

ΚΕΦΑΛΑΙΟΝ ΙV

ΕΚΤΙΜΗΣΙΣ ΣΚΟΠΙΜΟΤΗΤΟΣ ΕΡΓΟΥ

1. Γενικά
2. Οικονομικαί ὠφέλειαι διὰ τούς Σ.Ε.Κ.
 - 2.1 Ἄμεσοι οἰκονομικαί ὠφέλειαι
 - 2.2 Ὁφέλειαι ἐξ ἐπενδύσεων εἰς τροχαῖον ὑλικόν
3. Ὁφέλειαι διὰ τήν ἐθνικήν οἰκονομίαν καί τόν κρατικόν προϋπολογισμόν
 - 3.1 Ὁφέλειαι εἰς χρόνον προσώπων
 - 3.2 Συναλλαγματικαί ἐπιπτώσεις
 - 3.2.1 Οἰκονομία εἰς τὰ καύσιμα
 - 3.2.2 Οἰκονομία εἰς προμήθειαν τροχαίου ὑλικού
 - 3.3 Δημοσιονομικαί ἐπιπτώσεις καί χρηματοδοτήσεις ἔργου

Εκδρομή στη Θεσσαλία

ΚΕΦΑΛΑΙΟΝ ΙV.

ΕΚΤΙΜΗΣΙΣ ΣΚΟΠΙΜΟΤΗΤΟΣ ΕΡΓΟΥ

1. Γενικά

Ἡ οἰκονομικὴ σκοπιμότης τοῦ ὑπὸ συζήτησιν ἔργου, βασιίζεται οὐσιαστικὰ εἰς τὴν ἀλληλεξάρτησιν κόστους μεταφορᾶς καὶ ζητήσεως ὑπηρεσιῶν μεταφορᾶς διὰ σιδηροδρόμου.

Ἡ μέχρι τοῦδε ἀνάλυσις ἀφώρα κυρίως τὴν διαμόρφωσιν τῆς ζητήσεως ὑπηρεσιῶν μεταφορᾶς. Εἰς τὰ ἐπόμενα κεφάλαια μελετᾶται ἡ ἀνάλυσις τῶν στοιχείων τὰ ὅποια διαμορφώνουν τὸ κόστος μεταφορᾶς διὰ τῆς παλαιᾶς καὶ νέας γραμμῆς.

Εἰς τὴν ἀνάλυσιν αὐτήνθ' ἀπρέπει νὰ διευκρινισθῇ ὅτι τὸ θέμα διηρέθη εἰς δύο κατηγορίας, δηλαδή εἰς τὰς οἰκονομικὰς ἐπιπτώσεις ἐπὶ τῶν Σ.Ε.Κ. καὶ δεύτερον εἰς τὰς οἰκονομικὰς ἐπιπτώσεις ἐπὶ τῆς ἐθνικῆς οἰκονομίας καὶ τοῦ Κρατικοῦ Προϋπολογισμοῦ.

2. Οικονομικαί ωφέλειαι διά τούς Σ.Ε.Κ.

2.1 "Άμεσοι οικονομικαί ωφέλειαι

Διά τόν ύπολογισμόν τοῦ ὕφους τῶν οικονομικῶν ωφελειῶν διά τούς Σ.Ε.Κ., αἵτινες θά προκύβουν ἐκ τῆς κατασκευῆς τῆς νέας γραμμῆς ἠκολουθήθη ἡ κατωτέρω μέθοδος.

Κατ' ἀρχήν ὑπελογίσθη τό συνολικόν ὕφος τῶν εἰσπράξεων, αἱ ὁποῖαι θά πραγματοποιηθοῦν ἐκ τοῦ μεταφορικοῦ ἔργου τό ὅποσον θά διενπεραιωθῇ διά τῆς νέας γραμμῆς. ⁽¹⁾ Ἐκ τοῦ ποσοῦ αὐτοῦ ἀφῆρέθησαν αἱ εἰσπράξεις, αἱ ὁποῖαι θά προέκυπτον ἀπό τό ἔργον τό ὅποσον θά ἐπραγματοποιήτο καί ἄνευ τῆς νέας γραμμῆς. Τό προϊόν τῆς ἀφαιρέσεως αὐτῆς εἶναι τό σύνολον τῶν ὀριακῶν εἰσπράξεων ἐκ τοῦ νέου μεταφορικοῦ ἔργου.

