

ΠΑΝΕΠΙΣΤΗΜΙΟ ΠΕΙΡΑΙΩΣ



ΤΜΗΜΑ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΩΝ ΣΠΟΥΔΩΝ

ΠΡΟΓΡΑΜΜΑ ΜΕΤΑΠΤΥΧΙΑΚΩΝ
ΣΠΟΥΔΩΝ ΣΤΗ ΝΑΥΤΙΛΙΑ

ΔΙΠΛΩΜΑΤΙΚΗ ΕΡΓΑΣΙΑ ΜΕ ΘΕΜΑ:

ΝΑΥΠΗΓΗΣΗ ΚΑΙ
ΑΝΤΑΓΩΝΙΣΤΙΚΟΤΗΤΑ ΜΗ
ΜΕΤΑΛΛΙΚΩΝ ΣΚΑΦΩΝ {Η ΕΛΛΗΝΙΚΗ
ΠΡΑΓΜΑΤΙΚΟΤΗΤΑ}

ΙΩΑΝΝΑ ΑΘΑΝΑΣΙΑΔΟΥ

Διπλωματική εργασία που υποβλήθηκε στο Τμήμα Ναυτιλιακών
Σπουδών του πανεπιστημίου Πειραιώς ως μέρος των απαιτήσεων για την
απόκτηση του Μεταπτυχιακού Διπλώματος στην Ναυτιλία

Πειραιάς

Μάρτιος 2010

Δήλωση αυθεντικότητας

Το άτομο το οποίο εκπονεί τη Διπλωματική Εργασία φέρει ολόκληρη την ευθύνη προσδιορισμού της δίκαιης χρήσης του υλικού, η οποία ορίζεται στην βάση των εξής παραγόντων: του σκοπού και χαρακτήρα της χρήσης(εμπορικός, μη κερδοσκοπικός ή εκπαιδευτικός), της φύσης του υλικού, που χρησιμοποιεί (τμήμα του κειμένου, πίνακες, σχήματα, εικόνες ή χάρτες), του ποσοστού και της σημαντικότητας του τμήματος, που χρησιμοποιεί σε σχέση με το όλο κείμενο υπό copyright, και των πιθανών συνεπειών της χρήσης αυτής στην αγορά ή στη γενικότερη αξία του υπό copyright κειμένου.

ΠΑΝΕΠΙΣΤΗΜΙΟ ΠΕΙΡΑΙΩΣ

Σελίδα Τριμελούς Εξεταστικής Επιτροπής.

Η παρούσα Διπλωματική εργασία εγκρίθηκε ομόφωνα από την Τριμελή Εξεταστική Επιτροπή που ορίστηκε από τη ΓΣΕΣ του Τμήματος Ναυτιλιακών Σπουδών του Πανεπιστημίου Πειραιώς σύμφωνα με τον Κανονισμό Λειτουργίας του Προγράμματος Μεταπτυχιακών σπουδών στη Ναυτιλία.

Τα μέλη της Επιτροπής ήταν:

-Γ.Π.Βλάχος(Επιβλέπων)

-Α.Μ.Γουλιέλμος

-Ε.Τζαννάτος

Η εγκρισή της Διπλωματικής Εργασίας από το Τμήμα Ναυτιλιακών σπουδών του Πανεπιστημίου Πειραιώς δεν υποδηλώνει αποδοχή των γνώμων του συγγραφέα.

Πρόλογος

Η συγκεκριμένη διπλωματική εργασία στόχο έχει την ανάλυση της ανταγωνιστικότητας των μη μεταλλικών σκαφών. Πρώτο βήμα ήταν η σωστή διατύπωση του όρου μη μεταλλικά σκάφη, έτσι ώστε, σαν δεύτερο βήμα, να μπορέσουμε να κατανοήσουμε την ύπαρξη ανταγωνιστικότητας μεταξύ των μη μεταλλικών σκαφών και των μεταλλικών.

Στην κατηγοριοποίηση των σκαφών και στην εύρεση πληροφοριών όσον αφορά την ανταγωνιστικότητα, σημαντική ήταν η βοήθεια του κ.Γ.Π.Βλάχου, ενώ ένα μεγάλο ευχαριστώ οφείλω και στον καθηγητή Ε.Τζαννάτο για την καθοδήγηση προκειμένου να ολοκληρώσω τη διπλωματική μου εργασία.

Τέλος οφείλω ένα μεγάλο ευχαριστώ στον σύζυγο μου, Αντώνη, και στα τρία παιδιά μου, Θοδωρή, Σοφία και Χρυσολέων για την κατανόησή και συμπαράστασή τους.

Περιεχόμενα

Εισαγωγή	4 - 8
1. Ιστορική αναδρομή	9 - 13
2. Τα ξύλινα σκάφη	
2.1 Ναυπήγηση ξύλινων σκαφών και σημερινή πραγματικότητα	14 - 21
2.2 Η μεγάλη αγάπη για τα ξύλινα σκάφη	22
2.2.1 Προσπάθειες διάσωσης παραδοσιακών σκαφών	23 - 24
2.3 Σκέψεις και κριτικές σχετικά με τον αφανισμό των παραδοσιακών σκαφών	25 - 27
2.4 Ξύλινα σκάφη και υπεραλίευση στην Ε.Ε.	28 - 31
2.5 Οι ενέργειες του θεσμικού περιβάλλοντος	32 - 36

2.6 Προτάσεις που αφορούν στην οδηγία της Ευρωπαϊκής Ένωσης για τη διάλυση των ξύλινων σκαφών .	37 - 38
3. Πλαστικό σκάφος.	39
3.1 Ναυπήγηση των πολυεστερικών σκαφών	40 - 45
3.2 Ναυπήγηση των φουσκωτών σκαφών	46
3.2.1 Κατηγοριοποίηση φουσκωτών σκαφών	47
3.2.2 Ιστορική αναδρομή και εξέλιξη	48
3.3 Προβλέψεις για τις εξελίξεις του κλάδου των σκαφών αναψυχής.	49 - 53
4.1 Συγκρίσεις φουσκωτών και πολυεστερικών σκαφών	54 - 60
4.2 Συγκρίσεις πλαστικών και ξύλινων σκαφών	61 - 63
Επίλογος – Γενικά συμπεράσματα	6

ΠΕΡΙΛΗΨΗ

Το αντικείμενο της συγκεκριμένης διπλωματικής εργασίας είναι η ναυπήγηση και ανταγωνιστικότητα των μη μεταλλικών σκαφών. Λέγοντας μη μεταλλικά σκάφη εννοούμε τα ξύλινα και τα πλαστικά ή πολυεστερικά. Η ναυπήγηση αυτών των σκαφών εξαρτάται από τις ανάγκες που πρέπει να εξυπηρετήσουμε.

Όσον αφορά τα ξύλινα σκάφη, η αγάπη στην παράδοση και στο χειροποίητο, διατηρεί το θαυμασμό και την επιθυμία του κοινού να το αποκτήσει. Σίγουρα, όμως, το εύρος του αγοραστικού κοινού είναι μικρότερο καθώς είναι πολύ ακριβό το κτίσιμο ενός τέτοιου σκάφους, σε σύγκριση με τα φουσκωτά και τα πλαστικά που η κατασκευή τους είναι πιο φτηνή και λιγότερο χρονοβόρα.

Άρα μιλάμε για ειδικές κατηγορίες σκαφών που η ανταγωνιστικότητά τους εξαρτάται όχι μόνο από οικονομικά μεγέθη αλλά και από την αγάπη και την επιθυμία του αγοραστικού κοινού.

ΠΑΝΕΠΙΣΤΗΜΙΟ ΠΕΡΑΙΑΣ

Abstract

The objectives of the specific report are the construction and competitiveness of non-metallic ships. The term non-metallic ships, corresponds to ships made by wood or plastic. The construction of those ships depends on the cause that they serve.

The fact that wooden ships are traditional and handmade generates the admiration of buyers and desire to have them. However in compare with plastic ships, wooden ships involve a very expensive constructional process that narrows the range of buyers that could afford them.

Evidently wooden ships are a special category that their market competitiveness depends not only to the economic factor, but also to some additional factors as the buyers' love for the specific products that enhances the desire to have them.

ΠΑΝΕΠΙΣΤΗΜΙΟ ΠΕΙΡΑΙΩΣ

Εισαγωγή

Ναυπήγηση και μη μεταλλικά σκάφη

Στην παρούσα διπλωματική εργασία γίνεται μια προσπάθεια να κατανοήσουμε τη σημαντικότητα της ύπαρξης των ξύλινων πλοίων, καθώς δίχως την παράδοση δεν μπορούμε να προχωρήσουμε, αλλά και την ανάγκη χρήσης πολυστερικών και φουσκωτών σκαφών. Επίσης δίνονται αναλυτικά στοιχεία που αφορούν την ανταγωνιστικότητα όλων αυτών των ειδών σκαφών.

Προκειμένου λοιπόν, να κατανοήσουμε τα παραπάνω απαιτείται να ξεκαθαρίσουμε ορισμένες βασικές έννοιες. Συγκεκριμένα, ναυπήγηση καλείται η κατασκευή-το χτίσιμο-πλοίου(ship construction)που πραγματοποιείται σε ειδικές τεχνικές μονάδες,καλούμενες ναυπηγεία. Για την ακρίβεια η Ναυπηγική Βιομηχανία πραγματοποιείται υπό την επίβλεψη ειδικών επιστημόνων –τεχνικών,τους ναυπηγούς, βάση των κανόνων της ναυπηγικής.¹

Η ναυπήγηση του πλοίου αναλαμβάνεται από μια επιχείρηση με την υπογραφή μεταξύ αυτής και του παραγγέλλοντος, της σύμβασης της ναυπήγησης. Αυτή η σύμβαση ναυπήγησης περιλαμβάνει λεπτομερειακά στοιχεία του υπό ναυπήγηση πλοίου, τη τιμή ναυπήγησης και το νόμισμα στο οποίο θα καταβληθεί η αξία, τις αποζημιώσεις εξ υπαιτιότητας του κατασκευαστού, το χρόνο παράδοσης, τις παρεχόμενες εγγυήσεις του κατασκευαστή, τους όρους πληρωμής, την ασφαλιστική κάλυψη, θέματα διαιτησίας, ρήτρα υπαναχώρισης,κ.α.

Το **ναυπηγείο** (*Shipyard, yard*) αποτελεί μονάδα - χώρο που ανήκει στο κράτος άμεσα ή έμμεσα ή σε ιδιωτική επιχείρηση όπου πραγματοποιείται η ναυπήγηση συντήρηση του πλοίου ή του πλωτού ναυπηγήματος.

Τα κυριότερα τμήματα ενός ναυπηγείου είναι:Το ναυπηγικό, το μηχανολογικό και το ηλεκτρολογικό. Κάθε τμήμα αποτελείται από ορισμένα μικρότερα τμήματα όπως το τμήμα μελετών,το τμήμα προγραμματισμού και σχεδιαστηρίου².

Τα ναυπηγεία είναι μια ιδιαίτερη μονάδα βαριάς βιομηχανίας λόγω της μεγάλης τους εξειδίκευσης στην τεχνολογία και επεξεργασίας υλικών. Πολλά ναυπηγεία αναλαμβάνουν και διάφορες άλλες εργασίες εκτός από την ναυπήγηση πλοίων.

Παράδειγμα , στον ελληνικό χώρο, αποτελεί η κατασκευή βαγονιών τρένων από τα Ναυπηγεία Ελευσίνας αλλά και οι εργασίες για τον επιταχυντή νετρονίων της Πύλου από το ίδιο ναυπηγείο.

Υπάρχουν όμως και ναυπηγεία μικρών σκαφών τα οποία δεν έχουν τις ανωτέρω ικανότητες και αποκλειστικό τους αντικείμενο είναι η κατασκευή μικρών (πλαστικών ή ξύλινων) πλοίων - συνήθως αναψυχής ή και για άλλες χρήσεις. Ένα αντιπροσωπευτικό παράδειγμα αποτελεί η ναυπηγοεπισκευαστική βάση του Λιμενικού Σώματος, του οποίου μελέτη για την μετεγκατάστασή του πραγματοποιήθηκε από τον καθηγητή κ.Βλάχο και την υποφαινόμενη κατόπιν εντολής του Υ.Ε.Ν.. Εκεί αναφέρονται αναλυτικά τα τμήματα μιας ναυπηγοεπισκευαστικής βάσης δίνοντας ιδιαίτερη βάση στο ξυλουργείο αλλά και στο τμήμα επισκευής πλαστικών μερών, καθώς το μεγαλύτερο μέρος του στόλου του Λιμενικού Σώματος, αποτελείται από πλαστικά σκάφη³.

Άλλα ναυπηγεία είναι εξειδικευμένα σε συγκεκριμένες κατασκευές. Παράδειγμα αποτελούν πολλά ναυπηγεία στις Ηνωμένες Πολιτείες της Αμερικής εξειδικευμένα στην κατασκευή πολεμικών πλοίων.

Στην Ελλάδα υπάρχουν πολλά μικρά ναυπηγεία - κυρίως για κατασκευή μικρών σκαφών, αλλά τα τρία μεγαλύτερα είναι:

Ναυπηγεία Σκαραμαγκά,

Ναυπηγεία Ελευσίνας,

Νεώριο Σύρου.

Ένα ναυπηγείο έχει εγκαταστάσεις σκεπασμένες ή μη, ανάλογα με την φύση της δουλειάς και τις κλιματικές συνθήκες που επικρατούν. Οι πιο κοινοί και βασικοί χώροι είναι:

Α)Αποθήκες, όπου τοποθετούνται πρώτες ύλες (ελάσματα, μορφοσίδηροι κλπ.)

Β)Ελασματουργείο-σωληνουργείο, όπου γίνεται η επεξεργασία των ελασμάτων, των μορφοδοκών και των σωληνών για συγκόλληση ή λαμβάνουν χώρα άλλες μορφοποιήσεις.

Γ)Χώρους προκατασκευής, όπου τα ελάσματα συγκροτούνται σε μεγάλα προκατασκευασμένα μέρη του πλοίου .

Δ)Χώρους ανέγερσης, όπως δεξαμενές και κλίνες, όπου το πλοίο υπόκειται στην τελική του συναρμολόγηση και καθέλκυση .

Ε)Ενδιάμεσους χώρους μεταφοράς και αποθήκευσης των παραπάνω .

Τα σύγχρονα ναυπηγεία είναι ιδιαίτερα αυτοματοποιημένα, με ρομπότ, μηχανές CNC και τηλεκατευθυνόμενους γερανούς να αποτελούν την πλειονότητα του εξοπλισμού του ναυπηγείου. Συνήθως, για επιτάχυνση της παραγωγής, ακολουθούνται μέθοδοι σειριακής παραγωγής. Εκτός αν αναφερόμαστε στην περίπτωση των ξύλινων σκαφών όπου, σε αυτή την περίπτωση δεν υπάρχουν καθόλου μηχανές, και όλες οι παραπάνω διαδικασίες πραγματοποιούνται από τον άνθρωπο.

Αν και το ναυπηγείο έχει συνδεθεί με την εργασία της κατασκευής ενός πλοίου, ένα σημαντικό κομμάτι του κύκλου εργασιών του είναι οι επισκευές. Τα ναυπηγεία χρησιμοποιούν κυρίως τις μεγάλες αποβάθρες και τις δεξαμενές τους ώστε να επιθεωρούν, να επισκευάζουν ή να μετασκευάζουν πλωτά ναυπηγήματα.

Και σε αυτή την περίπτωση, τα ξύλινα σκάφη απαιτούν μόνο χειρονακτική εργασία η οποία μπορεί να πραγματοποιηθεί και επί τόπου, κάτι που δεν συμβαίνει στα πλαστικά ή σιδερένια σκάφη, που απαιτούν την ανέλκυση του σκάφους στην πλησιέστερη μονάδα.

Εκτός από την προφανή ενασχόληση των εταιριών αυτών με τον τομέα της ναυτιλίας, η ικανότητα ενός ναυπηγείου να διαχειρίζεται και να μορφοποιεί σιδηροκατασκευές μεγάλου βάρους, όγκου και διαστάσεων, βρίσκει εφαρμογή και σε άλλους χώρους της βαριάς βιομηχανίας. Έτσι, πολλές φορές ένα ναυπηγείο μπορεί να ασχολείται και με πολιτικά έργα, όπως προκατασκευή τμημάτων γεφυρών, σιλό κλπ. ή να κατασκευάζει οχήματα, όπως τρένα.

Βέβαια η ανάγκη για εμβάνηση και για αποκομιδή συγκεκριμένων αποτελεσμάτων, μας οδήγησε στο διαχωρισμό των σκαφών σε διάφορες κατηγορίες. Ανάλογα με το μέγεθος, την ταχύτητα, αλλά και το υλικό κατασκευής.

Η εξέλιξη της τεχνολογίας και η χρήση νέων υλικών στην κατασκευή πλοίων, οδήγησε στη δημιουργία μιας νέας υποκατηγορίας, σύμφωνα με το υλικό κατασκευής. Η κατηγορία αυτή περιλαμβάνει αναλυτικά:

α) Ξύλινα σκάφη. Όπου μοναδικό υλικό κατασκευής τους είναι το ξύλο και μοναδικό μέσο για το κτίσιμό τους, είναι τα ανθρώπινα χέρια

β) Πλαστικά σκάφη: Στην κατηγορία αυτή ανήκουν τα σκάφη που χρησιμοποιούν πλαστικό υλικό στη ναυπήγησή του. Αυτή η κατηγορία περιλαμβάνει δυο κατηγορίες:

1) Πολυεστερικά σκάφη. Αποτελεί ένα υλικό που εμφανίστηκε για να αντικαταστήσει το ξύλο και το χάλυβα

2) Φουσκωτά σκάφη. Τα οποία είναι μικρά σε μέγεθος και στην ουσία αποτελούν την κατηγορία των σκαφών αναψυχής,

γ) Μεταλλικά, Από κράματα αλουμινίου και χάλυβα κατασκευάζονται κατά κύριο λόγο τα μεγάλα θαλαμηγά σκάφη μηχανοκίνητα και ιστιοπλοϊκά. Η συμπεριφορά των μεταλλικών σκαριών είναι πολύ καλή στη θάλασσα ενώ αντέχουν πολύ στο φαινόμενο της διάβρωσης αλλά είναι ακριβές κατασκευές .

δ) Αλουμινίου (μερικοί θεωρούν ότι ανήκουν στην κατηγορία των μεταλλικών, καθώς το αλουμίνιο αποτελεί ένα είδος μετάλλου)

Όπως αναφέρω λοιπόν παραπάνω η ανάγκη για διαχωρισμό των πλοίων, σύμφωνα με το υλικό κατασκευής, εμφανίστηκε διαχρονικά, καθώς γνωρίζουμε αρχικά τα πρώτα πλοία που κατασκευάστηκαν, ήταν ξυλινα. Ακολούθησαν τα πλαστικά και στις μέρες μας πια έχουμε και τα μεταλλικά. Σήμερα, υπάρχουν και συνδυασμοί στη χρήση υλικών, για τη ναυπήγηση ενός νεου σκάφους. Παράδειγμα αποτελούν τα φουσκωτά-πλαστικά με ξύλινα στοιχεία (και αυτό συμβαίνει γιατί είναι πολύ οι λάτρεις των ξύλινων σκαφών ενώ το πλαστικό προσφέρει ταχύτητα και οικονομία στο κτίσιμο), είτε τα μεταλλικά με πλαστικά στοιχεία, αλλά και άλλοι συνδυασμοί.

Στην συνέχεια αναλύω τις κατηγορίες των ξύλινων και των πλαστικών σκαφών.

Ξύλινα σκάφη. Οι Έλληνες αποτελούσαν, μεγάλη δύναμη σε αυτή την κατηγορία σκαφών, καθώς από τους αρχαίους χρόνους είχαν κυριαρχήσει στις θάλασσες..

Βασικός στόχος των Ελλήνων ήταν να υποτάξουν το θαλασσινό στοιχείο που

περιτριγύριζε τη χώρα μας , με αποτέλεσμα να γίνουν επιδέξιοι θαλασσινοί. Λόγω λοιπόν της θέσης της χώρας μας, που βρίσκεται στο κέντρο της ομορφότερης και πλουσιότερης θάλασσας του κόσμου, της Μεσογείου, όλοι μας κρύβουμε λίγο ή πολύ έναν ναυτικό μέσα μας.

Αυτή η εμφυτη τάση και αγάπη που έχουμε οι Έλληνες στη θάλασσα, έκανε τους περισσότερους κατόχους ή ενδιαφερόμενους για την αγορά ενός σκάφους, μεγάλου ή μικρού μεγέθους. Αυτό το ενδιαφέρον , συνεχίστηκε διαχρονικά και στα πλαστικά σκάφη και στις μέρες μας πια έχουμε τα μεταλλικά σκάφη. Αυτό εξηγεί την άνθηση των ναυπηγείων, από τα πρώτα χρόνια που εμφανίστηκαν τα ξύλινα σκάφη στην χώρα μας. Έτσι έχουμε πάρα πολλά παραδείγματα ξυλοναυπηγείων, όχι τόσο στην Αττική, όσο στην υπόλοιπη νησιωτική Ελλάδα. Με το πέρασμα των χρόνων και καθώς το πλαστικό διαδεχόταν το ξύλο, και ακολούθως, με την επικράτηση του σιδήρου, τα ελληνικά ξυλοναυπηγεία οδηγούνται σε σταδιακό μαρασμό.

