης τήν ἐξυπηρέτηση σκαφῶν RO/RO. Οἱ δύο θέσεις ἔχουν βάθος 10 μ. ἢ μία καί 8 μ. ἢ ἄλλη.

Στό κέντρο τοῦ κρηπιδώματος τοποθετεῖται ὁ ἐπιβατικός σταθμός (Σχ. Σ11).

Ὁργανώνεται σέ δύο ἐπίπεδα μέ γραφεῖα καί W.C στό ἰσόγειο καί χώρους ἀναμονῆς καί ἐξυπηρέτησης τῶν ἐπιβατῶν στόν Α΄ ὄροφο.

Ἐμπορικός λιμένας (Σχ. Σ9_A, Σ11)

Τά κρηπιδώματα προβλέπονται μήκους 220 μ. ὥστε νά ἐξυπηρετοῦν καί σκάφη RO/RO μέ πλωτή " γέφυρα" φόρτωσης/ἐκφόρτωσης.

Κάθε κρηπιδωμα ἐξοπλίζεται αὐτόνομα μέ ἀνοικτούς καί σκεπαστούς ἀποθηκευτικούς χώρους, ζυγοπλάστιγγα καί συνεργεῖο.

Στό κρηπιδωμα γενικοῦ φορτίου (βάθους 10 μ.) τό ὑπόστεγο-ἀποθήκη τοποθετεῖται στήν ἀνατολική πλευρά, ὥστε νά ἐπιτρέπει τήν κατασκευή συστήματος σιλῶ καί τήν ἐκφόρτωση γενικοῦ ὀγκώδους φορτίου, ξυλεία, φορτία σέ σάκκους κλπ.

Στό κρηπιδωμα RO/RO (βάθους 10 μ.) τό ὑπόστεγο (ἕνα ἢ δύο) τοποθετεῖται σέ ἀπόσταση 125 μ. πρὸς τά πίσω ὥστε νά ἐπιτρέπει ἀρκετό χερσαῖο χώρο γιά κίνηση αὐτοκινήτων Containers, παλετῶν (μέ περονοφόρα) κλπ.

Ὀλόκληρο σχεδόν τό κρηπιδωμα τῶν Containers (βάθους 12,0 μ.) ἀφήνεται ἐλεύθερο σέ βάθος 280 μ.

Έξοπλίζεται με τρία βασικά κτίρια που τοποθετούνται στο νοτιότερο μέρος του.

1. Εἴσοδο-γραφεῖο
2. Ἐλεγχὸ Containers καὶ συνεργεῖο
3. Ὑπόστεγο κλειστὸ γιὰ τὴν διακίνηση φορτίων, ποσοτήτων μικρότερων ἀπὸ ἓνα ὁλόκληρο Container.

Λιμένας ἀλιευτικῶν σκαφῶν

Σύμφωνα με τὸ προγραμματικὸ σχέδιο, ὁ ἀλιευτικὸς λιμένας διαμορφώνεται στὸ δυτικὸ ἄκρο.

Γιὰ λόγους κατασκευαστικούς ἀλλὰ καὶ λειτουργικούς ὁ προβλεπόμενος προστατευτικὸς μῶλος γίνεται πλάτους 30 μ. (βλέπε κατασκευαστικὴ προμελέτη).

Οἱ ποσότητες τῶν ἀλιευμάτων (βλέπε Παράρτημα) δὲν ἐπιτρέπουν τὴν κατασκευὴ ἰχθυόσκαλας. Ὅμως, ἐπειδὴ ἀπαιτοῦνται ἐπαρκεῖς ἀποθηκευτικοὶ χῶροι γιὰ τοὺς φαράδες προτείνεται ἡ χορήγηση σ' αὐτοὺς μέρους (τὸ ἀνατολικὸ μισοῦ) τοῦ παλαιοῦ Ψυχιατρείου, ἀφοῦ ἐπισκευαστεῖ καὶ ἐξοπλιστεῖ.

Τὸ ὑπόλοιπο, δυτικὸ τμήμα τοῦ κτιρίου, προτείνεται νὰ ἐπισκευαστεῖ καὶ διαμορφωθεῖ σὲ τουριστικὸ περίπτερο καὶ "Ψαροταβέρνα" καὶ νὰ δοθεῖ στὸν συνεταιρισμὸ τῶν φαράδων, ἐφ' ὅσον γίνεи, ἢ στὴν κοινότητα.

Ὑπόστεγα - Ἀποθήκες.

Οἱ προστατευτικοὶ καὶ ἀποθηκευτικοὶ χῶροι ἀποτελοῦν οὐσιαστικὸ μέρος τοῦ ἐξοπλισμοῦ κάθε κρηπιδώματος. Τὸ μέγεθος τῶν χώρων αὐτῶν στὴν πλήρη λειτουργία ἑνὸς κρηπιδώματος 200-220 μ. κυμαίνεται ἀπὸ 5.000 - 6.500 μ². Πιὸ κατάλληλη κατασκευὴ εἶναι, στὴν περίπτωση λιμένων πού δὲν ἔχουν μακροχρόνιες ἀποθηκευτικὲς ἀνάγκες, ἡ ἐλαφρὰ μεταλλικὴ πού νὰ μπορεῖ εὐκολὰ νὰ ἀποσυναρμολογηθεῖ καὶ νὰ μεταφερθεῖ ἄλλοῦ δεδομένης τῆς συνεχοῦς ἀναδιοργάνωσης τοῦ χερσαίου λιμενικοῦ χώρου.

Στὴν περίπτωση τῆς Σούδας προτείνεται ἡ κατασκευὴ κλειστῶν ἰσόγειων ὑπόστεγων-ἀποθηκῶν βασικοῦ κανάβου 7,5 X 20,0 μ. καὶ ὕψους 6,0 μ.

Σὲ πρώτη φάση στὸ κρηπιδῶμα γενικοῦ φορτίου προτείνεται ἡ κατασκευὴ ὑπόστεγου-ἀποθήκης 40X45 μ. = 1.800 μ² (12 κανάβων) καὶ στὴν δεύτερη φάση 5.400μ².

Στό κρηπίδωμα RO/RO προβλέπεται ή κατασκευή ενός (ή και δύο) ανάλογων υπο-
στεγών-άποθηκών 6.300 μ².

Στό κρηπίδωμα των Containers τό αναγκαϊον υπόστεγο υπολογίζεται διαστάσεων
30 μ. X 150 μ = 4.500 μ².

Κτίρια διοικήσεως:

Προτείνεται ή κατασκευή των κτιρίων τοῦ Λιμενικοῦ Ταμείου τοῦ Τελωνείου καί
τοῦ Λιμεναρχείου, σέ ένιαῖο συγκρότημα μεταξύ ἐμπορικοῦ λιμένα καί πλατεί-
ας Σούδας (Βλέπε σχ. Σ12). Ἀποφεύγονται οἱ ἐσωτερικές σκάλες καί τά ἐσω-
τερικά ὑποστηλώματα ὥστε νά ἐπιτρέπεται ή εὐελιξία στήν χρησιμοποίηση καί
ἐπαναχρησιμοποίηση των κτιρίων πού ἀπό τήν φύση τους θά ἀποτελοῦν μόνιμες
κατασκευές (σέ ἀντίθεση πρὸς τά υπόστεγα-άποθήκες.

Στό ἰσόγειο τοῦ Τελωνείου προβλέπεται ἀποθήκη καί χῶροι ἐκτελωνισμοῦ.

Τελωνείο	32.000,000
Λιμεναρχείο	18.000,00
Σύνολο	150.000,000 Δρχ.
3. Κρηπίδωμα RO/RO	
Κατασκ. κρηπίδαματος	207.000,000
Υπόστεγο-Αποθήκες 60X105	47.000,000
Παρατεταμένα	6.000,000
Κατασκευές	6.000,000
Σύνολο	266.000,000 Δρχ.
4. Κρηπίδα Container	
Κρηπίδα καί ἐκτελωνισμὸς	2.000,000,000
Θαλάσσια ἔσοδα	28.000,000
Κατασκευές	27.000,000
Σύνολο - ἔσοδα	2.055.000,000
Γραφείο-Εἰσοδοί	65.000,000
Σύνολο	2.120.000,000 Δρχ.

4. ΠΡΟΫΠΟΛΟΓΙΣΜΟΣ

1. Επιβατικός λιμένας

Κρηπίδωμα	236.000.000
Επιβατικός Σταθμός	<u>44.000.000</u>
Σύνολο	280.000.00 Δρχ.

(Παρατήρηση: Στο ποσό αυτό δεν περιλαμβάνεται η αποκατάσταση των ζημιών του Πανορμήτη βάσει του νέου προγραμματικού σχεδίου)

2. Κρηπίδωμα Γεν. Φορτίου

Επέκταση 20 μέτρων κρηπιδώματος	85.000.000
Υπόστεγο 60 X 90	40.000.000
Ζυγοπλάστιγγα	5.000.000
Συνεργείο	6.000.000
Λιμενικό Ταμείο	18.000.000
Τελωνείο	18.000.000
Λιμεναρχείο	<u>18.000.00</u>
Σύνολο	190.000.000 Δρχ.

3. Κρηπίδωμα RO/RO

Κατασκ. κρηπιδώματος	207.000.000
Υπόστεγο-Αποθήκες 60X105	47.000.000
Ζυγοπλάστιγγα	5.000.000
Συνεργείο	<u>6.000.000</u>
Σύνολο	265.000.000 Δρχ.

4. Κρηπίδωμα Container

Κρηπίδωμα καί ύψήνεμος μώλος - θαλάσσια έργα	1.080.000.000
Υπόστεγο	28.000.000
Συνεργείο - έλεγχος	27.000.000
Γραφείο-εΐσοδος	<u>65.000.000</u>
Σύνολο	1.200.000.000 Δρχ.

5. Λιμένες ἀλιευτικῶν

Κρηπιδώματα 120.000.000

(Ἐπισκευή Παλ. Ψυχιατροείου)

50.000.000

ΓΕΝΙΚΟ ΣΥΝΟΛΟ = 2.055.000.000

Ἔργα Α΄φάσης

Στά ἔργα τῆς Α΄φάσης στά ὁποῖα ἀναφέρεται ἡ οἰκονομοτεχνική μελέτη δέν περιλαμβάνεται ὁ λιμένας τῶν Containers καί ὁ ἀλιευτικός λιμένας, ὅποτε ὁ συνολικός προϋπολογισμός τοῦ κυρίως ἐπιβατικοῦ καί ἐμπορικοῦ λιμένα εἶναι:

1. Ἐπιβατικός λιμένας	280.000.000	
2. Γενικό Φορτίο	190.000.000	
3. RO/RO	<u>265.000.000</u>	
ΣΥΝΟΛΟ	735.000.000	Δρχμ.

5. Π Α Ρ Α Λ Λ Α Γ Η

(Σχ. Σ 9_B)

Προτείνεται ή παραλλαγή του προγραμματικού σχεδίου του λιμένος στην περιοχή του άλιευτικού λιμένα ως εξής:

1. Ο προστατευτικός μώλος αντί να γίνει πλάτους 30 μ. να γίνει 70 μ. ώστε να χρησιμοποιηθεί σαν κρηπίδωμα.
2. Στις άλλες δύο πλευρές να άφεθεύ χώρος προκυμίας μόνο 50 μ. ώστε να μή χαθεύ ό χαρακτήρας του άλιευτικού λιμένα καύ της Σούδας, παλαιās καύ νέας στον Βλητέ, σαν παραθαλάσσιος οίκισμός.

Μέ αυτόν τόν τρόπο διατηρεύται καύ ό σημερινός άλιευτικός μώλος.

Προτείνεται κατά προτεραιότητα να κατασκευαστεύ τό νότιο κρηπίδωμα του άλιευτικού λιμένα μπροστά στό Παλαιό Ψυχιατρεύο καύ να άρχίσει ή κατασκευή του άνατολικου κρηπιδώματος άπό τήν προέκταση του σημερινου μικρου άλιευτικού μώλου.

Ταυτόχρονα να άρχίσει ή έπισκευή του κτιριου του Παλαιου Ψυχιατρείου.

6. ΠΑΡΑΛΙΜΕΝΙΕΣ ΕΓΚΤΑΣΤΑΣΕΙΣ

Ο χώρος του ὄρμου τῆς Σούδας δυτικά τοῦ Ναυστάθμου δέν ἐπιτρέπει τήν διάθεση χώρου γιά πλωτές ἢ μόνιμες ἐπισκευαστικές δεξαμενές. Ἴδιαίτερα ἀπαραίτητη καί πέραν κάθε δεοντολογίας θεωρεῖται ἀπό τοὺς μελετητές ἡ διάθεση χώρου σέ ἰδιώτη γιά τήν ἐγκατάσταση ἐπισκευαστικῆς δεξαμενῆς πάνω στό κρηπίδωμα τοῦ ἐμπορικοῦ λιμένος.

Ἡ μοναδική θέση γιά τήν ὁποιαδήποτε σχετική ἐγκατάσταση, ὅπως καί γιά τή δημιουργία ναυπηγοεπισκευαστικῆς βάσης εἶναι ἡ περιοχή πού ἔχει ὀριστεῖ γιά παραλιμένες βιομηχανίες ἀνατολικά τοῦ Ναυστάθμου (Βλέπε ΣΟΥΔΑ 2), καί σχέδιο οὐκιστικῆς περιοχῆς Σούδας.

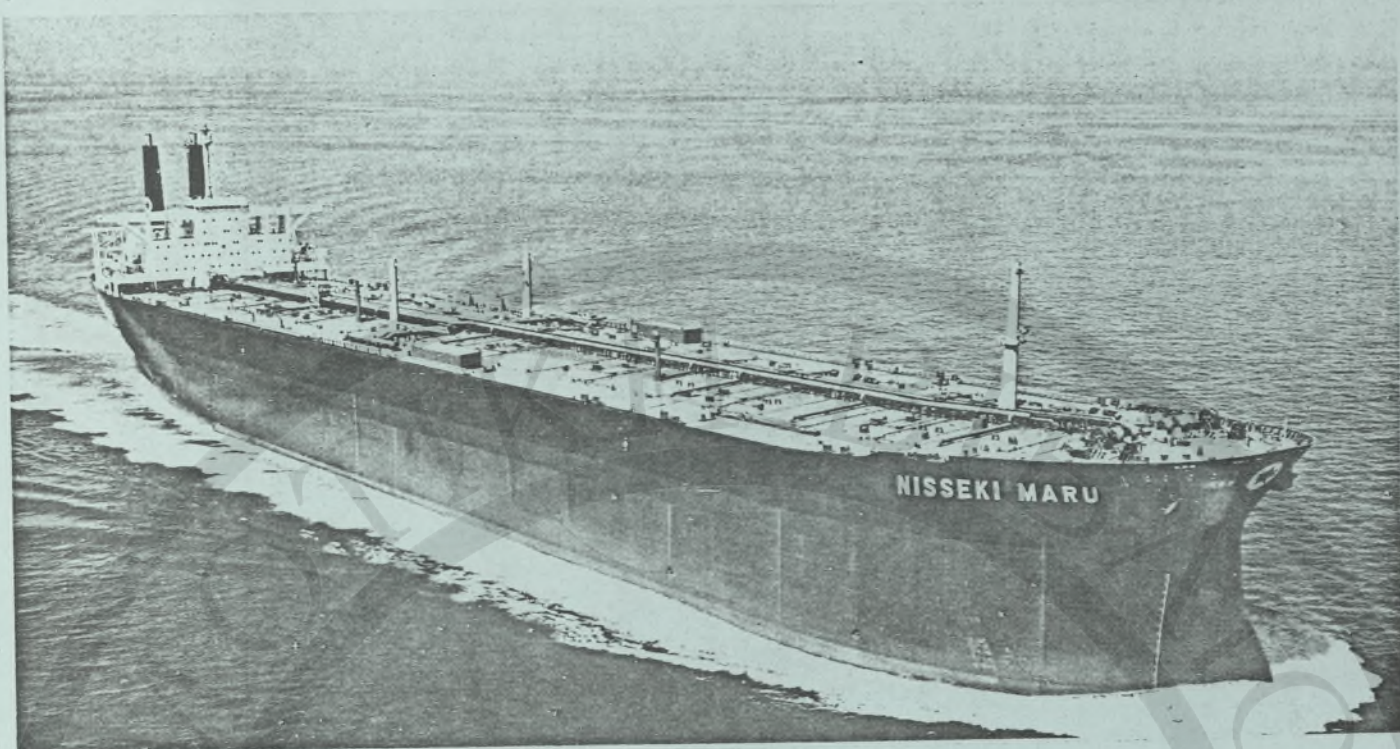
Ἄλλες ἐγκαταστάσεις

Οἱ μελετητές θεωροῦν ἀναγκαῖο γιά τήν εὐκολότερη ὀργάνωση τοῦ λιμένα καί τή μεγαλύτερη κοινωνική του ἀπόδοση ὅλες οἱ παραλιμένες ἐγκαταστάσεις νά βρίσκονται κάτω ἀπό τόν ἔλεγχο τοῦ Λιμενικοῦ Ταμεῖου-τοῦ κατάλληλα ἀναδιαρθρωμένου. Ἐπίσης νά μήν ἐκχωρεῖται σέ ἰδιώτες τό δικαίωμα ἐγκαταστάσεων καί ἐξοπλισμῶν στήν ἔκταση τοῦ λιμενικοῦ χώρου.



