

Η Ανερχόμενη Αγορά του Yachting στην Ελλάδα



Οι Εταιρίες Μίσθωσης Επαγγελματικών Σκαφών Αναψυχής

Νικόλαος Ηρ. Γεωργιάδης (*)

Η Ελλάδα είναι από τις χώρες που αποτελούν σημαντικό πόλο έλξης σε διεθνές επίπεδο. Παράγοντες όπως το μεσογειακό κλίμα, η ποικιλία των θαλασσών, τα 3.000 νησιά συνολικά, οι θαλάσσιες περιοχές χιλιάδων τετραγωνικών μέτρων, τα υψηλά ποσοστά ηλιοφάνειας και το εναλλασσόμενο τοπίο, την καθιστούν ως ένα ιδανικό μέρος για την ανάπτυξη του θαλάσσιου τουρισμού και ειδικότερα των υπηρεσιών ενοικίασης σκαφών αναψυχής.

Τα Ελληνικά νησιά θεωρούνται παγκοσμίως ως ένας ασφαλής προορισμός για ευχάριστη διαμονή, διασκέδαση και, από την άλλη πλευρά, για την ανάπτυξη επιχειρηματικής δραστηριότητας, συνδεδεμένης κυρίως με το χώρο του τουρισμού. Επιπρόσθετα, οι ευνοϊκές συνθήκες κλίματος εγγυώνται μια εξίσου αποδοτική δραστηριοποίηση όσον αφορά στην ανάπτυξη μαρίνων και υποδομών θαλάσσιου τουρισμού, αντάξιων εκείνων, άλλων χωρών με σημαντική προϊστορία σε αυτόν τον τομέα.

Ο θαλάσσιος τουρισμός πρωτοεμφανίστηκε στην Ελλάδα προς τα τέλη της δεκαετίας του 1960 με αρχές της δεκαετίας του 1970. Τη δεκαετία του 1980 όμως, γνώρισε ιδιαίτερη άνθηση, μετά από τη διαμόρφωση του αντίστοιχου θεσμικού πλαισίου μέσω του Νόμου 438/1976. Μέχρι σήμερα, το θεσμικό πλαίσιο του κλάδου έχει εμπλουτισθεί με τους Νόμους 2743/1999 και 3182/2003.

Η Πορεία του Κλάδου Yachting στην Ελλάδα

Στον Κλάδο του Yachting στην Ελλάδα ανήκουν κυρίως ιδιωτικές εταιρίες μίσθωσης επαγγελματικών σκαφών αναψυχής, μη επανδρωμένων με πλήρωμα, και μήκους μέχρι 15 μέτρων περίπου. Συνεπώς, υπό τη στενή έννοια του κλάδου, δεν συμπεριλαμβάνονται εταιρίες κρουαζιερόπλοιων ή εκμετάλλευσης άλλου τύπου πλοίων.

Ο Ελληνικός στόλος επαγγελματικών σκαφών αναψυχής αποτελείται από 4.800 περίπου ιστιοφόρα και μηχανοκίνητα σκάφη, σύμφωνα με τα στοιχεία των νηολογίων που τηρούνται από το Υπουργείο Εμπορικής Ναυτιλίας (Υ.Ε.Ν.). Ο εν λόγω στόλος αποτελεί το μεγαλύτερο στόλο της Μεσογείου από πλευράς αριθμού σκαφών. Από το σύνολο του Ελληνικού στόλου, το 70% περίπου είναι ιστιοφόρα σκάφη, ενώ το υπόλοιπο 30% είναι μηχανοκίνητα. Τα σκάφη αυτά - τα οποία ανεξαρτήτως με το εάν επανδρώνονται ή μη, φέρουν υποχρεωτικά την Ελληνική σημαία - είναι σε θέση, στην πλειοψηφία τους, να φιλοξενήσουν από 6 έως 12 άτομα.