1. ΙΣΤΟΡΙΚΑ ΣΤΟΙΧΕΙΑ

Τα καράβια, μικρά ή μεγάλα, ήταν πάντα αναπόσπαστο στοιχείο της ζωής και της οικονομίας κάθε ναυτικού τόπου. Εξυπηρετούσαν βασικές ανάγκες των ανθρώπων, όπως την επικοινωνία, τη μεταφορά αγαθών, την απόκτηση τροφής -κυρίως μέσω της αλιείας- και την εκμετάλλευση του θαλάσσιου φυσικού πλούτου. Σε αρκετές περιπτώσεις μάλιστα ήταν καθοριστικά μέσα για τις πολεμικές -αμυντικές ή επιθετικές- συρράξεις στις παραθαλάσσιες περιοχές.

Το να γνωρίζει μια συγκεκριμένη κοινότητα τη ναυπήγηση πλοίων ήταν πάντα ένα σοβαρό πλεονέκτημα για να ευημερήσει. Είχε τη δυνατότητα να κατασκευάζει, συντηρεί, και να αναπαράγει τα μέσα, τα καράβια, που της εξασφάλιζαν την επικοινωνία και τη συναλλαγή με τον υπόλοιπο κόσμο. Η ναυπηγική ήταν μια από τις σημαντικότερες τεχνικές δραστηριότητες των ναυτικών κοινωνιών σε όλες τις περιόδους της ιστορίας τους. Εξίσου ή και περισσότερο σημαντική από την αρχιτεκτονική μιας και η ύπαρξη της ναυπηγικής δεν ήταν προφανής σε κάθε παραθαλάσσιο τόπο⁴.

Η σπουδαιότητα της ναυπηγικής είχε οδηγήσει τις αρχές πολλών ναυτικών κοινοτήτων να θεσπίσουν αυστηρούς κανόνες για την προστασία, τον έλεγχο και τη διαιώνιση της τέχνης, αποκλειστικά μέσα στο πλαίσιο της κοινότητας. Στην ιστορία της ναυπηγικής υπάρχουν αρκετά ανάλογα παραδείγματα, όπως ο ναύσταθμος της Βενετίας, όπου απαγορευόταν η διαρροή της τεχνογνωσίας έξω από τον φρουρούμενο χώρο παραγωγής. Υπάρχουν, επίσης, παραδείγματα απαγόρευσης της ναυπηγικής που εφαρμόστηκαν για να καταστείλουν την ανάπτυξη ενός τόπου όπως η απαγόρευση από την Υψηλή Πύλη της ναυπήγησης εμπορικών πλοίων από τους υπόδουλους Έλληνες κατά την τουρκοκρατία.

Ακόμη και οι μικρές ναυτικές κοινωνίες που διέθεταν ναυπηγεία είχαν τους τρόπους να προστατεύουν την τέχνη και να ελέγχουν τη μετάδοση της τεχνογνωσίας από τη μια γενιά καραβομαραγκών στην επόμενη. Τα «μυστικά» του επαγγέλματος φυλάσσονταν από τους πρωτομάστορες ναυπηγούς που τα εμπιστεύονταν μόνο στους λίγους άξιους συνεχιστές της τέχνης. Τα «μυστικά» αυτά αφορούσαν κυρίως τις τεχνικές που καθόριζαν την τελική μορφή ενός σκάφους.

Ήταν δηλαδή οι εργασίες που γινόντουσαν κατά τη διάρκεια της κατασκευής ενός σκάφους και αποσκοπούσαν στον καθορισμό των γεωμετρικών και μορφολογικών χαρακτηριστικών του. Οι τεχνικές αυτές περιελάμβαναν τους πρακτικούς κανόνες για το «σχεδιασμό» των τμημάτων ενός σκάφους, τα εξειδικευμένα εργαλεία και βοηθήματα που χρησιμοποιούνταν για την επεξεργασία της πρώτης ύλης -του ξύλου- και την εμπειρία για τους τρόπους που θα έπρεπε να εφαρμοστούν οι κανόνες και να χρησιμοποιηθούν τα εργαλεία και τα βοηθήματα, έτσι ώστε να δημιουργηθεί ένα σκάφος με τα επιθυμητά γεωμετρικά και μορφολογικά χαρακτηριστικά.

Οι πρακτικοί κανόνες ήταν απλές αναλογίες -όπως αυτές μεταξύ του μήκους, του πλάτους, του ύψους και του μήκους της καρίνας ενός σκάφους- και επίσης απλές γεωμετρικές εφαρμογές -όπως οι διάφορες υποδιαίρεσεις ευθύγραμμων τμημάτων, οι παράλληλες μεταφορές τρισδιάστατων σχημάτων και οι πρακτικές χαράξεις καθέτων γραμμών. Όλοι οι κανόνες ήταν φυσικά προσαρμοσμένοι στις ανάγκες των σχημάτων που έπρεπε να δημιουργηθούν πάνω στο σκάφος, όπως επίσης και στις ιδιαιτερότητες του ξύλου ως πρώτη ύλη για όλες τις κατασκευές.^{4(νεο)}

Κατά συνέπεια ήταν εξαρχής αναγκαία η χειρονακτική εργασία. Τα εξειδικευμένα εργαλεία και βοηθήματα ήταν παραλλαγές βασικών ξυλουργικών εργαλείων που είχαν προσαρμοστεί στις ανάγκες της ναυπηγικής. Χαρακτηριστικά παραδείγματα η σκεπαρνιά, που τη χρησιμοποιούσαν για την σταδιακή διαμόρφωση των καμπύλων ξύλινων επιφανειών, και η στάθμη (το νήμα για την χάραξη γραμμών), που στη ναυπηγική είχε μια ιδιαίτερη εφαρμογή για την χάραξη ελαφρά καμπυλωμένων γραμμών. Βοηθήματα που αποτελούσαν επίσης ιδιαίτερα χαρακτηριστικά της παραδοσιακής ναυπηγικής τεχνολογίας ήταν τα πολυάριθμα χνάρια που τα χρησιμοποιούσαν για τη σχεδίαση συγκεκριμένων στοιχείων πάνω στο σκελετό ενός σκάφους. Ακόμα και τα περισσότερα εργαλεία που χρησιμοποιούσαν τα είχαν κατασκευάσει οι ίδιοι.

Η εμπειρία ήταν απαραίτητη για να μπορέσει κάποιος να εφαρμόσει τους πρακτικούς κανόνες ή να χρησιμοποιήσει τα εξειδικευμένα εργαλεία και βοηθήματα. Ειδικά στη ναυπηγική, η απόκτηση της απαιτούμενης εμπειρίας, ήταν μια ιδιαίτερα χρονοβόρα διαδικασία που την ακολουθούσαν μόνο αυτοί που είχαν επιλεγεί για να συνεχίσουν την τέχνη. Για να αποκτήσει κανείς την εμπειρία έπρεπε να μαθητεύσει για πολλά

χρόνια δίπλα σε κάποιον καταξιωμένο ναυπηγό. Επίσης, έπρεπε να επιδείξει την απαιτούμενη ωριμότητα ως προς την διαφύλαξη των μυστικών του επαγγέλματος, να σεβαστεί την ιεραρχία της συντεχνίας και να εφαρμόσει τους κανόνες χωρίς παρεκκλίσεις και άσκοπες αμφισβητήσεις.

Ο συνδυασμός των πρακτικών κανόνων, των εξειδικευμένων εργαλείων και της απαιτούμενης εμπειρίας έδινε τη δυνατότητα ανάπτυξης της ναυπηγικής τέχνης σε έναν τόπο. Στα τέλη του 18ου αιώνα υπήρχε αυτός ο συνδυασμός σε ορισμένες από τις παραθαλάσσιες ελληνικές κοινότητες, οι οποίες εξελίχθηκαν σε σημαντικά ναυπηγικά κέντρα. Και αργότερα, τον 19ο αιώνα, πολλά νησιά και παραλιακές πόλεις εξασφάλισαν πλέον, τον αντίστοιχο συνδυασμό των τεχνικών χαρακτηριστικών που τους επέτρεπε να αναπτύξουν τη ναυπηγική τέχνη. Η εξέλιξη αυτή οφείλεται φυσικά στις αλλαγές των οικονομικών και κοινωνικών συνθηκών, όπως επίσης και στις μεταναστεύσεις ναυπηγών μέσα στο πλαίσιο του Ελληνικού χώρου που μετέφεραν μαζί τους και την απαιτούμενη τεχνογνωσία. Ωστόσο, μέχρι τα μέσα του 20ου αιώνα σε ορισμένες από τις μικρές ναυτικές κοινότητες της Ελλάδας επιβίωνε ακόμη ο έλεγχος στον τρόπο μετάδοσης της τεχνογνωσίας από τη μια γενιά καραβο-μαραγκών στην επόμενη⁵.

Η άνθηση της τοπικής λαϊκής ναυπηγικής στις ελληνικές περιοχές -απελευθερωμένες και υπόδουλες- κατά τον 19ο αιώνα συνέβαλε και στη δημιουργία μεγάλης ποικιλίας σκαφών ως προς τις διαστάσεις και τη μορφή τους. Συνήθως τα τοπικά ναυπηγικά εργαστήρια εξειδικεύονταν σε ορισμένες διαστάσεις και μορφές που αντιστοιχούσαν στις συχνότερες παραγγελίες. Οι εξειδικεύσεις των πιο σημαντικών εργαστηρίων ήταν γνωστές στους ναυτικούς, οι οποίοι ανάλογα με τις διαστάσεις και τη μορφή του σκάφους που ήθελαν να κατασκευάσουν απευθύνονταν και στο αντίστοιχο ναυπηγείο. Η Ύδρα και οι Σπέτσες για παράδειγμα φημίζονταν για τα τρεχαντήρια τους, η Σάμος, η Σύρος και το Πλωμάρι της Λέσβου για τα μεγάλα περάματα που ναυπηγούνταν εκεί, η Σύρος, το Γαλαξίδι και η Σκόπελος για τα μεγάλα караβόσκαρα και η Σύμη με την Κάλυμνο για τα μικρά σπογγαλιευτικά σκάφη (τους αχταρμάδες και τις σκάφες)¹³.

Η τοπική λαϊκή ναυπηγική παράδοση μέσα από τα ιδιαίτερα τεχνικά χαρακτηριστικά και τις εξειδικεύσεις της, κυρίως κατά τον 19ο αιώνα, παρουσίασε μια πλούσια

παραγωγή σκαφών σε αριθμό, ποιότητα και μορφολογική ποικιλία. Αυτή η άνθηση της ελληνικής ναυπηγικής παραγωγής είχε γίνει γνωστή και πέρα από τις ελληνικές περιοχές επηρεάζοντας ακόμη και τις ναυπηγήσεις σε ξένους τόπους της Ανατολικής Μεσογείου και της Μαύρης Θάλασσας. Την ίδια εποχή, ωστόσο, η αλλαγή στη ναυπηγική τεχνολογία, με την καθιέρωση των σιδερένιων κατασκευών για τα μεγαλύτερα πλοία, ήταν ο προάγγελος της παρακμής της τοπικής λαϊκής ναυπηγικής παράδοσης που θα ακολουθούσε τις επόμενες δεκαετίες¹⁴.

Συγκεκριμένα έως τα μέσα του 18^{ου} αιώνα ελάχιστες είναι οι μαρτυρίες που έχουμε για ιδιωτική ναυπηγική δραστηριότητα στον ελληνικό χώρο. Κρατικά ναυπηγεία υπήρχαν σδε αρκετές περιοχές, όπως τα ναυπηγεία της Μεθώνης και της Κορώνης, κατά την περίοδο της βρετανικής κατοχής, και τα ναυπηγεία της Ναυπάκτου και της Αυλώνας, κατά την περίοδο της τουρκοκρατίας. Από τις αρχές του 16^{ου} έως και τον 18ο αιώνα υπάρχουν μαρτυρίες για πολεμικές ναυπηγήσεις και στον ταρσανά της Πρέβεζας, ως την υποστήριξη του οθωμανικού στόλου, όταν η πόλη ανήκε στους οθωμανούς ή του βενετσιάνικου, όταν η πόλη ανήκε στους Βενετούς⁶.

Στις περιοχές που λειτουργούσαν κρατικά ναυπηγεία, το εργατικό δυναμικό τους ενδεχομένως να έβρισκε περιστασιακή απασχόληση και σε ιδιωτικές ναυπηγήσεις. Οι περιορισμοί ωστόσο που επέβαλαν οι κατακτητές (Οθωμανοί και Τούρκοι), όπως και οι συνθήκες διεξαγωγής του εμπορίου ως τις πρώτες δεκαετίες του 18^{ου} αιώνα, εκμηδένισαν ουσιαστικά τη δυνατότητα ναυπήγησης εμπορικών πλοίων από τους Έλληνες. Προφανώς μικρά σκάφη για τοπικό εμπόριο περιορισμένων αποστάσεων και για παράκτια αλιεία σκαρώνονται σε διάφορα νησιά και παραλιακές περιοχές του Ιονίου, αλλά σημαντικές ναυπηγήσεις μεγάλων εμπορικών караβιών φαίνεται ότι δεν μπορούσαν να λειτουργούσαν οι υπόδουλοι Έλληνες.

Οι ναυπηγήσεις μεγάλων σκαφών από Ελληνικά χέρια αναπτύχθηκαν παράλληλα με την εμπορική ναυτιλία όταν οι οικονομικές και πολιτικές συνθήκες το επέτρεψαν και όταν φυσικά η ζήτηση ήταν ικανή να προκαλέσει τη δημιουργία ενός τοπικού εμπορικού στόλου. Φαίνεται ότι οι συνθήκες αυτές δημιουργήθηκαν τα τέλη της δεκαετίας 1730-1740, αρχικά στην περιοχή του Ιονίου. Το Αιγαίο ακολούθησε αργότερα.

Με την καθιέρωση όμως της ατμοκίνητης ναυτιλίας και την κατάργηση των εμπορικών ιστιοφόρων , η ναυπηγική στην Ελλάδα προσαρμόζεται μόνο στο σκάρωμα για αλιεία, μικροεμπόριο(τοπικού χαρακτήρα) ή ποράκτια επικοινωνία.

Στο Ιόνιο επιβίωσαν τα ναυπηγεία που εξειδικεύονταν σε μικρά σκάφη, όπως αυτά της Λευκάδας, της Πρέβεζας, της Πάργας, της Κέρκυρας του Αστακού, της Ιθάκης , της Πάτρας και της Πηλου. Αργότερα, τις τελευταίες δεκαετίες του 20^{ου} αιώνα με την είσοδο άλλων σκαφών στη ναυπήγηση μικρών σκαφών(κυρίως διάφορα είδη πλαστικών υλικών), τα περισσότερα από τα μικρά ναυπηγεία έκλεισαν και τα τελευταία δείγματα της ναυπηγικής δραστηριότητας του Ιονίου, αλλά και γενικότερα όλης της Ελλάδας , συρρικνώνονται χρόνο με τον χρόνο.

Ενώ ερχόμενοι στη σημερινή πραγματικότητα ξυλοναυπηγεία, υπάρχουν μόνο στη Πρέβεζα,τη Λευκάδα, το Μεγανήσι, τον Αστακό , την Ιθάκη , την Πάτρα και ελάχιστα στο λεκανοπέδιο Αττικής .

2.ΞΥΛΙΝΑ ΣΚΑΦΗ

2.1 Η ΝΑΥΠΗΓΗΣΗ ΞΥΛΙΝΩΝ ΣΚΑΦΩΝ ΚΑΙ Η ΣΗΜΕΡΙΝΗ ΠΡΑΓΜΑΤΙΚΟΤΗΤΑ

Με το πέρασμα των χρόνων τα ξυλοναυπηγεία αρχίζουν και εκλείπουν. Το γεγονός αυτό οφείλεται, όπως προαναφέραμε, στην εμφάνιση νέων υλικών, πιο οικονομικών και πιο εύκολων στην εκμετάλλευση. Επιπλέον η κατασκευή αλλά και η συντήρηση ενός ξύλινου σκαφους, απαιτεί την ύπαρξη εξειδικευμένου προσωπικού.

Συγκεκριμέν τα ξύλινα καράβια είναι ως επί των πλείστον χειροποίητα. Η παραδοσιακή ναυπηγική τέχνη, συστατικό στοιχείο του ελληνικού πολιτισμού, εξελίχθηκε και μεγαλούργησε ως τα μέσα του προηγούμενου αιώνα. Με ιδιαίτερη επαγγελματική ευαισθησία, οι παραδοσιακοί ξυλοναυπηγοί και με εργαλεία, που πολλές φορές έφτιαχναν οι ίδιοι, έχτιζαν πλοία με μεγάλη αντοχή στο χρόνο, εξαιρετικής καλαισθησίας και λειτουργικότητας.

Χειροποίητα καράβια, ανεκτίμητης αξίας, έργα τεράστιας σημασίας για τη ναυτική μας παράδοση και μάρτυρες ενός πολιτισμού που χάνεται καθημερινά. Αυτή η βαριά κληρονομιά που άφησαν πίσω τους οι παραδοσιακοί ξυλοναυπηγοί, είναι ελάχιστα γνωστή. Η παραδοσιακή ναυπηγική τέχνη, αν και θα έπρεπε να διδάσκεται, τείνει να χαθεί με το πέρασμα του χρόνου. Για παράδειγμα στη Σύρο λειτουργούν ακόμη το παραδοσιακό καρνάγιο, όπου μπορείς να θαυμάσεις πραγματικά έργα τέχνης που απαιτούν πολύ χρόνο και μεράκη για να φτιαχτούν, αλλά και πολύ μαεστρία από ανθρώπους που σέβονται τη παράδοση του τόπου μας.

Για να καταλάβουμε καλύτερα τα όσα έχουν υποθεί παραπάνω είναι απαραίτητο να αναφέρουμε τα στάδια ναυπήγησης ενός ξύλινου σκάφους, όπου όπως φαίνεται από τις φωτογραφίες το ανθρώπινο στοιχείο είναι αναντικατάστατο.



Α) Η τρόπιδα (καρίνα), ένα μονοκόμματο κυπαρίσσι 22μ. κυρτώθηκε για να δώσει το απαραίτητο σχήμα στο πλοίο.



Β) Το καράβι χτίστηκε με κυπαρισσένιους ημικορμούς που στήθηκαν δίπλα - δίπλα.



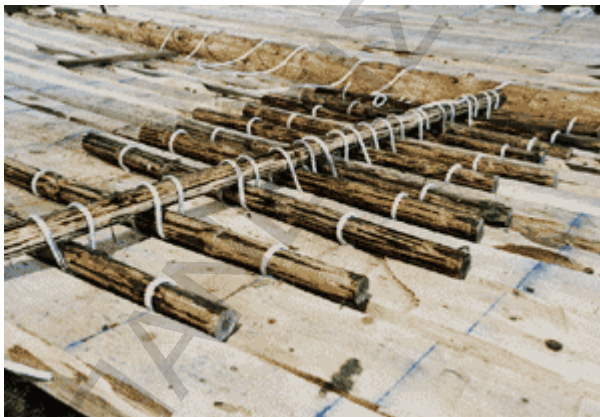
Γ) Οι κορμοί κόπηκαν διαμήκως και στήθηκαν συμμετρικά σε αντικριστές θέσεις



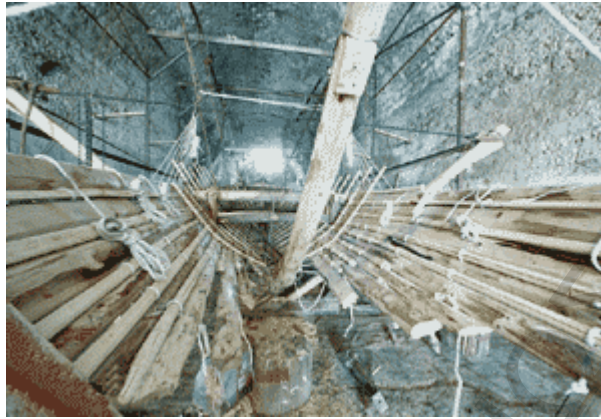
Δ) Τρυπήθηκαν και περάστηκαν τα σχοινιά για να ραφτούν



Ε) Οι καραβομαραγκοί δένουν τα σχοινιά στους κορμούς και κάνουν τις απαραίτητες διορθώσεις



ΣΤ) Τα σχοινιά σφίχτηκαν με την βοήθεια ξύλινων πείρων



Η) Η "σχεδιά" δηλαδή οι πλευρές ανασηκώθηκαν στη συνέχεια με παλάγκα

Θ) Έτσι δημιουργήθηκε ένα ημικυκλικό σώμα το οποίο άρχισε να κλίνει και να δένεται ώστε να σχηματιστεί το σκάφος. (Δεν υπήρχαν τότε οι νομείς δηλαδή ο σκελετός)



Ι) Οι κορμοί δένονται σε πλώρη και πρύμνη. Η "σχεδιά" αρχίζει να αποκτά το σχήμα πλοίου.



Κ)Μπαίνουν αντιστηρίγματα και γίνονται διορθώσεις για να πάρει το σκαρί του πλοίου την τελική μορφή του.