Κατόπιν ὑπελογίσθη τό σύνολον τῶν μεταβλητῶν δαπανῶν, αἵτινες θ' ἀπαιτηθοῦν διά τήν πραγμάτοποίησιν ὀλοκλήρου ταῦ μεταφορικοῦ ἔργου διά τῆς νέας γραμμῆς. Εἰς τό ποσόν τοῦτο προσετέθησαν αἱ δαπάναι συντηρήσεως τῆς νέας γραμμῆς, σταθμῶν, ἕνα ποσοστόν ἀπό γενικά ἔξοδα, μισθοί προσωπικοῦ ἐδάφους κλπ. Ἐν συνεχείᾳ ἐκ τοῦ ἀθροίσματος αὐτοῦ ἀφῆρέθη τό σύνολον τῶν μεταβλητῶν δαπανῶν, αἵτινες θ' ἀπαιτοῦντο διά τήν πραγματοποίησιν τοῦ μεταφορικοῦ ἔργου, τό ὅποσον θά διήρχετο καί ἄνευ τῆς νέας γραμμῆς. Ἡ διαφορά αὕτη δίδει ὡς ἀποτέλεσμα τό ὀριακόν κόστος τοῦ νέου μεταφορικοῦ ἔργου. Τέλος διά τῆς ἀφαιρέσεως τοῦ ὀριακοῦ κόστους ἀπό τὰς ὀριακάς εἰσπράξεις προκύπτουν αἱ ἄμεσοι ωφέλειαι διά τούς Σ.Ε.Κ.

$$\left[(ΑτΧΔνΧΕμ) - (ΠτΧΔπΧΕμ) \right] - \left[(ΑτΧΔνΧΚμ) - (ΠτΧΔπΧΚμ) + Κσ \right]$$

= "Άμεσοι οικονομικαί ωφέλειαι διά τούς Σ.Ε.Κ."

Ατ = Τόννοι ἢ ἐπιβάται, οἱ ὅποιοι προβλέπεται ὅτι θά διέλθουν ἀπό τήν νέαν γραμμήν κατά τό 1970 (205 000 τόν. καί 65 000 ἐπιβ.)

Πτ = Τόννοι ἢ ἐπιβάται οἱ ὅποιοι θά διήρχοντο καί ἀπό τήν παλαιάν γραμμήν (110 000 τόν. καί 20 000 ἐπιβ.)

Δπ = Μέση διάνυσις ἐμπορευμάτων ἢ ἐπιβατῶν διά τῆς παλαιᾶς γραμμῆς (560 χλμ. δι' ἐμπορεύματα καί 540 χλμ. δι' ἐπιβάτας).

Δν = Μέση διάνυσις ἐμπορευμάτων ἢ ἐπιβατῶν διά τῆς νέας γραμμῆς (460 χλμ. δι' ἐμπορεύματα καί 540 χλμ. δι' ἐπιβάτας).

(1) Ὁ ὑπολογισμός τῶν εἰσπράξεων βασίζεται εἰς τήν μέσην εἴσπραξιν κατά χιλιομετρικήν διάνυσιν.

E_m = Μέση εΐσπραξις κατά τοννοχιλιόμετρον ἢ χιλιομετρικόν ἐπιβάτην (0,6 δρχ. κατά τοννοχιλιόμετρον καί 0,33 δρχ. κατά χλμ. ἐπιβάτην).

K_m = Μέσον μεταβλητόν κόστος κατά τοννοχιλιόμετρον ἢ χιλιομετρικόν ἐπιβάτην.

K_c = Ἐτήσια δαπάναι συντηρήσεως τῆς νέας γραμμῆς, τῶν σταθμῶν, μισθοί προσωπικοῦ ἐδάφους κλπ. καί ἕνα ποσοστόν ἐπὶ τὰ σταθερά ἔξοδα (Σύνολον 10 ἐκ. δρχ.).