Ο θαλάσσιος τουρισμός στην Ελλάδα καλύπτει το 0,9% περίπου της ετήσιας τουριστικής κίνησης. Ενδεικτικά, από τους 10.000.000 τουρίστες περίπου που επισκέπτονται τη χώρα σε ετήσια βάση, οι 90.000 περίπου, αγοράζουν υπηρεσίες yachting. Σύμφωνα με τα ιστορικά δεδομένα των τελευταίων ετών, η εντονότερη προσέλευση τουριστών παρατηρείται κυρίως κατά τους μήνες Απρίλιο – Οκτώβριο κάθε έτους. Ειδικότερα, η αγορά των ναυλώσεων, μικρών και μεγάλων σκαφών, παρουσίασε μία συνεχή ανοδική πορεία κατά τη δεκαετία του 1990 και αρχές της δεκαετίας του 2000. Μάλιστα, ο συνολικός αριθμός των ναυλώσεων κατά την τελευταία πενταετία, για την οποία υπάρχουν διαθέσιμα στοιχεία, εμφάνισε σωρευτική αύξηση ανώτερη του 40%. Σύμφωνα δε με εκτιμήσεις της αγοράς, ο αριθμός των ετήσιων ναυλώσεων δύναται να ανέλθει έως και τις 60.000 στο μέλλον, υπό ευνοϊκές συνθήκες αγοράς, και στα πλαίσια των συστηματικότερων προσπαθειών που καταβάλλονται από όλους τους φορείς για την ανάπτυξη του κλάδου στην Ελλάδα.

Όπως προαναφέρθηκε, μεγάλο μέρος των εσόδων της Ελλάδας, βασίζεται στο θαλάσσιο τουρισμό, καθώς η χώρα είναι ευρύτερα γνωστή για το υψηλό επίπεδο των υπηρεσιών που μπορεί να προσφέρει στους τουρίστες, σε συνδυασμό με τη φιλοξενία, την ποικιλία και την ποιότητα των τουριστικών της υποδομών (μεγάλες ξενοδοχειακές μονάδες, ακτοπλοϊκές εταιρίες, εταιρίες αναψυχής, κ.λ.π.). Σήμερα, ο Ελληνικός θαλάσσιος τουρισμός είναι ένας κλάδος με αξιόλογα οικονομικά οφέλη και υψηλά περιθώρια ανάπτυξης, καθώς αποτελεί μία σημαντική πηγή εσόδων σε συνάλλαγμα. Απόδειξη αυτής της εξέλιξης αποτελεί το γεγονός ότι μερίδιο άνω του 90% των ναυλώσεων στην Ελλάδα, πραγματοποιείται κάθε χρόνο από αλλοδαπούς τουρίστες. Οι βασικοί χρήστες σκαφών αναψυχής προέρχονται από Ευρωπαϊκές χώρες, όπως τη Γερμανία, τη Γαλλία, την Ισπανία, την Ιταλία, κ.λ.π., ενώ μικρότερη συμμετοχή στη ζήτηση υπηρεσιών σκαφών αναψυχής εμφανίζουν οι αμερικανικές και ασιατικές αγορές.

Οι Μαρίνες που Φιλοξενούν τα Σκάφη Αναψυχής στην Ελλάδα

Σήμερα στην Ελλάδα, λειτουργούν περίπου 20 οργανωμένες μαρίνες σκαφών αναψυχής, οι οποίες προσφέρουν υπηρεσίες υψηλού επιπέδου στους εγχώριους και αλλοδαπούς τουρίστες. Αρκετές από αυτές είναι βραβευμένες από το πρόγραμμα «Γαλάζιες Σημαίες της Ευρώπης», το οποίο αποτελεί μία σημαντική αναγνώριση που εξασφαλίζει αξιοπιστία και κύρος στις μαρίνες, και κατά συνέπεια προσελκύει νέους υποψηφίους πελάτες τόσο από την Ελλάδα όσο και από το εξωτερικό.

Αξίζει να σημειωθεί ότι πολλές μαρίνες στην Ελλάδα διοικούνται αποκλειστικά από τις εταιρίες θαλάσσιου τουρισμού (yachting), ενώ οι μεγαλύτερες εκ των εταιριών αυτών διαθέτουν ήδη ιδιόκτητες μαρίνες σε όλη την Ελλάδα – όπως στο Ιόνιο Πέλαγος, το Αιγαίο Πέλαγος, τα Παράλια της Ηπειρωτικής Ελλάδας, κ.λ.π. -

για την καλύτερη και πιο ολοκληρωμένη εξυπηρέτηση των πελατών τους.