Λ)Στη συνέχεια μπαίνει το πλαίσιο "Α". Δύο χοντροί μονοκόμματοι κορμοί οι οποίοι συγκρατούν το περίβλημα του πλοίου και σχηματίζουν το έμβολο της πρύμνης



Μ) Το σκαρί καλαφατίζεται ξανά και ξανά ώστε το πλοίο να γίνει στεγανό



Ν) Το κέλυφος του πλοίου ντύνεται με μερικές στρώσεις υφάσματος εμποτισμένες σε μείγμα ρετσινιού και βοδινού λίπους για πλήρη στεγανότητα.



Και τέλος το πλοίο βγαίνει από το Νεώριο για την πρώτη δοκιμαστική καθέλκυση επάνω σε ειδικά κατασκευασμένο τρέιλερ.



Ενώ ένας γερανός το εναποθέτει στο νερό χρησιμοποιώντας τις ειδικές κατασκευασμένες αρτάνες.⁷

Όπως φαίνεται από τα παραπάνω σχεδιαγράμματα για τη ναυπήγηση ενός ξύλινου σκάφους, απαιτείται αποκλειστικά χειρονακτική εργασία, εκτός από τα τελευταία στάδια της καθέλκυσης. Ενώ παράλληλα βλέπουμε ότι ένα ξυλοναυπηγείο απαιτεί μεγάλες σε όγκο, εγκαταστάσεις.

Αυτό δεν μπορεί να πραγματοποιηθεί στις μέρες μας, καθώς τα μεροκάματα τέτοιων ειδικοτήτων είναι πολύ υψηλά. Μετα λύπης μας, οι Έλληνες εργάτες έχουν αντικατασταθεί από αλλοδαπούς, οι οποίοι όπως είναι λογικό δεν μπορούν να δείξουν τον ίδιο σεβασμό στην παράδοσή μας. Οι εργάτες αυτοί, επίσης δεν έχουν την ανάλογη εκπαίδευση.

Κατά συνέπεια η ολοκλήρωση του κτισίματος ενός τέτοιου είδους σκάφους απαιτεί πολύ χρόνο, κάτι που σήμερα δεν έχουμε, με τους γρήγορους ρυθμούς που αναγκαζόμαστε όλοι να κινούμαστε.

Ο προγραμματισμός και η προσοχή στη λεπτομέρεια που ασκείται κατά τη διάρκεια κάθε φάσης της οικοδόμησης ενός ξύλινου σκάφους είναι στοιχεία που εμποδίζουν τη δυνατότητα ύπαρξης στις μέρες μας, ναυπηγείων με αποκλειστική λειτουργία, το κτίσιμο ξύλινων σκαφών. Άρα στο ξύλινο σκάφος δε μπορούμε να μιλάμε για μαζική βιομηχανοποιημένη παραγωγή, έτσι ώστε να μπορεί να ελαττωθεί το κόστος

κτισίματος ενός τέτοιου σκάφους, όπως συμβαίνει στην περίπτωση των πλαστικών και μεταλλικών σκαφών.

Συνεπώς, δεν είναι δυνατή η ύπαρξη αμιγώς ξυλοναυπηγείου, ενώ η λύση της συνύπαρξης ξυλοναυπηγείου, αλλά και ναυπηγείου κατασκευής πλαστικών ή άλλων μικρού μεγέθους σκαφών, φαίνεται πιο ρεαλιστική.

Αυτό συμβαίνει τις περισσότερες φορές σήμερα, καθώς τα πιο πολλά ναυπηγεία κατασκευής μικρού μεγέθους σκαφών, διαθέτουν και προσωπικό που γνωρίζουν από συντήρηση ή και κατασκευή ξύλινων σκαφών (αν και η κατασκευή ξύλινων σκαφών είναι πολύ περιορισμένη στις μέρες μας). Η γνώση βέβαια της τέχνης του ξύλου, είναι απαραίτητη καθώς, όλα τα σκάφη μικρού μεγέθους που θέλουν να "δηλώσουν" μια διαφορετικότητα, διαθέτουν ξύλινα στοιχεία.

Ένα τυπικό παράδειγμα αποτελεί το ναυπηγείο ΜΑΥΡΟΣ. Το συγκεκριμένο ναυπηγείο, είναι ένα από τα παλαιότερα ναυπηγεία. Η ιστορία του έχει τις ρίζες, στην εποχή που πρωτοεμφανίζεται το θαλασσιο εμπόριο. Άρχισε με την κατασκευή αλιευτικών σκαφών, αλλά στην πορεία του ναυπήγησε σκάφη όλων των κατηγοριών. Στις δικές του εγκαταστάσεις βρίσκεται από το 1912, όπου εκτός των άλλων, ναυπήγησε σκάφη αγώνων, ιστιοπλοικά, κωπηλασίας, καθώς και τα πρώτα μηχανοκίνητα στην Ελλάδα. Περίπου από το 1930, πρωτοπόρος στο είδος ναυπηγεί πλαστικά σκάφη. Ενώ σήμερα, συνεχίζουν τα ναυπήγηση πλαστικών σκαφών μικρού μεγέθους, αλλά και διαθέτουν το προσωπικό που απαιτείται για τα ξύλινα σκάφη.

2.2 Η ΜΕΓΑΛΗ ΑΓΑΠΗ ΓΙΑ ΤΑ ΞΥΛΙΝΑ ΣΚΑΦΗ

Ο θαυμασμός και η συγκίνηση που νιώθεις αντικρίζοντας ένα ξύλινο σκάφος, δεν συγκρίνεται σε σχέση με την αίσθηση που σου προκαλεί η εμπειρία ενός ταξιδιού μαζί του. Ταξιδεύοντας με ένα τέτοιο σκάφος, αισθάνεσαι ότι έρχεσαι πο κοντά στη θάλασσα. Τα ξύλινα σκάφη είναι πανέμορφα, όχι μόνο εξαιτίας του υλικού από το οποίο είναι κατασκευασμένα, αλλά και της ιστορίας που κουβαλάνε. Κι ενώ στις μέρες μας πάρα πολύ δύσκολα συναντά κανείς ξύλινα σκάφη, το ζεστό και σκληρό αυτό υλικό εξακολουθεί να αποτελεί βασικό στοιχείο της ναυπηγικής τέχνης.

Υπάρχει μια πολύ μεγάλη γκάμα ξυλείας, τα βασικά όμως είδη που χρησιμοποιούνται στη ναυπηγική από τους καραβομαραγκούς είναι η φτελιά, η μουριά, το έλατο και το πεύκο για την κατασκευή καταρτιών, η κερασιά που χαρακτηρίζεται για την εύκολη κατεργασία της και χρησιμοποιείται για τις εσωτερικές επιφάνειες και τα έπιπλα, το ιρόκο που «δουλεύεται» επίσης εύκολα και θεωρείται ως ένα από τα καλύτερα για περίβλημα και το teak που διακρίνεται για τη μεγάλη του αντοχή και επενδύει τα καταστρώματα.

Ολα όσα αναφέρθηκαν στα προηγούμενα κεφάλαια, συντελούν στην εξαλειψη των ξύλινων σκαφών και στην ενίσχυση των πλαστικών. Ευτυχώς όμως δεν πάνου να υπάρχουν κινήσεις, κυρίως από ιδιωτικής πλευράς, που να θυμίζουν την παράδοσή μας και να ενισχύουν τις προσπάθειες διατήρησης της⁸.

Η αγάπη λοιπόν για τα ξύλινα σκάφη, οδήγησε στην διαμόρφωση ενός Ομίλου Φίλων Παραδοσιακών Σκαφών, καθώς και σε άλλες οργανωμένες κινήσεις.

2.2.1 Προσπάθειες διάσωσης των παραδοσιακών σκαφών

Όπως περιγράφεται στα παραπάνω κεφάλαια τα ξύλινα παραδοσιακά σκάφη έχουν θερμούς υποστηριχτές, και έτσι πραγματοποιούνται πολλές προσπάθειες διάσωσης αυτών. Μια από αυτές της προσπάθειες διατήρησης της παράδοσης μας, πραγματοποιεί ο Όμιλος Φίλων Παραδοσιακών Σκαφών.

Η μεγάλη αγάπη κάποιων για τα ξύλινα σκαριά οδήγησε στην ίδρυση του συγκεκριμένου ομίλου, το 1999, με κύριο σκοπό την προστασία των ελληνικών παραδοσιακών σκαφών που κινδυνεύουν από ολοκληρωτικό αφανισμό, ώστε το τρεχαντήρι, το караβόσκαρο, το πέραμα και τα άλλα στολίδια των ελληνικών θαλασσών, να συνεχίσουν να ζουν στο σήμερα και στο αύριο.

Στον Όμιλό αυτό μπορούν να εγγραφούν όχι μόνο οι κάτοχοι παραδοσιακών σκαφών, αλλά και κάθε Έλληνας, Ευρωπαίος, ή πολίτης όποιας άλλης χώρας, μοιράζεται την ίδια αγάπη και το ενδιαφέρον για τα θαλάσσια «ξύλινα τείχη» της πολιτιστικής-ναυπηγικής μας κληρονομιάς, όπως τα μέλη του Ομίλου⁹.

Επίσης, στο INTEPNET, έχει διαμορφωθεί ένας διαδικτυακός τόπος, με το όνομα ΝΑΥΤΟΤΟΠΟΣ¹⁰, ο οποίος αποτελεί τη φυσική προέκταση της αγάπης και του θαυμασμού όλων των συμμετεχόντων για την αρχαία και τη σύγχρονη παραδοσιακή ναυπηγική ιστορία της Ελλάδας, τον μοντελισμό και τη τέχνη γενικότερα.

Ο σχεδιασμός, η δημοσίευση και η συντήρηση αυτού του ιδιωτικού διαδικτυακού τόπου, αποτελεί τη φυσική προέκταση της αγάπης και του θαυμασμού όλων των συμμετεχόντων για την αρχαία αλλά και τη σύγχρονη παραδοσιακή ναυπηγική ιστορία της Ελλάδας και φυσικά τον μοντελισμό και τη τέχνη γενικότερα. Η προσφορά εκθεμάτων προς προβολή, και διάθεση ενημερωτικού και εκπαιδευτικού υλικού, ενδυναμώνει το κύριο κίνητρό μας για την ανάπτυξη και συντήρηση του ναυτότοπου λαμβάνοντας υπόψη ότι αναφέρεται σε ένα πολύ σημαντικό και ενδιαφέρον μέρος της μεγάλης αλλά και της παγκόσμια αποδεκτής ναυπηγικής μας ιστορίας και παράδοσης.

Η δημιουργία του, έχει ως στόχο την προβολή εκθεμάτων με μία όσο ποιο τεκμηριωμένη, πλήρη και σωστή ενημέρωση των επισκεπτών, με κείμενα και φωτογραφίες, αναφορικά με αυτό το κομμάτι της ελληνικής ιστορίας που λίγο-πολύ όλοι οι Έλληνες διατηρούμε κάποιες ζωντανές αναμνήσεις του πρόσφατου παρελθόντος, αλλά και έναν αναμφισβήτητο πανάρχαιο δεσμό.

Η ύπαρξη και η συντήρηση του διαδικτυακού ναυτότοπου δεν έχει εμπορικό χαρακτήρα. Οι εμπορικές ανησυχίες και προσδοκίες ανήκουν στο κάθε ένα συνεργαζόμενο ή συμμετέχοντα ξεχωριστά και μεμονομένα. Οι στόχοι του ναυτότοπου πρακτικά θα μπορούσαν να είναι παρα πολλοί. Αυτοί, οι βασικότεροι, που προσδιορίζουν και τη γενική του κατεύθυνση, είναι:

Η προβολή και ενημέρωση του κόσμου, αναφορικά με την αρχαία αλλά και τη σύγχρονη παραδοσιακή ξυλοναυπηγική στην Ελλάδα μέσα από μοντέλα / ομοιώματα και άλλα σχετικά έργα τέχνης καθώς και τα στοιχεία που τα τεκμηριώνουν.

Η συνεχής ποιοτική διεύρυνση του πλήθους των εκθεμάτων ώστε να καλύπτονται όλες οι εποχές και τα είδη των ξύλινων σκαριών που αποτελούν μέρος της ναυπηγικής ιστορίας της Ελλάδας, πάντα με γνώμονα την πιστότητα του αντιγράφου και σύμφωνα με τα διαθέσιμα ιστορικά στοιχεία

Η συνεργασία με κρατικούς ή/και ιδιωτικούς φορείς με την συμμετοχή δημιουργών σε σχετικές διοργανώσεις όπως εκθέσεις κ.λ.π. όταν αυτό είναι εφικτό.

Η λειτουργία ενός διαδικτυακού κέντρου επικοινωνίας με (μοντελιστές και μη) που διακατέχονται απο τα ίδια ή και παρόμοια συναισθήματα.

2.3 Σκέψεις και κριτικές σχετικά με τον αφανισμό των παραδοσιακών σκαφών.

Η αγάπη για τα παραδοσιακά ξύλινα σκαφη, δεν εκτιμήθηκε ανάλογα από την Ευρωπαϊκή Ένωση, η οποία προχώρησε σε μια κοινοτική οδηγία, με δυσάρεστες συνέπειες. Σύμφωνα με το συγκεκριμένο κοινοτικό πρόγραμμα επιβάλλεται η οριστική παύση της παραδοσιακής αλιευτικής δραστηριότητας. Οι αλιείς θα πρέπει να καταθέσουν την αλιευτική τους άδεια και να καταστρέψουν το αλιευτικό τους σκάφος, ή να το μεταφέρουν σε μια Τρίτη χώρα, ή να το χρησιμοποιήσουν για άλλους σκοπούς, εκτος αλιείας.

Το Κοινοτικό Επιχειρησιακό πρόγραμμα Αλιείας που επιδοτεί την κοπή και διάλυση των παραδοσιακών αλιευτικών σκαφών, προβλέπεται να συνεχίσει μέχρι το 2013 Και το 2015. Από το 1991 που εφαρμόζεται έχουν διαλυθεί περίπου 10000 παραδοσιακά ξύλινα σκάφη και διαφαίνεται ότι στα επόμενα 10 χρόνια, δε θα έχει απομείνει τίποτε που να θυμίζει τη μεγάλη ελληνική ναυτική παράδοση. Το παραδοσιακό ξύλινο καίκι, το τρεχαντήρι, το караβόσκαρο, κ.λ.π. μόνο ως ανάμνηση θα υπάρχουν, τα τελευταία καρνάγια θα κλείσουν, τα λιμάνια μας θα γεμίσουν με εισαγόμενα πλαστικά πλοiάρια και η ναυπηγική μας τέχνη με ιστορία 2500 ετών, θα εξαφανιστεί.

Ωστόσο όλοι σχεδόν οι αλιείς προτιμούν την καταστροφή τους, παρά τη μεταφορά του σε Τρίτη χώρα ή τη χρησιμοποίηση για άλλους σκοπούς, γιατί έτσι εισπράτουν διπλάσιο ποσό οικονομικής ενίσχυσης. Η επιλογή αυτή είναι πιο συμφέρουσα γιατί η οικονομική αξία του πεπαλαιωμένου καικιού τους, είναι μικρότερη από το επιπλέον ποσό που εισπράτουν από τη διάλυση του. Έτσι εκείνο που επιτυγχάνεται στη πράξη είναι ο αναίτιος αφανισμός των αλιευτικών παραδοσιακών σκαφών.

Συγκεκριμένα περίπου 7.500 ψαρόβαρκες, που βρίσκονται διασκορπισμένες σε ελληνικά λιμάνια, λιμανάκια, όρμους και αλιευτικά καταφύγια, θα καταστραφούν και οι ιδιοκτήτες τους θα αποζημιωθούν είτε για να αποσυρθούν από το επάγγελμα είτε

για να αγοράσουν μεγαλύτερα σκάφη. Αυτή η κίνηση, πραγματοποιείται λόγω του πρόγραμματος «Διάλυση Αλιευτικών Σκαφών» που συγχρηματοδοτείται από την Ευρωπαϊκή Ένωση και αφορά τις χώρες-μέλη που διαθέτουν μικρά αλιευτικά σκάφη.

Σήμερα υπάρχουν στις ελληνικές θάλασσες περίπου 17.500 μικρά αλιευτικά σκάφη, αλλά το 2013 θα έχουν απομείνει 10.000. Τα υπόλοιπα 7.500 αλιευτικά σκάφη, τα οποία θα αποσυρθούν (σκάφη σπάνιας ομορφιάς και παραδοσιακής τεχνικής που ακολουθείται επί 4.500 έτη), θα κοπούν σε κομμάτια και θα πεταχτούν.

Το ίδιο θα γίνει και σε άλλες χώρες-μέλη της ΕΕ (Ισπανία, Ιταλία, Γαλλία, Μάλτα και Σλοβενία) με στόχο να μειωθεί ο αριθμός των αλιευτικών σκαφών ώστε να περιορισθεί η υπεραλίευση. Σύμφωνα με τα στοιχεία της Ευρωπαϊκής Επιτροπής, το 88% των αλιευτικών αποθεμάτων της Ε.Ε υφίσταται συστηματική υπεραλίευση έναντι του 25% του μέσου παγκόσμιου όρου. Το πρόγραμμα απόσυρσης των σκαφών αποβλέπει στη μείωση της υπεραλίευσης, ισχυρίζεται η Ε.Ε¹¹

Αντίθετα, οι παλαιότεροι αλιείς λένε ότι το πρόγραμμα της Ε.Ε που θα εφαρμοσθεί και στην Ελλάδα είναι αντιφατικό και άρα θα οδηγήσει σε αντίθετα αποτελέσματα από εκείνα που επιδιώκονται. Και αυτό διότι τα μικρά αλιευτικά σκάφη δραστηριοποιούνται κυρίως στα παράκτια και η αλιεία στα ανοικτά νερά γίνεται με καλές καιρικές συνθήκες. Αντίθετα, τα μεγαλύτερα σκάφη «σαρώνουν» τα ανοικτά νερά, χρησιμοποιούν δίχτυα με «μικρό μάτι» και πιάνουν γόνο, με αποτέλεσμα να μην αναπαράγονται σε ικανοποιητικό βαθμό. Τα μεγαλύτερα σκάφη είναι υπεύθυνα για την υπεραλίευση και τη μείωση των αποθεμάτων. Τα συγκεκριμένα βέβαια σκάφη, που επιδίδονται σε αυτή την υπεραλίευση, δεν είναι ξύλινα, αλλά ως συνήθως πλαστικά ή σιδερένια.

Η υπεραλίευση στο Αιγαίο διεξάγεται και από Τούρκους ψαράδες. Είναι πολίτες τρίτης χώρας (εκτός ΕΕ) και δεν ακολουθούν τους κοινοτικούς κανόνες. Αλιεύουν χωρίς όρια, με δυναμίτες, πολλές φορές στα ελληνικά χωρικά ύδατα, ενώ υπάρχουν καταγγελίες ότι πωλούν μεσοπέλαγα σε κάποια κυκλώματα Ελλήνων ψαράδων το προϊόν τους «μισοτιμής». Έτσι «σπάνε οι τιμές» και οι Έλληνες ψαράδες δυσκολεύονται να πωλήσουν το εμπόρευσμά τους ή δεν το πωλούν γιατί δεν βρίσκουν αγοραστές.

Οι παραδοσιακοί αλιείς επισημαίνουν επίσης ότι πολλά προβλήματα δημιουργούνται και από τους ερασιτέχνες αλιείς κυρίως στην παράκτια αλιεία. Οι ερασιτέχνες όμως όποτε συναντήσουν περιορισμούς κατηγορούν για ανεπαρκεία τη Διεύθυνση Αλιείας του υπουργείου Αγροτικής Ανάπτυξης και Τροφίμων και «πιέζουν» για να έχουν «ένα κομμάτι από την πίτα».

Το υπουργείο Αγροτικής Ανάπτυξης και Τροφίμων στο πλαίσιο της εφαρμογής της νομοθεσίας της ΕΕ θα προσπαθήσει να πείσει μεγάλο αριθμό αλιέων να αποσύρουν τα σκάφη τους, ενώ παράλληλα θα αλλάξει το καθεστώς αναγνώρισης του επαγγέλματος που διέπεται από το Βασιλικό Διάταγμα 666/66(!!!).

Τη νέα προγραμματική περίοδο (2007-2013) το υπουργείο Αγροτικής Ανάπτυξης θα προσεγγίσει διαφορετικά το θέμα από ό,τι στην προηγούμενη (2000-2006). Κατ' αρχήν η απόσυρση θα είναι «τοπικά στοχευμένη» με βάση την εκτιμώμενη ιχθυοπαραγωγή και τα αλιευτικά αποθέματα. Στο πλαίσιο αυτό θα πρέπει να αποσυρθούν αλιευτικά σκάφη από τον Αμβρακικό και τον Παγασητικό Κόλπο και από τα λεγόμενα «κλειστά νερά», δηλαδή τα νερά ανάμεσα σε νησιά που βρίσκονται σε μικρή απόσταση μεταξύ τους.

Αντίθετα, σε νησιά όπου οι αλιείς γνωρίζουν καλύτερα από τον καθένα τι σημαίνει αλίευση και υπεραλίευση η κατάσταση θα παραμείνει ως έχει. Το υπουργείο Αγροτικής Ανάπτυξης και Τροφίμων έχει ήδη ξεκινήσει διάλογο με τους αλιείς, οι οποίοι ορισμένες φορές είδαν για πρώτη φορά από κοντά έναν υπουργό που ήταν διατεθειμένος να συζητήσει τα προβλήματά τους.