$K_c = K_c^1 + K_c^2$ ὅπου K_c^1 καί K_c^2 εἶναι τὰ ποσά ἐκ τῶν ἐτησίων δαπανῶν γραμμῆς τὰ ὅποια ἐπιβαρύνουν τὰς ἐμπορευματικὰς καί ἐπιβατικὰς μεταφορὰς ἀντιστοίχως.

Ἐν προκειμένῳ ὑπογράμμίζεται ἡ ἰδιαιτέρα βαρῦτης τῶν μεταβλητῶν δαπανῶν δοθέντος ὅτι αἱ σταθεραὶ ἀυξάνονται εἰς πολὺ χαμηλότερον βαθμόν ἐκ τῆς προσελκύσεως νέου ἔργου.

Κατωτέρω καί εἰς τὸν πλῖνακα 12 παρατίθενται ἀναλυτικὰ στοιχεῖα τῶν προβλεπομένων μεταβλητῶν δαπανῶν μεταφορᾶς ἀνά χιλιομετρικόν τόννον ὠφελίμου φορτίου ἐπὶ δηζελοκινήτου συρμοῦ καί ἀνά χιλιομετρικόν ἐπιβάτην ἐπὶ δηζελοκινήτου συρμοῦ καί ἐπὶ αὐτοκινήταμάξης.

Πίναξ 12

ΕΙΔΟΣ ΔΑΠΑΝΗΣ	Δηζελοκίνητος συρμός		Αὐτοκινήταμαξαι
	Ἀνά χιλιομ. τόννον	Ἀνά χιλιομ. ἐπιβάτην	Ἀνά χιλιομ. ἐπιβάτην
α	β	γ	δ
Καύσιμα-Λιπαντικά	0,064	0,060	0,055
Γενική ἐπισκευή κιν/ρος & φορταμαξῶν	0,021	0,020	0,022
Συντήρησις κιν/ρος & φορ/ξῶν	0,040	0,037	0,040
Ἀποσβέσεις " " "	0,075	0,067	0,070
Προσωπικόν συρμοῦ	0,080	0,060	0,065
Συνταξεῖς καί διάφορα	0,020	0,018	0,016
Σύνολον	0,300	0,262	0,268

Τέλος παρατίθενται αἱ γενόμεναι προβλέψεις διὰ τὸν ὄγκον τοῦ μεταφορικοῦ ἔργου κατά τὸ 1970 μέ τὴν νέαν γραμμὴν ἀλλὰ καί χωρὶς αὐτὴν

	Μέ τὴν νέαν γραμμὴν	Μέ τὴν παλαιάν γραμμὴν
Ἐμπορεύματα	205 000 τόννοι	110 000 τόννοι
Ἐπιβάται	65 000 ἐπιβάται	20 000 ἐπιβάται

Συνεπώς βάσει τών προηγουμένων στοιχείων καί τής ακόλουθουμένης μεθοδολογίας ύπολογισμοϋ αί ώφέλειαι έκ τών έμπορευματικών καί έπιβατικών μεταφορών κατά τό 1970 έκτιμώνται ως ακόλουθως:

Ώφέλειαι έκ τών έμπορευματικών μεταφορών:

$$\left[(205.000 \times 460 \times 0,6) - (110.000 \times 560 \times 0,6) \right] - \left[(205.000 \times 460 \times 0,3) - (110.000 \times 560 \times 0,3) \div K\sigma^1 \right] = 10.420.000 - K\sigma^1$$

Ώφέλειαι έκ τών έπιβατικών μεταφορών

Έν προκειμένω δέον όπως διευκρινισθῆ ότι ό ύπολογισμός τών ώφελειών αύτών έγένετο επί τῆ βάσει τῆς προβλέφως συμφώνως μέ τήν όποιαν κατά τό 1970 θά μετακινούνται 50% τών έπιβατών διά αύτοκινηταμαξών καί 50% διά δηζελοκινήτων συρμών.

$$\left[(65000 \times 540 \times 0,33) - (20000 \times 640 \times 0,33) \right] - \left[(65000 \times 540 \times 0,265) - (20000 \times 640 \times 0,265) \div K\sigma^2 \right] = 1.460.000 - K\sigma^2$$

Σύνολον οίκονομικών ώφελειών (κατά τό 1970)

Ώφέλειαι έξ έμπορευματικών μεταφορών-ώφέλειαι έξ έπιβατικών μεταφορών =
= 10 420 000 - Kσ¹ ÷ 1 460 000 - Kσ² = 11 880 000 - Kσ = 1 880 000 δρχ.