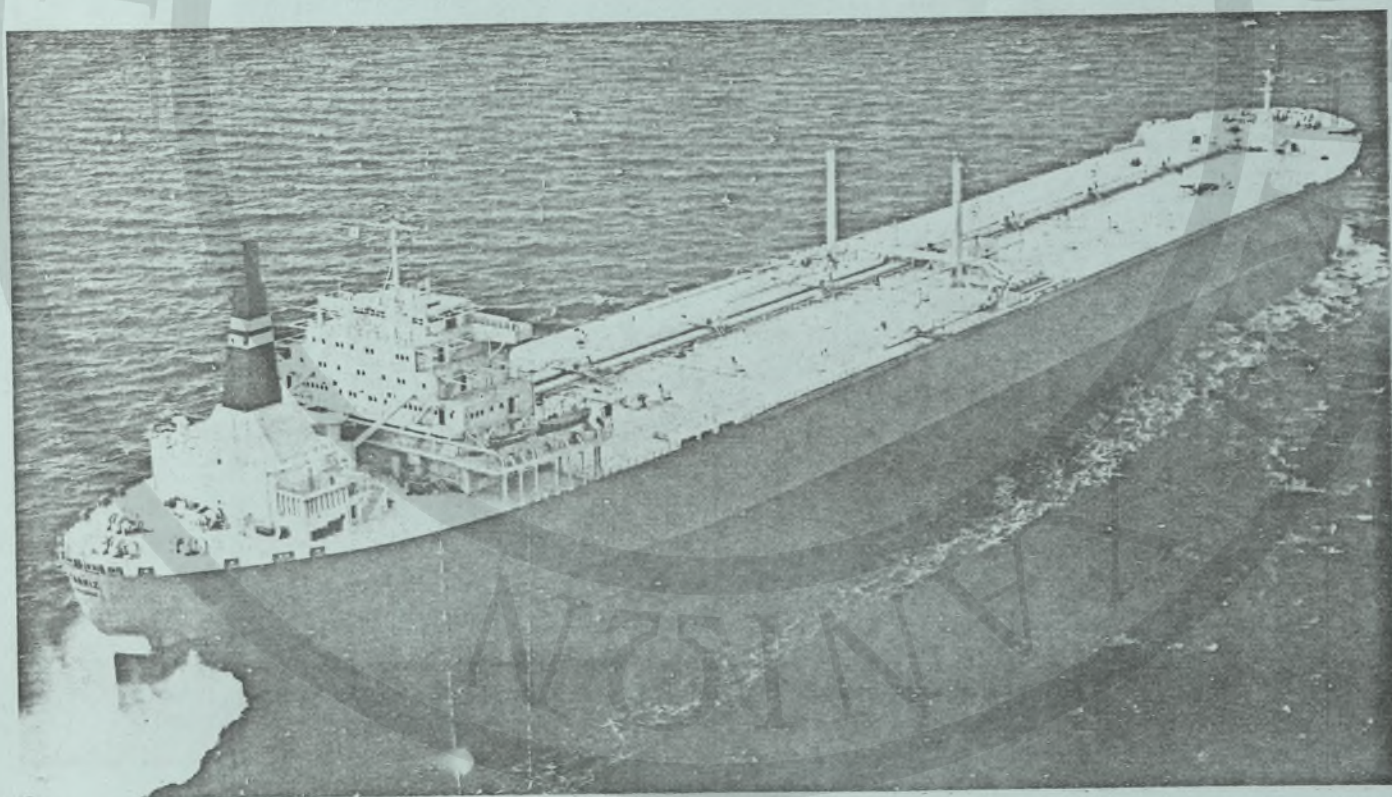
4
25
28
27
36
75
24
23
22
21
10
15
18
17

ΦΩΤΟΓΡΑΦΙΕΣ



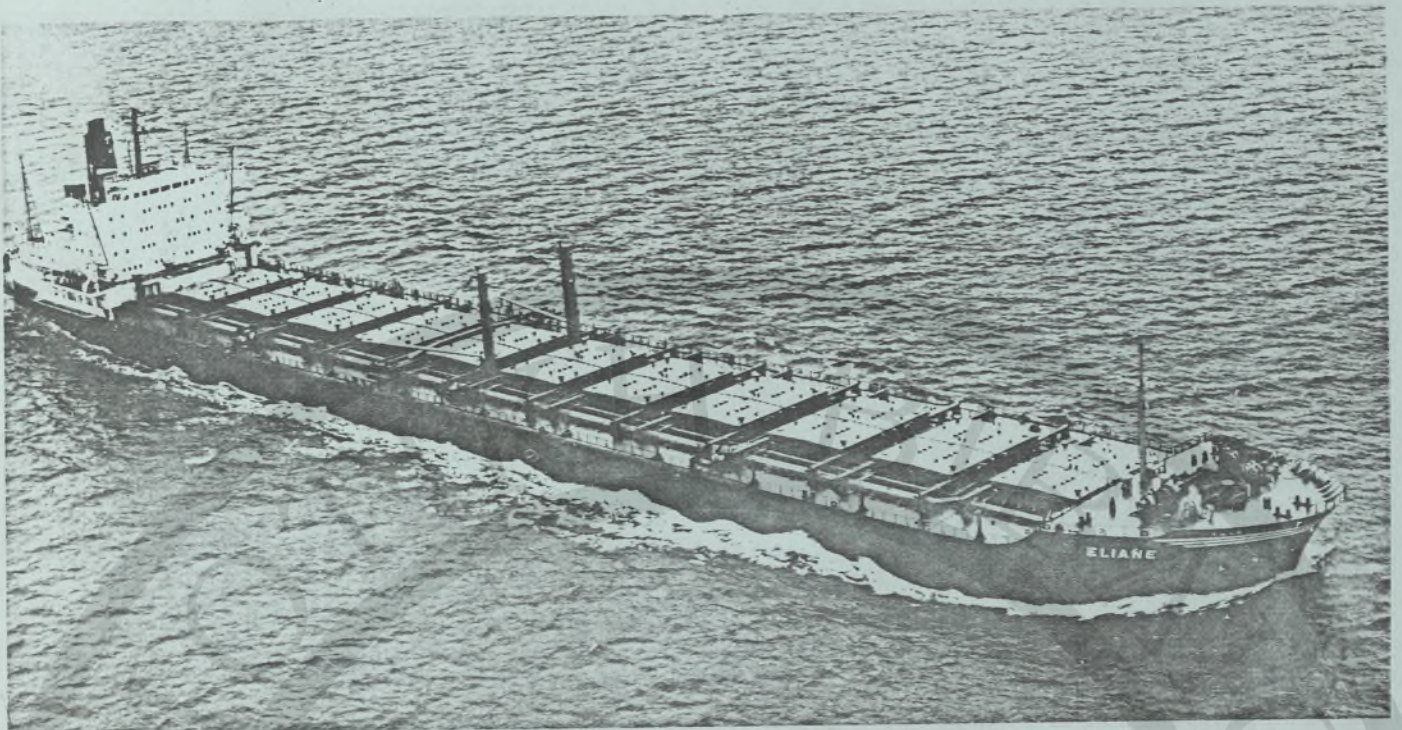
ΦΩΤ. 1 ΔΕΞΑΜΕΝΟΠΛΟΙΟ

NISSEKI MARU-μήκος 1138 πδδ. πλάτ.179 πδδ.βύθισμα 88 πδδ.έκτόπ.372.400 τδν.



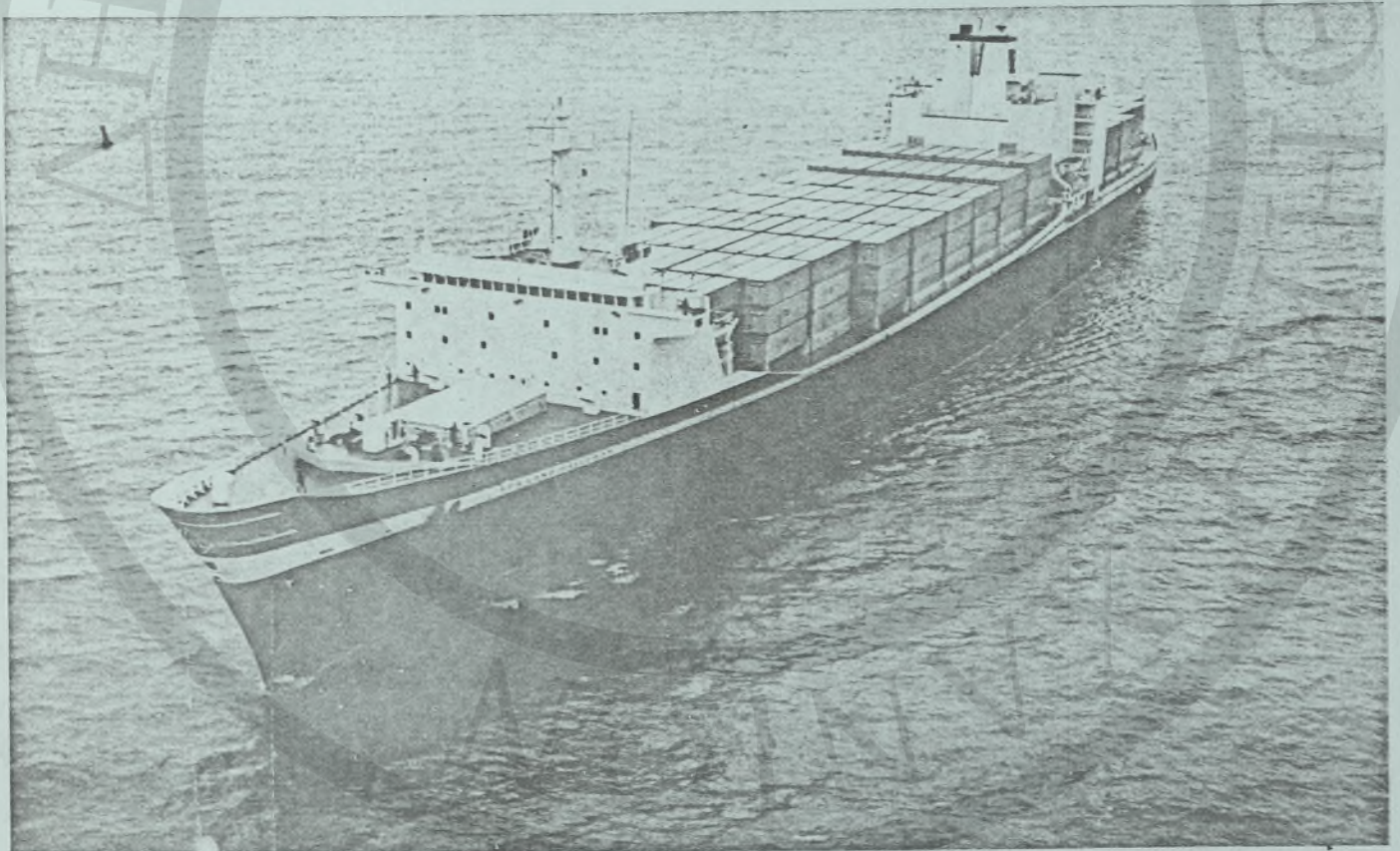
ΦΩΤ. 2 ΔΕΞΑΜΕΝΟΠΛΟΙΟ

TABRIZ- μήκος 1037 πδδ. πλάτ.160 πδδ. βύθισμα 62 πδδ. έκτόπισμα 210.650 τδν



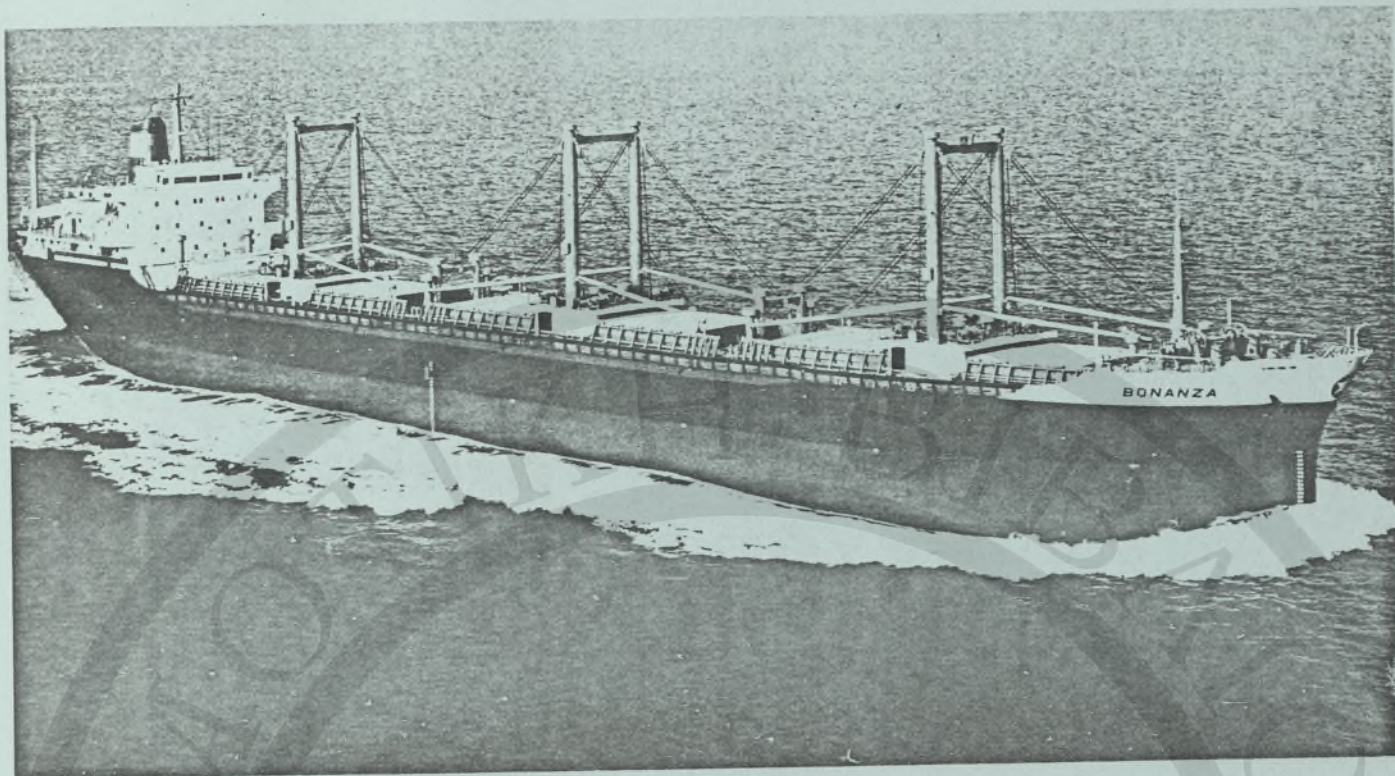
ΦΩΤ. 3 ΜΕΤΑΦΟΡΑ ΧΥΔΗΝ ΦΟΡΤΙΟΥ

ELIANE-μήκος 792 πδδ. πλάτ.106 πδδ. βύθισμα 46 πδδ.έκτόπισμα 71.060 τδν.



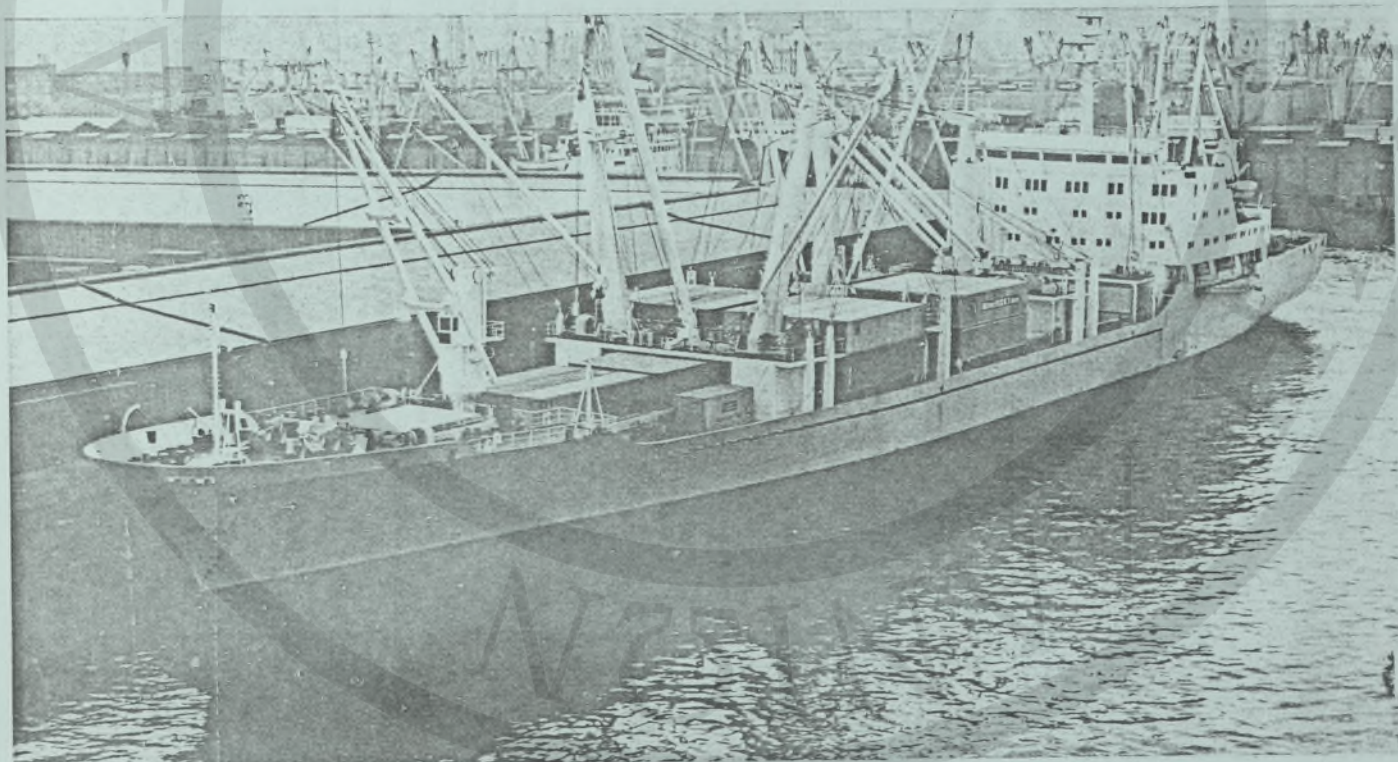
ΦΩΤ. 4 ΜΕΤΑΦΟΡΑ ΕΜΠΟΡΕΥΜΑΤΟΚΙΒΩΤΙΩΝ (CONTAINERSHIP)

SEALAND-μήκος 942 πδδ. πλάτ.106 πδδ. βύθισμ. 34 πδδ. έκτόπ. 27.651 τδν.



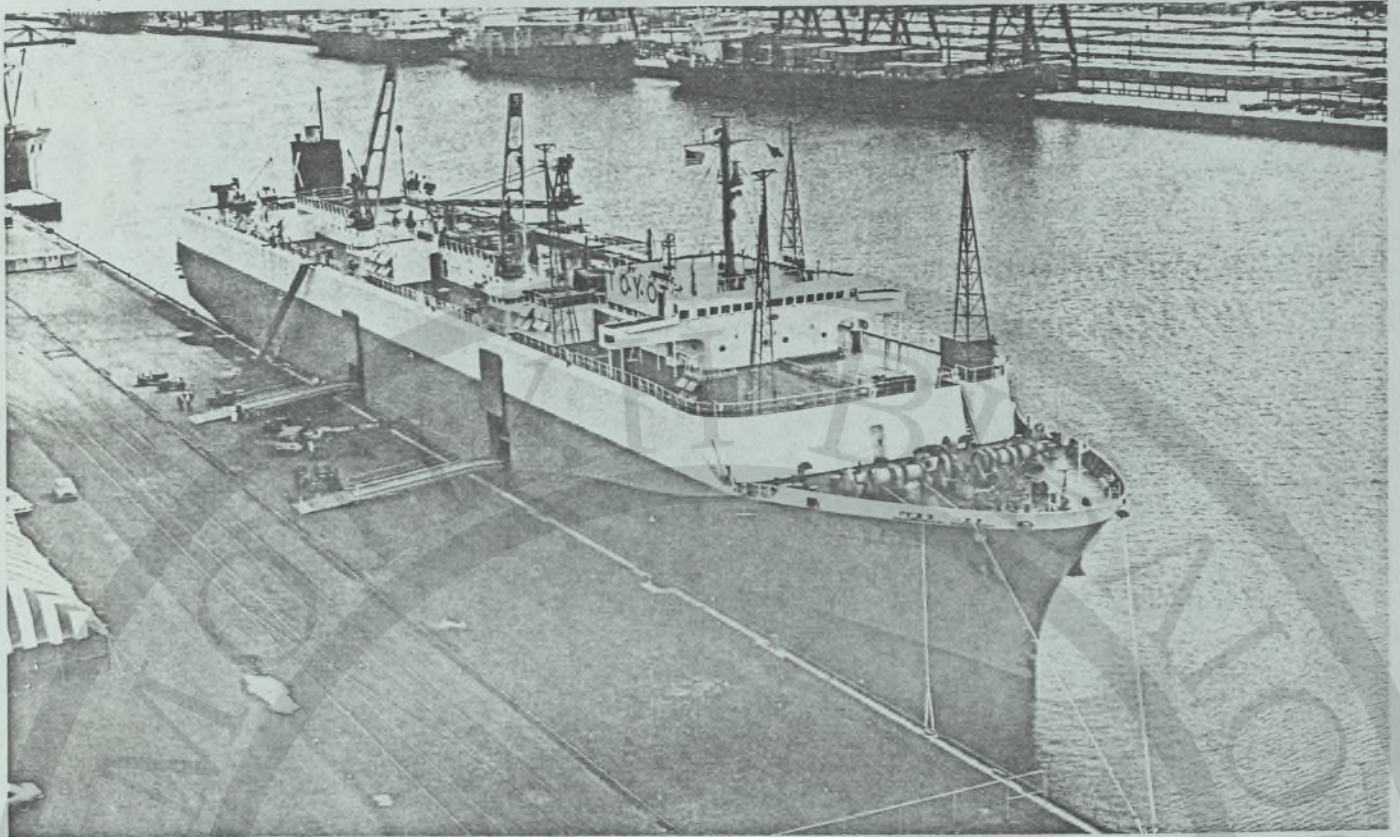
ΦΩΤ. 5 ΜΕΤΑΦΟΡΑ ΓΕΝΙΚΟΥ ΦΟΡΤΙΟΥ

ΒΟΝΑΝΖΑ-μήκος 584 πδδ. πλάτ. 75 πδδ. βύθισμα 34 πδδ. έκτοπιμα 28.881 τόν.