Τα τελευταία χρόνια, ο Ελληνικός Οργανισμός Τουρισμού (Ε.Ο.Τ.) και ορισμένες από τις διοικητικές περιφέρειες της Ελλάδας, προώθησαν τη δημιουργία ενός ολοκληρωμένου δικτύου αγκυροβολιάς και συναφών υπηρεσιών yachting για την καλύτερη εξυπηρέτηση των σκαφών αναψυχής. Υπό το πρίσμα αυτό σήμερα, οι θέσεις ελλιμενισμού που παρέχουν στα σκάφη οι δημόσιες και ιδιωτικές μαρίνες αυξάνονται συνεχώς, ενώ κατασκευάζονται ολοένα και περισσότερες προβλήτες και κυματοθραύστες, ώστε οι μαρίνες να αποτελούν όσο το δυνατόν πιο ασφαλείς και οργανωμένους χώρους φιλοξενίας για τα τουριστικά σκάφη.

Τα Οφέλη της Ελλάδας από το Yachting

Σύμφωνα με τα τελευταία διαθέσιμα στοιχεία του Ελληνικού Οργανισμού Τουρισμού (Ε.Ο.Τ.), το προφίλ των τουριστών που επιλέγουν τις υπηρεσίες yachting στην Ελλάδα αφορά κυρίως σε αλλοδαπούς τουρίστες υψηλού εισοδήματος. Πιο συγκεκριμένα, την ίδια στιγμή που ο μέσος τουρίστας στην Ελλάδα ξοδεύει περίπου 75 δολάρια ανά ημέρα παραμονής, οι τουρίστες που έρχονται στην Ελλάδα με σκοπό να κάνουν θαλάσσιο τουρισμό δαπανούν περίπου 120 δολάρια ανά ημέρα παραμονής ανά άτομο.

Η οικονομική ανάπτυξη του κλάδου αλλά και τα οφέλη της Ελλάδας από το yachting αναμένονται να ενισχυθούν περαιτέρω στο μέλλον, μέσω μιας σειράς παραγόντων που συνδέονται με την αναβάθμιση της εικόνας της Ελλάδας στο εξωτερικό. Στον εκσυγχρονισμό της εικόνας της χώρας προς το διεθνές περιβάλλον, συνέβαλαν καθοριστικά τόσο οι επιτυχημένοι σε κάθε επίπεδο Ολυμπιακοί Αγώνες της Αθήνας κατά το 2004, όσο και η μετέπειτα ενδυνάμωση της νέας Ελληνικής πραγματικότητας από το προσφάτως ιδρυμένο Υπουργείο Τουρισμού, μέσω μιας έντονης διαφημιστικής προβολής στα ξένα μέσα μαζικής ενημέρωσης με το σλόγκαν: “Wonderful Greece”. Με αυτόν τον τρόπο, αναδείχτηκε και αναδεικνύεται αποτελεσματικότερα το νέο πρόσωπο της Ελλάδας, καθώς και οι προοπτικές ή ευκαιρίες που μπορεί να προσφέρει η χώρα στον ξένο τουρίστα, αλλά και τον επιχειρηματία.

Επισημαίνεται ότι στα ευρύτερα έσοδα που αφορούν στις ναυλώσεις και κατευθύνονται προς την Ελληνική οικονομία, θα πρέπει να συνυπολογισθούν τόσο οι δαπάνες που πραγματοποιούν οι ναυλωτές (ενοικιαστές των σκαφών αναψυχής) κατά την παραμονή τους στην Ελλάδα (αποτελούν έσοδα των ιδίων των εταιριών του κλάδου), όσο και τα έσοδα που προέρχονται από μια σειρά επαγγελμάτων ή επιχειρηματικών δραστηριοτήτων που έχουν άμεση ή έμμεση σχέση με την υποστήριξη του Ελληνικού yachting (όπως για παράδειγμα, έσοδα που συνδέονται με την κατανάλωση καυσίμων, τις υπηρεσίες διασκέδασης ή αναψυχής, κ.λ.π.).

Πάντως, η μεγιστοποίηση όλων αυτών των ωφελειών θα προέλθει κυρίως από τη βελτίωση της ανταγωνιστικότητας των ιδίων των εταιριών του κλάδου yachting στην Ελλάδα. Κατά τα τελευταία χρόνια, οι εταιρίες του κλάδου εντατικοποιούν τις προσπάθειές τους για την ταχύτερη ανανέωση του στόλου τους (πώληση και αγορά νέων μοντέρνων σκαφών κάθε 4-5 χρόνια), καθώς και παροχή ολοκληρωμένου πακέτου υπηρεσιών (διαχείριση ιδιόκτητων ή μισθωμένων μαρινών ανά την Ελλάδα).