Αί άνωτέρω ώφέλειαι προβλέπεται ότι θά προκύψουν, έφ'όσον πραγματοποιηθεί ό πρώτος στόχος τοϋ μεταφορικού έργου (ήτοι 205 000 τόννοι καί 65 000 έπιβάται) είς τήν περίπτωσιν όμως τοϋ δευτέρου έναλλακτικού στόχου (240 000 τόννοι καί 65000 έπιβ.) τό προβλεπόμενον ύψος τών ώφελειών κατά τό 1970 άνέρχεται είς 3 550 000 δρχ.

Κατωτέρω παρατίθεται πίναξ 15 έτησίων ώφελειών διά τάς δύο άνωτέρω περιπτώσεις έναλλακτικών στόχων (μέ μέσην έτησίαν αύξησιν 5%).

2.2' Ώφέλειαι έξ επενδύσεων είς τροχαϊον ύλικόν

Αί άπαιτούμεναι επενδύσεις είς τροχαϊον ύλικόν διά τήν διακίνησιν τοϋ προβλεπομένου όγκου έμπορευμάτων καί έπιβατών διά τῆς νέας γραμμῆς θά είναι όλιγώτεραι από τάς άντιστοιχούς επενδύσεις, αί όποϊαι θ' άπητούντο προς διευπεραίωσιν τῆς έν λόγω διακινήσεως διά τῆς παλαιάς γραμμῆς έννεκα συντομεύσεως τῆς άποστάσεως καί αύξήσεως τῆς ταχύτητος.

Συγκεκριμένως είς τήν περίπτωσιν τών έμπορευματικών μεταφορών καί διά τούς τόννους, οι όποιοι προβλέπεται ότι θά διακινήθουν καί από τήν παλαιάν γραμμήν (110 000 τόννοι) κατά τό 1970 ύπελογίσθη ότι διά τῆς νέας συνδέσεως

θά προκύψη οικονομία 90 φορταμαξών και 6 μηχανών έλξεως.

Όσον αφορά δέ τās επιβατικές μεταφοράς εκ τής διακινήσεως τών 20 000 επιβατών, οΐτινες προβλέπονται κατά τό 1970, διά τής νέας γραμμής θά επιτρέψη μίαν έξοικονόμησιν όχημάτων ύπολογιζομένην εις 0,4 κοινοϋ επιβατικοϋ όχηματος και 0,3 όχηματος αυτοκινηταμάξης.

Κατωτέρω παρατίθεται πίναξ ώφελειών έξ επενδύσεων τροχαίου ύλικου κατά τό 1970:

Τύπος όχηματος	Αριθμός έξοικονομυμένων όχημάτων (1970)	Τιμή αγοράς κατ'όχημα (έκατ. δρχ.)	Αξία έξοικονομυμένων όχημάτων (έκατ.δρχ.)
Δηζελομηχαναί όχήματα επιβατικά	6,00	4,6	27,60
" έμπορικά	0,40	2,0	0,80
"	90,00	0,2	18,00
Αύτ/ξαι: α) κινητήρια	0,15	4,8	0,72
β) ρυμουλκούμενα	0,15	2,7	0,40
Σύνολον			47,52

Συνεπώς ώς προκύπτει εκ του άνωτέρω πίνακος ίναμένεται έξοικονόμησις δαπανών επενδύσεων $\epsilon\pi\ 1\ 584\ 000$.

3. Όφελεια διά τήν έθνικήν οικονομίαν και τόν κρατικόν προϋπολογισμόν

3.1 Όφελεια εις χρόνον προσώπων

Βασικόν στοιχείον διά τόν ύπολογισμόν τών ώφελειών, αι όποιαί θά προκύψουν εκ τής κατασκευής τής νέας γραμμής, είναι ή διαφορά χρόνου διά τήν εκτέλεσιν ώρισμένης διαδρομής.