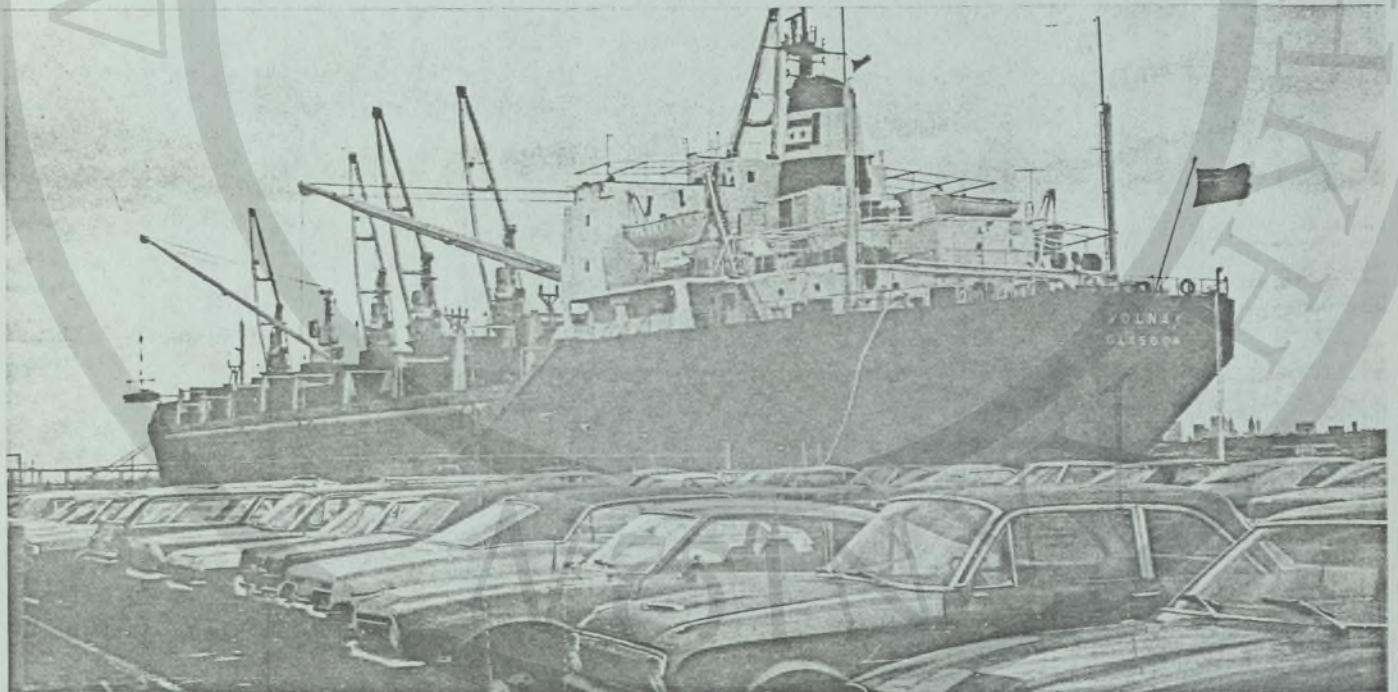
ΦΩΤ. 6 ΜΕΤΑΦΟΡΑ ΓΕΝΙΚΟΥ ΦΟΡΤΙΟΥ

ΜΟΝΤΕΡΡΑΪ-μήκος 567 πδδ. πλάτ. 78 πδδ. βύθισμ. 33πδδ. έκτοπισμ. 15.875 τόν.



ΦΩΤ. 7 ΟΧΗΜΑΤΑΓΩΓΟΝ

ΤΟΥΟΤΑ ΜΑΡΥ-μήκος 615 πδδ. πλάτ. 90 πδδ. βύθισμ. 40 πδδ. έκτόπισμ. 36.068 τόν.



ΦΩΤ. 8 ΟΧΗΜΑΤΑΓΩΓΟΝ

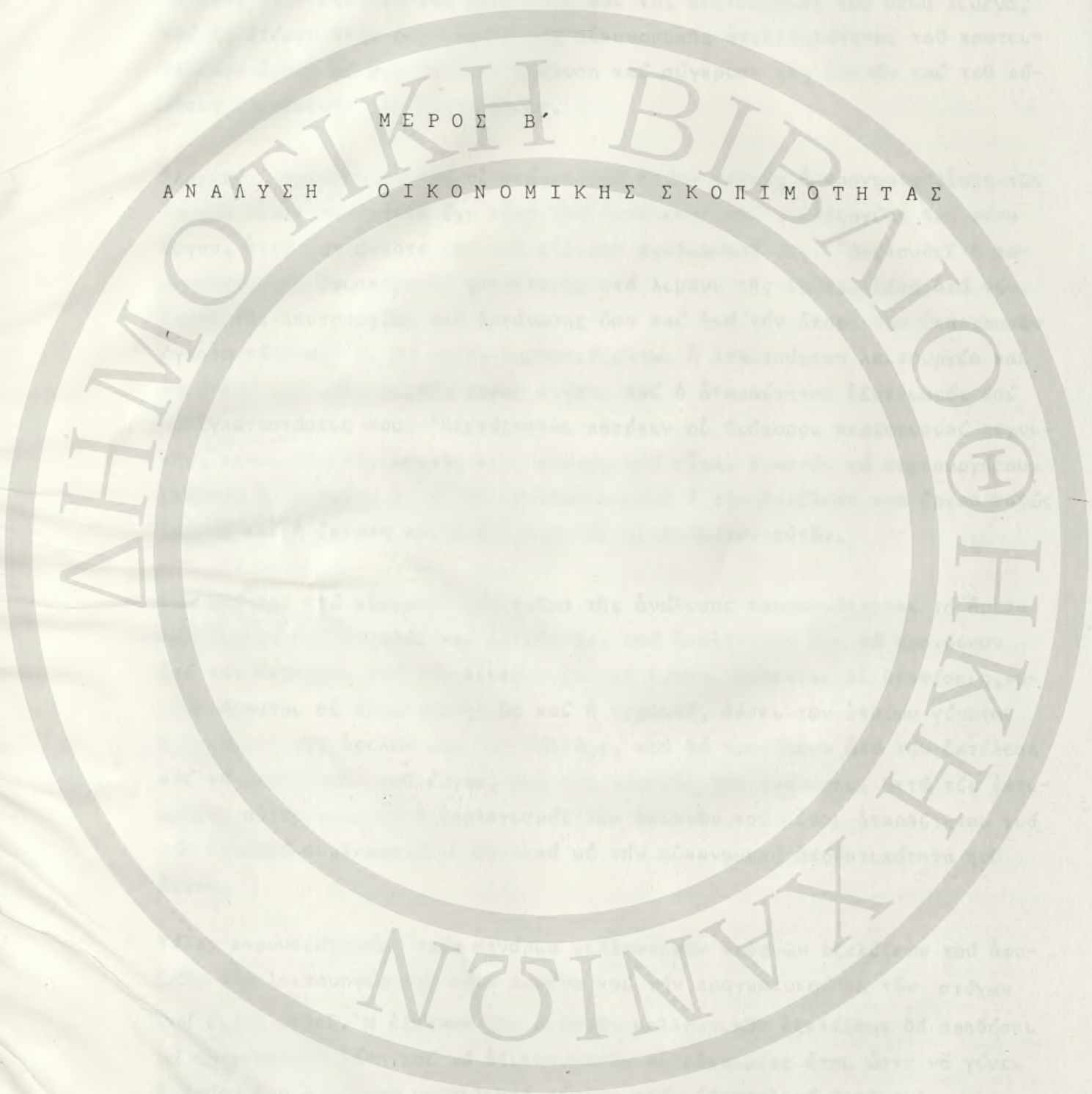
ΒΟΙΝΑΥ-μήκος 633 πδδ. πλάτ. 90 πδδ. βύθισμ. 37 πδδ. έκτόπισμα 37.850 τόν.

ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑ
ΥΠΟΥΡΓΕΙΟ ΠΑΙΔΕΙΑΣ, ΕΡΕΥΝΑΣ ΚΑΙ ΘΡΗΣΚΕΥΜΑΤΩΝ

ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΙΑΚΟ ΠΡΟΓΡΑΜΜΑ
ΕΚΠΑΙΔΕΥΣΗ ΚΑΙ ΔΙΑ ΒΙΩΣΙΜΗΣ ΜΑΘΗΣΗΣ
ΠΡΟΤΥΠΟ ΠΡΟΓΡΑΜΜΑ ΣΧΟΛΙΑΣΤΙΚΗΣ ΕΡΕΥΝΑΣ

ΜΕΡΟΣ Β'

ΑΝΑΛΥΣΗ ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΗΣ ΣΚΟΠΙΜΟΤΗΤΑΣ



1. ΕΙΣΑΓΩΓΗ

Τό μέρος αυτό τῆς μελέτης τῆς λιμενικῆς ἀνάπτυξης τῆς Σούδας ἀποσκοπεῖ ἀφ' ἑνός στήν ἐξέταση τῆς ὀργάνωσης καί τῆς λειτουργίας τοῦ νέου λιμένα, καί ἀφ' ἑτέρου στήν διερεύνηση τῆς οἰκονομικῆς ἀποδοτικότητας τοῦ προτεινόμενου ἔργου μέ μιᾶ σχετική ἀνάλυση καί σύγκριση τῶν ὀφελῶν καί τοῦ κόστους κατασκευῆς καί λειτουργίας.

Ἀρχικά παρουσιάζονται οἱ στόχοι πού ἔχουν τεθεῖ, ἡ πραγματοποίηση τῶν ὀποιῶν εἶναι συνάρτηση ὄχι μόνο τῆς ἐκτέλεσης καί λειτουργίας τοῦ νέου ἔργου, ἀλλά ὀπωςδήποτε καί τοῦ εἰδικοῦ σχεδιασμοῦ του. Ἀκολουθεῖ ἡ παρουσίαση τῆς ὑφιστάμενης κατάστασης στό λιμᾶνι τῆς Σούδας τόσο ἀπό τήν ἄποψη τῆς λειτουργίας καί ὀργάνωσης ὅσο καί ἀπό τήν ἄποψη τῶν ὑπαρχουσῶν ἐγκαταστάσεων. Ἐν συνεχείᾳ παρουσιάζονται ἡ ἀπαιτούμενη λειτουργία καί ὀργάνωση τοῦ νέου λιμένα καθώς ἐπίσης καί ὁ ἀπαραίτητος ἐξοπλισμός καί οἱ ἐγκαταστάσεις του. Ἐξετάζονται κατόπιν οἱ διάφοροι περιορισμοί τεχνικῆς, πολιτικῆς, κοινωνικῆς κλπ. φύσεως πού εἶναι δυνατόν νά δημιουργήσουν διάφορα προβλήματα κατά τόν προγραμματισμό ἢ τήν ἐκτέλεση τοῦ ἔργου καθώς ἐπίσης καί ἡ ἔκταση καί ἡ ὀξύτητα τῶν προβλημάτων αὐτῶν.

Προχωρώντας στό οὐσιωδέστερο τμήμα τῆς ἀνάλυσης παρουσιάζονται τά ἄμεσα καί ἔμμεσα ὀφέλη καθώς καί τό κόστος, πού ἀναμένεται ὄτι θά προκύψουν ἀπό τήν ἐκτέλεση καί τήν λειτουργία τοῦ ἔργου. Τίθενται οἱ ὑποθέσεις, παρουσιάζονται οἱ πληροφορίες ὡς καί ἡ τεχνική, βάσει τῶν ὀποιῶν γίνεται ἡ ἐκτίμηση τῶν ὀφελῶν καί τοῦ κόστους, πού θά προκύψουν ἀπό τήν ἐκτέλεση καί τή λειτουργία τοῦ ἔργου, γιά τήν περίοδο τῆς ἀνάλυσης. Μετά τίς ἐκτιμήσεις αὐτές γίνεται ὁ ὑπολογισμός τῶν δεικτῶν πού εἶναι ἀπαραίτητοι γιά τήν ἐξαγωγή συμπερασμάτων σχετικά μέ τήν οἰκονομική ἀποδοτικότητα τοῦ ἔργου.

Τέλος παρουσιάζονται τρία σενάρια μελλοντικῶν πιθανῶν ἐξελίξεων πού ἀφοροῦν τήν λειτουργία τοῦ νέου λιμένα καί τήν πραγματοποίηση τῶν στόχων πού ἔχουν τεθεῖ. Ἡ ἐξέταση τῶν πιθανῶν μελλοντικῶν ἐξελίξεων θά βοηθήσει νά ἀποφευχθοῦν λάθη καί νά ἀξιοποιηθοῦν οἱ εὐκαιρίες ἔτσι ὡστε νά γίνεῖ ἡ Σούδα ἕνα ἀξιόλογο ναυτιλιακό κέντρο στήν Ἀνατολική Μεσόγειο.

2. ΟΙ ΕΠΙΔΙΩΚΟΜΕΝΟΙ ΣΤΟΧΟΙ

Οι στόχοι, ή πραγματοποίηση των οποίων επιδιώκεται μέ την έκτέλεση των έργων λιμενικής ανάπτυξης της Σούδας καί την δημιουργία σύγχρονων λιμενικών καί παραλιμένων εγκαταστάσεων στόν όρμο είναι οί έξής:

α') 'Η καλύτερη δυνατή θαλάσσια σύνδεση της Σούδας καί της ένδοχώρας των Χανίων μέ την ήπειρωτική Ελλάδα καί τίς χώρες του έξωτερικού έτσι ώστε νά αύξηθοϋν οί δυνατότητες για αύξηση των έξαγωγών καί προαχθεΐ ή έμπορευματική κίνηση.

β') 'Η περαιτέρω αύξηση του θαλάσσιου τουρισμού, ό όποιος παρουσιάζει μεγάλη άνοδο τά τελευταία χρόνια καί ή γενικώτερη τουριστική ανάπτυξη της περιοχής.

γ') 'Η οικιστική ανάπτυξη της περιοχής, ή χωροταξική όριοθέτηση των παραλιμένων εγκαταστάσεων, της βιομηχανικής περιοχής, των άγροτικών περιοχών, ή πολεοδομική της όργάνωση, ή δημιουργία πόλων κοινωνικών λειτουργιών κλπ., που θα εϋνοήσουν την ανάπτυξη αλλά καί θα προστατεύσουν την ποιότητα ζωής των κατοίκων.

δ') 'Η ισόρροπη ανάπτυξη της Δ.Κρήτης μέ παράλληλες επενδύσεις στους τομείς της γεωργίας, της κτηνοτροφίας, της μεταποίησης καί του τουρισμού.

ε') 'Η μετατροπή της Σούδας σ' ένα σημαντικό Μεσογειακό ναυτιλιακό κόμβο. 'Η δημιουργία ενός μεγάλου σταθμού άνεφοδιασμού παράλληλα μέ την σχεδιαζόμενη μελλοντική κατασκευή σύγχρονης ναυπηγοεπισκευαστικής βάσης καθώς επίσης καί μία κατάλληλα διαμορφωμένη κυβερνητική πολιτική μπορούν νά όδηγήσουν στην πραγματοποίηση του στόχου αυτού. 'Επί πλέον ή γεωγραφική θέση της Σούδας, ή ασφάλεια του όρμου μέ όλες τίς καιρικές συνθήκες, ή ύπαρξη μεγάλου άεροδρομίου καθώς καί όργανωμένου άστικού κέντρου καί έργατοτεχνικού δυναμικού θα άποτελέσουν αποφασιστικής σημασίας παράγοντες για την δημιουργία ενός σημαντικού ναυτιλιακού κόμβου.

3. Π Α Ρ Ο Υ Σ Α Κ Α Τ Α Σ Τ Α Σ Η

A: ΚΤΙΡΙΑΚΕΣ ΕΓΚΑΤΑΣΤΑΣΕΙΣ

Οί σημερινές εγκαταστάσεις περιλαμβάνουν:

1. Κτίριο έπιβατών, δύο όροφων, ιδιοκτησίας λιμενικού ταμείου.
2. Είς τό κτίριο αυτό υπάρχουν:
 - α. Λιμενικό φυλάκιο στον επάνω όροφο
 - β. Κυλικείο μέ αΐθουσα ανάμνησης έπιβατών (2 τηλέφωνα)
 - γ. Δύο μικρά γραφεία-έκδοτήρια είστηρίων τής ANEK καί τών Μινωϊκών Γραμμών.
 - δ. Γραφείο καί αποδυτήρια λεμβούχων
 - ε. Αποδυτήρια λιμενεργατών
 - στ. Κατάστημα τουριστικών είδών.
2. Τελωνειακό κατάστημα, διώροφο κτίριο, διαστάσεων 24X12μ. ιδιοκτησίας δημοσίου.
3. Διώροφο κτίριο, έμβαδου 150 μ², τό ισόγειο του οποίου είναι αποθήκη μισθωμένη έναντι συμβολικού ποσού στό τελωνείο καί ο πρώτος όροφος έχει ναυτώνες για τους λιμενοφύλακες (δωρεάν), αλλά οί ζημιές από τόν Πανορμίτη έπιτρέπουν τήν χρησιμοποίηση ενός μόνο δωματίου στον όροφο.
4. Ίσόγειο οικίσκος έμβαδου 8 μ² για τήν ζυγοπλάστιγγα.
5. Δύο αποχωρητήρια στό βορεινό άκρο του προβλήτα Αδρία
6. Πρόβλεψη για άνέγερση στά νέα δυτικά κρηπιδώματα του λιμένα ισόγειας αποθήκης 50X15, μεταλλικής κατασκευής, που αναμένεται νά αποπερατωθεΐ ως τό Νοέμβρη του 81. (Η μελέτη θεωρεΐ τήν υπάρχουσα ανεπαρκή καί σέ ακατάλληλη θέση).
7. Πρόβλεψη για άνέγερση νέου οικίσκου, 30 μ², στά νέα δυτικά κρηπιδώματα, για νέα ζυγοπλάστιγγα, Αποπεράτωση μέχρι τό τέλος του έτους.