Πεδία Προβληματισμού για τον Κλάδο του Yachting στην Ελλάδα

Τα βασικά προβλήματα που αντιμετωπίζει ο Ελληνικός θαλάσσιος τουρισμός, αφορούν κυρίως σε θέματα υποδομής και οργάνωσης των συνολικών υπηρεσιών του. Σύμφωνα με τους εκπροσώπους των εταιριών σκαφών αναψυχής στην Ελλάδα, εφόσον τα προβλήματα αυτά επιλυθούν στο κοντινό μέλλον, οι δυνατότητες ανάπτυξης του κλάδου καθίστανται αναμφισβήτητα μεγάλες, ιδιαίτερα μετά την ανεπανάληπτη προβολή της Ελλάδας με την ευκαιρία των Ολυμπιακών Αγώνων της Αθήνας.

Ένα πρώτο σημαντικό πεδίο προβληματισμού για την ανταγωνιστικότητα του Ελληνικού Κλάδου Yachting έγκειται στις μαρίνες σκαφών, και ειδικότερα στην πληρότητα, τον εκσυγχρονισμό και την ασφάλεια αυτών, καθώς σύμφωνα με τις απόψεις που έχουν κατά καιρούς εκφρασθεί δημοσίως από αρκετούς παράγοντες του κλάδου, παρουσιάζεται μία σημαντική έλλειψη επαρκούς αριθμού θέσεων ελλιμενισμού. Όσον αφορά στην υποδομή που έχει δημιουργηθεί μέχρι σήμερα στην Ελλάδα, εκτιμάται ότι υπάρχουν 15.850 περίπου θέσεις σκαφών αναψυχής, εκ των οποίων οι 14.400 θέσεις ανήκουν σε μαρίνες, οι 1.360 περίπου θέσεις ανήκουν σε καταφύγια τουριστικών σκαφών, και οι υπόλοιπες 90 περίπου θέσεις σε ξενοδοχειακούς λιμένες.

Ένα άλλο καίριο πρόβλημα για τον Ελληνικό θαλάσσιο τουρισμό αποτελεί ο σχετικά περιορισμένος αριθμός εταιριών επαγγελματικών σκαφών αναψυχής. Είναι μάλιστα χαρακτηριστικό το γεγονός ότι στην Ελληνική Αγορά υπάρχουν 100 περίπου εταιρίες εκμεταλλεύσεως σκαφών και συναφών πλοίων, εκ των οποίων όμως, μόνον το 1/3 περίπου ασχολούνται αμιγώς με την εκμετάλλευση και ναύλωση σκαφών κάτω των 15 μέτρων και χωρίς μόνιμο πλήρωμα. Κατά το παρελθόν, ο αριθμός των εταιριών αυτών μεταβαλλόταν είτε ανοδικά είτε καθοδικά, αναλόγως με το μέγεθος της ναυλαγοράς, ενώ σε δύσκολες συγκυρίες, κάποιες από τις επιχειρήσεις αυτές αναγκάστηκαν να αποχωρήσουν από τον κλάδο.

Επίσης, τα τελευταία χρόνια, ο αριθμός των απασχολούμενων στις επιχειρήσεις του κλάδου παρουσιάζει μία έντονη διακύμανση, έχοντας ανέλθει κατά καιρούς έως και το επίπεδο των 50.000 ατόμων. Στο πλαίσιο αυτό, οι κλαδικές εταιρίες αρχίζουν να καταβάλουν συστηματικότερες προσπάθειες βελτίωσης του τεχνολογικού εξοπλισμού τους, προκειμένου να καλύψουν το πρόβλημα του ελλειπούς – κυρίως τεχνικού - προσωπικού. Επισημαίνεται ότι για τον υπολογισμό του πραγματικού αριθμού των απασχολούμενων στον κλάδο, θα πρέπει να συμπεριληφθούν και οι διάφοροι επαγγελματίες, το αντικείμενο εργασίας των οποίων έχει άμεση ή έμμεση σχέση με την υποστήριξη του yachting. Σε αυτούς περιλαμβάνονται οι τεχνικοί ναυαγοσωστικών μονάδων, βιοτεχνιών εξοπλισμού, επιχειρήσεων ανεφοδιασμού, κ.λ.π.