Στόχος τους να εφαρμοσθεί η κοινοτική νομοθεσία και να αποσυρθούν ως το 2013 περίπου 7.500 μικρά αλιευτικά σκάφη. Ο στόχος δεν πρόκειται να επιτευχθεί. Είναι πολύ φιλόδοξος και οι περισσότεροι αλιείς έχουν τη βάρκα για σπίτι τους...

2.4 Ξύλινα σκάφη και υπεραλίευση στην Ε.Ε

Η Ευρωπαϊκή Επιτροπή ανακοίνωσε πρόσφατα την (ετήσια) Πολιτική Διακήρυξη σχετικά με τις αλιευτικές δυνατότητες για το 2009. Στην ανακοίνωση περιγράφεται η κατευθυντήρια γραμμή την οποία προτίθεται να ακολουθήσει η Επιτροπή κατά τον καθορισμό συνολικών επιτρεπόμενων αλιευμάτων (TAC) και των περιορισμών στην αλιευτική προσπάθεια για το επόμενο έτος.

Παράλληλα επισημαίνεται η μη επίτευξη προόδου μετά τη μεταρρύθμιση της Κοινής Αλιευτικής Πολιτικής του 2002. Σύμφωνα με την Επιτροπή, τα TAC είναι συστηματικά κατά πολύ υψηλότερα από τις ποσότητες που εισηγούνται οι επιστήμονες για την αποκατάσταση αποθεμάτων τα οποία υπεραλιεύονται.

Παράλληλα, το χρησιμοποιούμενο για τον περιορισμό της αλιευτικής προσπάθειας σύστημα των ημερών παραμονής στη θάλασσα είναι αναποτελεσματικό. Έτσι, παραδέχεται η Ευρωπαϊκή Επιτροπή, ότι το 88% των αποθεμάτων της Ε.Ε υφίστανται υπεραλίευση σε σύγκριση με το 25% κατά μέσον όρο παγκοσμίως.

Παρά τις ουσιαστικές προσπάθειες, δεν έχει επιτευχθεί συνολική βελτίωση της κατάστασης των αποθεμάτων μετά το 2003. Η Επιτροπή προτείνει μεγαλύτερη ευελιξία στην αλλαγή των TAC από έτος σε έτος, ώστε να δοθεί η δυνατότητα όχι μόνο λήψης αποτελεσματικότερων μέτρων αποκατάστασης των αποθεμάτων που υφίστανται υπέρμετρη εκμετάλλευση, αλλά και άντλησης μεγαλύτερου οφέλους εκ μέρους των αλιέων.

Στο πλαίσιο αυτό, η Ευρωπαϊκή Επιτροπή θα υποβάλει προτάσεις για τον περιορισμό της αλιευτικής προσπάθειας το 2009. Στόχος της ετήσιας Πολιτικής Διακήρυξης σχετικά με τις αλιευτικές δυνατότητες είναι να διευκολύνει τον τεκμηριωμένο διάλογο με τους εμπλεκόμενους παράγοντες για τη διασφάλιση της διαχείριση της αλιείας στην Ε.Ε .

Ετσι, στην ουσία, με την οδηγία αυτή, εντοπίζεται μια λανθασμένη σύλληψη από τους γραφειοκράτες των Βρυξελλών, η οποία υλοποιείται σε όλες τις χώρες της Κοινότητας και δυστυχώς έχει κατά πάσα πιθανότητα τα πιο επώδυνα αποτελέσματα στην Ελλάδα.

Γιατί εδώ τα δύο κυριότερα χαρακτηριστικά του αλιευτικού μας στόλου ήταν, και ίσως είναι ακόμη, η παλαιότητα και το μικρό μέγεθος των καϊκιών. Τα δύο αυτά χαρακτηριστικά είναι ακριβώς αυτά που έχουν μπει και στο στόχαστρο της κοινοτικής πολιτικής για την αλιεία. Τα μικρά και παλιά αλιευτικά καϊκία είναι αυτά που εύκολα εντάσσονται στο πρόγραμμα της καταστροφής και αφανίζονται κατά εκατοντάδες κάθε χρόνο.

Με μια πρόχειρη εκτίμηση για την καταστροφή που έχει συντελεστεί στα Ελληνικά καϊκία υπολογίζουμε ότι από την αρχή της υλοποίησης του μέτρου (περίπου το 1990) έχουν σπάσει, τσακιστεί ή καεί πάνω από δέκα χιλιάδες μικρά και μεγάλα αλιευτικά σκάφη σ' όλη την Ελλάδα. Δυστυχώς δεν έχουμε ακριβή στοιχεία για το μέγεθος της καταστροφής γιατί, το Υπουργείο Γεωργίας αρνείται να δώσει στη δημοσιότητα τον αριθμό των σκαφών που έχουν καταστραφεί από την αρχή της υλοποίησης αυτού του έργου.

Συγκρίνοντας την καταστροφή που έχει προκληθεί από το μέτρο αυτό στην Ελλάδα με τις αντίστοιχες καταστροφές σε άλλες χώρες της Κοινότητας θα πρέπει επίσης να επισημάνουμε τις διαφορετικές πολιτικές επιλογές ως προς τη διάσωση της ναυτικής πολιτιστικής κληρονομιάς. Χώρες όπως η Πορτογαλία, η Ισπανία, ή Ιταλία και η Γαλλία, για να αναφερθούμε κυρίως στις νότιες και μεσογειακές χώρες, έχουν εδώ και αρκετά χρόνια πολιτιστικές δομές που υποστηρίζουν πολλές προσπάθειες διάσωσης των αξιόλογων παραδοσιακών τους σκαφών.

Στην Ελλάδα το Υπουργείο Πολιτισμού αρνείται πεισματικά να ασχοληθεί με το θέμα.

Μια χαραμάδα ελπίδας άνοιξε στα τέλη του 1995 όταν έπειτα από πιέσεις προς το Υπουργείο Γεωργίας, το Υπουργείο Πολιτισμού και την Ευρωπαϊκή Ένωση ξεκίνησε ένα πρόγραμμα εξαίρεσης από την καταστροφή των σκαφών που είχαν πολιτιστική αξία, σύμφωνα με ορισμένα μετρήσιμα κριτήρια. Κατά την πενταετία 1995 - 2000 είχαν εξαιρεθεί από τη καταστροφή εννέα συνολικά σκάφη ενώ είχαν καταστραφεί

πάνω από τρεις χιλιάδες. Στη συνέχεια στη περίοδο 2000 - 2005 το μέτρο της εξαίρεσης, λόγω πολιτιστικής αξίας, συνέχισε να υπάρχει στο πρόγραμμα της καταστροφής των σκαφών και έτσι την περίοδο αυτή διασώθηκαν άλλα δεκαέξι καΐκια, ενώ καταστράφηκαν κάποιες χιλιάδες ακόμη.

Η εργασία ένταξης ενός αλιευτικού σκάφους στο μέτρο της εξαίρεσης ήταν συχνά επώδυνη, αφού γινόταν με μεγάλη απροθυμία της υπηρεσίας, απαιτούσε συχνά τη σύμφωνη γνώμη του ιδιοκτήτη που απέσυρε το σκάφος του και έπρεπε επίσης να βρεθεί ένας τρίτος φορέας που θα αναλάμβανε το σκάφος και θα κάλυπτε το σύνολο του κόστους συντήρησης, επισκευής και αποκατάστασης του.

Οι φορείς αυτοί ήταν τελικά διάφοροι Δήμοι, Νομαρχίες, Πολιτιστικά Ιδρύματα και άλλοι μη κερδοσκοπικοί πολιτιστικοί φορείς. Από τις πρώτες περιπτώσεις τέτοιων φορέων ωστόσο φάνηκε ότι δεν υπήρχε η διάθεση ή η δυνατότητα να καλύψουν με δικούς τους πόρους τα έξοδα συντήρησης και επισκευής των σκαφών. Έγιναν λοιπόν επανειλημμένες προσπάθειες να βρεθούν κάποια εθνικά ή κοινοτικά κονδύλια για τα έξοδα των σκαφών αυτών. Δυστυχώς δεν υπήρχε ενδιαφέρον από πουθενά.

Τα σκάφη που είχαν εξαιρεθεί από την καταστροφή, λόγω της πολιτιστικής τους αξίας, τελικά άρχισαν να ρημάζουν από την εγκατάλειψη, την αδυναμία και την αδιαφορία των φορέων που τα ανέλαβαν, αλλά και αυτών που θα μπορούσαν να τα υποστηρίξουν, όπως το Υπουργείο Γεωργίας και το Υπουργείο Πολιτισμού. Από τα εικοσιπέντε σκάφη που διασώθηκαν ως «μουσειακά», τουλάχιστον πέντε έχουν καταστραφεί εντελώς σήμερα, από εγκατάλειψη, άλλα δέκα είναι σε απελπιστική κατάσταση, εγκαταλειμμένα ουσιαστικά και καταρρέουν, επτά βρίσκονται σε κατάσταση που μπορούν ακόμη να επισκευαστούν και μόνο σε τέσσερα έχουν ολοκληρωθεί κάποιες εργασίες αποκατάστασης.

Έτσι με την πίεση πολλών φορέων έχει δρομολογηθεί ένα πρόγραμμα, που είχε εγκριθεί και ενταχθεί στο ευρύτερο πρόγραμμα «Ανταγωνιστικότητα» του Υπουργείου Ανάπτυξης. Βέβαια λόγω της απίστευτης γραφειοκρατίας και κωλυσιεργίας το πρόγραμμα Αποκατάσταση Διατηρητέων Παραδοσιακών Σκαφών χάθηκε στους διαδρόμους του Υπουργείου Ανάπτυξης και του Υπουργείου Τουριστικής Ανάπτυξης.

Αντί του προγράμματος εκείνου, αποφασίστηκε η επιλεκτική χρηματοδότηση τεσσάρων μόνο παραδοσιακών σκαφών που ανήκουν σε Ν.Π.Δ.Δ. και τα οποία ευτυχώς έτυχε να έχουν ώριμες μελέτες για τις εργασίες αποκατάστασης που απαιτούνταν. Πράγματι η διαδικασία χρηματοδότησης για τα τέσσερα αυτά σκάφη προχώρησε ανέλπιστα καλά και τον Αύγουστο του 2006 δημοσιεύτηκαν οι προκηρύξεις για να βρεθούν τα ξυλοναυπηγεία που θα αναλάμβαναν τις εργασίες στο παραπάνω των χρονοδιαγραμμάτων απορρόφησης των κοινοτικών κονδυλίων.

Παρά το γεγονός ότι τα σκάφη είναι σε απελπιστική κατάσταση, μιας και δεν έχουν συντηρηθεί για μεγάλο χρονικό διάστημα, υπήρξαν ωστόσο αξιόλογα ξυλοναυπηγεία που δέχτηκαν να εκδηλώσουν ενδιαφέρον για την εκτέλεση των εργασιών. Η διαδικασία των προκηρύξεων ολοκληρώθηκε τον Οκτώβριο και το Νοέμβριο του περασμένου χρόνου, αλλά από τότε δεν έχει προχωρήσει τίποτα. Μια αναίτια καθυστέρηση για μήνες μας κάνει να αμφιβάλλουμε αν έστω αυτή η μικρή υποστήριξη από το Υπουργείο Τουριστικής Ανάπτυξης θα πραγματοποιηθεί ή θα χαθεί και αυτή στα γρανάζια της γνωστής ελληνικής γραφειοκρατίας και κυρίως αδιαφορίας.

Αξίζει όμως να αναφέρουμε τα σκάφη αυτά, καθώς έχουν ιστορική αξία για τη χώρα μας.

2.5 Οι ενέργειες του θεσμικού περιβάλλοντος

Όπως είπαμε και παραπάνω, ανοίγουν πανιά τέσσερα από τα πιο σημαντικά παραδοσιακά σκαριά που διασώζονται στη χώρα μας.

Η «Ελένη Π», ο «Άγιος Ιωάννης», η «Καλή Τύχη» και η «Ελευθερία» ξέφυγαν από τη συνήθη μοίρα της εγκατάλειψης και της καταστροφής και ξαναζωντανεύουν στα καρνάγια για να ταξιδέψουν. Πρόκειται για το πρόγραμμα «Ανταγωνιστικότητα» για να συντηρηθούν και να αποκατασταθούν.

Η χρηματοδότηση

Η χρηματοδότηση των εργασιών γίνεται από το υπουργείο Τουριστικής Ανάπτυξης στο πλαίσιο του μέτρου 5.2 «Ολοκληρωμένες δράσεις εναλλακτικού τουρισμού», της δράσης 5.2.1 «Δημιουργία δικτύου πολιτιστικών στοιχείων και πολιτιστικού τουρισμού» και ιδιαίτερα με την πράξη 5.2.1.2 «Ανάδειξη και τουριστική αξιοποίηση διατηρητέων παραδοσιακών σκαφών». Τα σκάφη, που εντάσσονται στο πρόγραμμα, ανήκουν όλα σε δημόσιους ή κοινωφελείς φορείς και πρόκειται να αξιοποιηθούν ως επισκέψιμα ναυτικά μνημεία.

Οι μελέτες αποκατάστασης και των τεσσάρων σκαφών εκπονήθηκαν από το τεχνικό γραφείο του αρχιτέκτονα Κ. Δαμιανίδη, ο οποίος μας λέει:

«Το μεγαλύτερο από αυτά, το πέραμα "Ελένη Π", αγοράστηκε από το Ιστορικό Αρχείο-Μουσείο Ύδρας έπειτα από χορηγία του Ιδρύματος Ι. Φ. Κωστοπούλου. Το σκάφος κατασκευάστηκε στη Σκιάθο στο ναυπηγείο του Γεωργίου Μυτιληναίου, ενός από τα γνωστότερα ονόματα Σκιαθιτών ναυπηγών. Προφορικές μαρτυρίες αναφέρουν ότι το σκάφος ναυπηγήθηκε το 1939, ωστόσο στα επίσημα έγγραφα σημειώνεται το 1951 ως έτος καθέλκυσής του. Το σκάφος έχει μέγιστο μήκος 22,20 μ., μέγιστο εξωτερικό πλάτος 7,10 μ., βάθος από το κατάστρωμα 2,90 μ. και ολική χωρητικότητα 77,54 κόρων. Τα περάματα ήταν ιδιότυπα ελληνικά σκαριά με μακραίωνες ρίζες στη ναυπηγική παράδοση του Αιγαίου. Σήμερα πλέον δεν κατασκευάζονται και έχουν διασωθεί ελάχιστα. Μετά την αποκατάστασή του θα αποτελεί πλωτό παράρτημα του

Ιστορικού Αρχείου - Μουσείου Υδρας».

Το «Άγιος Ιωάννης» παραχωρήθηκε εν μέρει στη Νομαρχία Χίου μετά την έξοδό του από την αλιεία, το 1997, η οποία έγινε στο πλαίσιο του Επιχειρησιακού Προγράμματος Αλιείας του υπουργείου Αγροτικής Ανάπτυξης. Η Νομαρχία Χίου κάλυψε το κόστος αγοράς του μηχανικού και αλιευτικού του εξοπλισμού. Το σκάφος έχει ναυπηγηθεί στο φημισμένο ναυπηγείο των αδελφών Ωρολογά το 1950, στο Μαραθόκαμπο της Σάμου. Είναι ένα караβόσκαρο κατασκευασμένο εξ ολοκλήρου από σαμιώτικο πεύκο και με τα χαρακτηριστικά και τον εξοπλισμό μιας κλασικής μηχανότρατας.

Το μέγιστο μήκος του είναι 19,60 μ., το μέγιστο εξωτερικό πλάτος 5,60 μ. και το βάθος από το κατάστρωμα είναι 2,43 μ. Το σκάφος βρίσκεται σήμερα εκτός θαλάσσης σε ναυπηγείο της Χίου με αρκετά προβλήματα. Μετά την αποκατάστασή του θα εκτίθεται εν πλω μαζί με άλλα δύο σκάφη της νομαρχίας στο λιμάνι της Χίου. Ο εσωτερικός του χώρος θα μετασκευαστεί έτσι ώστε να μπορεί να φιλοξενεί μικρές περιοδικές εκθέσεις και παρουσιάσεις. Εξωτερικά όμως θα επανέλθει αυστηρά στην αρχική του μορφή και θα φέρει τον πλήρη εξοπλισμό μιας μηχανότρατας.

Η «Καλή Τύχη» αγοράστηκε από το Πνευματικό Ίδρυμα Σάμου «Νικόλαος Δημητρίου» το 1998. Σύμφωνα με προφορικές μαρτυρίες, το σκάφος ναυπηγήθηκε το 1901, ωστόσο στα νηολόγια της Σάμου καταγράφεται μόλις το 1939. Το σκάφος ναυπηγήθηκε από τον Γ. Φλαμουράκη, φημισμένο караβομαραγκό στο Καρλόβασι Σάμου. Το μέγιστο μήκος του είναι 13,40 μ., το μέγιστο εξωτερικό πλάτος 3,90 μ. και το βάθος από το κατάστρωμα είναι 1,50 μ. Δεν γνωρίζουμε ακριβώς την πρώτη χρήση του σκάφους, αλλά κατά πάσα πιθανότητα ήταν μεταφορικό. Το σκάφος είναι ιδιαίτερα σπάνιο ως προς το σχήμα του. Τα ναυτιλιακά έγγραφα του δεν αναφέρουν τον τύπο του σκάφους.

Σύμφωνα όμως με τη μελέτη που έχει εκπονηθεί, το σκάφος είναι μια σακολέβα, όπως αυτή αναφέρεται ως τύπος γάστρας και απεικονίζεται στα τέλη του 19ου και τις αρχές του 20ού αιώνα, ή μια μαούνα, όπως ονομαζόταν στη Σάμο ο ίδιος τύπος σκάφους στα μέσα του 20ού αιώνα. Η αποκατάσταση του σκάφους αποκτά ιδιαίτερη σημασία, μια και το σκάφος αυτό είναι ιστορικά αλλά και τυπολογικά ένα σπάνιο

δείγμα της ελληνικής παραδοσιακής ναυπηγικής. Η μελέτη του σκάφους ολοκληρώθηκε το 2001 και το κόστος εκπόνησής της καλύφθηκε από το Πνευματικό Ίδρυμα Σάμου «Νικόλαος Δημητρίου». Στην ολοκληρωμένη του μορφή θα φέρει ιστοροφωρία σακολέβας με ένα μεγάλο κατάρτι για το κυρίως πανί και για τους φλόκους, όπως επίσης και ένα μικρότερο στην πρύμνη το οποίο θα φέρει ένα μικρό πανί τύπου ψάθας. Μετά την ολοκλήρωση των εργασιών θα ενταχθεί στα εκθέματα ενός νέου θεματικού μουσείου που δημιουργείται στη Σάμο. Πρόκειται για το Μουσείο Ναυπηγικών και Ναυτικών Τεχνών Αιγαίου, για το οποίο εκπονούνται οι κτιριακές μελέτες με φορέα ανάθεσης τη Νομαρχία Σάμου.

Η «Ελευθερία» αγοράστηκε από το Δήμο Πρέβεζας το 1999. Το σκάφος είναι ένα από τα ελάχιστα γατζάο που έχουν διασωθεί σήμερα. Το γατζάο είναι ένας σπάνιος τύπος γάστρας που κατασκευαζόταν αποκλειστικά στα ναυπηγεία του Ιονίου. Το «Ελευθερία» ναυπηγήθηκε στην Κέρκυρα το 1961, πιθανώς από το φημισμένο караβομαραγκό Νίκα. Το μέγιστο μήκος του είναι 11,63 μ., το μέγιστο εξωτερικό πλάτος 4,10 μ. και το βάθος από το κατάστρωμα είναι 1,47 μ. Σήμερα βρίσκεται σε ναυπηγείο της Πρέβεζας με αρκετά προβλήματα και χωρίς συντήρηση τα τελευταία έξι χρόνια.

Μετά την αποκατάστασή του, θα εκτεθεί μαζί με άλλα δύο σκάφη του Δήμου Πρέβεζας στον παραθαλάσσιο χώρο εμπρός από το νέο ναυτικό μουσείο που κατασκευάζει ο δήμος. Το κόστος απόκτησης του σκάφους όπως και το κόστος της μελέτης καλύφθηκαν αποκλειστικά από το Δήμο Πρέβεζας.

Η χρηματοδότηση των εργασιών γίνεται από το υπουργείο Τουριστικής Ανάπτυξης στο πλαίσιο του μέτρου 5.2 «Ολοκληρωμένες δράσεις εναλλακτικού τουρισμού» της δράσης 5.2.1 «Δημιουργία δικτύου πολιτιστικών στοιχείων και πολιτιστικού τουρισμού» και ιδιαίτερα με την πράξη 5.2.1.2 «Ανάδειξη και τουριστική αξιοποίηση διατηρητέων παραδοσιακών σκαφών».