B: ΣΚΑΦΗ

Η ρυμούλκηση σκαφών όταν χρειασθεΐ γίνεται από σκάφη του Π.Ναυτικού που λιμενίζονται στη Σούδα μετά από δύσκολη διαδικασία.

Ρυμουλκά, φορτηγίδες κλπ. δέν υπάρχουν

Γ: ΓΕΡΑΝΟΙ

1. Αυτόκινούμενος ελαστικοφόρος γερανός, ανυψωτικής ικανότητας 40 τόννων, ο οποίος είναι παλαιός και παρουσιάζει πολλές βλάβες.
2. Όκτώ περανοφόρα των 2 τόννων, τα οποία διαθέτουν οι λιμενεργάτες.

Δ: ΣΙΛΟ

Αναροφητήρες για φορτοεκφόρτωση εμπορευμάτων (δημητριακών)!

1. Σιλό ιδιοκτησίας λιμενικού Ταμείου ικανότητας 40 τόννων ανά ώρα, ηλεκτροκίνητο και κινητό ρυμουλκούμενο.
2. Σιλό των κυλινδρομύλων, σταθερό, ηλεκτροκίνητο, απόδοσης 40 τόννων ανά ώρα.
3. Σιλό των κυλινδρομύλων, ηλεκτροκίνητο, κινητό ρυμουλκούμενο, απόδοσης 70 τόννων ανά ώρα.
4. Σιλό ΚΥΔΕΠ ή Κεντρικής Ένώσεως Χανίων πετρελαιοκίνητο, κινητό, απόδοσης 200 τόννων ανά ώρα.
Η παραμονή του στη Σούδα δεν είναι οριστική ούτε έχει εγκριθεί από την Λιμενική Έπιτροπή.

Ε: ΑΛΛΑ ΜΗΧΑΝΗΜΑΤΑ

1. Ζυγοπλάστιγγα του λιμενικού ταμείου, 50 τόννων 8X3 μ.
2. Δεύτερη ζυγοπλάστιγγα θα τοποθετηθεί εντός του 1981 στα νέα δυτικά κρηπιδώματα, 70 τόννων, 16X3 μ.
3. Τέσσερες πλατφόρμες, ρυμουλκούμενες, ιδιοκτησίας λιμενεργατών για μεταφορά ξυλείας και γενικών εμπορευμάτων στο χερσαίο χώρο του λιμένα, διαστάσεων 4X15 μ. έκαστη.
4. Τέσσερες παρόμοιες πλατφόρμες θα αγοραστούν εντός του 1981 από το λιμενικό ταμείο.

ΣΤ: ΠΑΡΟΧΕΣ

1. Παροχή νερού από την κοινότητα Σούδας που εξυπηρετεί τους πλευρίσιμους χώρους του προβλήτα 'Αδρία.
2. Νέος υπό κατασκευή άγωγός ύδατος για τις νέες δυτικές κρηπιδώσεις στον έμπορικό λιμένα. Το λιμενικό ταμείο μετά απ'αυτήν την κατασκευή προτίθεται να αναλάβει έξ ολοκλήρου την ύδροδότηση του λιμένα.
3. Παροχή καυσίμων. Υπάρχει άγωγός εκφόρτωσης καυσίμων, ιδιοκτησίας ΔΕΗ, που μεταφέρει τα καύσιμα από το λιμάνι στις έγκαταστάσεις της.
4. Παροχή ήλεκτρισμού. Δύο παροχές ήλεκτρικού ρεύματος για την εξυπηρέτηση των ήλεκτροκινήτων μηχανών.

Ζ: ΥΠΑΡΧΟΝ ΠΡΟΣΩΠΙΚΟ

ΤΑΚΤΙΚΟ: Έξη άτομα μέ σχέση εργασίας δημοσίου δικαίου.

Ένας ζυγιστής και δύο Καθαριστές λιμένος μέ σχέση εργασίας ιδιωτικού δικαίου.

ΕΚΤΑΚΤΟ: Ένας πολιτικός μηχανικός, Ένας πολιτικός ύπομηχανικός, τρεις έργοδηγοί, μία σχεδιάστρια, Ένας γερανοδηγός Ένας ζυγιστής και μία καθαρίστρια μέ ώρομίσθιο.

4. Ο ΝΕΟΣ ΛΙΜΕΝΑΣ

4.1. ΤΟ ΠΡΟΓΡΑΜΜΑΤΙΚΟ ΣΧΕΔΙΟ⁽¹⁾

Έπιβατικός λιμένας

Ο έπιβατικός λιμένας θά γίνει στή θέση του προβλήτα 'Αδρία μέ τήν κατάλληλη διασκευή του, πού περιλαμβάνει επέκταση, διαπλάτυνση καί ανακατασκευή τής προκυμαίας. Ο λιμένας αυτός θά εξυπηρετεί μικτή έπιβατική καί έμπορική κίνηση επί όχημάτων. Προβλέπονται τρεις θέσεις πλευρίσεως για F/B. Τελικές διαστάσεις κρηπιδώματος : 90X200.

Έμπορικός λιμένας

Ο έμπορικός λιμένας δυτικά του έπιβατικού, θά έχει δυνατότητα εξυπηρέτησεως δύο πλοίων. θά εξοπλιστούν δύο κρηπιδώματα. Τό πρώτο μήκους 220 μ. θά εξυπηρετεί πλοία γενικού φορτίου. Τό δεύτερο κρηπίδωμα, ευρισκόμενο δυτικά του πρώτου, του ίδιου μήκους, προορίζεται για σκάφη RO-RO.

Προβλέπεται επίσης σέ μιá άλλη φάση κατασκευή καί τρίτου κρηπιδώματος του έμπορικού λιμένα, μήκους 300 μ., για σκάφη CONTAINERS καθώς επίσης καί κατασκευή άλιευτικού λιμένα-μαρίνας δυτικά του έμπορικού.

Κτιριακές έγκαταστάσεις, Δίκτυα, Κατασκευές

Οί προγραμματιζόμενες κατασκευές στό χώρο του λιμένα είναι οί έξης:

1. Δίκτυα

- α. Δίκτυο φωτισμού καί παροχής ήλεκτρικού ρεύματος
- β. Δίκτυο ύδρευσεως ικανό για παροχή 200 τόννων νερού τήν ημέρα.
- γ. Δίκτυο άποχετεύσεως των όμβρίων καί άκαθάρτων υδάτων μέ ειδικές έγκαταστάσεις.
- δ. Τηλεφωνικές έγκαταστάσεις.

2. Κτιριακές έγκαταστάσεις

- α. Κτίριο για τήν έγκατάσταση των υπηρεσιών του Λιμενικού Ταμείου

(1) Βλέπε αναλυτικά ΣΟΥΔΑ 1/Δεκέμβριος 1979
ΣΟΥΔΑ 2 Μάρτιος, 1980.

- β. Τελωνειακό Κατάστημα
- γ. Λιμεναρχείο
- δ. Αποθήκες στο τμήμα του γενικού φορτίου και στο τμήμα των RO/RO.
- ε. Επιβατικός σταθμός για την εξυπηρέτηση των επιβατών.
- στ. Συνεργείο-Γκαράζ για τα όχημα και μηχανήματα του λιμένα.
- ζ. Κατασκευή δρόμων και επιστρώσεις των ακαλύπτων χώρων για πάρκινγκ και έναπόθεση εμπορευμάτων.
- η. Διάφορες βοηθητικές εγκαταστάσεις για εξυπηρέτηση των εργαζομένων.

Μηχανικός Έξοπλισμός

Ο απαιτούμενος μηχανικός εξοπλισμός είναι ο εξής:

- α. Γερανός αυτοκινούμενος ανυψωτικής δύναμης 40 τόννων
- β. Περονοφόρα ανυψωτικά όχημα, 13 των 3 τόννων και δύο των 6 τόννων.
- γ. Δύο φορητά αυτοκίνητα των 2 τόννων για τις διάφορες τρέχουσες ανάγκες του λιμανιού.
- δ. 50 καροτσάκια για μεταφορά αποσκευών στον επιβατικό λιμένα.
- ε. Αναρροφητήρες Σιλό, οι υπάρχοντες
- στ. Ζυγοπλάστιγγες, οι δύο υπάρχουσες
- ζ. Οι υπάρχουσες πλατφόρμες.

Οι ένδεχόμενες ανάγκες για ρυμουλκίσεις δύναται να καλυφθούν είτε διά των ρυμουλκίων του ναυστάθμου είτε διά ρυμουλκίων ιδιωτικών εταιρειών.

Διοίκηση και Λειτουργία του Λιμένος

Οι δύο τύποι διοίκησης λιμένων που έχουν επικρατήσει στη χώρα μας είναι ο Συγκεντρωτικός, διά της σύστασης οργανισμού λιμένος και το Λιμενικό Ταμείο. Επειδή ο πρώτος τύπος είναι σύνθετος και πολυέξοδος συνίσταται μία εξελιγμένη μορφή του δεύτερου τύπου, δηλαδή ένα λιμενικό ταμείο με αυξημένες αρμοδιότητες και ανάλογη αυτονομία.

Προτείνεται η αναδιάρθρωση του Λιμενικού Ταμείου ώστε να αποκλειστεί τόν πλήρη έλεγχο στις υποθέσεις του λιμένα διοικητικής, οικονομικής, λειτουργικής ή τεχνικής φύσεως.

Ειδικότερα προτείνεται η ακόλουθη δομή:

1. Λιμενική Έπιτροπή.

Τήν γενική ευθύνη του λιμένα έχει η λιμενική έπιτροπή. Θα ήταν σκόπιμο να συγκροτείται από εκπροσώπους της Τοπικής Αυτόδιοίκησης, του Τ.Ε.Ε., των συνεταιρισμών, και εκπροσώπων των χρηστών του λιμένα.

2. Γενικός Διευθυντής Λιμένα.

Τόν διορίζει η Λιμενική Έπιτροπή και έχει εκτελεστικές αρμοδιότητες.

3. Τριμερής Υπηρεσιακή Διάρθρωση

Οι υπηρεσίες του λιμένα ομαδοποιούνται σε τρεις υπηρεσίες κάτω από ειδικό προϊστάμενο. Οι υπηρεσίες αυτές είναι:

- α. Έκμεταλλεύσεως : πού έχει τήν ευθύνη λειτουργίας του λιμένας. Ορίζει τις προτεραιότητες στις φορτοεκφορτώσεις και αποθηκεύσεις.
- β. Τεχνικές υπηρεσίες: Είναι υπεύθυνες για τις πάσης φύσεως μελέτες ανάπτυξη και συντήρηση του λιμένα.
- γ. Οικονομικές και διοικητικές

Τό προσωπικό υπολογίζεται ως εξής:

- Γενικός Διευθυντής	1
- Άνωτερα στελέχη (Προϊστάμενοι Υπηρεσιών)	4
- Διοικητικού-οίκον. υπάλληλοι	9
- Αποθηκάριοι	5
- Τεχνίτες και χειριστές	6
- Λοιπό προσωπικό	3
Σύνολο ατόμων	28



δ. Φορτοεκφορτώσεις

Όσον αφορά στις φορτοεκφορτώσεις των έμπορευμάτων πρέπει να αναφερθεί ότι το ισχύον σύστημα φορτοεκφορτώσεων υπό των εργατικών συνδικάτων, δι' ἴδιον λογαριασμό, εἶναι πρακτικό καὶ ἀποδοτικό. Δέν ὑπάρχει ἀνάγκη ἀντικατάστασής του μέ σύστημα ἡμικρατικῆς ὀργάνωσης ὅπως στόν Πειραιᾶ, οὔτε νά ἐνθαρρυνθεῖ ἡ καθιέρωση συστήματος φορτοεκφόρτωσης ἰδιωτικῶν ἐργολάβων.

5. Π Ε Ρ Ι Ο Ρ Ι Σ Μ Ο Ι

Ἡ πραγματοποίηση κάθε ἔργου καὶ ἡ ἐπίτευξη τῶν ἐπιδιωκόμενων στόχων, ὅπως αὐτοὶ καθορίζονται ἀπὸ τὴν ἀνάλυση ἐξαρτᾶται σέ μεγάλο βαθμὸ ἀπὸ τὴν ὕπαρξη, τὴν ἔκταση καὶ τὸ περιεχόμενον ὀρισμένων περιορισμῶν. Ἡ ἐξέταση τῶν περιορισμῶν αὐτῶν θὰ μᾶς δώσει τὴν δυνατότητα νὰ καθοριστεῖ ἂν τὶ προτεινόμενο ἔργο εἶναι πραγματοποιήσιμο ἢ ὄχι καὶ ποιά εἶναι ἡ φύση καὶ τὸ μέγεθος τῶν δυσκολιῶν τὶς ὁποῖες θὰ πρέπει ἐνδεχομένως νὰ ἀντιμετωπιστοῦν.

α) Τεχνικοὶ περιορισμοὶ

Ἀπὸ τὸ τεχνικὸ τμῆμα τῆς μελέτης, τὴν χωροταξικὴ ἀναγνώριση τοῦ ὄρου καὶ συγκεκριμένα ἀπὸ τὴν ἐξέταση τῶν θαλασσίων ρευμάτων, τῶν ἀνεμολογικῶν συνθηκῶν, τῆς μορφολογίας τῶν ἀκτῶν τῆς περιοχῆς, καὶ τῶν σεισμολογικῶν συνθηκῶν συνάγεται ὅτι δέν ὑπάρχουν σημαντικὰ ἐμπόδια στὴν κατασκευὴ τοῦ ἔργου. Σύμφωνα μὲ τὰ συμπεράσματα τοῦ ἀνωτέρω τμήματος τῆς μελέτης τὰ ἀνακύπτοντα τεχνικὰ προβλήματα δύνανται χωρὶς μεγάλες δυσκολίες νὰ ἐπιλυθοῦν.

β) Περιορισμὸς πολιτικῆς καὶ νομικῆς φύσεως

Κατ'ἀρχάς γιὰ τὴν κατασκευὴ τοῦ ἔργου τέτοιοι περιορισμοὶ δέν φαίνεται νὰ ὑπάρχουν σέ σοβαρὴ ἔκταση.

Οἱ σχέσεις μὲ τὸν Ναύσταθμο ἔχουν χωροταξικὰ τουλάχιστον καθοριστεῖ, πρᾶγμα ποῦ ἐπιτρέπει τὴν επέκταση καὶ ὀργάνωση χωρὶς ἐμπόδια τοῦ κρηπιδώματος ΑΔΡΙΑΣ σέ σύγχρονο ἐπιβατικὸ λιμένα.

Παραμένει ὁ σωστότερος καὶ ἀσφαλέστερος διακανονισμὸς μὲ τὴν ναυτικὴ βάση γιὰ τὴν ὀμαλὴ λειτουργία τοῦ λιμένος καὶ τῶν ἀλιευτικῶν σκαφῶν.

Ζητήματα σχετικὰ μὲ ἀπαλλοτριώσεις δέν ὑπάρχουν σέ σοβαρὴ ἔκταση ποῦ νὰ μποροῦν ν'ἀποτελέσουν ἐμπόδιο γιὰ τὴν ὀλοκλήρωση τοῦ ἔργου.

γ) Οἰκονομικῆς φύσεως περιορισμοὶ

Ἐπειδὴ τέτοιου εἴδους περιορισμοὶ ἔχουν ἤδη τεθεῖ κατόπιν τῶν σχετικῶν κατευθύνσεων τοῦ Ὑπουργείου Συντονισμοῦ καὶ τῆς ἐπιλογῆς του ἰσχύοντος σχεδίου ἐκτελέσεως τοῦ ἔργου, δεχόμεθα ὅτι δέν πρέπει νὰ προκύβουν περαιτέρω προβλήματα αὐτοῦ τοῦ εἴδους.

δ) Κοινωνικοί και οικολογικοί περιορισμοί

Όπως προκύπτει από την όλη μελέτη κατά την χάραξη του έργου έχει ληφθεί πρόνοια ώστε η λειτουργία του λιμένα να μην υποβαθμίσει το επίπεδο της ποιότητας ζωής και να μην προκαλέσει καταστροφές στο φυσικό περιβάλλον. Η δημιουργία του πόλου κοινωνικών λειτουργιών αναψυχής-ψυχαγωγίας, η κατασκευή λιμένα αλιευτικών και τουριστικών σκαφών ως και η πολεοδομική αναδιοργάνωση της περιοχής αναμένεται ότι θα καταστήσουν μεγαλύτερη την κοινωνική αποδοχή του έργου.

ε) Διοικητικοί Περιορισμοί

Ένα πρόβλημα το οποίο ενδεχομένως θα προκύψει είναι αυτό της συγκεντρώσεως των αρμοδιοτήτων, των σχετικών με την εκμετάλλευση του λιμένα στο Λιμενικό Ταμείο. Τυχόν συναφείς εκμεταλλεύσεις που γίνονται από άλλους φορείς θα πρέπει να σταματήσουν για να μην υπάρξει κατάσταση αναρχίας και να αυξηθεί στο μέγιστο δυνατό η απόφαση του λιμένα.

6. Ο Φ Ε Λ Η Κ Α Ι Κ Ο Σ Τ Ο Σ

Στήν ένότητα αύτή έξετάζονται τά κοινωνικά όφέλη πού προκύπτουν καί τό γενικότερο κόστος πού συνεπάγεται ή έκτέλεση καί ή λειτουργία τοῦ έργου.

Τά προκύπτοντα όφέλη διακρίνονται σέ άμεσα καί έμμεσα. Τά άμεσα όφέλη άφορουνστά πραγματικά πλεονεκτήματα πού έπικαρποῦνται άρχικά αύτοῦ πού χρησιμοποιοῦν τά προϊόντα ή (καί) τίς ύπηρεσίες τοῦ έργου.

Τά άμεσα όφέλη πού προκύπτουν από τήν έκτέλεση καί λειτουργία τοῦ υπό εξέταση έργου εἶναι τά κάτωθι:

1. *Η αύξηση τῆς παραγωγῆς ύπηρεσιῶν πού προκύπτει από τήν κατασκευή καί λειτουργία τῶν νέων λιμενικῶν έγκαταστάσεων.
2. *Η μείωση τοῦ κόστους διακίνησης γιά έμπορεύματα καί έπιβάτες.
3. *Η έξοικονόμηση χρόνου διακίνησης
4. *Η βελτίωση τῆς ποιότητας τῶν παρεχομένων ύπηρεσιῶν
5. *Η αναλογική μείωση τῶν έξόδων συντήρησης καί λειτουργίας τοῦ λιμένα.
6. *Η βελτίωση τῶν συνθηκῶν εργασίας καί υγείας στό χῶρο τῶν λιμενικῶν έγκαταστάσεων.