Συνοπτικά, τα σημαντικότερα προβλήματα που αντιμετωπίζει σήμερα ο κλάδος της ενοικίασης σκαφών αναψυχής είναι τα εξής:

- Σημαντική αύξηση των τελών των μαρίνων,
- Οργανωτικές ελλείψεις στις Ελληνικές μαρίνες,
- Έλλειψη τουριστικής νοοτροπίας,
- Ελλιπή κίνητρα για την ανανέωση του στόλου των επιχειρήσεων,
- Ανεπαρκής ναυτική παιδεία,
- Έλλειψη εξειδικευμένων ομάδων για την παροχή τεχνικών υπηρεσιών υψηλού επιπέδου,
- Απουσία σύγχρονης νομοθεσίας σχετικά με το θαλάσσιο τουρισμό,

- ο Ανεπαρκής εξυπηρέτηση των σκαφών.

Τουρκία: Ο Μεγάλος Ανταγωνιστής

Σύμφωνα με πρόσφατες έρευνες, η δυναμική της Τουρκίας όσον αφορά στην ανάπτυξη του θαλάσσιου τουρισμού είναι τέτοια που αναμένεται, στο απώτερο μέλλον, να ξεπεράσει ακόμα και την Ισπανία, η οποία μέχρι πρότινος διατηρούσε τον πρωταγωνιστικό ρόλο στον κλάδο, στην περιοχή της Μεσογείου. Παρόλα αυτά, ο Ελληνικός θαλάσσιος τουρισμός έχει καταφέρει να αποσπάσει μερίδια της τάξεως του 19,4% και του 17,1% της συνολικής αγοράς της Μεγάλης Βρετανίας τα έτη 2003 και 2004 αντίστοιχα, την ίδια χρονική στιγμή που ο Τουρκικός θαλάσσιος τουρισμός διεκδικεί το 6% της Βρετανικής τουριστικής αγοράς, ενώ κατά τη διάρκεια του 2005 αναμένεται να αποσπάσει μερίδιο της τάξεως του 10%.

Οδηγίες προς... Ναυτιλλόμενους

Προκειμένου ο υποψήφιος ενδιαφερόμενος να ναυλώσει ένα σκάφος αναψυχής, θα πρέπει να γνωρίζει, μεταξύ των άλλων, και τα ακόλουθα:

- ο Τον τύπο σκάφους που τον ενδιαφέρει,
- ο Το αν επιθυμεί την ύπαρξη πληρώματος ή όχι στο σκάφος,
- ο Τον αριθμό των ημερών και τις ακριβείς ημερομηνίες του ταξιδιού του,
- ο Το λιμάνι από το οποίο θα αναχωρήσει το σκάφος, αλλά και τα σημεία παραμονής ή στάθμευσης του σκάφους.

Ελληνικοί φορείς για την άντληση χρήσιμων πληροφοριών για τον Κλάδο του Yachting στην Ελλάδα είναι, μεταξύ άλλων, οι ακόλουθοι:

- Υπουργείο Εμπορικής Ναυτιλίας,
- Ελληνικός Οργανισμός Τουρισμού
- Ένωση Πλοιοκτητών Επαγγελματικών Σκαφών Τουρισμού

Οι τύποι των τουριστικών σκαφών – είτε πρόκειται για ιστιοπλοϊκά (ιστιοφόρα), είτε για μηχανοκίνητα - χωρίζονται στις κυριότερες ακόλουθες κατηγορίες:

- ο Flotila: Αφορά στην οργάνωση ενός στολίσκου 7-8 μικρών σκαφών των 6 ατόμων έκαστο και μήκους συνήθως έως 10 μέτρα τα οποία, με ένα αρχηγό (skipper), επισκέπτονται συγκεκριμένα σημεία και απολαμβάνουν ένα ευχάριστο ταξίδι με ιστιοφόρο σκάφος. Η κατηγορία αυτή ελκύει συνήθως άτομα που αγαπούν τη θάλασσα, αλλά δεν έχουν προηγούμενη ταξιδιωτική εμπειρία. Η κατηγορία αυτή καλύπτει το 15% περίπου των ετήσιων ναυλώσεων σκαφών αναψυχής.
- ο Bareboat: Είναι τα σκάφη χωρίς μόνιμο πλήρωμα. Ο ίδιος ο νοικιαστής διαθέτει δίπλωμα skipper, που υποδηλώνει ότι έχει τα τυπικά προσόντα για να κυβερνήσει το σκάφος. Η κατηγορία αυτή καλύπτει το 80% περίπου των ετήσιων ναυλώσεων σκαφών αναψυχής.
- ο Yachting με επανδρωμένα πλοία 8-12 ατόμων μήκους άνω των 15 μέτρων: Η συγκεκριμένη κατηγορία καλύπτει το 5% περίπου των