Τα σκάφη, που εντάσσονται στο πρόγραμμα, ανήκουν όλα σε δημόσιους ή κοινωφελείς φορείς και πρόκειται να αξιοποιηθούν ως επισκέψιμα ναυτικά μνημεία. Οι μελέτες αποκατάστασης και των τεσσάρων σκαφών εκπονήθηκαν από το τεχνικό γραφείο του αρχιτέκτονα Κ. Δαμιανίδη, ο οποίος μας λέει:

«Το μεγαλύτερο από αυτά, το πέραμα "Ελένη Π", αγοράστηκε από το Ιστορικό Αρχείο-Μουσείο Υδρας έπειτα από χορηγία του Ιδρύματος Ι. Φ. Κωστοπούλου. Το σκάφος κατασκευάστηκε στη Σκιάθο στο ναυπηγείο του Γεωργίου Μυτιληναίου, ενός από τα γνωστότερα ονόματα Σκιαθιτών ναυπηγών. Προφορικές μαρτυρίες αναφέρουν ότι το σκάφος ναυπηγήθηκε το 1939, ωστόσο στα επίσημα έγγραφα σημειώνεται το 1951 ως έτος καθέλκυσής του. Το σκάφος έχει μέγιστο μήκος 22,20 μ., μέγιστο εξωτερικό πλάτος 7,10 μ., βάθος από το κατάστρωμα 2,90 μ. και ολική χωρητικότητα 77,54 κόρων. Τα περάματα ήταν ιδιότυπα ελληνικά σκαριά με μακραίωνες ρίζες στη ναυπηγική παράδοση του Αιγαίου. Σήμερα πλέον δεν κατασκευάζονται και έχουν διασωθεί ελάχιστα. Μετά την αποκατάστασή του θα αποτελεί πλωτό παράρτημα του Ιστορικού Αρχείου - Μουσείου Υδρας».

Το «Αγιος Ιωάννης» παραχωρήθηκε εν μέρει στη Νομαρχία Χίου μετά την έξοδό του από την αλιεία, το 1997, η οποία έγινε στο πλαίσιο του Επιχειρησιακού Προγράμματος Αλιείας του υπουργείου Αγροτικής Ανάπτυξης. Η Νομαρχία Χίου κάλυψε το κόστος αγοράς του μηχανικού και αλιευτικού του εξοπλισμού. Το σκάφος έχει ναυπηγηθεί στο φημισμένο ναυπηγείο των αδελφών Ωρολογά το 1950, στο Μαραθόκαμπο της Σάμου. Είναι ένα караβόσκαρο κατασκευασμένο εξ ολοκλήρου από σαμιώτικο πεύκο και με τα χαρακτηριστικά και τον εξοπλισμό μιας κλασικής μηχανότρατας.

Το μέγιστο μήκος του είναι 19,60 μ., το μέγιστο εξωτερικό πλάτος 5,60 μ. και το βάθος από το κατάστρωμα είναι 2,43 μ. Το σκάφος βρίσκεται σήμερα εκτός θαλάσσης σε ναυπηγείο της Χίου με αρκετά προβλήματα. Μετά την αποκατάστασή του θα εκτίθεται εν πλω μαζί με άλλα δύο σκάφη της νομαρχίας στο λιμάνι της Χίου. Ο εσωτερικός του χώρος θα μετασκευαστεί έτσι ώστε να μπορεί να φιλοξενεί μικρές περιοδικές εκθέσεις και παρουσιάσεις. Εξωτερικά όμως θα επανέλθει αυστηρά στην αρχική του μορφή και θα φέρει τον πλήρη εξοπλισμό μιας μηχανότρατας.

Η «Καλή Τύχη» αγοράστηκε από το Πνευματικό Ίδρυμα Σάμου «Νικόλαος Δημητρίου» το 1998. Σύμφωνα με προφορικές μαρτυρίες, το σκάφος ναυπηγήθηκε το 1901, ωστόσο στα νηολόγια της Σάμου καταγράφεται μόλις το 1939. Το σκάφος ναυπηγήθηκε από τον Γ. Φλαμουράκη, φημισμένο караβομαραγκό στο Καρλόβασι

Σάμου. Το μέγιστο μήκος του είναι 13,40 μ., το μέγιστο εξωτερικό πλάτος 3,90 μ. και το βάθος από το κατάστρωμα είναι 1,50 μ. Δεν γνωρίζουμε ακριβώς την πρώτη χρήση του σκάφους, αλλά κατά πάσα πιθανότητα ήταν μεταφορικό. Το σκάφος είναι ιδιαίτερα σπάνιο ως προς το σχήμα του. Τα ναυτιλιακά έγγραφα του δεν αναφέρουν τον τύπο του σκάφους.

Σύμφωνα όμως με τη μελέτη που έχει εκπονηθεί, το σκάφος είναι μια σακολέβα, όπως αυτή αναφέρεται ως τύπος γάστρας και απεικονίζεται στα τέλη του 19ου και τις αρχές του 20ού αιώνα, ή μια μαούνα, όπως ονομαζόταν στη Σάμο ο ίδιος τύπος σκάφους στα μέσα του 20ού αιώνα. Η αποκατάσταση του σκάφους αποκτά ιδιαίτερη σημασία, μια και το σκάφος αυτό είναι ιστορικά αλλά και τυπολογικά ένα σπάνιο δείγμα της ελληνικής παραδοσιακής ναυπηγικής. Η μελέτη του σκάφους ολοκληρώθηκε το 2001 και το κόστος εκπόνησής της καλύφθηκε από το Πνευματικό Ίδρυμα Σάμου «Νικόλαος Δημητρίου». Στην ολοκληρωμένη του μορφή θα φέρει ιστοροφία σακολέβας με ένα μεγάλο κατάρτι για το κυρίως πανί και για τους φλόκους, όπως επίσης και ένα μικρότερο στην πρύμνη το οποίο θα φέρει ένα μικρό πανί τύπου ψάθας. Μετά την ολοκλήρωση των εργασιών θα ενταχθεί στα εκθέματα ενός νέου θεματικού μουσείου που δημιουργείται στη Σάμο. Πρόκειται για το Μουσείο Ναυπηγικών και Ναυτικών Τεχνών Αιγαίου, για το οποίο εκπονούνται οι κτιριακές μελέτες με φορέα ανάθεσης τη Νομαρχία Σάμου.¹⁵

2.6 Προτάσεις που αφορούν την οδηγία της Ευρωπαϊκής Ένωσης για τη διάλυση των ξύλινων σκαφών

Στα πλαίσια της υπάρχουσας κοινοτικής οδηγίας, το πρόβλημα μπορεί να λυθεί με άμεσο και πρακτικό τρόπο εφόσον υπάρξει η κατάλληλη πολιτική βούληση. Συγκεκριμένα, στην περίπτωση που εισπράττεται η επιδότηση για την απόσυρση της αλιευτικής άδειας, το συγκεκριμένο παραδοσιακό ξύλινο σκάφος δεν θα διαλύεται, αλλά θα υπάρχει η δυνατότητα αγοράς του από όποιον τρίτο ενδιαφερόμενο. Γιατί πραγματικά είναι κρίμα, εφ' όσον υπάρχουν άνθρωποι που πραγματικά εκτιμούν και αγαπούν αυτό το είδος σκαφών, να μη διατηρήσουμε την τόσο μεγάλη μας παράδοση.

Αναγκαίο είναι σήμερα να υπάρξει ισχυρή πολιτική βούληση για την αναστροφή αυτής της καταστροφικής πολιτικής, με παράλληλη στήριξη της παραδοσιακής ναυπηγικής και ναυπηγοεπισκευαστικής δραστηριότητας στην Ελλάδα. Αυτό μπορεί να γίνει μέσα στα επιτρεπόμενα από την Κοινότητα όρια, έτσι ώστε να διατηρηθεί η μεγάλη ναυπηγική παράδοση της χώρας, να δημιουργηθούν θέσεις εργασίας και το ελληνικό σκάφος να γίνει ανταγωνιστικό έναντι των εισαγόμενων.

Το παράδειγμα τις γειτονικής Τουρκίας, όπου παρόμοια ναυπηγική αναπτύσσεται ραγδαία και έχει υποκαταστήσει τα εισαγόμενα, είναι ενδεικτικό μιας τέτοιας δυναμικής. Πολιτικές, πλάγιας ενίσχυσης των ναυπηγείων, κυρίως μέσω τραπεζικών δανείων και ήπιας φορολογικής μεταχείρισης, ασκούνται και από άλλες Ευρωπαϊκές χώρες όπως η Γαλλία και η Ιταλία.

Γενικότερα, σκόπιμο είναι να ενισχυθούν υγιείς επιχειρηματικές δραστηριότητες στα πλαίσια και της αναμενόμενης σοβαρής ανάπτυξης του θαλάσσιου τουρισμού που αποτελεί το σημαντικότερο ελληνικό ανταγωνιστικό προϊόν. Οι θετικές επιπτώσεις από μια παρόμοια συνολική παρέμβαση, είναι περισσότερο από αυτονόητες για τη διάσωση της ναυπηγικής πολιτιστικής μας κληρονομιάς, για το θαλάσσιο τουρισμό, για την ανάπτυξη και την απασχόληση.

Προτάσεις

Θα πρέπει να πραγματοποιηθεί άμεση τροποποίηση της ΚΥΛ 175470/7-8-03 ΦΕΚ Β' 1210 των Υπουργών Οικονομίας και Αγροτικής Ανάπτυξης, όπου να περιληφθεί και η δυνατότητα του προσανατολισμού των υπό διάλυση αλιευτικών σκαφών για σκοπούς μη κερδοσκοπικούς εκτός αλιείας, όπως είναι: α) η διαφύλαξη της ιστορικής κληρονομιάς, β) η αλιευτική έρευνα, γ) η εκπαίδευση, δ) ο έλεγχος αλιευτικών δραστηριοτήτων και ο τομέας της μη-κερδοσκοπικής ιδιωτικής χρήσης εκτός ερασιτεχνικής αλιείας.

Επίσης θα πρέπει να υπάρξει μέριμνα ώστε να μη διαλύεται το παραδοσιακό ξύλινο σκάφος όταν εισπράττεται η επιδότηση για την απόσυρση της αλιευτικής άδειας, με δυνατότητα αγοράς του από όποιον τρίτο ενδιαφερόμενο. Για το ίδιο σκάφος θα αποκλείεται ρητώς η δυνατότητα επαναλειτουργίας του ως επαγγελματικού - αλιευτικού, με ποινή την άμεση δήμευση του. Ενώ θα επιτρέπεται η αξιοποίηση του και με μεταπώληση, όπως ισχύει και στην περίπτωση των ταξί, για ιδιωτική και για τουριστική-επαγγελματική χρήση.

Επιπλέον θα πρέπει να ενίσχυθούν τα παραδοσιακά ναυπηγεία, και να ένταχθούν στις διατάξεις του Ν.2545/97 περί βιομηχανικών και επιχειρηματικών περιοχών.

Τέλος, είναι απαραίτητη η δημιουργία φορέα μέριμνας για το ελληνικό παραδοσιακό ξύλινο σκάφος με συμμετοχή του ΟΛΠ, λιμενικών ταμείων και του ΕΟΤ με σκοπό την οριοθέτηση των διάφορων τύπων τέτοιων σκαφών, την προώθηση επιχειρηματικών κινήτρων, προγραμμάτων leasing, επιδοτήσεων επιτοκίου, την εκπόνηση μελετών για τυποποίηση, μείωση του κόστους παραγωγής, κλπ.

3.ΤΟ ΠΛΑΣΤΙΚΟ ΣΚΑΦΟΣ

Μετα την ανακοίνωση της κοινοτικής οδηγίας για την διάλυση των ξύλινων σκαφών οδηγούμαστε αναγκαστικά στην οριστική πάυση της χρήσης των ξύλινων παραδοσιακών σκαφών και την αντικατάστασή τους από τα πλαστικά, πολυεστερικά και φουσκωτά.

Η συγκεκριμένη κατηγορία σκαφών είναι πολύ πιο εύκολη στη ναυπήγηση, η οποία μπορεί να πραγματοποιηθεί και τμηματικά, κάτι που κάνει την ναυπήγηση τέτοιων σκαφών οικονομικά αποδοτικότερη και συμφέρουσα.

Στις μέρες μας, στην κατηγορία των μικρών σκαφών προτιμούνται τέτοιου είδους σκάφη, καθώς πια τα ξύλινα παρουσιάζουν όλο και λιγότερα ανταγωνιστικά στοιχεία, μιας και απαιτούν περισσότερο χρόνο κτισίματος και είναι πιο λειτουργικά.

3.1 Ναυπήγηση των πολυεστερικών σκαφών

Μια βόλτα στις μαρίνες θα μας πείσει για την ευρεία διάδοση του πολυεστέρα αφού στην συντριπτική τους πλειοψηφία τα σκάφη είναι κατασκευασμένα από αυτό το υλικό που χρησιμοποιήθηκε το 1969 στην Αμερική αντικαθιστώντας την ξυλεία και τον χάλυβα που ήταν τα κύρια ναυπηγικά υλικά. Έτσι ο πολυεστέρας έμελλε να γράψει ιστορία στο χώρο όλων των τύπων σκαφών αναψυχής.

Ωστόσο το χαμηλό του κόστος επηρέασε πολύ και το κόστος κατασκευής και πώλησης των σκαφών. Κύρια χαρακτηριστικά του είναι η εύκολη κατεργασία και η μεγάλη διάρκεια ζωής του, εφόσον βέβαια συντηρηθεί σωστά. Προκειμένου να κατανοήσουμε τα χαρακτηριστικά του υλικού αυτού, είναι απαραίτητη η αναλυτική παρουσίαση ενός εκ των μεγαλύτερων ναυπηγείων ταχυπλόων σκαφών, των αμερικανικών Sea Ray.

Στην εν λόγω εταιρεία εφαρμόζεται υψηλή τεχνολογία σε όλα τα επίπεδα, από το σχεδιασμό μέχρι την κατασκευή που είναι αντίστοιχη με αυτή της αυτοκινητοβιομηχανίας. Το ναυπηγείο ακολουθεί αυτή τη μεθοδολογία για να μπορέσει να ανταπεξέλθει στη μεγάλη ζήτηση των σκαφών.

Το πρώτο στάδιο της κατασκευής έχει να κάνει με το σχεδιασμό.

Μια εξειδικευμένη ομάδα ανθρώπων που αποτελείται από σχεδιαστές και μηχανικούς, ναυπηγούς μηχανολόγους και ηλεκτρολόγους, σχεδιάζουν τα σκάφη που τους αναθέτει η διεύθυνση. Η εργασία αυτή θα λέγαμε ότι είναι από τις δυσκολότερες, αφού οι μηχανικοί πρέπει να φτιάξουν καταρχήν ένα σκάφος αξιόπλοο που να έχει την βέλτιστη ώθηση από τους κινητήρες. Παράλληλα πρέπει να αξιοποιηθεί και το παραμικρό εκατοστό για να προσφερθούν μετέπειτα στους χρήστες του οι ιδανικοί χώροι.

Στη Sea Ray η συγκεκριμένη διαδικασία απλουστεύεται, αφού οι μηχανικοί έχουν την δυνατότητα να ανατρέξουν στις βιβλιοθήκες της εταιρείας και να ανασύρουν πολύτιμες πληροφορίες από το αρχείο. Αυτό είναι και ένα από τα βασικά

πλεονεκτήματα ενός μεγάλου ναυπηγείου, η αξιοποίηση δηλαδή της πολύχρονης εμπειρίας με επακόλουθο να βρίσκονται γρήγορα πολλές λειτουργικές λύσεις.

Με την υλοποίηση του σχεδιασμού, η διαδικασία παραγωγής απλοποιείται αφού έχει πλέον πέσει το νερό στο αυλάκι και δεν απομένει παρά το κατασκευαστικό μέρος. Για τη ναυπήγηση ακολουθείται η βιομηχανική παραγωγή με τη χρήση πανάκριβων εργαλειομηχανών ρομποτικής οι οποίες προγραμματίζονται ώστε να εκτελούν διάφορες εργασίες που σε άλλα ναυπηγεία υλοποιούνται χειρώνακτα.

Ο πολυεστέρας κατεργάζεται σε ειδικά διαμορφωμένους χώρους στους οποίους επικρατούν οι ιδανικές συνθήκες, πίεσης, θερμοκρασίας και υγρασίας. Στα σκάφη Sea Ray δεν υπάρχει χλιοστό πολυεστέρα που να μην έχει κατεργαστεί κατάλληλα όπως για παράδειγμα οι δυσκολοπρόσιτες εσωτερικές επιφάνειες με επακόλουθο ένα άρτιο αποτέλεσμα¹⁶.

Το εργοστάσιο διαθέτει πολλές γραμμές παραγωγής. Έτσι, υπάρχει μια που κατασκευάζει τις γάστρες, άλλη που φτιάχνει τα καταστρώματα και σε διαφορετικό μέρος βρίσκεται η ξυλουργική ομάδα. Αυτή διαθέτει πολλούς τεχνίτες με ειδικά εργαλεία και κατασκευάζει όλο το εσωτερικό όπως τα εσωτερικά χωρίσματα, τις πόρτες και τα κρεβάτια του σκάφους και όλα τα έπιπλα.

Μόλις τελειώσουν οι διαδικασίες των επιμέρους κομματιών από την γραμμή παραγωγής, ακολουθεί η διαδικασία της συναρμολόγησης (assembly line). Σε αυτό το στάδιο εγκαθίστανται οι μηχανές, ο ναυτιλιακός εξοπλισμός, οι επιπλοσυνθέσεις κ.ά. με μεγάλη μάλιστα ακρίβεια και τελικά παράγεται το προϊόν.

Ακολούθως τα σκάφη δοκιμάζονται στο νερό και εφόσον διαπιστωθεί πως όλα λειτουργούν στην εντέλεια διανέμονται στο δίκτυο των αντιπροσώπων.

Στο σημείο αυτό αξίζει να αναφερθούμε σε επιμέρους διαδικασίες κατά τη διάρκεια τόσο της γραμμής παραγωγής, όσο και της γραμμής συναρμολόγησης. Υπάρχουν εξειδικευμένα τμήματα που αποτελούνται από μικρές ομάδες ανθρώπων και πραγματοποιούν μια ορισμένη διαδικασία όπως την κατασκευή των γαστρών. Παράλληλα, υπάρχει και μια άλλη ομάδα που είναι υπεύθυνη για τον έλεγχο αυτής της διαδικασίας. Το αποτέλεσμα είναι καταρχήν να καθυστερεί λίγο η παραγωγή, προς όφελος βέβαια της ποιότητας. Ο χαμένος χρόνος εξοικονομείται από τη χρήση

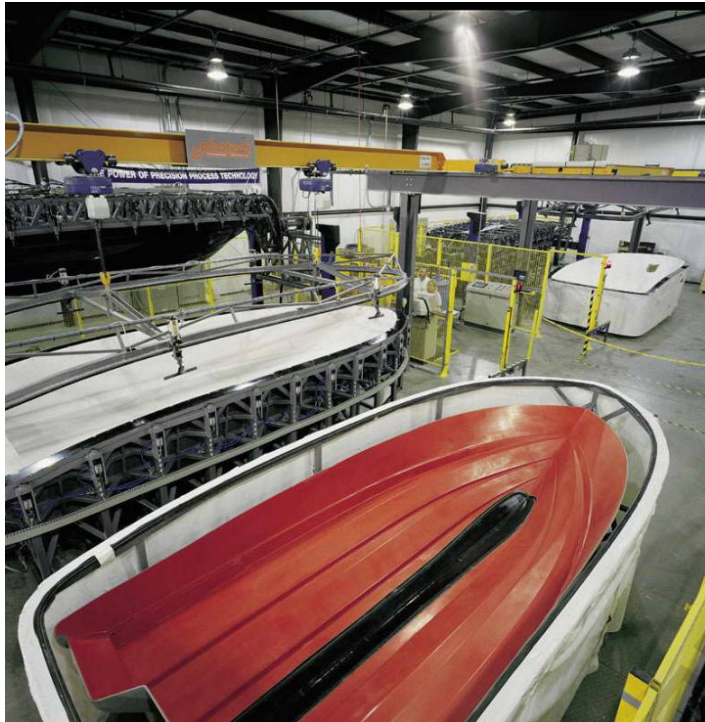
σύγχρονων εργαλειομηχανών που εκτελούν γρήγορα λεπτομερέστατες και σημαντικές εργασίες μια εκ των οποίων είναι η ακριβής μέτρηση των γαστρών που γίνεται με ακρίβεια χιλιοστού. Εάν η μέτρηση είναι σωστή η γάστρα προχωράει στο επόμενο τμήμα ειδάλλως επιστρέφει για επισκευή.

Σχετικά με τα υλικά κατασκευής, υπάρχει ένα τμήμα που ασχολείται με μαζικές παραγγελίες ώστε να προκύπτουν καλύτερες τιμές και μείωση του κόστους. Από τη Sea Ray χρησιμοποιείται καλής ποιότητας ξυλεία, μοκέτες μεγάλης πυκνότητας που είναι παράλληλα και ανθεκτικές στις συνθήκες που επιβάλλει η θάλασσα, καθώς επίσης δέρματα, καλύμματα και υφάσματα υψηλής αντοχής στο θαλάσσιο νερό και τον ήλιο, μεταλλικά μέρη υψηλής ποιότητας ανοξείδωτου χάλυβα κ.ά.

Συμπερασματικά λοιπόν διαπιστώνουμε πως τα ναυπηγεία αποτελούν πολυσύνθετες μονάδες, με πολλές και διαφορετικές εργασίες να πραγματοποιούνται παράλληλα. Όσο για την ευθύνη του κάθε τομέα αυτή είναι τεράστια αφού εάν κάτι δεν πάει καλά υπάρχει αντίκτυπο στο κόστος. Αυτό βέβαια δεν σημαίνει πως δεν γίνονται λάθη για τα οποία υπάρχει ένα αποδεκτό όριο που καλύπτεται από τις εγγυήσεις.

Για να πραγματοποιηθεί λοιπόν η σωστή ναυπήγηση ενός πολυεστερικού σκάφους πρέπει να ακολουθηθούν με ευλάβια και λεπτομέρεια τα παρακάτω βήματα.