Τά έμμεσα όφέλη εἶναι έκεῖνα τά όποια προκύπτουν σέ τρίτους (καί ὄχι σ' αύτούς πού χρησιμοποιοῦν τό λιμάνι γιά νά διακινήσουν τά έμπορεύματά τους ή γιά νά διακινηθοῦν οἱ ἴδιοι) έξ αίτίας τῆς έκτέλεσης τῶν έργων κατασκευῆς τῶν λιμενικῶν έγκαταστάσεων ή ένεκα τῆς λειτουργίας των. Σάν όφέλη αύτῆς τῆς κατηγορίας μποροῦν νά αναφερθοῦν τά κατωτέρω:

1. *Η γενική ανάπτυξη τῆς περιοχῆς έξ αίτίας τῆς λειτουργίας τοῦ λιμένα. Αὔξάνονται οἱ δυνατότητες καί βελτιώνονται οἱ προοπτικές καί τό κλίμα, γιά τήν έκτέλεση επενδύσεων στή γεωργία, κτηνοτροφία, τουρισμό καθώς καί στή μεταποίηση τῆ συνδεδεμένη μέ τοὺς τομεῖς αύτούς.
2. *Όφέλη πού προκύπτουν από τήν διάδοση καί τήν καθιέρωση αναπτυγμένης τεχνολογίας καί συγχρόνων μεθόδων οργάνωσης ὅπως αὐτές στό υπό έκτέλεση έργο.
3. Αὔξηση τῆς άπασχόλησης καί τῶν εἰσοδημάτων τοῦ εργατικοῦ δυναμικοῦ

7. ΕΡΓΑ που χρησιμοποιείται στην εκτέλεση του έργου.

4. Βελτίωση των συνθηκών διαβίωσης των κατοίκων της περιοχής λόγω της καλύτερης χωροταξικής και πολεοδομικής οργάνωσης της περιοχής μετά την ολοκλήρωση των έργων καθώς και της κατασκευής κέντρων άναυχης κλπ.
5. Δημιουργία της κατάλληλης υποδομής για την παραέρα ανάπτυξη της περιοχής.
6. Δημιουργία κατάλληλων συνθηκών για την εγκατάσταση και λειτουργία ναυπηγικών, έπισκευαστικών, παραναυπηγικών και λοιπών συναφών βιομηχανικών δραστηριοτήτων.

Ακολουθως θα εξετάσουμε τό κόστος που προκύπτει από την κατασκευή και λειτουργία του αναφερόμενου έργου. Οι διάφορες κατηγορίες κόστους είναι:

1. Οι δαπάνες για την απόκτηση γης.
2. Οι δαπάνες για την προμήθεια πρώτων ύλων και ενδιάμεσων βιομηχανικών προϊόντων.
3. Οι άμοιβές του έργατικού δυναμικού.
4. Οι δαπάνες έκμετάλλευσης του λιμένα.
5. Οι δαπάνες συντήρησης του λιμένα.
6. Οι δαπάνες για άγορά μηχανικού έξοπλισμού.
7. Τό κόστος των διαφόρων μελετών.

7. ΕΞΕΛΙΞΗ ΤΗΣ ΕΜΠΟΡΕΥΜΑΤΙΚΗΣ ΚΙΝΗΣΗΣ

Για τόν υπολογισμό τών όφελών καί τοῦ κόστους για τήν περίοδο 1986-1996 πού γίνεται ἡ ἀνάλυσή μας πρέπει νά υπολογίσουμε τήν ἐμπορευματική καί ἐπιβατική κίνηση τῆς Σούδας για τήν περίοδο αὐτή.

Στή μελέτη γενικῆς ἀνάπτυξης τῆς Σούδας τοῦ 1968 οἱ προβλέψεις σχετικά μέ τή ναυτιλιακή κίνηση τοῦ λιμένα δέν ἐπαληθεύθηκαν.

ΠΙΝΑΚΑΣ I: ΣΟΥΔΑ : ΕΜΠΟΡ. ΚΑΙ ΕΠΙΒΑΤΙΚΗ ΚΙΝΗΣΗ ΣΟΥΔΑΣ 1975 (φορτία σέ τόννους)

	ΕΣΩΤΕΡΙΚΟΥ			ΕΣΩΤΕΡΙΚΟΥ			ΣΥΝΟΛΟ			ΕΠΙΒΑΤΙΚΗ
	ΕΚΦΟΡΤ.	ΦΟΡΤ.	ΣΥΝΟΛΟ	ΕΚΦ.	ΦΟΡΤ.	ΣΥΝΟΛΟ	ΕΚΦ.	ΦΟΡΤ.	ΣΥΝΟΛΟ	
Πραγ.	248580	121594	370174	40920	11599	52519	289500	133193	422693	337414
ΠΡΟΒΛ.	380000	270000	650000	200000	280000	480000	580000	550000	1.130000	500000
ΔΙΑΦ.	131420	148906	279826	159080	268401	427481	290500	416807	707307	162586

ΠΗΓΗ: ΣΟΥΔΑ 1 / Δεκέμβριος 1979.

Ο παραπάνω πίνακας ἐπιβεβαιώνει τήν μεγάλη διαφορά μεταξύ πραγματοποιηθείσης καί προβλεφθείσης κίνησης. Ὡς ἐξετάσουμε τά αἴτια τῆς διαφοράς αὐτῆς οἱ προβλέψεις για τό 1975 στηρίχτηκαν, δικαιολογημένα ὅπως θά δοῦμε κατωτέρω, πάνω σέ δύο στοιχεῖα:

- α) τήν γεωργική ἀνάπτυξη καί τήν αὔξηση τών γεωργικῶν ἐξαγωγῶν
- β) τήν γενικότερη ἀνάπτυξη καί τήν πληθυσμιακή αὔξηση τῆς ἐνδοχώρας

Τό σχέδιο για τήν γεωργική ἀνάπτυξη στηρίχτηκε βασικά στά προγραμματισθέντα τό 1965 ἔργα ἄρδευσης τῆς ἐνδοχώρας Χανίων-Σούδας -Ρεθύμνου. Εἰδικώτερα προγραμματίστηκε ἡ ἄρδευση 135.000 στρεμμάτων ἐπί πλέον, πλήν ὅμως, τά ἐπί πλέον ἄρδευόμενα στρέμματα τό 1975 ἦσαν 13.952 (1965:107.207 στρ., 1975: 121.159 στρ.).

Μέ βάση τό πρόγραμμα αὐτό τών ἄρδευσεων προβλέφτηκε για τό 1975 αὔξηση τῆς γεωργικῆς παραγωγῆς τών ἐξαγωγίμων προϊόντων ὡς κάτωθι:

ΠΙΝΑΚΑΣ 2. ΣΟΥΔΑ: ΠΡΟΒΛ. ΚΑΙ ΠΡΑΓΜ. ΠΑΡΑΓΩΓΗ ΚΥΡΙΩΝ ΓΕΩΡΓΙΚΩΝ ΠΡΟΪΟΝΤΩΝ 1975 (σέ τόννους)

	ΕΣΠΕΡ.		ΤΟΜ-ΑΓΓ.	
	ΧΑΝΙΑ	ΡΕΘΥΜΝΟ	ΧΑΝΙΑ	ΡΕΘΥΜΝΟ
ΠΡΟΒΛ.	73.000	10.500	19.200	38.100
ΠΡΑΓΜ.	52.947	2.472	10.260	4.626
ΔΙΑΦ.	-20.152	- 8.028	- 8.840	- 33.474

ΠΗΓΗ : ΣΟΥΔΑΣ Ι / Δεκέμβριος 1979

Ένα δεύτερο αΐτιο τής μη πραγματοποίησης τής προβλεφθείσας κίνησης είναι ή πληθυσμιακή πτώση τής περιοχής δηλ. από 180.000 κατοίκους τό 1961 σέ 160.000 τό 1971.

Άς προχωρήσουμε τώρα στήν πρόβλεψη τής αναμενόμενης έμπορευματικής και έπιβατικής κίνησης τοϋ λιμένα τής Σούδας για τά έτη 1986 και 1996. Στόν πίνακα 3 παρουσιάζεται αναλυτικά, μέ μεγέθη που άφορούν έκφορτώσεις-φορτώσεις, ή έμπορευματική κίνηση έσωτερικού, έξωτερικού καθώς και τό σύνολο τής, ως επίσης και ή έπιβατική κίνηση, για τήν περίοδο 1965-1978. Μέ τήν εξέταση τών επί μέρους έμπορευματικών κινήσεων τοϋ πίνακα 3 και μέ τήν βοήθεια τών σχεδιαγραμμάτων 1,2 και 3 φθάνουμε στα κάτωθι συμπεράσματα:

1. Η έμπορική κίνηση έσωτερικού (άν άφαιρεθεϋ τό 1965) παρουσιάζει μιá σταθερή άνοδική εξέλιξη διπλασιαζόμενη μεταξύ τών έτων 1966 και 1977. Τήν ΐδια περίπου εξέλιξη παρουσιάζουν τόσον οί έκφορτώσεις όσον και οί φορτώσεις (έντονώτερη οί πρώτες)
2. Η κίνηση τοϋ έξωτερικού παρουσιάζει περισσότερο σύνθετο πρόβλημα. Σέ αντίθεση μέ τίς εξαγωγές που παραμένουν σταθερές σέ χαμηλό επίπεδο, οί εισαγωγές παρουσιάζουν μη κανονικές εξελίξεις που έπηρεάζουν τήν γενική εικόνα τής κίνησης τοϋ έξωτερικού. Προφανώς οί έκφορτώσεις αυτές άφορούν κατά μεγάλο μέρος διάφορα-ύλικά προοριζόμενα για τίς εγκαταστάσεις τοϋ NATO, και τήν λειτουργία τών Κυλινδρομύλων.
3. Η συνολική έμπορευματική κίνηση έπηρεαζόμενη από τήν μη κανονική κίνηση τών εισαγωγών παορυσιάζει τήν ΐδια εικόνα μέ τήν κίνηση έξωτερικού. Μόνο οί φορτώσεις (μέ εξαίρεση πάλι τό 1965). παρουσιάζουν μιá αρκετά

ΠΙΝΑΚΑΣ 3: ΕΜΠΟΡΕΥΜΑΤΙΚΗ ΚΙΝΗΣΗ ΤΟΥ ΛΙΜΕΝΑ ΣΟΥΔΑΣ-ΧΑΝΙΩΝ (εμπορεύματα εἰς τόνους)

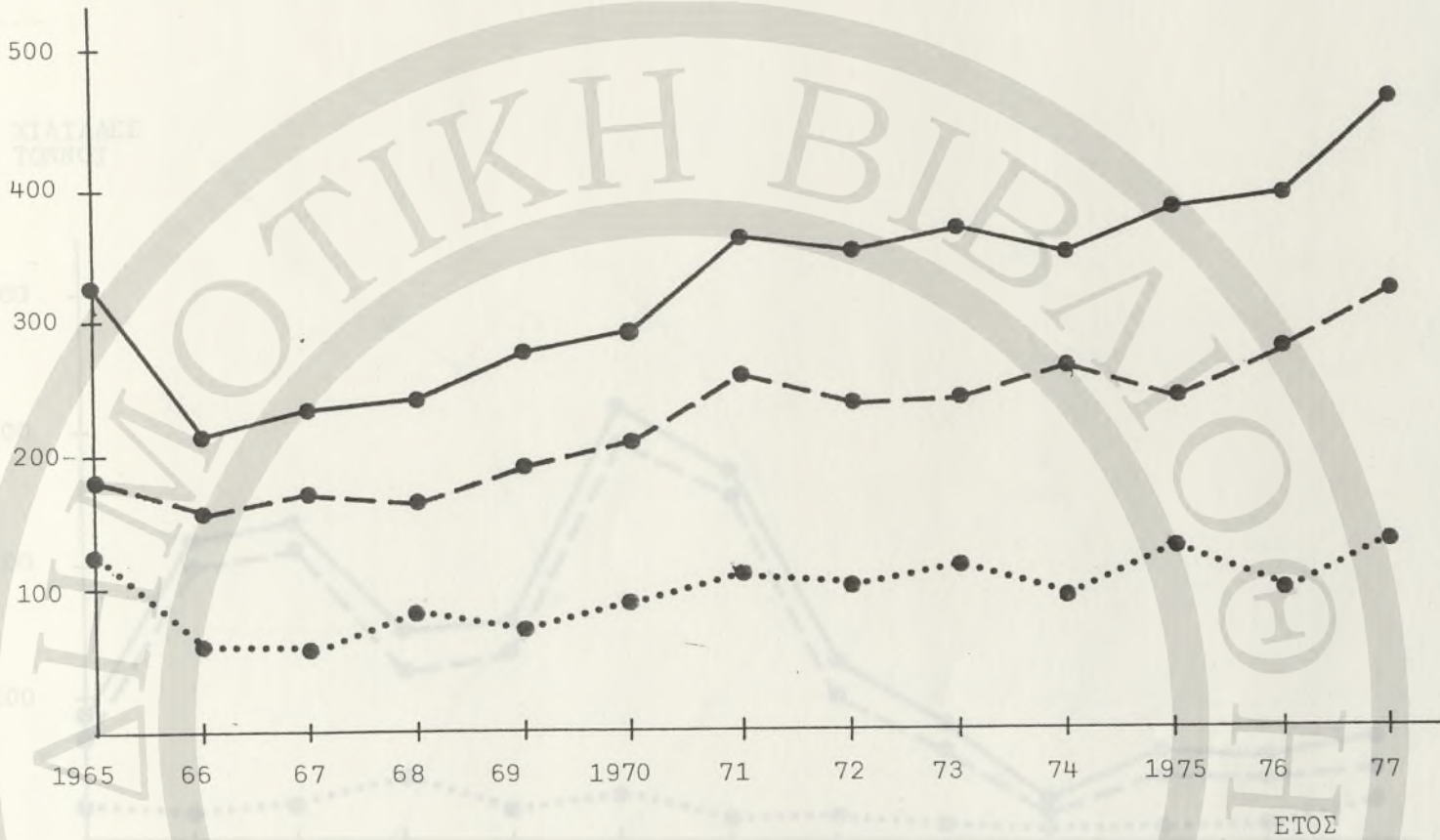
Ε Τ Ο Σ	ΚΙΝΗΣΗ ΕΣΩΤΕΡΙΚΟΥ				ΚΙΝΗΣΗ ΕΞΩΤΕΡΙΚΟΥ				ΣΥΝΟΛΟ ΕΜΠΟΡΕΥΜ. ΚΙΝΗΣΗΣ				ΕΠΙΒΑΤΙΚΗ ΚΙΝΗΣΗ
	ΕΚΦΟΡ- ΤΩΣΕΙΣ	ΦΟΡΤΩΣΕΙΣ	ΣΥΝΟΛΟ	ΕΚΦΟΡΤΩ- ΣΕΙΣ	ΦΟΡΤΩΣΕΙΣ	ΣΥΝΟΛΟ	ΕΚΦΟΡΤΩ- ΣΕΙΣ	ΦΟΡΤΩΣΕΙΣ	ΣΥΝΟΛΟ	ΕΚΦΟΡΤΩ- ΣΕΙΣ	ΦΟΡΤΩΣΕΙΣ	ΣΥΝΟΛΟ	
1965	180,446	137,720	318,166	77,247	19,467	96,714	257,693	157,187	414,880				
1966	155,723	59,309	215,032	201,320	13,481	214,801	357,043	72,790	429,833				-
1967	177,222	57,431	234,653	220,658	14,013	234,671	397,880	71,444	469,324				-
1968	164,705	77,761	242,466	117,220	33,930	151,150	281,925	111,691	393,616				-
1969	197,969	73,706	271,675	134,014	19,442	153,456	331,983	93,148	425,131				-
1970	215,000	83,297	298,297	296,706	22,812	319,524	511,706	106,115	425,131				-
1971	253,534	110,114	363,648	254,268	13,376	267,644	507,802	123,490	631,292				-
1972	243,486	109,578	353,338	109,053	12,300	121,353	352,813	121,878	474,691				371,108
1973	243,486	120,259	363,745	70,022	9,038	79,060	313,508	129,297	442,805				365,660
1974	261,834	93,282	355,116	5,014	7,536	12,550	266,848	100,818	367,666				318,374
1975	248,580	121,594	370,174	40,920	11,599	52,519	289,500	133,193	422,693				337,414
1976	278,016	103,795	381,811	43,294	7,093	50,387	321,310	110,888	432,198				313,139
1977	327,661	124,973	452,634	43,328	27,409	67,737	370,989	152,382	523,371				341,031
1978	-	-	-	-	-	-	-	-	567,293				-

ΠΗΓΗ: ΕΣΥΕ.

Δ Ι Α Γ Ρ Α Μ Μ Α 1

ΕΜΠΟΡΕΥΜΑΤΙΚΗ ΚΙΝΗΣΗ ΕΣΩΤΕΡΙΚΟΥ

ΧΙΛΙΑΔΕΣ
ΤΟΝΝΟΙ

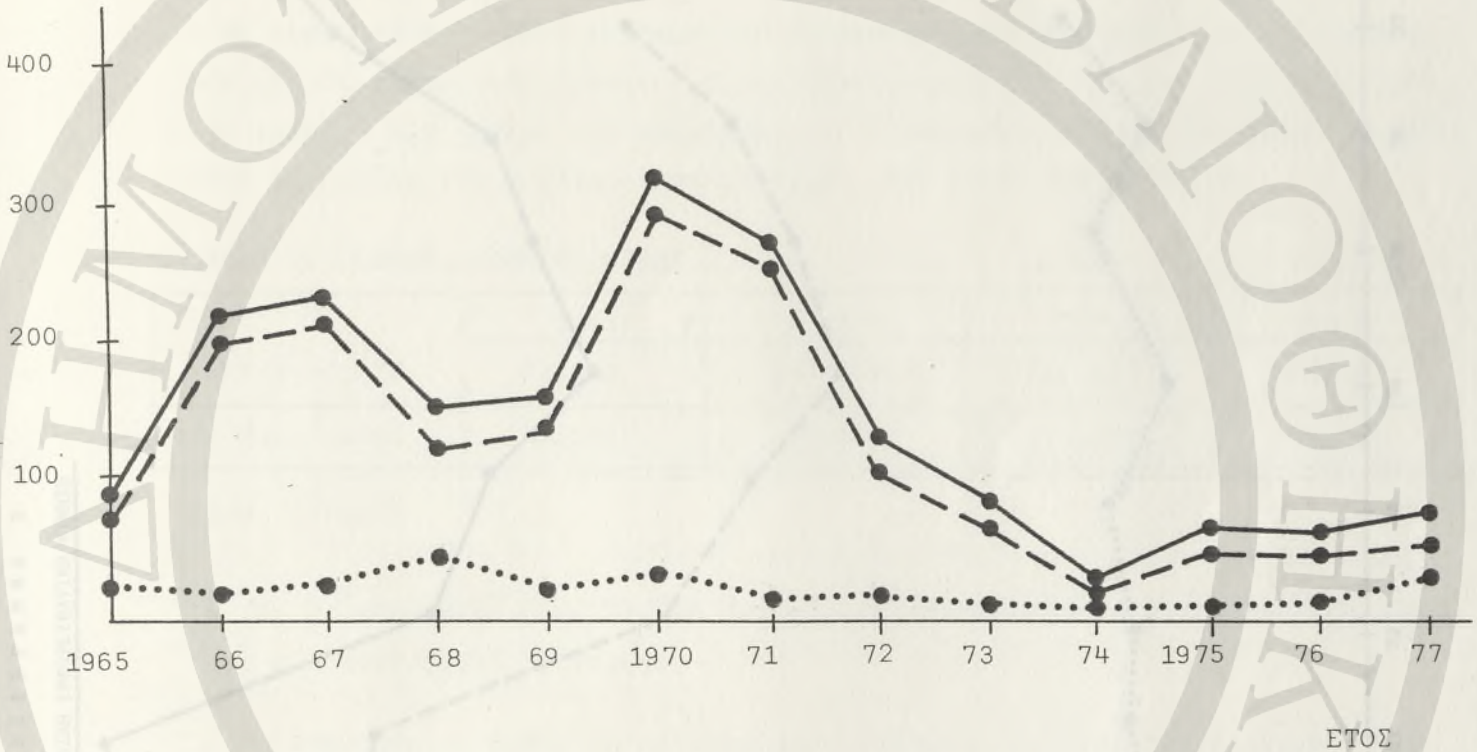


Συνολική κίνηση ———●———
Εκφορτώσεις ———●———
Φορτώσεις●.....