ναυλώσεων ετησίως.

Επισημαίνεται ότι όλα τα επαγγελματικά τουριστικά σκάφη υποχρεούνται να τηρούν κανόνες βάσει συγκεκριμένων νομικών πλαισίων, που αφορούν στην καταλληλότητα και την ασφάλεια του κάθε σκάφους. Η επαγγελματική ζωή ενός σκάφους ανέρχεται συνήθως σε 5 έτη, ενώ μετά από την πάροδο αυτού του χρονικού διαστήματος, η εταιρία θαλάσσιου τουρισμού το θέτει σε δευτερεύοντα ρόλο μέσα στο στόλο της ή το πωλεί σε άλλα ενδιαφερόμενα μέρη.

Όπως είναι φυσικό, η σωστή λειτουργία των παραπάνω σκαφών εξαρτάται από την άρτια οργάνωση και την κατάλληλη υποδομή που μπορούν να προσφέρουν οι χώροι ελλιμενισμού (μαρίνες) στην Ελλάδα. Η επιλογή της μαρίνας αποτελεί μία κρίσιμη διαδικασία για την επιτυχία του όλου εγχειρήματος, καθώς προϋποθέτει τεχνικές προδιαγραφές όπως:

- Πρόσβαση προς τα αστικά κέντρα οδικώς,
- Δυνατότητα εξυπηρέτησης από και προς σε αεροδρόμιο για την άνετη μετακίνηση των ενοικιαστών των σκαφών αναψυχής,
- Ηλεκτρικό ρεύμα,
- Μέσα επικοινωνίας,
- Χώρους εστίασης,
- Χώρους παραμονής στην ξηρά,
- Χώρους ψυχαγωγίας,
- Εγκαταστάσεις ανεφοδιασμού,
- Τεχνική υποστήριξη.

Ελληνικές Εταιρίες Επαγγελματικών Σκαφών Αναψυχής (Yachting)

Στην Ελλάδα, ο Κλάδος του Θαλάσσιου Τουρισμού στην ευρύτερή του διάσταση αποτελείται από 100 περίπου επιχειρήσεις σκαφών αναψυχής και κρουαζιερόπλοιων, οι οποίες ασχολούνται αποκλειστικά με την παροχή υψηλού επιπέδου υπηρεσιών θαλάσσιου τουρισμού, συμβάλλοντας καθοριστικά στην προώθηση και προβολή της Ελλάδας ως ενός άκρως ελκυστικού προορισμού. Από το σύνολο των επιχειρήσεων αυτών, λιγότερες από τις μισές (περίπου το 1/3) δραστηριοποιούνται στην αγορά της ενοικίασης επαγγελματικών σκαφών αναψυχής χωρίς μόνιμο πλήρωμα και μήκους μέχρι 15 μέτρων.

Οι Ελληνικές εταιρίες σκαφών αναψυχής επενδύουν ένα μεγάλο μέρος των εσόδων τους στην αντικατάσταση των τουριστικών σκαφών τους ανά 4-5 χρόνια με νέα, υπερσύγχρονα μοντέλα, προκειμένου να είναι σε θέση να ανταποκριθούν στις υψηλές απαιτήσεις των πελατών τους, οι οποίοι στο μεγαλύτερο μέρος τους προέρχονται από το εξωτερικό. Επίσης, στην προσπάθεια προσέλκυσης υψηλής εισοδηματικής τάξης πελατείας, οι εν λόγω εταιρίες συμμετέχουν κάθε χρόνο σε διεθνή Ναυτικά Σαλόνια, δηλαδή σε εκθέσεις που παρουσιάζουν τις υπηρεσίες τους, καθώς και τα νέα προηγμένα μοντέλα σκαφών αναψυχής, και συνεπώς έρχονται σε αμεσότερη επαφή τόσο με τους υποψήφιους πελάτες, όσο και με άλλους επιχειρηματικούς φορείς. Οι κρατήσεις yachting από τα ενδιαφερόμενα μέρη αρχίζουν το φθινόπωρο κάθε έτους για το επόμενο καλοκαίρι, και ήδη από τις αρχές κάθε χρονιάς, οι Ελληνικές εταιρίες yachting γνωρίζουν σε σημαντικό βαθμό την προβλεπόμενη πορεία των εσόδων τους για τη συγκεκριμένη ετήσια περίοδο.