α) Για τη σωστή ναυπήγηση, τον πρώτο λόγο έχει ο σχεδιασμός και πραγματοποιείται με χρήση ειδικών προγραμμάτων Η/Υ από εξειδικευμένο προσωπικό. Στο στάδιο αυτό η συνδρομη του υπολογιστή είναι σημαντική, καθώς ενσωματώνει στο κτίσιμο τα απαραίτητα τεχνικά χαρακτηριστικά τα οποία πρέπει να έχει ένα πολυεστερικό σκάφος, ενώ το προσωπικό του δίνει τα διαφορετικά στοιχεία που θέλει ο ιδιοκτήτης του σκάφους.



Β) Το πρώτο στάδιο, στην ουσία, της κατασκευής περιλαμβάνει τη γάστρα και το κατάστρωμα, στο οποίο ακολουθείται κατά γράμμα ο σχεδιασμός που έχει δοθεί από το παραπάνω στάδιο.

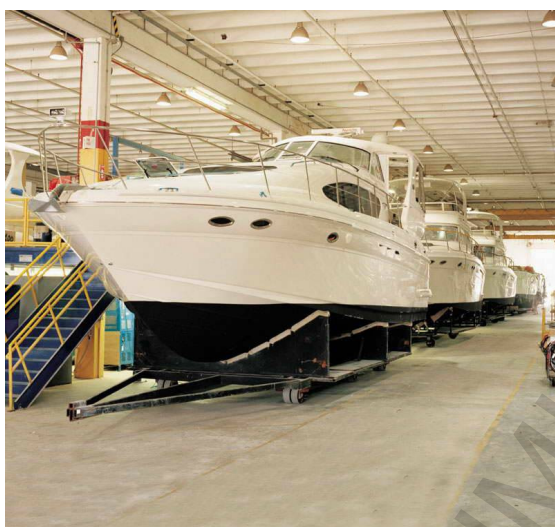


Γ) Μέσα σε ειδικά διαμορφωμένο χώρο οι εργαλειομηχανές βάφουν το σκάφος με μεγάλη ακρίβεια. Το στάδιο αυτό πραγματοποιείται με μηχανές-ρομποτ που βάφουν

καταρχας το σκάφος με ειδικά αντιδιαβρωτικά χρώματα και μετα με το χρώμα που επιθυμεί ο αγοραστής του.

Δ) Γραμμή συναρμολόγησης. Στο στάδιο αυτό συναρμολογούνται όλα τα επιμέρους τμήματα που έχουν κατασκευαστεί.

Ε) Έλεγχος του σκάφους. Ίσως είναι ένα από τα πιο σημαντικά στάδια στην κατασκευή ενός πολυστερικού σκάφους, Επίσης, στο στάδιο αυτό απαιτείται μεγάλη λεπτομέρεια, με κινήσεις επαναλαμβανόμενες, οι οποίες είναι πάρα πολύ σημαντικές.



Τα ναυπηγημένα σκάφη ένα βήμα πριν τις δοκιμές.

ΣΤ) Ακολουθεί η καθέλκυση και η δοκιμή, πριν τη παράδοση.

Αξίζει να αναφέρουμε την πρώτη Ελληνική μονάδα κατασκευής πλαστικών σκαφών, την **MOTOCRAFT ΑΕ., η οποία** ξεκινά στις αρχές του 1960, γεννημένη μέσα από την πλέον σημαντική και πρωτοποριακή μονάδα κατασκευής σκαφών 'LAMBRO Marine' που ιδρύθηκε από τον Αριστοτέλη Ζέη.

Η μονάδα αυτή είχε ιδιαίτερα σημαντική συνεισφορά στην Ελληνική ναυπηγική βιομηχανία καθ' ότι ήταν από τις πρώτες που χρησιμοποίησε με επιτυχία το fiber-glass (πλαστικά σκάφη). Ο Αριστοτέλης Ζέης ήταν ο πρώτος Έλληνας κατασκευαστής που ναυπήγησε και εξήγαγε ταχύπλοα πλαστικά περιπολικά σκάφη αλλά και άλλα σκάφη εργασίας και αναψυχής.

Επίσης ήταν ο πρώτος Έλληνας κατασκευαστής που ανέπτυξε μεγάλη τεχνογνωσία στα διάφορα συστήματα πρόωσης και καθιέρωσε τον εσω-εξωλέμβιο κινητήρα MerCruiser στην Ελληνική αγορά από γέννησης του.

Η **MOTOCRAFT ΑΕ.** διατηρεί στενή συνεργασία με τους περισσότερους Έλληνες κατασκευαστές σκαφών. Επίσης εδώ και 30 χρόνια είναι βασικός προμηθευτής του Ελληνικού Στρατού, του Πολεμικού Ναυτικού, του Λιμενικού Σώματος, της Πολεμικής Αεροπορίας και δεκάδων επαγγελματιών που δραστηριοποιούνται στα Ελληνικά παράλια και νησιά.

ΠΑΝΕΠΙΣΤΗΜΙΟ ΠΕΙΡΑΙΩΣ

3.2 Ναυπήγηση των φουσκωτών σκαφών

Όπως έχει υποθεί, οι Έλληνες το έχουμε μέσα μας το στοιχείο της αγάπης για την θάλασσα. Ένας τρόπος λοιπόν να έρθουμε κοντά της, είναι με την απόκτηση ενός σκάφους. Το φουσκωτό σκάφος είναι πιο εύκολο στην απόκτησή του γιατί είναι φθηνότερο, καθώς ακόμα και χαμηλά οικονομικά στρώματα μπορούν να το αποκτήσουν, και έτσι να προσεγγίσουν με μεγαλύτερη ευκολία τα πανέμορφα ελληνικά νησιά μας. Έτσι είναι εύκολο να συμπεράνουμε ότι, από τη στιγμή που εμφανίστηκαν, λοιπόν, τα φουσκωτά σκάφη αναψυχής, αγαπήθηκαν τόσο πολύ από το αγοραστικό κοινό που απέσπασαν ένα σημαντικό μερίδιο από την αγορά των πολυεστερικών σκαφών.

Το πρώτο πράγμα που πάει στο μυαλό οποιουδήποτε γνωρίσει για πρώτη φορά τον συγκεκριμένο τύπο είναι τι θα γίνει εάν τρυπήσει. Οι απαντήσεις όμως των κατασκευαστών έχουν τόσο ισχυρά επιχειρήματα που όχι μόνο ξεδιαλύνουν τις αμφιβολίες του κοινού αλλά και ενισχύουν την άποψη των πρακτικά αβύθιστων σκαφών.(16 NEO)

Καταρχήν το ύφασμα που χρησιμοποιείται έχει υποστεί τέτοιες κατεργασίες που είναι δύσκολο να υποστεί φθορά. Συν τοις άλλοις, τα φουσκωτά σκάφη είναι χωρισμένα σε αεροθαλάμους. Εάν κάποιος από αυτούς υποστεί φθορά και χάσει αέρα, τότε συνεχίζει την πλεύση του με τους υπόλοιπους χωρίς κίνδυνο και όταν φθάσει στον προορισμό του αποκαθιστάται η ζημιά.

Στην ακραία υποθετική περίπτωση φθοράς όλων των αεροθαλάμων, ο αέρας μέσα στον αεροθάλαμο εξισώνεται με τον ατμοσφαιρικό με αποτέλεσμα το σκάφος να παραμένει στην επιφάνεια της θάλασσας και να λειτουργεί ως σωσίβιο.

Το φουσκωτό είναι ο αγαπημένος τύπος σκάφους για αυτούς που ασχολούνται με υποβρύχιο ψάρεμα αλλά και για αυτούς που αγαπάνε τα ταξίδια και θαλάσσια χόμπι εν γένει. Στη χώρα μας υπάρχουν μάλιστα μερικοί σύνδεσμοι φουσκωτών σκαφών που απαριθμούν πολλά μέλη και συνδυάζουν παράλληλα τις διακοπές τους. Όσο για την πλεύση τους αυτή είναι ασφαλής γλυκιά και «παιχνιδιάρικη» παρέχοντας στον κυβερνήτη το συναίσθημα της ασφάλειας.

3.2.1 ΚΑΤΗΓΟΡΙΟΠΟΙΗΣΗ ΦΟΥΣΚΩΤΩΝ ΣΚΑΦΩΝ

Στην πρώτη κατηγορία συμπεριλαμβάνονται τα φουσκωτά σκάφη που προορίζονται για βοηθητική χρήση εξυπηρετώντας τις ανάγκες των σκαφών αναψυχής-ιστιοπλοϊκών και μηχανοκίνητων. Το μήκος τους ξεκινάει από τα 2 μέτρα όταν εξυπηρετούν για παράδειγμα τις ανάγκες ενός ιστιοπλοϊκού σκάφους και καταλήγει στα 6 ή και παραπάνω εάν είναι βοηθητικό σκάφος σε θαλαμηγό. Ως μέσο πρόωσης χρησιμοποιούνται εξωλέμβιες μηχανές ή μηχανές αντενέργειας (υδροτζέτ).

Στην δεύτερη κατηγορία κατατάσσονται τα σκάφη που προορίζονται για το αγοραστικό κοινό που έρχεται για πρώτη φορά σε επαφή με το υγρό στοιχείο και με δυνατότητες μικρών παράκτιων ταξιδιών. Στην προκειμένη περίπτωση το σκάφος πρέπει να είναι ευκολόχρηστο και να μπορεί να μεταφερθεί και φυλαχτεί εύκολα και γρήγορα.

Τα σκάφη αυτής της κατηγορίας έχουν μήκος συνήθως από 3 έως 3.80 μέτρα ενώ ως μέσο πρόωσης χρησιμοποιούνται εξωλέμβιες μηχανές μικρής ισχύος.

Στην τρίτη κατηγορία ανήκουν τα σκάφη των οποίων ο ιδιοκτήτης έχει-κατά 90%-περάσει από τη δεύτερη κατηγορία κι έχει αυξημένες απαιτήσεις σχετικά με τη διάνυση μεγαλύτερων αποστάσεων στη μεταφορά περισσοτέρων ατόμων καθώς και την πραγματοποίηση θαλάσσιων χόμπι όπως για παράδειγμα σκι, ψαροντούφεκο, ψάρεμα. Το μήκος των σκαφών αυτών κυμαίνεται συνήθως από τα 3.80 έως τα 5 μέτρα ενώ απαιτούνται μεγαλύτερες ιπποδυνάμεις κινητήρων.

Στην τέταρτη κατηγορία, κατατάσσονται τα σκάφη των οποίων οι ιδιοκτήτες είναι ιδιαίτερα απαιτητικοί τόσο από άποψη χρήσης-όπως για παράδειγμα μεγάλα μακρινά ταξίδια – όσο και από άποψη εξοπλισμού του σκάφους.

Το μήκος τους κυμαίνεται από 5 μέτρα και πάνω, ενώ για την πρόωσή τους μπορούν να χρησιμοποιηθούν εξωλέμβιοι κινητήρες μεγάλης ισχύος ή εσωεξωλέμβιοι κινητήρες.

Τέλος **στην πέμπτη κατηγορία** διατίθενται σκάφη που αποτελούν ειδικές εκδόσεις σκαφών αναψυχής και επαγγελματικής χρήσης και μπορεί να χρησιμοποιηθεί οποιοσδήποτε τύπος κινητήρα (εξωλέμβιος, εσωεξωλέμβιος, εσωλέμβιος). Τα σκάφη αυτά πολλές φορές διαθέτουν και υπερκατασκευή¹².

3.2.2 ΙΣΤΟΡΙΚΗ ΑΝΑΔΡΟΜΗ ΚΑΙ ΕΞΕΛΙΞΗ

Οπουδήποτε εισέρχεται η έννοια της κατασκευής συνεπάγεται και μια πληθώρα διαθέσιμων υλικών για την επιλογή των οποίων είναι απαραίτητα η γνώση και ο τρόπος χρήσης τους.

Το 1938 στο εργοστάσιο Ντυπόν στην Αμερική ανακαλύφθηκε μια νέα συνθετική ίνα το γνωστό νάιλον όπου θεωρείται ως μια μεγάλη επιτυχία στην εξέλιξη των πλαστικών. Πρόκειται για μια πλαστική ύλη όπου προέρχεται από δύο χημικές ενώσεις(τη διαμίνη και το αδιπικό οξύ). Το υλικό αυτό, παρουσιάζει εξαιρετικές ιδιότητες. Είναι πολύ ελαστικό, έχει μεγάλη αντοχή στον εφελκυσμό και χρησιμοποιείται ευρέως.

Άρα, στην ουσία, και τα φουσκωτά αποτελούν μια υποκατηγορία των πλαστικών, καθώς το νάιλον, από το οποίο κατασκευάζονται τα φουσκωτά, είναι πλαστικό-συνθετικό υλικό

Στη συνέχεια δίνονται συγκεκριμένα υλικά κατασκευής των φουσκωτών που χωρίζονται σε υφάσματα με ελαστομερείς και πλαστομερείς επιστρώσεις.

ΥΦΑΣΜΑΤΑ ΚΑΤΑΣΚΕΥΗΣ ΦΟΥΣΚΩΤΩΝ ΣΚΑΦΩΝ

Τα πολυμερή υφάσματα hyralon neoprene υπάγονται συνήθως στην κλίμακα: 940, 1100, 1670, 1880 decitex. Συγκεκριμένα, ισχύει ο παρακάτω πίνακας.

Πολυμερή

A. πολυαμιδίου	B πολυεστέρα
940	1100
1880	1670

Το ύφασμα 940 πολυαμιδίου έχει τις ίδιες αντοχές με το 1100 πολυεστέρα. Η ίδια αντιστοιχία ισχύει για τα 1880 και 1670.

Το DECITEX είναι όρος για το μέτρημα του βάρους του νήματος και εκφράζει γραμμάρια ανά 10.000 μέτρα μήκος. Ο όρος αυτός έχει καθιερωθεί στη βιομηχανία, αναπληρώνοντας την προηγούμενη μονάδα Denier, που έχει βάση τα 9000 μέτρα μήκος.

3.3 ΠΡΟΒΛΕΨΕΙΣ ΓΙΑ ΤΙΣ ΕΞΕΛΙΞΕΙΣ ΤΟΥ ΚΛΑΔΟΥ ΣΚΑΦΩΝ ΑΝΑΨΥΧΗΣ

Ο κλάδος των σκαφών αναψυχής γνωρίζει τα τελευταία χρόνια αξιόλογους ρυθμούς ανάπτυξης. Λέγοντας όμως σκάφη αναψυχής εννοούμε μια μεγάλη κατηγορία σκάφων που περιλαμβάνει σκάφη φουσκωτά ή πολυεστερικά(που στην καθομιλουμένη έχει καθιερωθεί να αποκαλούνται πλαστικά) μικρών διαστάσεων. Με το πέρασμα των χρόνων παρατηρείται όλο και πιο έντονο ενδιαφέρον για τα σκάφη μικρού μεγέθους.

Η Ελλάδα έχει αναρίθμητες ακτές που υπολογίζεται ότι φτάνουν τα 15.000 χιλιόμετρα και περισσότερα από 1.500 μικρά ή μεγάλα νησιά. Τα τελευταία χρόνια, με αργούς ρυθμούς, είναι η αλήθεια, οι Έλληνες ανακαλύπτουν πολλές από τις φυσικές ομορφιές με θαλάσσια σκάφη. Η τάξη των... φουσκωτών εξαπλώνεται. Την τριετία 2003-2005 τα λεμβολόγια που εκδόθηκαν σε όλα τα λιμεναρχεία της χώρας για σκάφη που φτάνουν μέχρι 10 μέτρα ήταν 25.934. Αυτός ο αριθμός αντανάκλα τις πωλήσεις που έγιναν. Τη μερίδα του λέοντος έχουν τα πλαστικά (17.816) και ακολουθούν τα φουσκωτά (6.435). Η αύξηση σε όλες τις κατηγορίες είναι τέτοια, που δείχνει ότι αρκετοί Έλληνες τα τελευταία χρόνια κάνουν τρόπο ζωής τη θάλασσα. Στην Αττική υπολογίζεται ότι υπάρχουν γύρω στα 12.000 φουσκωτά.

Στην εξέλιξη αυτή συνέβαλαν παράγοντες όπως η κατάργηση του (φορολογικού) τεκμηρίου για σκάφη μέχρι 10μ., η απλούστευση της διαδικασίας λεμβολόγησης, καθώς και η απαλλαγή των ιδιοκτητών σκαφών μέχρι 10μ. από την υποχρέωση να θεωρούν κατά τακτά χρονικά διαστήματα τα ναυτιλιακά τους έγγραφα και να λαμβάνουν άδεια απόπλου. Η δημιουργία, επίσης, τα τελευταία δύο χρόνια αρκετών πάρκινγκ σκαφών σε κοντινή απόσταση από τις ακτές έχει δώσει ως ένα βαθμό λύση στο πρόβλημα της έλλειψης χώρων φύλαξης.

Επίσης η αλλαγή στη νομοθεσία που αφορούσε την απόκτηση αδειας χειρισμού ταχύπλοου σκάφους, έπαιξε σημαντικό ρόλο, καθώς διευκόλυνε τους ενδιαφερόμενους. Συγκεκριμένα στην οδηγία αναφέρεται:

ΜΕΤΡΑ ΓΙΑ ΤΑ ΤΑΧΥΠΛΟΑ ΣΚΑΦΗ ΕΞΕΤΑΣΕΙΣ ΓΙΑ ΑΠΟΚΤΗΣΗ ΑΔΕΙΑΣ ΧΕΙΡΙΣΤΗ

ΚΑΙ

ΤΗΝ ΠΡΟΣΤΑΣΙΑ ΤΩΝ ΨΑΡΟΤΟΥΦΕΚΑΔΩΝ

ΠΡΩΤΟ ΜΕΤΡΟ

ΚΑΘΟΡΙΣΜΟΣ ΣΥΓΚΕΚΡΙΜΕΝΟΥ ΧΡΟΝΙΚΟΥ ΔΙΑΣΤΗΜΑΤΟΣ ΓΙΑ ΤΗΝ ΕΞΕΤΑΣΗ ΥΠΟΨΗΦΙΟΥ ΧΕΙΡΙΣΤΗ ΤΑΧΥΠΛΟΟΥ ΣΚΑΦΟΥΣ

ΤΙ ΙΣΧΥΕΙ ΣΗΜΕΡΑ:

Η ημερομηνία και ώρα συμμετοχής στις εξετάσεις για απόκτηση άδειας χειριστή ταχύπλοου σκάφους ορίζεται από τη Λιμενική Αρχή χωρίς να υπάρχει θεσμοθετημένο χρονικό διάστημα.

Σε περίπτωση αποτυχίας ο ενδιαφερόμενος έχει δικαίωμα υποβολής αίτησης για επανεξέταση μετά από 15 ημέρες.

ΤΙ ΘΑ ΙΣΧΥΕΙ:

Η ημερομηνία και ώρα συμμετοχής στις εξετάσεις ορίζονται εντός 18 εργάσιμων ημερών από την ημερομηνία υποβολής και πρωτοκόλλησης της αίτησης.

Σε περίπτωση αποτυχίας ο ενδιαφερόμενος έχει δικαίωμα υποβολής νέας αίτησης από την επόμενη ημέρα.

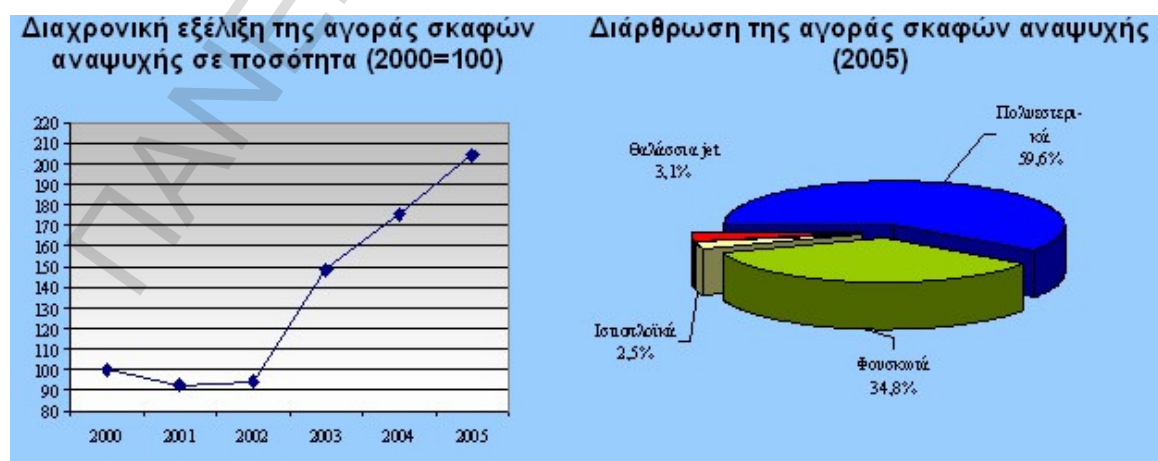
Με την οδηγία αυτή η απόκτηση άδειας χειριστή πραγματοποιείται σε μικρότερο χρονικό διάστημα, ενώ επιτυγχάνεται η μη απώλεια όλης της θερινής περιόδου στην περίπτωση αποτυχίας στην πρώτη εξέταση, καθώς στην περίπτωση αυτή μπορείς ακόμα και την επόμενη μέρα να δώσεις εξετάσεις.