Δ Ι Α Γ Ρ Α Μ Μ Α 2

ΕΜΠΟΡΙΚΗ ΚΙΝΗΣΗ ΕΣΩΤΕΡΙΚΟΥ

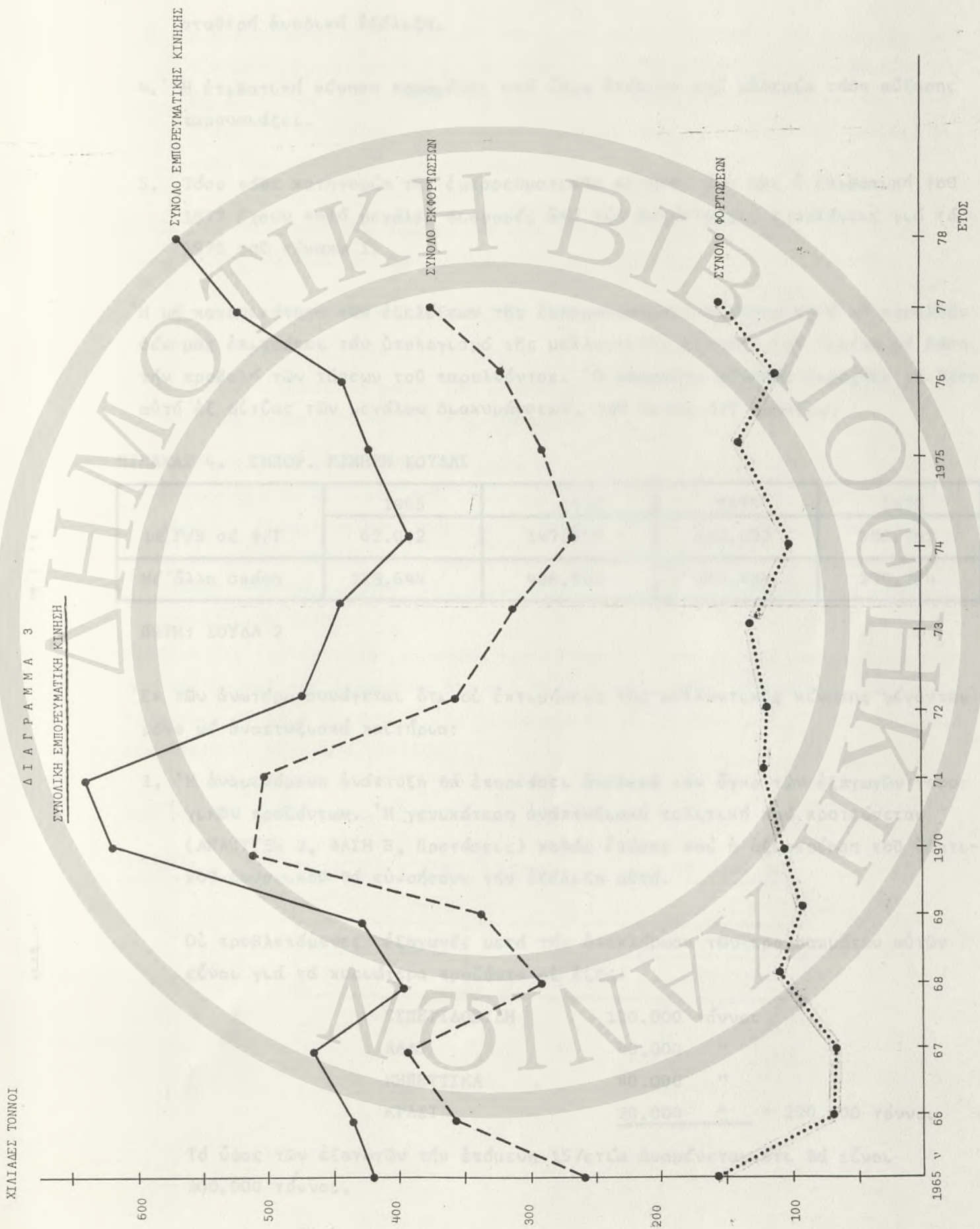
ΧΙΛΙΑΔΕΣ
ΤΟΝΝΟΙ



ΣΥΝΟΛΙΚΗ ΚΙΝΗΣΗ ————

ΕΚΦΟΡΤΩΣΕΙΣ - - - - -

ΦΟΡΤΩΣΕΙΣ



σταθερή ανοδική εξέλιξη.

4. 'Η έπιβατική κίνηση παραμένει στά ὕδια επίπεδα καί οὐδεμία τάση αύξησης παρουσιάζει.

5. Τόσο κάθε κατηγορία τῆς έμπορευματικῆς κίνησης ὅσο καί ἡ έπιβατική τοῦ 1977 ἔχουν πολύ μεγάλες διαφορές από τίς αντίστοιχες προβλέψεις για τό 1975 τοῦ πίνακα 1.

'Η μή κανονικότητα τῶν εξέλιξεων τῆς έμπορευματικῆς κίνησης κατά τό παρελθόν δέν μάς έπιτρέπει τόν ὑπολογισμό τῆς μελλοντικῆς κίνησης τοῦ λιμένα μέ βάση τήν προβολή τῶν τάσεων τοῦ παρελθόντος. 'Ο παρακάτω πίνακας ενισχύει τή θέση αὐτή έξ αίτίας τῶν μεγάλων διακυμάνσεων, τοῦ έκτός Φ/Γ φορτίου.

ΠΙΝΑΚΑΣ 4. ΕΜΠΟΡ. ΚΙΝΗΣΗ ΣΟΥΔΑΣ

	1965	1970	1975	1978
μέ F/B σέ Φ/Γ	62.062	147.556	210.803	260.742
Μέ ἄλλα σκάφη	128.644	406.505	172.484	270.724

ΠΗΓΗ: ΣΟΥΔΑ 2

'Εκ τῶν άνωτέρω συνάγεται ὅτι οί έκτιμήσεις τῆς μελλοντικῆς κίνησης γίνονται μόνο μέ άναπτυξιακά κριτήρια:

1. 'Η άναμενόμενη άνάπτυξη θά έπηρεάσει άνοδικά τόν ὄγκο τῶν έξαγωγῶν γεωργικῶν προϊόντων. 'Η γενικότερη άνάπτυξιακή πολιτική πού προτείνεται (ΑΝΑΠΤΥΞΗ 3, ΦΑΣΗ Β, Προτάσεις) καθώς επίσης καί ἡ άξιοποίηση τοῦ ὕδατι-κοῦ δυναμικοῦ θά εὐνοήσουν τήν εξέλιξη αὐτή.

Οί προβλεπόμενες έξαγωγές μετά τήν ὀλοκλήρωση τῶν προγραμμάτων αὐτῶν εἶναι για τά κυριώτερα προϊόντα οί εξῆς:

ΕΣΠΕΡΙΔΟΕΙΔΗ	120.000	τόννοι
ΛΑΔΙ	40.000	"
ΚΗΠΕΥΤΙΚΑ	40.000	"
ΚΡΑΣΙ	20.000	" = 220.000 τόννοι

Τό ὕφος τῶν έξαγωγῶν τήν έπόμενη 15/ετία άναμένεται ὅτι θά εἶναι 300.000 τόννοι.

2. Η αναμενόμενη αναδιοργάνωση της παραγωγικής υποδομής της περιοχής με συγκεκριμένα μέτρα για τó όλο κύκλωμα παραγωγής-συλλογής-μεταποίησης-έμπορίας καί ή ανάπτυξη της τουριστικής υποδομής, αναμένεται νά προκαλέσει τήν εισοδηματική άνοδο αυξάνοντας έτσι τίσ εισαγωγές γενικού φορτίου καί τήν έπιβατική κίνηση.

Έκτός από τούς παραπάνω παράγοντες για τούς όποιους αναμένεται αύξηση τής ναυτιλιακής κίνησης τής Σούδας μπορούμε νά αναφέρουμε καί τούς κάτωθι:

- Ο κορεσμός τών όδικών αρτηριών τής Εύρώπης καί ή συνεπαγόμενη μείωση τών άδειών διέλευσης Φ/Γ.
- Η όλοένα αυξανόμενη χρήση τών σκαφών RO-RO. Αναμένεται ότι στό μέλλον τά RO-RO θά διακινούσν τó 75% τών έξαγωγών.
- Η αναμενόμενη αύξηση τής ναυτιλιακής κίνησης τής Μεσογείου λόγω τής διαπλάτυσης τής διώριγας του Σουέζ καί ή ως έκ τούτου μεγαλύτερη ανάγκη για σταθμούς άνεφοδιασμοϋ ποντοπόρων πλοίων θά αύξήσει τήν κίνηση τής Σούδας, λαμβανομένης ύπ' όψη τής γεωγραφικής της θέσης καί τής γεωγραφικής άνισοκατανομής τών ύπαρχουσών έγκαταστάσεων, σέ περίπτωση κατασκευής ναυπηγοεπισκευαστικής βάσης.

Κατόπιν τής εξέτάσης τών παραπάνω παραγόντων έπηρεασμοϋ τής ναυτιλιακής κίνησης τής Σούδας καί δεδομένου ότι στά βασικά του μεγέθη τó πρόγραμμα ανάπτυξεως παραμένει τó ίδιο δεχόμεστε ότι εξακολουθοϋν νά ισχύουν για τó 1986 οί αναφερόμενες στόν πίνακα 1 προβλέψεις,

Για τó 1996 αναμένονται οί ακόλουθες εξελίξεις

ΠΙΝΑΚΑΣ 5. ΕΜΠΟΡΕΥΜΑΤΙΚΗ ΚΙΝΗΣΗ ΤΟ 1996 (Έμπ. σέ τόννους)

ΕΣΩΤΕΡΙΚΟΥ	ΕΞΩΤΕΡΙΚΟΥ	ΣΥΝΟΛΟ
750.000	570.000	1.320.000

ΠΙΝΑΚΑΣ 6. ΣΟΥΔΑ: ΕΣΟΔΑ ΤΟΥ ΛΙΜΕΝΙΚΟΥ ΤΑΜΕΙΟΥ 1980 / ΔΡΑΧΜ.

- Φόροι επί των εισαγωγών	643.000
- Τέλος πετρελαιοειδών	352.000
- Έσοδα Α.Ν. /1948	7.020.000
- Τέλη επί εισιτηρίων	6.095.000
- Έσοδα προσορμήσεως, πρυμνήσεως, παραβολής	440.000
- Τέλη επί όχημάτων	5.425.000
- Τέλη χρήσεως όδων πεζοδρομίων	162.000
- Τέλη χρήσεως προκυμαιών-προβλητών	87.000

ΠΗΓΗ: ΑΠΟΛΟΓΙΣΜΟΣ Α. ΤΑΜΕΙΟΥ ΧΑΝΙΩΝ 1980

ΣΥΝΟΛΟ	29.750.000	70.000.000
-	643.000	352.000
-	7.020.000	6.095.000
-	440.000	5.425.000
-	162.000	87.000

8. ΕΚΤΙΜΗΣΗ ΟΦΕΛΩΝ ΚΑΙ ΚΟΣΤΟΥΣ

8.1. ΕΚΤΙΜΗΣΗ ΟΦΕΛΩΝ

Για τήν εκτίμηση τών όφελών από τήν εκτέλεση καί λειτουργία τοῦ λιμένα τῆς Σούδας λαμβάνουμε κατ'ἀρχήν ὑπ'ὄψη τὰ όφέλη ἐκεῖνα πού μποροῦν νά ἀποτιμηθοῦν σέ χρῆμα.

Προϋποθέτουμε ὅτι τό ἀναπτυξιακό πρόγραμμα τῆς Δ.Κρήτης, πού ἀναφέρουμε στό προηγούμενο κεφάλαιο, θά ἔχει περατωθεῖ πρίν τό 1986 καί θά ἔχει ἀποδόσει τὰ ἀναμενόμενα ἀποτελέσματα ἕως τό 1996. Ἡ πραγματοποίηση τοῦ ἐν λόγω προγράμματος καί τών ἀναμενομένων ἀποτελεσμάτων του εἶναι ἀπαραίτητη προϋπόθεση γιά τήν ἐπαλήθευση τών προβλέψεών μας σχετικά μέ τήν ἐμπορευματική καί ἐπιβατική κίνηση τοῦ λιμένα.

Λαμβάνεται ὑπ'ὄψη μας τό ὕψος τών ἐσόδων τοῦ λιμένα τῆς Σούδας καί ἡ ἐξέλιξή τους κατά τήν τελευταία δεκαετία καθώς ἐπίσης καί ἡ σπουδαιότητα τών ἐπί μέρους δραστηριοτήτων καί κατηγοριῶν κινήσεως στήν διαμόρφωση τών ἐσόδων. Ὑπολογίζεται τό ὕψος κάθε κατηγορίας ἐσόδων γιά τό 1986 βάσει τῆς ἀναμενόμενης ποσοστιαίας ἐξέλιξης τῆς ἀντίστοιχης κατηγορίας κινήσεως ἢ δραστηριότητας. Τό ὕδριο ἰσχύει γιά τό 1996. Ἔτσι, ἂν ἡ ἐπιβατική κίνηση διπλασιασθεῖ, θά διπλασιασθοῦν καί τὰ ἀντίστοιχα ἔσοδα. Τό ὕδριο ἰσχύει γιά κάθε κατηγορία ἐσόδων καί κινήσεως.

Τά προβλεπόμενα γιά τό 1986 καί 1996 ἔσοδα παρουσιάζονται στόν ἐπόμενο πύνακα. Ἡ διάκριση τών ἐσόδων σέ κατηγορίες ἔγινε σύμφωνα μέ τοῦς Ἀπολογισμοῦς τοῦ Λιμενικοῦ Ταμεῖου Χανίων-Σούδας.

ΠΙΝΑΚΑΣ 7.

Κατηγορία ἐσόδων	1986	1996
- Φόροι ἐπί τών εἰσαγωγῶν	2.030.000	2.395.000
- Τέλος πετρελαιοειδῶν	500.000	585.000
- Ἔσοδα Α.Ν.843/1948	32.640.000	38.515.000
- Τέλη ἐπί εἰσιτηρίων	8.960.000	10.485.000
- Ἔσοδα προσορμῆσεως, πρυμνήσεως, παραβολῆς	880.000	1.030.000
- Τέλη ἐπί ὀχημάτων	7.975.000	9.330.000
- Τέλη χρήσεως ὁδῶν-πεζοδρομῶν	1.000.000	1.170.000
- Τέλη χρήσεως προβλητῶν-προκυμαλῶν	500.000	585.000
- Διάφορα ἔσοδα	1.700.000	1.990.000
- Ἔσοδα ἐξ ἐπιχειρηματικῆς δραστηριότητας	3.565.000	3.915.000
ΣΥΝΟΛΟ	59.750.000	70.000.000

* Ὑποσημείωση: Τά παραπάνω μεγέθη βγαίνουν μέ βάση τοῦς Πύνακες 1,3,5,6 καί τὰ σημερινά τέλη.

Έκ του άνωτέρω πίνακος παρατηρούμε ότι τό έν λόγω έργο έπιφέρει έσοδα για τό Λιμενικό Ταμείο κατά τόν πρώτο χρόνο λειτουργίας του 59.750.000 δρχ. καί κατά τόν δέκατο 70.000.000 δρχ. Από του 1996 καί πέρα τά έσοδα παραμένουν σταθερά.

Μέ τήν προϋπόθεση μιᾶς σταθερᾶς ποσοστιαίας αύξήσεως (i) τῶν έσόδων ύπολογίζουμε τά έσοδα τῶν διαφόρων έτῶν τῆς περιόδου 1986-1996 ώς άκολουθως:

$$A_t = A_1(1+i)^{t-1}, \quad i = \sqrt[t-1]{\frac{A_t}{A_1}} - 1$$

όπου $A_t = 70.000.000$: έσοδο στό τέλος τῆς περιόδου (1996)
 $A = 59.750.000$: " " " τοῦ πρώτου χρόνου (1986)
 $t = 10$: έτη

$$i = \sqrt[10]{\frac{70.000}{59.750}} - 1 = 0,01598605$$

Τά έσοδα σέ τρέχουσες τιμές για τά δέκα πρώτα χρόνια είναι τά έξης:

1986	59.750.000
1987	60.703.000
1988	61.672.000
1989	62.656.000
1990	63.656.000
1991	64.672.000
1992	65.704.000
1993	66.753.000
1994	67.818.000
1995	68.900.000

* Η άξία στήν αρχή τοῦ πρώτου χρόνου (1986) τῶν έσόδων τῆς πρώτης δεκαετίας μέ έπιτόκιο 10%.

Έκτίμηση ώς άκολουθως: $A_0 = A_t \cdot \frac{1}{(1+i)^t}$

όπου A_t = έσοδο στό τέλος τοῦ χρόνου
 A_0 = έσοδο στήν αρχή τοῦ 1ου χρόνου
 i = έπιτόκιο

1986	59.750.000 X 0,9091	=	54.318.725
1987	60.703.000 X 0,8264	=	50.164.959
1988	61.672.000 X 0,7513	=	46.334.173
1989	62.656.000 X 0,6830	=	42.794.048
1990	63.656.000 X 0,6210	=	39.530.376
1991	64.672.000 X 0,5645	=	36.507.334
1992	65.704.000 X 0,5132	=	33.719.293
1993	66.753.000 X 0,4665	=	31.140.274
1994	67,818.000 X 0,4241	=	28.761.614
1995	68.910.000 X 0,3856	=	<u>26.567.840</u>
	ΣΥΝΟΛΟ		389.839.646

Ετήσια έσοδα

Μετά τα 10 πρώτα χρόνια ήτοι από το 1996 τα έσοδα θα είναι 70.000.000 ετησίως.

- (1) Άξια 40 ίσοπόσων εισπράξεων στην αρχή του 11ου έτους με επιτόκιο 10%

$$70.000.000 \times 9,2668 = 648.676.000$$

$$\text{όπου } 9,2668 = \sum_{j=1}^{40} \frac{1}{(1+\tau)^j}, \tau = 0,1 \quad (\tau = 10\%)$$

- (2) Άξια των άνωτέρω στην αρχή του πρώτου έτους (1986).

$$648.676.000 \times 0,3856 = 250.129.466$$

- (3) Ισοδύναμος ετήσια άξια του άνωτέρω ποσού για 50 χρόνια από την αρχή του 1986.

$$250.129.466 \times 0,163535618 = 26.602.160$$

$$\text{όπου } 0,163535618 = \frac{1}{\sum_{j=1}^{40} \frac{1}{(1+\tau)^j}}$$

Σέ μεταφορά

26.602.160

από μεταφορά

26.602.160

(4) Άξια στην αρχή του πρώτου έτους των εσόδων των 10 πρώτων έτων ως υπελογίσθη άνωτέρω: 389.839.646.