Κατά τα τελευταία χρόνια, ο Κλάδος του Θαλάσσιου Τουρισμού στην ευρύτερή του διάσταση, παρουσιάζει μία καθοδική πορεία σε επίπεδο κερδοφορίας, λόγω,

μεταξύ των άλλων, της γενικότερης οικονομικής δυστοκίας που παρατηρείται τόσο στην Ελλάδα όσο και στη Δυτική Ευρώπη, της μείωσης της πραγματικής αγοραστικής δύναμης στην εγχώρια οικονομία, και της αύξησης του κόστους ναυλώσεων. Σύμφωνα με τα τελευταία διαθέσιμα στοιχεία της Ελληνικής εταιρίας ερευνών ICAP, ο Κλάδος του Θαλάσσιου Τουρισμού στην Ελλάδα (δείγμα 100 εταιριών σκαφών αναψυχής και κρουαζιερόπλοιων) εμφάνισε μικτά κέρδη της τάξεως των 19,24 εκατ. ευρώ κατά την οικονομική χρήση του 2002, έναντι επιπέδου 21,96 εκατ. ευρώ το 2001 και 27,82 εκατ. ευρώ το έτος 2000. Το σύνολο του ενεργητικού του κλάδου ανήλθε σε 337,27 εκατ. ευρώ το 2002, έναντι 284,14 εκατ. ευρώ το 2001 και 232,28 εκατ. ευρώ το 2000. Κατά την οικονομική χρήση του 2002, η μεγαλύτερη εταιρία yachting στην Ελλάδα παρουσίασε ενεργητικό άνω των 40 εκατ. ευρώ και καθαρά κέρδη μεγαλύτερα των 2 εκατ. ευρώ.

Ενδεικτικές Εταιρίες του Κλάδου Yachting στην Ελλάδα:

Κυριακούλης Μεσογειακά Κρουαζιέρα
Βερνίκος Κόττερα
Άλφα Γιώτινγκς
Ολύμπικ Κόττερα
Κόσμος Γιώτινγκ Ελλάς
Aegean Business Yachts
Οδυσσεύς Ιστιοπλοϊκές Διακοπές
Βερ-σαν Κόττερα

(*) Υπεύθυνος Ανάλυσης Αγοράς & Μετοχών
“VALUATION & RESEARCH SPECIALISTS”

Value Invest - www.valueinvest.gr
Investment Research & Analysis Journal - www.iraj.gr