Ένα ακόμα θετικό στοιχείο από την αύξηση του ενδιαφέροντος για τα σκάφη αναψυχής, είναι ότι στον κλάδο δραστηριοποιείται ένας σχετικά μεγάλος αριθμός επιχειρήσεων παραγωγής σκαφών, ορισμένες από τις οποίες είναι καθετοποιημένες και συμμετέχουν σε όλα τα στάδια της παραγωγικής διαδικασίας, ενώ αρκετές ειδικεύονται στην κατασκευή συγκεκριμένων μόνο τμημάτων του σκάφους. Μεγάλος είναι και ο αριθμός των εισαγωγικών επιχειρήσεων που δραστηριοποιείται στον κλάδο. Η ύπαρξη πολυάριθμων κατασκευαστικών και εισαγωγικών επιχειρήσεων σκαφών αναψυχής, σε συνδυασμό με το σχετικά περιορισμένο μέγεθος της ελληνικής

αγοράς, οξύνει τον ανταγωνισμό και δεν επιτρέπει σημαντική αύξηση του μεριδίου που κατέχουν οι υφιστάμενες εταιρείες, ενώ παράλληλα αποθαρρύνει την είσοδο νέων επιχειρήσεων στον κλάδο.

Δεδομένου ότι, τα σκάφη αναψυχής δεν καλύπτουν βασικές ανάγκες αλλά προορίζονται για ψυχαγωγία, η ζήτησή τους εμφανίζει υψηλή ελαστικότητα ως προς την τιμή διάθεσης. Η ζήτηση σχετίζεται επίσης και με το κόστος φύλαξης και συντήρησης, όλοι δε οι προαναφερόμενοι παράγοντες συνδέονται άμεσα με το διαθέσιμο εισόδημα των καταναλωτών. Ο τρόπος φορολόγησης των σκαφών αναψυχής αποτελούσε επί σειράν ετών σημαντικό ανασταλτικό παράγοντα για την ανάπτυξη της αγοράς, καθώς είχε δημιουργηθεί στους καταναλωτές η εντύπωση ότι τα συγκεκριμένα προϊόντα αντιμετωπίζονται συνολικά ως είδος πολυτελείας. Εντούτοις, η πρόσφατη κατάργηση του τεκμηρίου για σκάφη μέχρι 10μ. άνευ πληρώματος αποτελεί θετική εξέλιξη για τον κλάδο.

Επιπλέον, η ύπαρξη-διαθεσιμότητα κατάλληλων υποδομών φύλαξης σκαφών αναψυχής επηρεάζει σημαντικά την απόφαση των καταναλωτών για την αγορά ή όχι των συγκεκριμένων προϊόντων. Η δημιουργία αρκετών parking σκαφών σε κοντινή απόσταση από τις ακτές τα τελευταία χρόνια, συνεισφέρει ως ένα βαθμό στην αντιμετώπιση του προβλήματος της έλλειψης χώρων φύλαξης. Εντούτοις, η περαιτέρω δημιουργία τουριστικών λιμένων και σημείων ανέλκυσης και καθέλκυσης σκαφών, θα βοηθούσε ακόμη περισσότερο στην άνοδο της ζήτησης για σκάφη αναψυχής.



Την πενταετία 2000-2005 το μέγεθος της εγχώριας αγοράς σκαφών αναψυχής παρουσίασε σε γενικές γραμμές άνοδο (βάσει ποσότητας) με μέσο ετήσιο ρυθμό μεταβολής 15,3%. Το μεγαλύτερο μέρος της ζήτησης καλύπτεται από εγχωρίως παραγόμενα προϊόντα καθώς η εισαγωγική διείσδυση το 2005 διαμορφώθηκε στο 41% περίπου επί της κατανάλωσης. Οι εξαγωγές σκαφών εκτιμάται ότι αντιπροσώπευαν το ίδιο έτος το 20% της παραγωγής. Τα πολυεστερικά σκάφη κάλυψαν το μεγαλύτερο μέρος της αγοράς (59,6%) και ακολούθησαν τα φουσκωτά σκάφη με ποσοστό 34,8%. Τα θαλάσσια jet (personal watercraft) και τα ιστιοπλοϊκά σκάφη κάλυψαν από κοινού το 5,6% της αγοράς σκαφών αναψυχής¹²

Αναφορικά με τις προοπτικές εξέλιξης του κλάδου, οι προβλέψεις είναι θετικές για τη διετία 2006-2007. Σύμφωνα με τις ισχύουσες συνθήκες και τάσεις της αγοράς, τα πολυεστερικά σκάφη αναμένεται να παρουσιάσουν ρυθμό εξέλιξης της τάξης του 15% ετησίως ή και υψηλότερο. Η αγορά φουσκωτών σκαφών προβλέπεται να εμφανίσει άνοδο περίπου 5%, ενώ στα ίδια επίπεδα ή και λίγο υψηλότερα αναμένεται να κινηθεί η αγορά των ιστιοπλοϊκών. Αντίθετα, δεν αναμένεται κάποια αξιόλογη μεταβολή στην αγορά των θαλάσσιων jet για τη διετία 2006-2007.

Η αλήθεια είναι βέβαια ότι κανείς δεν μπορεί να προβλέψει το μέλλον, αλλά σίγουρα ύστερα από την υπάρχουσα οικονομική κατάσταση, οι ενδεχομενες αυξήσεις στη ζήτηση, θα μειωθούν, καθώς βρισκόμαστε σε περίοδο οικονομικής κρίσης, και το συγκεκριμένο προϊόν, αποτελεί είδος πολυτελείας. Το μέλλον θα δείξει.

Το σίγουρο είναι ότι με δεδομένη τη νέα οικονομική και φορολογική κατάσταση θα μειωθεί το εύρος του αγοραστικού κοινού που θα μπορούν να απευθινθούν οι κατασκευαστές.

Στα πλαίσια της μελέτης γίνεται και χρηματοοικονομική ανάλυση (με χρήση αριθμοδεικτών) των επιχειρήσεων του κλάδου, βάσει δείγματος τόσο παραγωγικών όσο και εισαγωγικών επιχειρήσεων σκαφών αναψυχής. Από την ανάλυση των παραγωγικών επιχειρήσεων προκύπτει ότι, ο ετήσιος μέσος όρος του περιθωρίου μικτού κέρδους των επιχειρήσεων ακολούθησε ανοδική πορεία κατά την περίοδο

2001-2004, με μια μικρή πτώση να παρατηρείται το 2005. Ο μέσος όρος πενταετίας του παραπάνω δείκτη διαμορφώνεται σε 18,86%.

Αντίστοιχα, ο μέσος δείκτης περιθωρίου λειτουργικού κέρδους διαμορφώθηκε κατά την περίοδο 2001-2005 σε 3,06%, ενώ ο μέσος όρος πενταετίας του περιθωρίου καθαρού κέρδους διαμορφώθηκε στο 2,41%. Περαιτέρω, αυξομειώσεις παρουσίασαν οι ετήσιοι μέσοι δείκτες αποδοτικότητας ιδίων και απασχολούμενων κεφαλαίων την περίοδο 2001-2005. Ο δείκτης αποδοτικότητας ιδίων κεφαλαίων διαμορφώθηκε κατά μέσο όρο στο 10,20% για την πενταετία, αντίστοιχα δε ο μέσος δείκτης αποδοτικότητας απασχολούμενων κεφαλαίων διαμορφώθηκε σε 7,53%.

ΠΑΝΕΠΙΣΤΗΜΙΟ ΠΕΙΡΑΙΩΣ

4.1 Συγκρίσεις μεταξύ φουσκωτών και πολυεστερικών σκαφών

Ιδιαίτερα ευοίωνες είναι, σύμφωνα με έρευνα που πραγματοποίησε η ICAP, οι προοπτικές στον τομέα των σκαφών αναψυχής, στον οποίο την τελευταία πενταετία παρατηρείται αυξημένη κινητικότητα και αρκετά ελπιδοφόρες εξελίξεις. Ιδιαίτερη ανάπτυξη παρουσιάζεται στα μικρά σκάφη.

Πιο αναλυτικά, με βάση τα αποτελέσματα της κλαδικής μελέτης της ICAP, την πενταετία 2000-2004 το μέγεθος της εγχώριας αγοράς σκαφών αναψυχής παρουσίασε σε γενικές γραμμές άνοδο με μέσο ετήσιο ρυθμό μεταβολής 14,6%. Σχετικά με τις προοπτικές εξέλιξης του κλάδου, τα πολυεστερικά σκάφη εκτιμάται ότι θα παρουσιάσουν ρυθμό αύξησης της τάξης του 10%, ενώ η αγορά φουσκωτών σκαφών και θαλάσσιων jet προβλέπεται να εμφανίσει άνοδο μέχρι 5% ετησίως (όπως φαίνεται στο σχεδιάγραμμα του προηγούμενου κεφαλαίου).

Αντίθετα, δεν αναμένεται κάποια αξιόλογη μεταβολή στην αγορά των ιστιοπλοϊκών σκαφών για τη διετία 2005-2006. Όσον αφορά τις τάσεις που επικρατούν στην αγορά, παρατηρείται σταδιακή στροφή των καταναλωτών προς τα πολυεστερικά σκάφη. Σύμφωνα με εκτιμήσεις που διατυπώνουν παράγοντες του κλάδου, οι καταναλωτές οι οποίοι αποφασίζουν για πρώτη φορά να αποκτήσουν σκάφος αναψυχής, στρέφονται πλέον προς τα μικρά πολυεστερικά σκάφη, καθώς το κόστος αγοράς τους διαφέρει σημαντικά σε σχέση με το κόστος φουσκωτών σκαφών αντίστοιχου μεγέθους. Αντίθετα, οι κάτοχοι μικρού φουσκωτού σκάφους, προβαίνουν συνήθως στην αντικατάστασή του με φουσκωτό μεγαλύτερου μεγέθους.

Όπως φαίνεται από τον παρακάτω πίνακα ανάλογα με τις διαστάσεις, κυμαίνονται και οι προτιμήσεις του αγοραστικού κοινού. Συγκεκριμένα στην κατηγορία μέχρι τα 3 μέτρα οι καταναλωτές προτιμούν τα φουσκωτά, ενώ από τη διάσταση αυτή και πάνω το κοινό προτιμά τα πλαστικά σκάφη. Κατά συνέπεια, τα πλαστικά σκάφη υπερτερούν των φουσκωτών στο σύνολο, καθώς συγκεντρώνουν 7825 σκάφη σε αντίθεση με τα φουσκωτά που στο σύνολό τους έχουν 2772 σκάφη.

ΣΤΑΤΙΣΤΙΚΑ ΣΤΟΙΧΕΙΑ ΜΙΚΡΩΝ ΣΚΑΦΩΝ ΕΤΟΣ 2007¹⁹

Από 1/1/2007 έως 31/12/2007

Ολικό μήκος	Φουσκωτό			Πλαστικό			Άλλο			Αθροισμα συνόλων (φουσκωτού, πλαστικού, άλλου)
	Τόπος ναυπήγησης			Τόπος ναυπήγησης			Τόπος ναυπήγησης			
	Ελλάδα	Εξωτερικό	Σύνολο	Ελλάδα	Εξωτερικό	Σύνολο	Ελλάδα	Εξωτερικό	Σύνολο	
Μέχρι και 3 μέτρα	104	353	457	124	107	231	9	41	50	738
Από 3,01 μέχρι και 4 μέτρα	289	596	885	491	492	983	27	51	78	1.946
Από 4,01 μέχρι και 5 μέτρα	228	176	404	3.788	430	4.218	93	17	110	4.732
Από 5,01 μέχρι και 6 μέτρα	204	146	350	891	398	1.289	60	9	69	1.708
Από 6,01 μέχρι και 7 μέτρα	133	145	278	169	314	483	72	11	83	844
Από 7,01 μέχρι και 8 μέτρα	108	59	167	110	157	267	43	2	45	479
Από 8,01 μέχρι και	72	28	100	112	87	199	47	10	57	356

9 μέτρα										
Από 9,01	114	17	131	65	90	155	22	1	23	309
μέχρι και										
10 μέτρα										
ΓΕΝΙΚΟ	1.252	1.520	2.772	5.750	2.075	7.825	373	142	515	11.112
ΣΥΝΟΛΟ										

Από τον παραπάνω πίνακα συμπεραίνουμε ότι δεν υπάρχουν καλά και κακά σκάφη, αλλά η επιλογή του σκάφους γίνεται ανάλογα με τις ανάγκες που θέλουμε να καλύψουμε. Γι' αυτό το λόγο εντοπίζεται και αυτή η διαφοροποίηση ανάμεσα στα σκάφη μεγέθους έως 3 μέτρα και στα μεγαλύτερα σκάφη.¹³

Συγκεκριμένα τα φουσκωτά σκάφη παράχουν ασφάλεια, σίγουρα, λόγω του χαμηλού κέντρου βάρους και της άνωσης των αεροθαλάμων, και έτσι θεωρούνται τα ασφαλέστερα σκάφη συγκριτικά με σκάφη ίδιου μήκους άλλων κατηγοριών. Επιπλέον έχουν χαμηλό κόστος χρήσης-συντήρησης, το οποίο συνήθως περιορίζεται στο ετήσιο service κινητήρα-τρέιλερ, και στη συντήρηση των αεροθαλάμων. Ενώ τέλος παρουσιάζουν ευκολία ρυμούλκησης, ανέλκυσης-καθέλκυσης. Ένα φουσκωτό 6 μέτρων μήκους, μπορεί να ρυμουλκηθεί από αυτοκίνητα 1800-2000cc. ανάλογα με τις προδιαγραφές του αυτοκινήτου.

Από την άλλη μεριά όμως, θα πρέπει να αναφέρουμε και τα μειονεκτήματα των φουσκωτών, τα οποία ενισχύουν την προτίμησή στα πλαστικά. Αρχικά είναι το υψηλό κόστος αγοράς. Οι επιπλέον ώρες εργασίας για την κατασκευή-εφαρμογή των αεροθαλάμων, επιβαρύνουν τη τιμή ενός καινούριου φουσκωτού κατά 10-20%, σε σχέση με ένα πολυεστερικό αναλόγου μεγέθους.

Επίσης οι εσωτερικοί χώροι είναι πολύ μικροί, λόγω του όγκου που καταλαμβάνουν τα μπαλόνια, με αποτέλεσμα να μην προτιμάται για μεγάλες αποστάσεις, καθώς τα πλαστικά είναι περισσότερο ευρύχωρα. Τέλος δεν προσφέρονται για συνεχή παραμονή σε λιμάνι γιατί φθείρεται το υλικό κατασκευής των μπαλονιών από τη συνεχή έκθεση στον ήλιο. Η μέση διάρκεια ζωής των μπαλονιών είναι 10-20 έτη,

ανάλογα πάντα με τη συντήρησή τους, και τη προστασία τους από την ηλιακή ακτινοβολία.

Τα τελευταία χρόνια έχουν κάνει την εμφάνισή τους στην αγορά φουσκωτά μεγάλων διαστάσεων με καμπίνα ή χωρίς, τα οποία συνδυάζουν αρκετά πλεονεκτήματα, αλλά με υψηλό κόστος απόκτησης. Για κάποιον που θέλει να κάνει τα πρώτα του βήματα στη θαλάσσια αναψυχή, ένα φουσκωτό μικρού-μεσαίου μεγέθους, ίσως είναι η σωστή επιλογή ώστε να ανακαλύψει τις χαρές της θάλασσας με ασφάλεια, συγκεντρώνοντας τις απαραίτητες εμπειρίες για τη σωστή επιλογή του επόμενου σκάφους του, σίγουρα όμως (όπως αποδुकνίζει και το παραπάνω σχεδιάγραμμα) στο τέλος θα καταλήξει στην επιλογή του πλαστικού, καθώς προσφέρει περισσότερες ανέσεις.

Παρ' όλα αυτά θα πρέπει να δώσουμε να καταλάβουν όλοι ότι το φουσκωτό δεν έχει επικρατήσει για λόγους μόδας, αλλά για τα εμφανή και ουσιαστικά πλεονεκτήματά του, που ως γνωστό εκτιμήθηκαν από φορείς και δημόσιους οργανισμούς (Λιμενικό Στρατό πυροσβεστικά κλπ)

Πρώτος και ουσιαστικός λόγος για τον οποίο υπερτερεί σε σχέση με τα άλλα σκάφη είναι η άνωση που δημιουργούν οι αεροθάλαμοι, την οποία για να επιτύχει άλλο αντίστοιχο σκάφος είναι αναγκαίο τα ύφαλα και οι χώροι κάτω από το πάτωμα να είναι τελείως στεγανοί.

Αυτό ασφαλώς έχει ως αποτέλεσμα το ελαφρύ μέρος του συνόλου να βρίσκεται στο χαμηλότερο σημείο του σκάφους, ενώ αντίθετα όλα τα βάρη να είναι τοποθετημένα πάνω από το κατάστρωμα και ως εκ τούτου η ισορροπία να γίνεται επισφαλής. Όμως ανεξάρτητα από τα βάρη, υπάρχει άλλος ένας βασικός λόγος που επιδρά αρνητικά στην ισορροπία και δεν είναι άλλος από τον αέρα που βρίσκεται εγκλωβισμένος στα στεγανά τμήματα ο οποίος θέλει να μετακινηθεί προς τα πάνω. Αντίθετα σε ένα φουσκωτό ο αέρας βρίσκεται στα ψηλότερα σημεία του δηλαδή στους αεροθαλάμους, με αποτέλεσμα να το κρατούν σταθερό στην επιφάνεια της θάλασσας σε θέση απόλυτης ισορροπίας. Η ευστάθεια σε συνδυασμό με την άνωση, είναι παράγοντες που επιτρέπουν σε ένα ταχύπλοο φουσκωτό σκάφος να έχει την απαιτούμενη ασφάλεια σε ακραίες καταστάσεις, εξαλείφοντας σχεδόν την πιθανότητα ανατροπής.

Θα μπορούσε να ισχυριστεί κανείς ότι δεν είναι απαραίτητο οι στεγανοί χώροι ενός πολυεστερικού σκάφους να βρίσκονται από κάτω, αλλά αντίθετα μπορούν να τοποθετηθούν κλειστά κουτιά περιμετρικά ώστε να η πολυπόθητη ισορροπία. Πράγματι υπάρχουν εταιρίες που παράγουν τέτοια αβύθιστα σκάφη, αυστηρών προδιαγραφών, που όμως τελικά μια τέτοια κατασκευή δεν απλοποίησε την παραγωγή αλλά αντίθετα την έκανε περισσότερο ακριβή από εκείνη του φουσκωτού και σύγχρονος πρόσθεσε βάρος και δυσκολίες στις περιπτώσεις επισκευών.

Τέλος υπάρχουν και άλλοι τεχνικοί λόγοι που κάνουν τα φουσκωτά σκάφη να πλεονεκτούν και σε άλλα σημεία τα οποία αναφέρουμε παρακάτω.

α) Τα έξαλα ενός πλαστικού, για να μη περνούν νερά μέσα, πρέπει να κατασκευάζονται υψηλότερα από αυτά ενός φουσκωτού, με συνέπεια να γίνεται περισσότερο ευαίσθητο σε ισχυρούς πλάγιους ανέμους αλλά και να δυσκολεύει την περισυλλογή ανθρώπων όταν πρέπει να χρησιμοποιηθεί σαν σωστικό.

β) Όλες οι κλειστές πολυεστερικού κατασκευές, που αντικαθιστούν τους αεροθαλάμους δεν έχουν την απαιτούμενη ελαστικότητα σε κτυπήματα και όταν στο εσωτερικό τους γεμίζονται με πολυουρεθάνη, σε περίπτωση ρήγματος επισκευάζονται πολύ δύσκολα.

Νομίζουμε ότι μετά από όλα αυτά, δεν υπάρχει κάποιο σημείο που να αφήνει περιθώρια αμφισβήτησης στους λόγους που κάνουν το φουσκωτό σκάφος να πλεονεκτεί εμφανώς.

Ακόμη και η πιστοποίηση του CE για τα φουσκωτά σκάφη, λόγω της πλευστότητας τους και της ευστάθειας τους έχει άλλα μέτρα και σταθμά, όπως για παράδειγμα το τεστ ευστάθειας γίνεται με άλλο το φορτίο στην μια πλευρά. Στα πολυεστερικά σκάφη όμως, προκειμένου να μπορούν να αντεπεξέλθουν στο μονόπλευρο φορτίο, αναγκαστικά μειώνεται το μέγεθος τους. Αυτός είναι και ο λόγος που θα δούμε στα φουσκωτά σκάφη εμφανώς αυξημένη δυνατότητα μεταφοράς επιβαινόντων ή φορτίων γενικότερα.

Τα παραπάνω βέβαια επιβεβαιώνουν την περιορισμένη και προσανατολισμένη χρήση των σκαφών αυτών, για παράδειγμα από το λιμενικό και από τους αρχάριους. Από την άλλη πλευρά, όσον αφορά τα πολυεστερικά σκάφη, για να γίνει ακόμα πιο

λεπτομερής η ανάλυση των πλεονεκτημάτων και η σύγκριση τους με τα φουσκωτά, είναι αναγκαίος ο διαχωρισμός τους σε ταχύπλοα ανοιχτά πολυεστερικά και ταχύπλοα καμπινάτα, μιας και εξυπηρετούν άλλες ανάγκες.