Η συνολική έξοικονόμησις εις ώρας έτησίως δίδεται εις τόν κατωτέρω πίνακα 14 ούτως ώστε νά καθίσταται δυνατός ό ύπολογισμός τής αξίας του χρόνου διά τούς επιβάτας.

Όφελεια εις χρόνον προσώπων εκ τής διαφοράς διαδρομής μεταξύ παλαιάς και νέας γραμμής

Πίναξ 14

Κατηγορία Όχημάτων	Χιλιομ. διαφορά μεταξύ τών δύο διαδρομ. (χλμ)	Μέση ταχύτης (χλμ/ώρ)	Διαφορά χρόνου εις λεπτά	Διαδρομαί έτησίως (1970)	Σύνολον διαφοράς εις ώρας (1970)	Πρόσωπα ανά όχημα	Συνολ. διαφορά χρόνου προσωπ. χλμ. ώρ. κατ'έτος	Μέσον ώρομισθόν δρχ.	Αξία έξοικονομυμένων χρόνου εις χιλ. δρχ. κατ'έτος (1970)
α	β	γ	δ	ε	ζ	η	θ	ι	κ
Επιβ. αιμαξοστοιχία									
Όχήματά δηζελ/των συρμών	95*	50	114	1 080	2 050	30	61,5	7,0	430,5
Όχήματα αύτ/ξών	95*	60	95	810	1 270	40	50,8	7,0	355,6
Σύνολον									786,1

* 95 χλμ. εύρέθη ή μέση διαφορά μεταξύ τών δύο υπό σύγκρισιν διαδρομών διά τήν περίπτωσιν τών επιβατικών μεταφορών.

Διά τόν ὑπολογισμόν τῆς ἀξίας τοῦ χρόνου τῶν ἐπιβατῶν δέν εἶναι δυνατόν νά γίνῃ ἀπολύτως ἀντικειμενική ἐκτίμησις. Διάφορα πρότυπα ἔχουν διάφορον ἐκτίμησιν τοῦ χρόνου των. Εἰς τὴν προκειμένην περίπτωσιν ἐλήφθη ὡς βᾶσις τό 1/2 τοῦ ὁρομισθίου τοῦ ἀπασχολουμένου προσωπικοῦ.

Σύγκρισις ἐτησίων ὠφελειῶν κατὰ τοὺς δύο ἐναλλακτικούς στόχους κατὰ τὰ ἔτη 1970-1989 Πίναξ 15
(Εἰς χιλ. δρχ.)

α/α	Ἔ τ η	Σ τ ὀ χ ο ς Α'	Σ τ ὀ χ ο ς Β'
1.	1970	1 900	3 700
2.	1	2 000	3 890
3.	2	2 100	4 090
4.	3	2 200	4 300
5.	4	2 310	4 520
6.	5	2 430	4 750
7.	6	2 550	4 990
8.	7	2 680	5 240
9.	8	2 810	5 500
10.	9	2 950	5 780
11.	1980	3 100	6 070
12.	1	3 260	6 370
13.	2	3 420	6 690
14.	3	3 590	7 030
15.	4	3 770	7 380
16.	5	3 960	7 750
17.	6	4 160	8 140
18.	7	4 370	8 550
19.	8	4 590	8 980
20.	1989	4 820	9 430
		62 970	123 150

Έτήσια έλλείμματα έκ τής διαφοράς μεταξύ του ύψους
των τοκοχρεωλύσεων και προβλεπομένων ώφελειών
(είς χιλιάδας δρχ.)