(5) Ισοδύναμος ετήσια άξια των άνωτέρω για 50 έτη:

389.839.646X0,1063535618

=

41.460.728

ΣΥΝΟΛΟ:

68.063.000

Τό ως άνω ποσό αντιπροσωπεύει τά ετήσια έσοδα των πενήντα πρώτων έτων.

8.2. ΕΚΤΙΜΗΣΗ ΚΟΣΤΟΥΣ

8.2.1. Δαπάνες λειτουργίας καί Συντήρηση

α) Άμοιβές προσωπικού

- Γενικός Διευθυντής = 60.000
- Άνώτερα Στελέχη 4X40.000 = 160.000
- Διοικητικού υπάλληλοι 9X25.000 = 225.000
- Άποθηκάριοι 5X22.000 = 110.000
- Τεχνικού-χειριστές 6X22.000 = 132.000
- Λοιπό προσωπικό 3X15.000 = 45.000

-Σύνολο μηνιαίων άποδοχών Δρχ. 732.000

-Σύνολο ετήσιων άποδοχών=732.000X14

=

10.248.000,-

β) ΙΚΑ καί λοιπές άσφαλιστικές παροχές

2.500.000

γ) Δαπάνες συντηρήσεως καί λοιπές πληρωμές: τηλεφωνικά, φωτισμός, ύδρευση, συντήρηση κτιρίων,μηχανημάτων κλπ.

2.000.000

δ) Διάφορες προμήθειες καταναλωτικών άγαθών

300.000

ΣΥΝΟΛΟ

15.048.000

8.2.2. Κόστος κατασκευής του Έργου

α. Έπιβατικός λιμένας 280.000.000

Περιλαμβάνει τό κόστος κατασκευής των κρηπιδωμάτων, του έπιβατικού σταθμού, των δικτύων καί λοιπών έγκαταστάσεων όπως αναφέρεται στην τεχνική μελέτη.

β. Έμπορικός λιμένας 175.000.000

1. Γενικού φορτίου

Περιλαμβάνει τό κόστος κατασκευής των κάτωθι:

- Έπέκταση 20 μέτρων του υπάρχοντος κρηπιδώματος καί επίστρωση
- Υπόστεγες αποθήκες
- Κτίρια Λιμενικού Ταμείου, Τελωνείου, Λιμεναρχείου
- Ζυγοπλάστιγγα
- Συνεργεζο-Γκαράζ
- Έπιστρώσεις καί δίκτυα

2. RO/RO 250.000.000

Περιλαμβάνει τό κόστος κατασκευής

- Κρηπιδώματος 220 μ.
- Έπιστρώσεων
- Αποθηκών
- Ζυγοπλάστιγγας
- Δικτύων κλπ.

ΓΕΝΙΚΟ ΣΥΝΟΛΟ

705.000.000

8.2.3. Κόστος μηχανικού έξοπλισμού

Τό κόστος του νέου απαιτούμενου μηχανικού έξοπλισμού για τόν όποιο αναφερθήκαμε είδικώτερα στό σχετικό κεφάλαιο έχει ως έξης

1. Ένας γερανός, αυτοκινούμενος άνυψωτικής δύναμης 40 τόννων 30.000.000

2. Δύο φορτηγά των 2 τόννων 2.000.000

σέ μεταφορά 32.000.000

(4) Απόσβεση	από μεταφορά	32.000.000
3. Δέκα πέντε περονοφόρα		64.000.000
4. Πενήντα καρότσια μεταφορᾶς ἀποσκευῶν στον ἐπιβατικό λιμένα		250.000

ΣΥΝΟΛΟ 96.250.000

ΣΥΝΟΛΟ ΚΟΣΤΟΥΣ ΚΑΤΑΣΚΕΥΩΝ ΚΑΙ
ΜΗΧΑΝΙΚΟΥ ΕΞΟΠΛΙΣΜΟΥ 801.250.000

Ἀνηγμένες Ἐτήσιες Δαπάνες

(1) Δαπάνες λειτουργίας καὶ συντηρήσεως ὡς ἀνα-
φέρονται στό 8.2.1. 15.048.000

(2) Ἀνακατασκευή δρόμων καὶ λοιπῶν ἐπιστρωμάτων
ἀνά 25/ετία
 $50.000 \times 0,10635356 \times 0,0923 = \underline{490.000}$

(3) Ἀντικατάσταση μηχανικοῦ ἐξοπλισμοῦ

α) Περονοφόρα, σιλὸ ἀναρροφήσεως, φορτηγά,
καροτσάκια ἀνά 10/ετία

στά δέκα χρόνια

$96.250.000 \times 0,3856 \times 0,1063536 = 3.947.000$

στά εἴκοσι χρόνια

$96.250.000 \times 0,1487 \times 0,1063536 = 1.520.000$

στά τριάντα χρόνια

$96.250.000 \times 0,0573 \times 0,1063536 = 586.000$

στά σαράντα χρόνια

$96.250.000 \times 0,0221 \times 0,1063536 = \underline{225.000}$

ΣΥΝΟΛΟ 6.278.000

β) Γερανός καὶ ζυγοπλάστιγγες ἀνά 25/ετία

$42.000.000 \times 0,0923 \times 0,1063536 = \underline{412.000}$

(4) 'Αποσβέσεις

Τό κόστος κατασκευών καί μηχανικοῦ ἐξοπλισμοῦ
γιά κάθε ἕνα ἀπό τά 50 χρόνια ἀπόσβεσης

$$801.250.000 - 12.000.000 = 789.250.000$$

('Αφαιρούμε τήν ἀξία τῶν δύο ζυγοπλαστύγ-
γων ἐπειδή ἔχουν ἤδη ἀγορασθεῖ ἀπό τό
Λιμενικό Ταμεῖο.

$$789.250.000 \times 0,1063536 = \underline{\underline{83.939.000}}$$

ΣΥΝΟΛΟ ΕΤΗΣΙΩΝ ΑΝΗΓΜΕΝΩΝ ΔΑΠΑΝΩΝ

1. Δαπάνες λειτουργίας καί συντηρήσεως	15.048,000
2. 'Ανακατασκευή δρόμων καί λοιπῶν ἐπι- στρωμάτων ἀνά 25/ετία	490.000
3α. Περονοφόρα, σιλό ἀναρροφήσεως, φορτηγά καροτσάκια ἀνά 10ετία	6.278.000
3β. Γερανός καί ζυγοπλάστιγγες ἀνά 2/ετία	412.000
4. 'Αποσβέσεις	83.939.000

ΓΕΝΙΚΟ ΣΥΝΟΛΟ 106.167.000

Λόγος ὀφελῶν πρὸς τό κόστος

'Ετήσια ὀφέλη (B) : 68.063.000

'Ετήσιες ἀνηγμένες δαπάνες (C) 106.167.000

$$\frac{B}{C} = \frac{68.063.000}{106.167.000} = 0,64$$

Σύμφωνα μέ τόν ἀνωτέρω δείκτη, γιά μιὰ περίοδο ἀπόσβεσης 50 χρόνων, τά ἐτή-
σια ἔσοδα καλύπτουν τό 64% τοῦ συνόλου τῶν ἀνηγμένων ἐτησίων δαπανῶν κατα-
σκευῆς καί λειτουργίας τοῦ λιμένα .

Λόγος ὀφελῶν πρὸς τό κόστος λειτουργίας, συντήρησης καί ἀντικαταστάσεων

'Εκτός ἀπό τήν ἐξέταση τοῦ προηγούμενου δείκτη πρέπει νά ἐξετάσουμε κατά
πόσο τά ἐτήσια ἔσοδα ἐκ τῆς λειτουργίας τοῦ λιμένα θά καλύπτουν τά ἔσοδα
λειτουργίας, συντήρησης, ἀνακατασκευῶν καί ἀντικαταστάσεων.

$$\frac{B}{C'} = \frac{68.063.000}{22.228.000} = 3,06$$

'Ο δείκτης αὐτός σημαίνει ὅτι τά ἐτήσια ἔσοδα εἶναι τριπλάσια ἀπό τά ἔσοδα
τά ὁποῖα θά προκύπτουν ἐτησίως καί περιοδικῶς ἀπό τήν λειτουργία τοῦ λιμέν

9. Π Ι Θ Α Ν Ε Σ Ε Ξ Ε Λ Ι Ξ Ε Ι Σ - Σ Ε Ν Α Ρ Ι Α

Έχοντας συμπληρώσει τή γενική εικόνα τής πραγματικής καταστάσεως ως καί τών διαφόρων τάσεων πού επικρατοῦν καθώς επίσης καί τών προσδοκιῶν τόσο τοῦ Κρατικοῦ φορέα καί τών τοπικῶν παραγόντων θά ἐπιχειρήσουμε νά παρουσιάσουμε τρία σενάρια πιθανῆς ἐξέλιξης τής σημασίας καί τών λειτουργιῶν τοῦ νέου λιμανιοῦ τής Σούδας.

α) Σενάριο βασισμένο στίς ὑφιστάμενες τάσεις

Στό Σενάριο αὐτό δέν θά ἐπιμείνουμε ἰδιαίτερα, εἶναι οἱ ἀναμενόμενες ἐξελίξεις πού παρουσιάσαμε στίς προηγούμενες σελίδες τής μελέτης βασισμένες στίς ἤδη ληφθεῦσες ἀποφάσεις γιά τά συγκεκριμένα ἐπενδυτικά προγράμματα καί στήν συγκεκριμένη γενική ἀναπτυξιακή πολιτική τής περιοχῆς.

Σύμφωνα μέ τό σενάριο αὐτό ἡ Σούδα θά ἐξελιχθεῖ σέ σημαντικό διακομιστικό κέντρο τής Δ. Κρήτης γιά τίς ἐξαγωγές καί εἰσαγωγές τής περιοχῆς πρός καί ἀπό τήν Ἑλλάδα καί τό ἐξωτερικό. Ἡ ἐξέλιξη αὐτή θά ἔχει τίς συνεπακόλουθες ἐπιπτώσεις στήν γεωργική μεταποιητική καί τουριστική ἀνάπτυξη τής περιοχῆς.

β) Ἀπαισιόδοξο σενάριο

Ἐπάρχει ἕνας μέγας ἀριθμός ὑποθετικῶν συμβάντων πού θά ἦταν δυνατό νά ἀνατρέψουν τίς προηγούμενες ὑποθέσεις καί νά διαφεύσουν τίς προσδοκίες γιά μιᾶ ἀξιόλογη λιμενική ἀνάπτυξη τής Σούδας. Τά ὑποθετικά αὐτά γεγονότα δύνανται νά εἶναι τά ἑξῆς:

1. Ἡ κατασκευή ὁδικῆς ἀρτηρίας στήν Ἄν. Πελοπόννησο θά ἐπιτρέψει τήν ἐκμετάλλευση μέ F/B τής διαδρομῆς Καστέλι Κισάμου- Νεάπολη-Μάνης. Δεδομένου ὅτι τό Καστέλι εἶναι κοντά στά Χανιά καί ἡ θαλάσσια διαδρομή κατά πολύ μικρότερη τής ἀντίστοιχης Σούδα-Πειραιᾶς, εἶναι δυνατόν ἡ ἀνάπτυξη αὐτῆς τῆς γραμμῆς νά ἀποσπάσει μεγάλο μέρος ἀπό τήν κίνηση τῆς Σούδας καί νά ἔχει ἀρνητικά ἀποτελέσματα γιά τήν κίνηση τοῦ λιμανιοῦ αὐτοῦ (ἂν μειωθεῖ τό κόστος τῶν καυσίμων).
2. Ἡ παρουσία στρατιωτικῶν ἐγκαταστάσεων ἕως ἀποτελέσει ἀνασταλτικό παράγοντα ἐξέλιξης τοῦ λιμανιοῦ. Εἶναι δυνατόν τυχόν ἀπαιτούμενες νέες ἐγκαταστάσεις, ὅπως ἡ κατασκευή ναυπηγοεπισκευαστικῆς μονάδας κλπ. νά ἀντιμετωπίσουν προσκόμματα λόγω τῆς χρησιμοποίησης τῶν πρὸς

τουτο κατάλληλων χώρων από τις στρατιωτικές εγκαταστάσεις ή λόγω γενικών στρατιωτικών ή πολιτικών εξελίξεων και γεγονότων στη περιοχή.

3. Οι παράγοντες πάνω στους οποίους βασίστηκαν οι προβλέψεις μας δυνατόν να μην καταστεί δυνατόν να πραγματοποιηθούν. Μή πραγματοποίηση των σχεδιασμένων επενδυτικών προγραμμάτων και ιδιαίτερα μή εκτέλεση των έργων εκμετάλλευσης του υδατικού δυναμικού, καθυστέρηση στην αύξηση παραγωγής εξαγωγικών αγροτικών προϊόντων, στασιμότητα του διαθέσιμου εισοδήματος και των εισαγωγών είναι δυνατόν να επηρεάσουν αρνητικά την εξέλιξη της κίνησης του λιμένα.

4. Μή πραγματοποίηση των προσδοκιών που βασίστηκαν στη γεωγραφική θέση της Σούδας και στον μεγάλο αριθμό πλοίων που διέρχονται από την περιοχή. Αυτό μπορεί να συμβεί είτε λόγω της έλλειψης ακόμη ναυπηγοεπισκευαστικής μονάδας και βιομηχανικού λιμένα είτε λόγω του μικρού όγκου διακινουμένων εμπορευμάτων στη Σούδα. Επίσης η έλλειψη βιομηχανικής υποδομής και συναφών βιομηχανικών δραστηριοτήτων πιθανόν να καταστήσει αδύνατη την εγκατάσταση και λειτουργία των παραναυπηγικών βιομηχανιών που είναι απαραίτητες για την εγκατάσταση ναυπηγοεπισκευαστικής βάσης.

γ) Αισιόδοξο σενάριο

Είναι δυνατόν οι υφιστάμενες τάσεις πάνω στις οποίες έχουμε βασίσει τις προβλέψεις μας για την εξέλιξη και την λιμενική ανάπτυξη της Σούδας να εντατικοποιηθούν και να οδηγήσουν κατά ένα πολύ ανώτερο επίπεδο ανάπτυξης. Επίσης νέα γεγονότα αποφασιστικής σημασίας είναι δυνατόν να επηρεάσουν την κατάσταση προς την εξέλιξη αυτή. Κατωτέρω θα αναφέρουμε γεγονότα, που αν συμβούν, μπορούν να οδηγήσουν στη δημιουργία ενός ναυτιλικού κόμβου μεγάλης σπουδαιότητας.

1. Η εγκατάσταση μεγάλης ναυπηγοεπισκευαστικής βάσης και λοιπών παραναυπηγικών βιομηχανιών θα αποτελέσει πόλο έλξης για τον εμπορικό στόλο που διαπλέει την Μεσόγειο και για τον πρόσθετο λόγο ότι η Σούδα βρίσκεται επάνω σχεδόν στη θαλάσσια αρτηρία Σουέζ-Γιβραλτάρ.
2. Η κατασκευή ξεχωριστού λιμανιού που θα εξυπηρετεί αποκλειστικά σκάφη CONTAINER με σκοπό τη δημιουργία μεσογειακού κέντρου διανομής εμπορευματοκιβωτίων. Τα σκάφη CONTAINERS, για να κατοχυρώσουν τις οικονομίες που επιτυγχάνουν πραγματοποιώντας μεγαλύτερο αριθμό ταξειδίων κατ'έτος εν σχέσει με τους άλλους τύπους πλοίων, πρέπει να ταξειδεύουν πλήρη φορτίου και να πραγματοποιούν μιά εκφότωση σ'ένα συγκεκριμένο

λιμάνι . 'Η θέση τῆς Σούδας τῆς δίνει τό μεγάλο πλεονέκτημα ὅτι μπορεῖ νά ἀποτελέσει ἕνα τέτοιο κέντρο διανομῆς γιά Container, χρησιμοποιώντας ἕνα στολίσκο εἰδικῶν σκαφῶν-Container δυναμικότητας ἕως 5.000 τόνων καί ἐξυπηρετώντας τά Βαλκάνια , τήν Μέση Ἀνατολή καί Βόρεια Ἀφρική. Στή περίπτωση αὐτή θά ἀλλάξει ἄρδην ἡ ἐξέλιξη τῆς Σούδας καί θά καταστεῖ ναυτιλιακός κόμβος παγκόσμιας σημασίας.

3. Οἱ ἀναμενόμενες ἐξελίξεις στή γεωργική παραγωγή, τό διαθέσιμον εἰσόδημα ἢ γενικότερη ἀνάπτυξη τῆς περιοχῆς εἶναι δυνατόν νά πραγματοποιηθοῦν σέ πολύ μεγαλύτερο βαθμό ἀπό τόν ἀναμενόμενο λόγω αὔξεσης τῶν ἐπενδύσεων γιά ἔργα ὑποδομῆς ἢ υἱοθέτησης καταλληλότερης ἢ δυναμικότερης ἀναπτυξιακῆς πολιτικῆς. Αὐτό θά ὀδηγήσει σέ μεγαλύτερη ναυτιλιακή κίνηση καί ἀνάπτυξη τῆς Σούδας ἀπό ὅτι ἤδη ἔχουμε ὑπολογίσει βάσει τῶν δεδομένων τῶν ληφθεῖσῶν ἀποφάσεων καί τοῦ ὑπάρχοντος προγραμματισμοῦ.

'Από τά παραπάνω παρουσιασθέντα σενάρια πιθανότερο εἶναι αὐτό πού βασίζεται στίς ὑπάρχουσες τάσεις. Εἶναι πῶς ρεαλιστικό καί προσαρμοσμένο στίς δυνατότητες τῆς περιοχῆς, τήν ἀκολουθοῦμενη γενική ἀναπτυξιακή πολιτική κλπ. Τό "ἀπαισιόδοξο σενάριο", πρέπει νά ληφθεῖ ὑπ'ὄψη κατά τήν λήψη τῶν ἀποφάσεων γιά νά μήν ὑπάρξουν δυσάρεστες ἐκπλήξεις, ἀδικαιολόγητες σπατάλες χρημάτων καί πρό παντός λανθασμένος προγραμματισμός τῆς γενικῆς ἀνάπτυξης πού θά στηριχθεῖ στή λειτουργία τοῦ λιμένα τῆς Σούδας ἐπηρεάζοντας συγχρόνως τήν ἐμπορευματική του κίνηση. Τό "αἰσιόδοξο σενάριο" δίνει δύο δρόμους ἀλματώδους ἀνάπτυξης μέ καθοριστική σημασία γιά τήν μετατροπή τῆς Σούδας σέ μεσογειακό ναυτιλιακό κέντρο πρώτου μεγέθους. 'Η ἐξέλιξη αὐτή θά ἔχει τεράστιες συνέπειες γιά τήν γενική ἀνάπτυξη ὁλόκληρης τῆς Κρήτης καί θά εἶναι στρατηγικῆς σημασίας παράγοντας γιά τήν πρόοδο τῆς Ἑθνικῆς μας Οἰκονομίας.