Για τα ταχύπλοα ανοιχτά-πολυεστερικά πρώτο και βασικό πλεονέκτημα είναι το χαμηλό κόστος αγοράς-συντήρησης. Για την ακρίβεια είναι συνήθως αρκετά φθηνότερα από τα αντίστοιχα φουσκωτά και παρουσιάζουν μικρότερο κόστος συντήρησης. Επίσης στην κατηγορία αυτή υπάρχουν επαρκείς χώροι για θαλάσσια αναψυχή-ψάρεμα, ακόμα και στα μικρότερα μεγέθη, άρα είναι λογικό να προτιμούνται σε σύγκριση με τα φουσκωτά. Επιπλέον, επιτρέπουν μεγαλύτερη παραμονή στη θάλασσα για μακρά χρονικά διαστήματα.

Τα ανοιχτά (χωρίς καμπίνα) πλαστικά σκάφη, έδωσαν την ευκαιρία στους Έλληνες να ασχοληθούν με τη θάλασσα στις δεκαετίες 70-80. Προσφέρουν ευκολία στη χρήση τους, και είναι ιδανικά για θαλάσσια σπορ και κοντινές αποδράσεις, χωρίς να απαιτούν πολλά έξοδα αγοράς και συντήρησης. Το ταχύπλοο δίνει την δυνατότητα να πιάσει σε παραλίες και σε νησιά που δεν θα μπορούσες να πας με άλλο τρόπο και επειδή είναι γρήγορο είναι ιδανικό για εξορμήσεις Σαββατοκύριακου

Όσον αφορά τα ταχύπλοα καμπινάτα, τα πλεονεκτήματα είναι πολλά, και δίνουν σαφές προβάδισμα στα πλαστικά. Καταρχήν παρουσιάζουν τη δυνατότητα πολυήμερων εκδρομών και διανυκτέρευσης εντός τού σκάφους. Ανάλογα με το μέγεθος τους, μπορούν να φιλοξενήσουν άνετα από δύο άτομα, έως και πολυμελείς οικογένειες. Το ενδεχόμενο αυτό είναι μικρότερο στα φουσκωτά ίδιου μεγέθους, καθώς έχουν μικρότερους εσωτερικούς χώρους.

Επιπλέον μπορούν να παραμείνουν σε λιμάνι για μεγάλα χρονικά διαστήματα, ενώ παρουσιάζουν ανέσεις όμοιες με του σπιτιού μας, τουαλέτες, ζεστό-κρύο νερό, ψυγείου, κ.λ.π.. Στην ουσία, μπορεί να χρησιμοποιηθεί για την αντικατάσταση ενός εξοχικού, καθώς καλύπτει πλήρως τα πλεονεκτηματά του, ενώ δίνει τη δυνατότητα στους ιδιοκτήτες να μπορούν να προσεγγίσουν πολλά δυσπρόσιτα μέρη και να δοκιμάσουν νέες θάλασσες. Είναι λογικό λοιπόν να παρουσιάζουν ευκολία μεταπώλησης, λόγω της αυξημένης ζήτησης αυτού του τύπου σκαφών.

Δεν θα πρέπει να ξεχάσουμε και τα μειονεκτήματα αυτής της κατηγορίας σκαφών, όπως το αυξημένο κόστος συντήρησης. Ο εξοπλισμός αυτών των σκαφών απαιτεί και περισσότερη συντήρηση για τη σωστή λειτουργία των συστημάτων τους και υψηλό κέντρο βάρους που επηρεάζει την πλεύση, ιδίως στα μικρότερα μεγέθη, ενώ όσο το μήκος αυξάνεται, η ποιότητα της πλεύσης βελτιώνεται. Μεγάλο ρόλο σε αυτό παίζει και η σχεδίαση-κατασκευή του κάθε σκάφους.

Τα καμπινάτα σκάφη είναι ίσως η πιο δημοφιλής κατηγορία, γιατί συνδυάζουν τη θαλάσσια αναψυχή με τις ανέσεις και τη δυνατότητα διανυκτέρευσης εντός του σκάφους. Τα σκάφη αυτά είναι πολύ πιο άνετα για μακρινά ταξίδια και δε παρουσιάζουν σχεδόν κανένα συγκρίσιμο στοιχείο σε σχέση με τα αντίστοιχου μεγέθους φουσκωτά σκάφη.

Παρ' όλα αυτά μπορούμε να πούμε ότι δεν υπάρχει ένας κανόνας που να αποκλείει τα πολυεστερικά ή τα φουσκωτά σκάφη. Οι ανάγκες του καθε αγοραστή αλλά και το μέγεθος του σκάφους για το οποίο ενδιαφερόμαστε, είναι αυτές που διαμορφώνουν τη ζήτηση. Εξάλλου η επιλογή ενός σκάφους εξαρτάται από τον συγκεκριμένο αγοραστή, και κανείς δεν μπορεί να είναι μέσα στο μυαλό του.

4.2 ΣΥΓΚΡΙΣΕΙΣ ΜΕΤΑΞΥ ΠΛΑΣΤΙΚΩΝ ΚΑΙ ΞΥΛΙΝΩΝ ΣΚΑΦΩΝ

Από την παραπάνω ανάλυση θα μπορούσαμε να πούμε, ότι τα ξύλινα σκαριά αποτελούν το παρελθόν, ενώ τα φουσκωτά και τα πολυεστερικά αποτελούν το μέλλον στα μικρού μεγέθους σκάφη. Άρα δεν μπορούν να ανταγωνιστούν με τίποτα από οικονομικής και αγοραστικής πλευράς, τα πλαστικά σκάφη.

Εξάλλου τα πλαστικά σκάφη είναι πιο εύκολα και πιο γρήγορα στο χτίσιμο, καθώς η διαδικασία της ναυπήγησης ενός πλαστικού σκάφους είναι βιομηχανοποιημένη, και άρα πιο οικονομική. Ενώ, στην περίπτωση των ξύλινων σκαφών, ο υπολογιστής και οι μηχανές, δεν μπορούν να αντικαταστήσουν με τίποτα τα ανθρώπινα χέρια. Στοιχείο που κάνει ακόμα πιο δύσκολη τη ναυπήγηση, επισκευή και συντήρηση τέτοιων σκαφών, μιας και δεν βρίσκονται στις μέρες μας τέτοιοι τεχνίτες. Τα ξύλινα σκάφη, κατά συνέπεια παρουσιάζουν υψηλό κόστος κατασκευής, λόγω της μη τυποποίησης τους.

Από την άλλη μεριά, η πολιτιστική αλλά και η οικονομική αξία του παραδοσιακού ελληνικού ξύλινου σκάφους, θα πρέπει να αναγνωριστεί, κατ' αναλογία της έμφασης που δίνεται στον ποιοτικό τουρισμό της στροφής στις ιδιαιτερότητες της παράδοσης, αλλά και σ' αυτόν καθ' εαυτό το θαλάσσιο τουρισμό. Το ξύλινο παραδοσιακό σκάφος μπορεί να σωθεί εάν το δούμε, ως μοχλός επιχειρηματικής δραστηριότητας που έχει θετικό οικονομικό αποτέλεσμα, πέραν της γενικότερης πολιτισμικής του συνεισφοράς.

Αποτελεί μύθο η υπόθεση ότι το ξύλινο σκάφος έχει υπέρμετρα μεγαλύτερο και δύσκολα αντιμετωπίσιμο κόστος συντήρησης από το πλαστικό. Στην πραγματικότητα, έχει ελάχιστα μεγαλύτερο κόστος συντήρησης, το οποίο μπορεί να συμπεριστεί εφ' όσον υπάρξουν οικονομίες κλίμακας και μερική τυποποίηση της παραγωγής. Επί πλέον, η διάρκεια ζωής του είναι υπερπολλαπλάσια από το πλαστικό που δεν αντέχει στη θάλασσα πάνω από 30-40 χρόνια.

Μια πάγια πρακτική που ακολουθείται από τις επιχειρήσεις ενοικίασης εισαγόμενων πλαστικών σκαφών αναψυχής, κυρίων ιστιοπλοϊκών, είναι η αγορά τους μέσα από χρηματοδότηση με προκαταβολή κατά 35% από ιδιώτη και του υπολοίπου

65% από τραπεζικό δανεισμό πενταετούς διάρκειας. Στη διάρκεια της πενταετίας, η εταιρεία έχει το δικαίωμα ναύλωσης του για 120 μέρες το χρόνο μέσω της οποίας εξυπηρετείται το δάνειο. Ο ιδιώτης μπορεί να χρησιμοποιεί για δικό του λογαριασμό το σκάφος όταν δεν είναι ναυλωμένο, ενώ καθ' όλη τη διάρκεια του χρόνου έχει την ευθύνη της φύλαξης, ασφάλισης και συντήρησης, ενώ στο τέλος της πενταετίας αποκτά την κυριότητα του 100%. Η αγοραία αξία του 100% ενός μέσου εισαγόμενου ιστιοπλοϊκού σκάφους 15 μέτρων με πλήρη εξοπλισμό και παραδοτέου στον Πειραιά, ανέρχεται περίπου σε 280.000 Ευρώ.

Από σχετική έρευνα, διαπιστώθηκε ότι το κόστος κατασκευής ενός αντίστοιχου ξύλινου παραδοσιακού σκάφους, μπορεί να συμπιεστεί κάτω των 200.000. Ευνόητο είναι ότι για να είναι επιχειρηματικά συμφέρουσα η υποκατάσταση του εισαγόμενου πλαστικού από το εγχώριο παραδοσιακό, αναγκαία είναι η δημιουργία πλέγματος ενίσχυσης και εκσυγχρονισμού των παραδοσιακών ναυπηγείων και παροχής επιχειρηματικών κινήτρων.

Έχει διαπιστωθεί ότι σύγχρονοι επιχειρηματίες - ξενοδόχοι, που ενοικιάζουν τα σκάφη τους, θα ήταν πρόθυμοι να επενδύσουν στην αγορά και επιχειρηματική εκμετάλλευση πολυτελών ξύλινων παραδοσιακών σκαφών, εφόσον υπάρξει κρατική μέριμνα που θα αντιμετωπίζει μια τέτοια επένδυση κατ' αντιστοιχία με τα παραδοσιακά τουριστικά οικήματα. Εξ' άλλου υπάρχουν πολύ λάτρεις του ξύλου, οι οποίοι θα ήταν πρόθυμοι να δώσουν ακόμα και κάτι παραπάνω για την απόλαυσή τους. Με αυτόν τον τρόπο θα μπορούσε να δοθεί και μια λύση στην συνεχή αύξηση της διάλυσης αυτής της κατηγορίας των σκαφών.

Επιπλέον δεν είναι μόνο ο σημαντικός τους ρόλος ως συνεχιστές της παράδοσης, γιατί τα ξύλινα σκάφη έχουν πραγματικούς λάτρεις της ποιότητας που προσφέρει αυτό το υλικό. Το παραδοσιακό, ακόμα είναι πόλος έλξης για τα παιδιά. Δεν υπάρχει άλλο σκάφος, με το οποίο θα πλεύσει με ασφάλεια πλήρωμα ανηλίκων.

Σίγουρα τα ξύλινα λοιπόν σκάφη δεν μπορούν να ανταγωνιστούν την αγορά των πλαστικών σε ποσοτικά αλλά είναι τα ποιοτικά κυρίως χαρακτηριστικά των ξύλινων σκαφών που σήμερα αλλά και στο προσεχές μέλλον μπορούν να αποτελέσουν ανταγωνιστικότητα πλεινεκτήματα για τα ναυπηγεία που τα κατασκευάζουν. Άρα θα πρέπει εδώ να εντοπίσουμε το κοινό στο οποίο απευθύνονται τα ξύλινα σκάφη, που

αποτελούν μια ειδική κατηγορία, με αποτέλεσμα οι δυο κατηγορίες αγοραστών, να μην είναι συγκρίσιμες.

Οι καιροί αλλάζουν, η αγορά αλλάζει, οι συνθήκες αλλάζουν. Τα ξύλινα σκάφη παραμένουν τα ίδια και σίγουρα υπάρχει τρόπος να αποκτήσουν μερίδιο στην αγορά. Συγκεκριμένα μια λύση είναι τα ξύλινα σκάφη μπορούν να βρουν διέξοδο σαν επαγγελματικά σκάφη αναψυχής, αλλά και ως πλοία μουσεία.

Το ταυτισμένο με τις ελληνικές θάλασσες ξύλινο καϊκι, το τρεχαντήρι, το караβόσκαρο, το πέραμα, κλπ., μόνο ως ανάμνηση θα υπάρχει, τα τελευταία καρνάγια θα έχουν κλείσει, τα λιμάνια μας θα είναι γεμάτα από εισαγόμενα πλαστικά, η εγχώρια απασχόληση και η ελληνική ναυπηγική τέχνη με ιστορία 2.500 ετών, θα εξαφανιστούν ολοσχερώς.

Από την έναρξη εφαρμογής, το 2001, του προγράμματος «Προσαρμογή Αλιευτικής Προσπάθειας», αποσύρθηκαν και διαλύθηκαν περίπου 500 μικρά αλιευτικά σκάφη ενώ μερικές δεκάδες εντάχθηκαν στην κατηγορία της διαφύλαξης ιστορικής κληρονομιάς. Από τα λίγα σκάφη «μουσειακής αξίας» τα περισσότερα καταστρέφονται παρατημένα σε κάποια ακτή.

Το υπουργείο Αγροτικής Ανάπτυξης και Τροφίμων είχε συμφωνήσει με ορισμένους δήμους να κρατήσουν κάποια σκάφη «μουσειακής αξίας» που αντιπροσώπευαν τύπους που κινδυνεύουν να εξαφανιστούν ή που παρουσίαζαν μοναδικότητα ως προς τον τρόπο κατασκευής τους ή που ήταν συνδεδεμένα με ιστορικά ή άλλα σημαντικά γεγονότα.

Οι περισσότεροι δήμοι δεν τα συντηρούν τα σκάφη αυτά με αποτέλεσμα να καταστρέφονται. Πάντως, το υπουργείο παραδέχεται ότι η Ελλάδα θα έπρεπε να διαθέτει μουσείο ειδικά για τη φύλαξη ορισμένων σκαφών που μπορούν να ενταχθούν στην κατηγορία διαφύλαξης ιστορικής κληρονομιάς.

Άρα σαν συμπέρασμα θα μπορούσαμε να πούμε ότι τα ξύλινα σκάφη δεν μπορούν να ανταγωνιστούν τα πλαστικά από οικονομικής άποψης, αλλά και τα ξύλινα έχουν θέση στην ελληνική αγορά, μίας και εμείς οι Έλληνες είμαστε λάτρεις της θάλασσας και αυτά αποτελούν την παράδοσή μας, καθώς στην περίπτωση, για παράδειγμα των ιστοπλοϊκών, μας φέρνουν ακόμα πιο κοντά στη θάλασσα.

ΕΠΙΛΟΓΟΣ-ΓΕΝΙΚΑ ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ

Με την ολοκλήρωση αυτής της διπλωματικής εργασίας καταλήγουμε στο συμπέρασμα ότι το ξύλινο σκάφος δεν μπορεί να ανταγωνιστεί τα φουσκωτά και τα πολυεστερικά σε κανένα επίπεδο εκτός από αυτό της ευστάθειας.

Συγκεκριμένα τα ξύλινα σκάφη είναι πιο αξιόπλοα, κατά συνέπεια απαραίτητα στις κατηγορίες των νεαρών ακτοπλόων, με την βοήθεια των οποίων μπορούν να μάθουν ευκολότερα τη θάλασσα, και να την αγαπήσουν ακόμα περισσότερο. Εξάλλου η παράδοση και η επιστροφή στις ρίζες, είναι αυτή που θα μας βοηθήσει να κατανοήσουμε το μέσο αυτό και να το χρησιμοποιήσουμε σωστά, επιλέγοντας το απαιτούμενο υλικό(πλαστικό ή ξύλινο) που θα εξυπηρετεί τις ανάγκες μας.

Έτσι είναι λάθος να εκφράσουμε μια απόλυτη θέση, που να αποκλείει από την αγορά τα ξύλινα σκάφη καθώς γνωρίζουμε ότι << Με την παράδοση ο άνθρωπος δυναμώνει τη συνείδηση του, νοιώθει κοντά του και μέσα του τους προγόνους του...>>(Φώτης Κόντογλου), άρα είναι απαραίτητο να γνωρίζουμε το παρελθόν και να το χρησιμοποιήσουμε σαν εφαλτήριο για το μέλλον.

Το σίγουρο είναι, πως όλα τα υλικά (πλαστικό , πολυεστέρας και ξύλο) αλλά και ο συνδυασμός αυτών, είναι απαραίτητα για την ναυπήγηση ενός πλοίου. Η επιλογή του υλικού προέρχεται από τις ανάγκες του αγοραστή . Όλες οι κατηγορίες υλικών έχουν θέση στην ελληνική αγορά, καθώς σεβόμαστε την παράδοσή μας, μιας και ήμασταν οι πρωτοπόροι στην κατασκευή ξύλινων σκαφών, και τα λατρεύουμε ακόμη και σήμερα. Έτσι απαιτείται μια συγκροτημένη κρατική κίνηση, που να ενισχύει το ξύλινο σκάφος, ενώ τα πλαστικά και πολυεστερικά δεν εμφανίζουν καμία ανάγκη ενίσχυσης καθώς είναι ανταγωνιστικά από μόνα τους, και εκφράζουν το μέλλον της κατηγορίας μικρών σκαφών.

Αλλά και όσον αφορά τις άλλες δυο κατηγορίες σκαφών(πολυεστερικά και φουσκωτά) το ενδιαφέρον του αγοραστικού κοινού είναι έντονο. Συγκεκριμένα το φουσκωτό είναι ο αγαπημένος τύπος σκάφους για όσους ασχολούνται με το υποβρύχιο ψάρεμα και για όσους αγαπούν τα μακρινά αταξίδια. Ενώ όσον αφορά τα σκάφη αναψυχής, ο πολυεστέρας παίζει το σημαντικότερο ρόλο. Έτσι κάθε είδος

υλικού βρίσκει το δικό του αγοραστικό κοινό, με το ξύλο να κατέχει σημαντική θέση στις καρδιές τους.

ΠΑΝΕΠΙΣΤΗΜΙΟ ΠΕΙΡΑΙΩΣ

ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ

1. Ιωάννου Εμ. Κολλινάτη,1991 ,Ναυπηγεία
2. Β.Προικίου και Ν.Χατζηπαπαδοπούλου, 1991, Οργάνωση Ναυπηγείων και Ναυπηγικών εγκαταστάσεων.
3. Γ.Βλάχος+Αθανασιάδου Ιωάννα, 2001, Μελέτη για τη μετεγκατάσταση της Ναυπηγοεπισκευαστικής Βάσης του Λιμενικού Σώματος.
4. Bernard Ireland, 1998, History of Ships.
5. Βασίλη Καρδάση,Αυγουστος 1993,Από του ιστίου στον ατμό-ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΕΜΠΟΡΙΚΗ ΝΑΥΤΙΛΙΑ 1858-1914, Αθήνα
6. Richard Birmingham, London 1995, Boat Building techniques illustrated.
7. <http://www.marmuseum.tuc.gr/minoiko2Page.html>(φωτογραφίες)
8. <http://www.hellenictraditionalboats.gr/>
9. Ν.Λυμπερόπουλος,2008, άρθρο “Ξύλινο, σύγχρονο και ελληνικό!”
Καθημερινή,
10. Ναυτότοπος.διαδικτυακός τόπος. www.naftotopos.gr
11. Δ.Σταμπόγλη,2008, “7.500 μικρά ξύλινα σκάφη θα καταστραφούν”
12. In.gr, “Υλικά Κατασκευής Μηχανοκίνητων Σκαφών”,
<http://www.in.gr/Reviews/chapter.asp?lngReviewID=12770&lngChapterID=13409>,
Διαδίκτυο
13. Κ.Δαμιανίδης,2008, “Λαϊκή Ναυπηγική Παράδοση”
http://www.naftotopos.gr/index.php?option=com_content&task=view&id=12&Itemid=64,
naftotopos.gr, Διαδίκτυο

14. Κώστας Α. Δαμιανίδης, Ελληνική Παραδοσιακή Ναυπηγική, Σεπτέμβριος 1998(Δευτερη έκδοση)
15. Ελευθεροτυπία, 9-8-2006, Πρόγραμμα Ανταγωνιστικότητα, Υπουργείο Οικονομίας και Αγροτικής Ανάπτυξης.
16. In.gr, Πολυεστερικά Σκάφη,
<http://www.in.gr/Reviews/imagegallery.asp?IngReviewID=12770&IngChapterID=13409&IngItemID=13410>, Διαδίκτυο
17. David Richey, Το μικρό σκάφος.
18. Καθημερινή, 21/04/2005, “Αξιόλογους ρυθμούς ανάπτυξης ο κλάδος σκαφών αναψυχής”,
19. ΣΕΚΑΠΛΑΣ ΠΕΕΥ, 2007, “ ΣΤΑΤΙΣΤΙΚΑ ΣΤΟΙΧΕΙΑ ΜΙΚΡΩΝ ΣΚΑΦΩΝ ΕΤΟΥΣ 2007”,
<http://www.secaplas.gr/news.php?record=32> , Διαδίκτυο
20. Ν.Ε.Β.: Διεθνής Ναυπηγική Πολιτική και Στρατηγική Ναυπηγικών και Επισκευαστικών Μονάδων, Γ.Π.Βλάχος, Πειραιάς 2004
v Ελλήνων.