Πίναξ 16

α/α	Έτη	Χρεωλύσια έτησίως	Τόκοι έτησίως	Τοκοχρεωλύσια έτησίως	Διαφορά μεταξύ έτησίων τοκοχρεωλύσεων και προβλεπομένων ώφελειών κατά τούς δύο έναλλακτικούς στόχους	
					Έτήσια έλλείμματα Στόχος Α'	Έτήσια έλλείμματα Στόχος Β'
στ	α	β	γ	δ	ε	ζ
1.	1970	35 000	35 000	70 000	68 100	66 300
2.	1	35 000	33 250	68 250	66 250	64 360
3.	2	35 000	31 500	66 500	64 400	62 410
4.	3	35 000	29 750	64 750	62 550	60 450
5.	4	35 000	28 000	63 000	60 690	58 480
6.	5	35 000	26 250	61 250	58 820	56 500
7.	6	35 000	24 500	59 500	56 950	54 510
8.	7	35 000	22 750	57 750	55 070	52 510
9.	8	35 000	21 000	56 000	53 190	50 500
10.	9	35 000	19 250	54 250	51 300	48 470
11.	1980	35 000	17 500	52 500	49 400	46 430
12.	1	35 000	15 750	50 750	47 490	44 380
13.	2	35 000	14 000	49 000	45 580	42 310
14.	3	35 000	12 250	47 250	43 660	40 220
15.	4	35 000	10 500	45 500	41 730	38 120
16.	5	35 000	8 750	43 750	39 790	36 000
17.	6	35 000	7 000	42 000	37 840	33 860
18.	7	35 000	5 250	40 250	35 880	31 700
19.	8	35 000	3 500	38 500	33 910	29 520
20.	1989	35 000	1 750	36 750	31 930	27 320
		700 000	367 500	1 067 500	1 004 530	944 350

3.2 Συναλλαγματικά έπιπτώσεις

3.2.1 Οικονομία εις τὰ καύσιμα

Έκ τοῦ ἐν λόγω ἔργου εἶναι φανερόν ὅτι θά προκύψουν καί συναλλαγματικά ὠφέλεια ἐκ τῆς οἰκονομίας εις καύσιμα. Ἡ οἰκονομία αὐτή εις καύσιμα θά ἐπέλθῃ ἀφ' ἐνός μὲν ἐκ τῆς συντομεύσεως τῆς διαδρομῆς, ἀφ' ἑτέρου δέ ἐκ τῆς προσελκύσεως νέου μεταφορικοῦ ἔργου ἐκ τῶν αὐτοκινήτων.

Συγκεκριμένως ὑπελογίσθη ὅτι ἡ μέση κατανάλωσις καυσίμων ἀνά χιλιομετρικόν τόννον ὠφελίμου φορτίου ἀνέρχεται εις 0,03 KG εις τὰς μεταφοράς διὰ δηζελοκινήτου συρμοῦ καί 0,07 KG δι' αὐτοκινήτου.

Εἰς τὴν περίπτωσιν τῶν ἐπιβατικῶν μεταφορῶν ἡ μέση κατανάλωσις καυσίμων ἀνέρχεται εις 0,028 KG ἀνά χιλιομετρικόν ἐπιβάτην διὰ μεταφοράς διὰ δηζελοκινήτων συρμῶν καί 0,026 KG διὰ μεταφοράς δι' αὐτοκινήταμαξῶν ἐνῶ δι' αὐτοκινήτου ἡ μέση κατανάλωσις ἀνέρχεται εις 0,018 KG.

Ἀναλυτικῶς ἡ ἐφαρμοσθεῖσα μεθοδολογία ὑπολογισμοῦ τοῦ ἐξοικονομουμένου συναλλάγματος ἔχει ὡς ἀκολούθως:

- Οἰκονομία εις καύσιμα διὰ τὸ μεταφορικόν ἔργον τὸ ὁποῖον προβλέπεται ὅτι θά πραγματοποιηθῇ καί ἀπὸ τὴν παλαιάν γραμμὴν (110 000 τόννοι καί 20 000 ἐπίβ.) ἐκ τῆς συντομεύσεως τῆς διαδρομῆς κατὰ 100 χλμ.

Ἐμπορευματικά μεταφοραί : $110\ 000 \times 100 \times 0,03 = 330$ τόννοι καύσιμα.

Ἐπιβατικά " : $(10\ 000 \times 100 \times 0,028) + (10\ 000 \times 100 \times 0,026) = 54$ τόνν. καύσιμα.

- Οἰκονομία εις καύσιμα διὰ τὸ προσελκυσθέν μεταφορικόν ἔργον (95 000 τόννοι καί 45 000 ἐπιβάται).