Κάθε μιά ὅμως, ἀπό τίς δύο αὐτές ἐπιλογές θά ἀπαιτήσῃ πολύ ὑψηλές ἐπενδύσεις καί χάραξη εἰδικῆς πολιτικῆς καθώς καί μακροχρόνιο καί τέλεια μελετημένο προγραμματισμό.

10. Σ Υ Μ Π Ε Ρ Α Σ Μ Α

Κατ' αρχάς πρέπει να παρατηρήσουμε ότι όσο αφορά την εκτέλεση και την λειτουργία του έργου δεν θα προκύψουν ιδιαίτερα προβλήματα ή περιορισμού τεχνικής, διοικητικής ή οικονομικής φύσεως.

Από την εξέταση της παρούσας κατάστασης και από την υφιστάμενη εμπειρία προκύπτει ότι ο πλέον κατάλληλος τρόπος διοίκησης είναι αυτός του Λιμενικού Ταμείου με αυξημένες δραστηριότητες και σχετική αυτονομία. Η Διοίκηση και η εκμετάλλευση του λιμένα πρέπει να γίνεται μόνο από αυτό για να αποφευχθεί η αναρχία και να μεγιστοποιηθεί η απόδοση του λιμένα.

Η γενική ανάπτυξη της Δ. Κρήτης είναι αλληλένδετη με την εκτέλεση σύγχρονων λιμενικών εγκαταστάσεων στη Σούδα. Η πραγματοποίηση του έργου αυτού είναι ζωτικής σημασίας και μεγάλης προτεραιότητας για την ανάπτυξη της περιοχής.

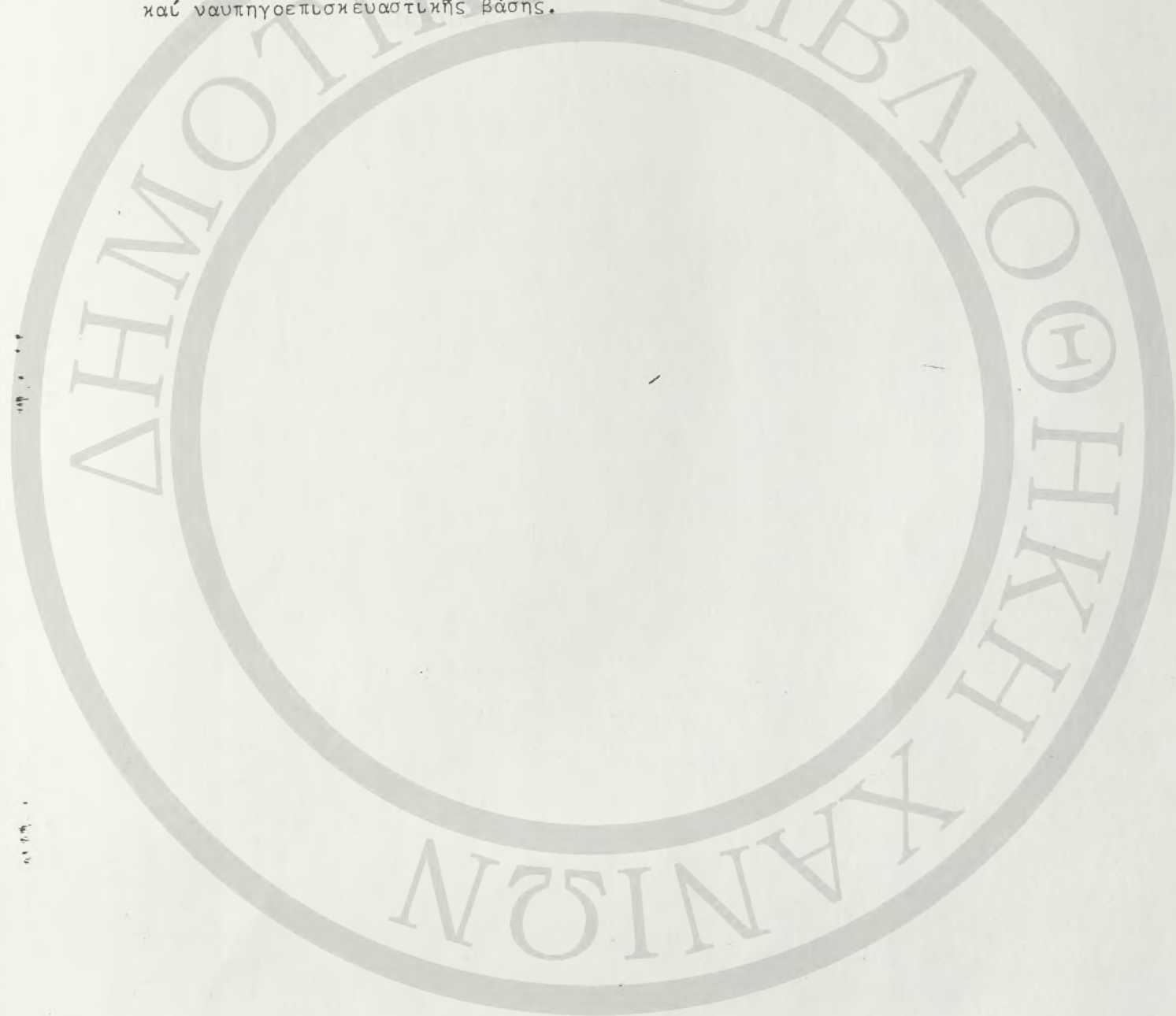
Όσον αφορά τη σύγκριση όφελων και του κόστους παρατηρούμε ότι τα έσοδα θα καλύπτουν το 64% του κόστους κατασκευής και λειτουργίας του λιμένα, αν ως περίοδο αποσβέσεως των παγίων κεφαλαίων ληφθεί η 50ετία. Αυτό όμως δεν θα πρέπει να επηρεάσει δυσμενώς την λήψη αποφάσεως για την εκτέλεση του έργου διότι η δυνατότητα αποσβέσεως των παγίων κεφαλαίων από τα έσοδα του έργου δεν μας πληροφορεί επαρκώς για την οικονομική αποδοτικότητα και βιωσιμότητα της σχεδιαζόμενης επένδυσης. Εκτός τούτου πρέπει να ληφθεί υπ' όψη ότι υπάρχουν σημαντικά άμεσα όφελη τα όποια παρ' όλη τη σημασία τους δεν μπορεί να περιληφθούν στην ανάλυση διότι δεν είναι δυνατή η αποτίμησή τους σε χρήμα.

Περισσότερο θα πρέπει να λάβουμε υπ' όψη μας το δεύτερο δείκτη, σύμφωνα με τον οποίο τα ετήσια έσοδα θα υπερκαλύπτουν τα ετήσια έξοδα λειτουργίας και συντήρησης καθώς και τα περιδικά έξοδα αντικαταστάσεων και ανακατασκευών. Αυτό σημαίνει ότι το λιμάνι θα λειτουργεί χωρίς ανάγκη επιδοτήσεων και θα καλύπτει τις τρέχουσες δαπάνες του και επί πλέον μέρος της χρηματοδοτήσεώς του.

Τά ανωτέρω συνηγορούν υπέρ της εκτέλεσης του έργου επειδή αφ' ενός τά αποτελέσματα της ανάλυσής μας είναι αυτά καθ' εαυτά ικανοποιητικά και αφ' ετέ-

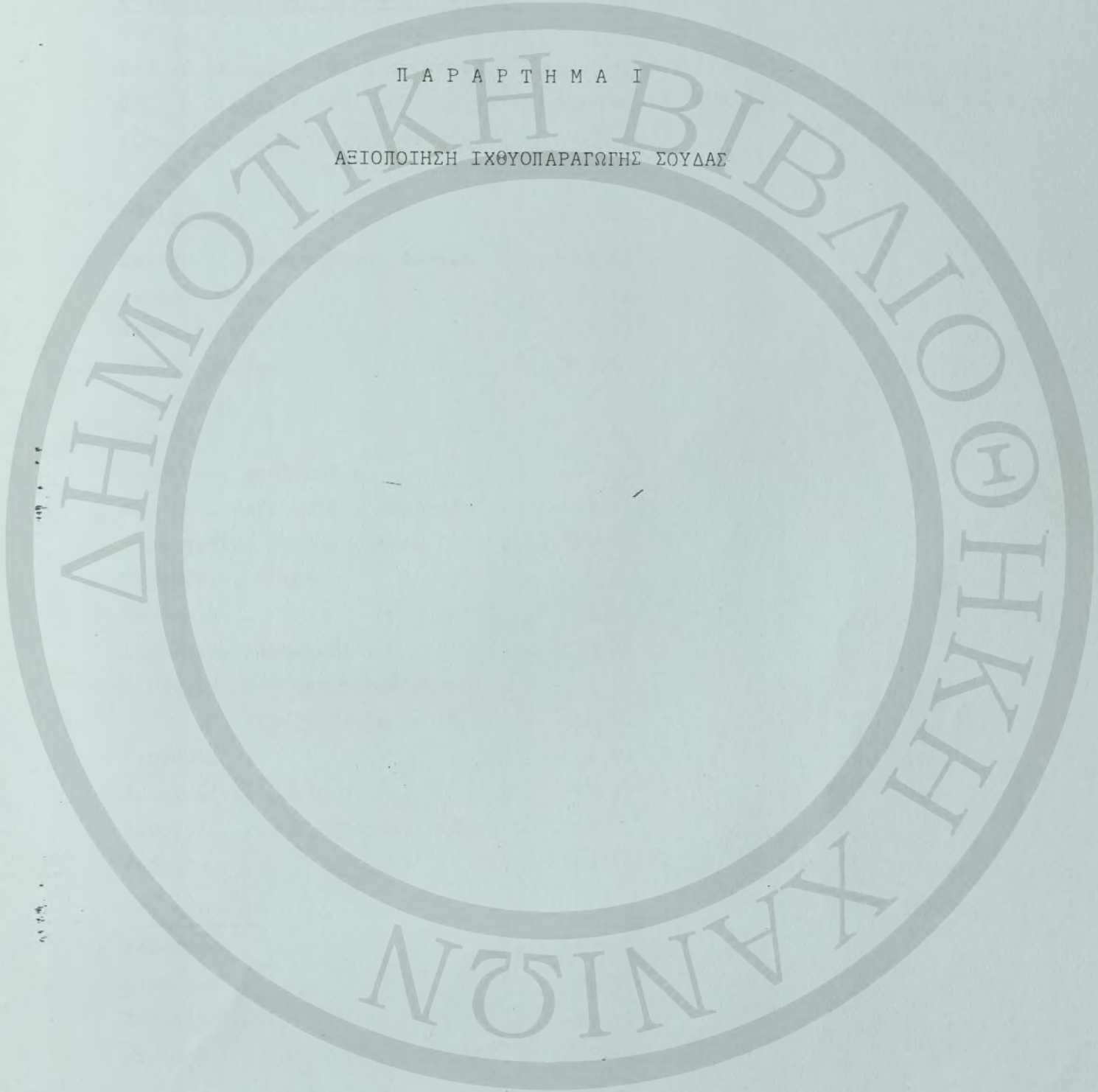
ρου ενισχύονται ακόμη περισσότερο αν λάβουμε υπ' όψη μας την κατάσταση που επικρατεί στο σύνολο σχεδόν των ελληνικών λιμένων.

Η εκτέλεση του έργου επιβάλλεται επίσης διότι, λόγω της γεωγραφικής θέσης της Σούδας πλησίον των μεγάλων θαλάσσιων αρτηριών, υπάρχουν άριστες προοπτικές να καταστεί το λιμάνι αυτό διεθνής ναυτιλιακός κόμβος, στρατηγικής σημασίας, με κατάλληλες μελλοντικές επενδύσεις όπως η κατασκευή λιμένα Container και ναυπηγοεπισκευαστικής βάσης.



ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ Ι

ΑΞΙΟΠΟΙΗΣΗ ΙΧΘΥΟΠΑΡΑΓΩΓΗΣ ΣΟΥΔΑΣ



Συνολικά, τό 1979 άλλέυαν σέ όλη τήν Έλλάδα 4073 μηχανοκίνητα σκάφη, έκτός τών σκαφών μέ ίπποδύναμη κάτω τών 20 HP.

Δέν ύπάρχουν στοιχεζα για τά άλλευτικα σκάφη που ψάρευαν μόνο στην περιοχή της Κρήτης.

Άπό έπιτόπια έρευνα προκύπτει ότι στην περιοχή του κόλπου της Σούδας ή ίχθυο- παραγωγή από την Μέση και Παράκτια Άλιεία κατά τό 1980 ήταν κατά κοινότητα ή ακόλουθη:

Δήμος Χανίων	32,2 τ.
Κοινότητα Καλυβών	35,0 τ.
Κοινότητα Σούδας	32,5 τ.
Κοινότητα Πλάκας	3,0-τ.
Κοινότητα Άρμενίου	6,0 τ.
Κοινότητα Στερνών	<u>17,5 τ.</u>
Συνολικά	146,2 τ.

Άπό αυτά τά στοιχεζα προκύπτει, ότι ο μέσος όρος ήμερήσιας παραγωγής για όλο τό νησί ήταν 7,25 τ. και για την περιοχή του κόλπου της Σούδας 0,5 τ.

Σήμερα αυτή ή ίχθυοπαραγωγή διακινεζται άπ'ευθείας από τους ψαράδες στους ίχθυέμπορους χωρίς νά περνά από ίχθυόσκαλα, (δέν ύπάρχει ίχθυόσκαλα στην Κρήτη). Τους θερινούς μήνες λόγω τουρισμοζ, ύπάρχει αύξημένη ζήτηση ψαριών, και ή ίχθυοπαραγωγή άπορροφάται άμέσως.

Λόγω της μικρης παραγωγής που έξασφαλζεται στην περιοχή του κόλπου Σούδας, και της μεγάλης ζήτησης κατά τους θερινούς μήνες, ή ύδρυση μιας ίχθυόσκαλας στην Σούδα είναι οικονομικά άσύμφορη και δέν κρίνεται σκόπιμη.

Η συγκέντρωση ολόκληρης της ίχθυοπαραγωγής της Κρήτης στην προτεινόμενη ίχθυόσκαλα Σούδας, δέν νομίζουμε ότι είναι εφαρμόσιμη λύση λόγω της μεγάλης ζήτησης ψαριών σε όλη την Κρήτη κατά την τουριστική περίοδο.

Όπωςδήποτε ή ζήτηση ψαριών μειώνεται την περίοδο Όκτωβρίου-Μαΐου χωρίς όμως νά δικαιολογεζται ή ύδρυση ίχθυόσκαλας, λόγω μικρών ποσοτήτων ψαριών.

Στήν περιοχή του κόλπου Σούδας άλιεύουν 7 γρι-γρι τά όποια θά ήταν δυνατόν νά άλιεύσουν τό κάθε ένα ήμερησίως 2 τόννους άφρόψαρα (σαρδέλλες, γούρους, γόπες, σάλπες, κολιούς, παλαμίδες κλπ.).

Συνολικά τήν περίοδο Όκτ.-Μαΐου θά ήταν δυνατόν νά συγκεντρωθοϋν περίπου 2.800 τ. άφρόψαρα μόνο άπό τήν περιοχή του κόλπου Σούδας.

Αϋτή ή παραγωγή δέν άλιεύεται σήμερα διότι δέν ύπάρχει ζήτηση μικρών φαριών τήν χειμερινή περίοδο.

Όπωςδήποτε, πιάνεται άρκετά μεγαλύτερη ποσότητα φαριών, άπό αϋτήν που δηλώνεται και ή διαφορά δέν έμφανίζεται στα στοιχεΐα τής Στατιστικής Ύπηρεσίας.

Τήν περίοδο Όκτ.-Μαΐου τά γρι-γρι δουλεύουν μέχρι τώρα μέ σημαντικά μειωμένη παραγωγικότητα.

Γιά νά ένθαρρυνθοϋν και ένισχυθοϋν οΐκονομικά οΐ φαράδες κατά τή χειμερινή περίοδο θά χρειάζόταν νά τους εξασφαλιστεΐ άγορά για τήν παραγωγή που θά μπορούσαν νά πιάσουν επί πλέον.

Τό πρόβλημα που αντιμετώπιζουν οΐ φαράδες τήν χειμερινή περίοδο, θά ήταν δυνατόν νά λυθεΐ μέ έναν άπό τους παρακάτω τρόπους:

- Ύδρυση μιās κονσερβοποιΐας φαριών, ή όποια θά μπορούσε κατά τους θερινούς μήνες νά έπεξεργάζεται και διάφορα άγροτικά προϊόντα (λαχανικά, φρούτα κλπ.).
- Ύδρυση ενός έργοστασίου παρασκευής ίχθυαλεύρου
- Ύδρυση μικτού έργοστασίου - κονσερβοποιΐας και παρασκευής ίχθυαλεύρου.
- Ύδρυση ενός έργοστασίου που νά παράγει "guanina" που είναι πρώτη ύλη για τήν βιομηχανία καλλυντικών και τό όποιο θά χρησιμοποιούσε σαν πρώτη ύλη τά λέπια τής σαρδέλλας.

Γιά τήν πλήρη λειτουργία αϋτών των έργοστασίων, εκτός άπό τήν παραγωγή των 2800 τ. που θά εξασφάλιζαν τά γρι-γρι τής περιοχής Σούδας, θά ήταν δυνατόν νά συγκεντρωθοϋν και οΐ ποσότητες που θά άλίευαν και τά ύπόλοιπα γρι-γρι τής Κρήτης, τά όποια επίσης ύποαπασχολούνται κατά τήν χειμερινή περίοδο.

Μέ τήν ὑδρυση ἑνός ἐργοστασίου πού θά χρησιμοποιοῦσε καί θά ἐξασφάλιζε τίς πρόσθετες ποσότητες φαριῶν, τά γρύ-γρύ θά εἶχαν πλήρη ἀπασχόληση καί θά μποροῦσαν νά δημιουργηθοῦν νέου τόποι ἐργασίας γιά πολλά ἀκόμα ἄτομα.

Κάτω ἀπό αὐτές τίς συνθήκες νομίζουμε ὅτι προκύπτει ἡ ἀναγκαιότητα μιᾶς οἰκονομο-τεχνικῆς μελέτης, ἡ ὁποία θά ἐρευνοῦσε πύο λεπτομερειακά τή σκοπιμότητα ὑδρυσης ἑνός ἀπό τά 4 προτεινόμενα ἐργοστάσια καί τή δυνατότητα διάθεσης τῶν νέων προϊόντων.

Τά ἀλιευτικά σκάφη πού φαρεύουν στήν περιοχή τοῦ κόλπου Σούδας ἔχουν ἀνάγκη ἀπό μιᾶ ἀποθήκη, στήν ὁποία νά ἀποθηκεύουν καί νά συντηροῦν τά δίκτυά τους. Νομίζουμε, ὅτι θά μποροῦσε νά λυθεῖ τό πρόβλημα τῆς ἀποθήκης χρησιμοποιώντας γι'αυτό τό σκοπό τό κτίριο τοῦ Παλαιοῦ Ψυχιατρείου (μέ ὀρισμένες ἐπισκευές) τό ὁποῖο σήμερα δέν χρησιμοποιεῖται.