Ειδική Ανακοίνωση προς Όλα τα Ενδιαφερόμενα Μέρη

Η πληροφόρηση που περιέχεται στο δικτυακό τόπο www.iraj.gr (Investment Research and Analysis Journal ή IRAJ) και στην παρούσα ανάλυση (ή γενικά παρουσίαση) βασίζεται σε ευρέως δημοσιοποιημένα στοιχεία, στατιστικές βάσεις δεδομένων, ετήσιους απολογισμούς, ενημερωτικά δελτία, επίσημες ανακοινώσεις και άλλες εξειδικευμένες πηγές πρωτογενούς ή δευτερογενούς έρευνας, οι οποίες κατά την άποψη των εκπροσώπων του δικτυακού τόπου είναι έγκυρες, αξιόπιστες και οι κατά το δυνατόν αντιπροσωπευτικότερες του προς εξέταση αντικειμένου. Το IRAJ δεν έχει προβεί σε πρωτογενή ή εμπειριστατωμένο έλεγχο του συνόλου των αναγραφόμενων πληροφοριών / στοιχείων και κατά συνέπεια δεν εγγυάται με απόλυτο τρόπο την ποιοτική και ποσοτική ακρίβεια των δεδομένων και απόψεων που εμπεριέχονται σε αυτήν. Η πληροφόρηση και οι απόψεις που παρουσιάζονται, υφίστανται κατά τη χρονική στιγμή της εκπόνησης της ανάλυσης, αποτελούν προϊόν συνθετικής και κριτικής μεθόδου, και ενδέχεται να μεταβληθούν μετά τη συγκεκριμένη ημερομηνία χωρίς καμία ειδοποίηση από μέρους του IRAJ προς τα ενδιαφερόμενα μέρη. Παράλληλα, είναι πιθανόν, οι απόψεις που βασίζονται σε διαφορετική μεθοδολογία ανάλυσης (θεμελιώδη, τεχνική ή στατιστική ανάλυση) αλλά και σε διαφορετική θεώρηση να μην βρίσκονται, κατά αναγκαίο τρόπο, σε απόλυτη αρμονία μεταξύ τους και ως εκ τούτου τα εξαγόμενα δεδομένα / συμπεράσματα ανάλογα με τα χρησιμοποιηθέντα κριτήρια να δίστανται ή να διαφοροποιούνται. Οι αγορές μετοχών, χρήματος και εμπορευμάτων χαρακτηρίζονται παραδοσιακά από υψηλό βαθμό μεταβλητότητας (volatility), με αποτέλεσμα να καθίσταται κατά καιρούς ιδιαίτερος δύσκολη η απόπειρα πρόβλεψης των μελλοντικών τάσεων. Παράμετροι, όπως οι εταιρικές εξελίξεις, οι μακροοικονομικές και μικροοικονομικές ισορροπίες, οι κλιματολογικές συνθήκες, το επίπεδο των αποθεμάτων και η εν γένει προσφορά και ζήτηση των προς διαπραγμάτευση χρεογράφων παρουσιάζουν ταχείς ρυθμούς αλλαγών ως προς την πληροφόρηση που διαχέεται στην επενδυτική κοινότητα και κατά συνέπεια οι εναλλαγές των προσδοκίων οδηγούν με τακτικό και συνήθως απρόβλεπτο τρόπο σε μικρές ή μεγάλες διακυμάνσεις των τιμών.

Οι προβλέψεις που αναφέρονται στις αναλύσεις του δικτυακού τόπου www.iraj.gr δύνανται να αποτελούν ένα μόνο από τα πολλά υπονήφια / πιθανά σενάρια μελλοντικών εξελίξεων, ανάλογα με τις διαφορετικές κάθε φορά υποθέσεις που λαμβάνονται υπόψη για την εξαγωγή τους. Επίσης δύνανται να εκφράζονται ως προσωπικές απόψεις των συγγραφέων και όχι κατ' αναγκαίο τρόπο ως βασικές θέσεις που εκπροσωπούν το δικτυακό τόπο IRAJ σε ευρύτερη διάσταση. Όλες οι απόψεις οι οποίες βασίζονται σε προβλέψεις μεγεθών χρηματοοικονομικής φύσεως υπόκεινται σε σημαντικούς κινδύνους και αβεβαιότητες ως προς την τελική υλοποίησή τους, με αποτέλεσμα να απαιτείται εξαιρετική προσοχή στη χρήση αυτών των προβλέψεων ως κριτήρια επενδυτικής συμπεριφοράς.

Οι μελέτες και οι αναλύσεις του δικτυακού τόπου www.iraj.gr (Investment Research and Analysis Journal ή IRAJ) δεν αποτελούν προτροπή για την αγορά, πώληση ή διακράτηση αξιών και εκπονούνται με κύριο αλλά όχι αποκλειστικό σκοπό την ενημέρωση των επενδυτών. Τόσο ο κάτοχος όσο και οι συντελεστές του δικτυακού τόπου www.iraj.gr δεν καθίστανται σε καμία περίπτωση υπεύθυνοι για πάσης φύσεως ζημιές, οφέλη ή διαφυγόντα κέρδη, που προέκυψαν από επενδυτικές επιλογές, οι οποίες βασίσθηκαν στα συμπεράσματα ή τα αποτελέσματα των αναλύσεων που δημοσιεύθηκαν. Απαγορεύεται ρητώς η αναπαραγωγή, χρησιμοποίηση και διανομή του εν λόγω προϊόντος χωρίς την έγγραφη άδεια του IRAJ και των εκπροσώπων του.