Ἐμπορευματικά μεταφοραί : $95\ 000 \times (0,07 - 0,03) \times 460 = 1\ 748$ τόννοι καύσιμα

Ἐπιβατικά " : $45\ 000 \times (0,018 - 0,027) \times 535 = 217$ " "

Συνολικὴ οἰκονομία καυσίμων: $330 + 54 + 1\ 748 - 217 = 1\ 915$ τόννοι

Οὕτω λαμβανομένου ὑπ' ὄψιν ὅτι ἡ συναλλαγματικὴ δαπάνη ἀνά τόννον, καυσίμων ἀνέρχεται εις 550 δρχ. ὑπελογίσθη ὅτι ἡ συναλλαγματικὴ ὠφέλεια ἐκ τῆς οἰκονομίας καυσίμων κατὰ τὸ 1970 θά ἴσῳται μὲ $(1\ 915 \times 550) = 1\ 053\ 250$ δρχ. ἢ

₯ 35 108

3.2.2 Οἰκονομία εις προμήθειαν τροχαίου ὑλικοῦ

Ἡ οἰκονομία συναλλάγματος ἐκ τῆς ἐξοικονομήσεως τροχαίου ὑλικοῦ λόγω τῆς συντομεύσεως τῆς διαδρομῆς ὑπελογίσθη ὅτι θ' ἀνέρχεται εις ₯ 2 500 000 κατὰ τὰ

20 πρώτα έτη.

3.3 Δημοσιονομικά έπιπτώσεις και Χρηματοδότησις Έργου

Ός γνωστόν, οί Σ.Ε.Κ. μεταπολεμικώς λειτουργοῦν έλλειμματικώς και έπιδου-
τοῦνται ὑπό τοῦ Κρατικοῦ Προϋπολογισμοῦ διά λίαν σημαντικῶν κεφαλαίων έτησίως.
Τό έλλειμμα έν μέρει οφείλεται εἰς λόγους αναγομένους εἰς τήν έκμετάλλευσιν
τῶν σιδηροδρόμων και έν μέρει εἰς κρατικῆς παρεμβάσεις, ὡς τό θέμα τῶν συντά-
ξεων, μειωμένων κομιστρων κλπ.

Συνεπῶς κάθε βελτίωσις τῆς οἰκονομικότητος τῶν Σ.Ε.Κ., εἴτε ὑπό μορφήν
μειώσεως ζημιῶν ἢ έπιτεύξεως κερδῶν περιορίζει τήν άπαιτουμένην αντίστοιχον
έπιδότησιν τοῦ Κρατικοῦ Προϋπολογισμοῦ πρὸς τοῦς Σ.Ε.Κ.

Βάσει προηγηθείσης αναλύσεως, τά αναμενόμενα κέρδη εἰς τήν έκμετάλλευσιν
τῶν Σ.Ε.Κ. έν τῆς κατασκευῆς τῆς νέας γραμμῆς σωρευτικῶς ὑπολογίζονται εἰς
63 000 000 δρχ. διά τήν περίδδον 1970-1990.

Λαμβανομένου ὑπ' ὄψιν ὅτι, τό συνολικόν κόστος τῆς επενδύσεως ὑπολογίζεται
εἰς 700 000 000 δρχ. οἱ δέ τόκοι έν τυχόν συναφθησομένου δανείου 20ετοῦς διαρ-
κειῆς εἰς 367 500 000 δρχ. προκύπτει ὅτι εἰς ἴν περιπτώσιν άποφασισθῆ ἢ κατα-
σκευῆ τῆς ὑπό εξέτασιν σιδηροδρομικῆς γραμμῆς θά προκύψη έλλειμμα διά τοῦς
Σ.Ε.Κ. ἐξ 1 004 500 000 δρχ. τό ὅποῖον θά πρέπει νά καλυφθῆ ὑπό τοῦ Κρατικοῦ
Προϋπολογισμοῦ.

Διά τοῦς άνωτέρω λόγους κρίνεται σκόπιμον ὅπως ἡ χρηματοδότησις τοῦ
Έργου αναληφθῆ ὑπό τοῦ Κρατικοῦ Προϋπολογισμοῦ (Πρόγραμμα Δημοσίων Έπενδύ-
σεων) διότι κατ' αὐτόν τόν τρόπον θά άποφευχθοῦν αἱ δαπάναι διά τόκους, οἱ
ὅποῖοι ὑπελογίσθησαν εἰς 367 500 000 δρχ.