

# ΣΤΟΙΧΕΙΑ ΚΛΑΔΟΥ

## ΕΝΟΙΚΙΑΣΕΩΝ ΣΚΑΦΩΝ ΑΝΑΨΥΧΗΣ



**Κέντρο Στήριξης  
Επιχειρηματικότητας**  
Δήμου Πειραιά



## Περιεχόμενα

<b>1</b>	<b>ΕΙΣΑΓΩΓΗ.....</b>	<b>3</b>
<b>1.1</b>	<b>Γενικά στοιχεία Κλάδου .....</b>	<b>3</b>
<b>1.2</b>	<b>Θεσμικό Πλαίσιο Κλάδου.....</b>	<b>5</b>
<b>2</b>	<b>ΣΥΝΘΗΚΕΣ ΖΗΤΗΣΗ.....</b>	<b>6</b>
<b>2.1</b>	<b>Στοιχεία εισερχόμενου Τουρισμού στην Ελλάδα .....</b>	<b>6</b>
<b>2.2</b>	<b>Υποδομή σε Τουριστικούς Λιμένες .....</b>	<b>7</b>
<b>2.3</b>	<b>Οικονομικοί Παράγοντες .....</b>	<b>7</b>
<b>3</b>	<b>Η ΠΡΟΣΦΟΡΑ ΥΠΗΡΕΣΙΩΝ ΕΝΟΙΚΙΑΣΗΣ ΕΠΑΓΓΕΛΜΑΤΙΚΩΝ ΣΚΑΦΩΝ ΑΝΑΨΥΧΗΣ .....</b>	<b>8</b>
<b>3.1</b>	<b>Πρωώθηση Υπηρεσιών Yachting.....</b>	<b>8</b>
<b>4</b>	<b>ΧΡΗΜΑΤΟΟΙΚΟΝΟΜΙΚΗ ΑΝΑΛΥΣΗ ΚΛΑΔΟΥ .....</b>	<b>9</b>
<b>5</b>	<b>ΑΓΟΡΑ ΤΗΣ ΕΝΟΙΚΙΑΣΗΣ ΕΠΑΓΓΕΛΜΑΤΙΚΩΝ ΣΚΑΦΩΝ ΑΝΑΨΥΧΗΣ .....</b>	<b>10</b>
<b>6</b>	<b>ΑΝΑΛΥΣΗ ΑΝΤΑΓΩΝΙΣΤΙΚΟΥ ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝΤΟΣ .....</b>	<b>11</b>
<b>6.1</b>	<b>Είσοδος Νέων Ανταγωνιστών.....</b>	<b>11</b>
<b>6.2</b>	<b>Κίνδυνοι από Υποκατάστατα Προϊόντα – Υπηρεσίες.....</b>	<b>11</b>
<b>6.3</b>	<b>Διαπραγματευτική Δύναμη Προμηθευτών – Συνεργατών .....</b>	<b>11</b>
<b>6.4</b>	<b>Διαπραγματευτική Δύναμη Αγοραστών .....</b>	<b>12</b>
<b>6.5</b>	<b>Ανταγωνισμός μεταξύ των επιχειρήσεων του κλάδου .....</b>	<b>12</b>
<b>7</b>	<b>ΑΝΑΛΥΣΗ SWOT .....</b>	<b>13</b>

## 1 ΕΙΣΑΓΩΓΗ

### 1.1 Γενικά στοιχεία Κλάδου

Η Ελλάδα είναι από τις χώρες που αποτελούν σημαντικό πόλο έλξης σε διεθνές επίπεδο. Παράγοντες όπως ο ελληνικός πολιτισμός, το μεσογειακό ήπιο κλίμα με υψηλά ποσοστά ηλιοφάνειας, η ποικιλία, η καθαρότητα και οι περιορισμένοι κίνδυνοι των ελληνικών θαλασσών, η γεωφυσική της ιδιαιτερότητα (ακτογραμμή 16.000 χιλ. χλμ., 3.000 βραχονησίδες, 427 νησιά και 130 χιλ. τετρ. χλμ. προστατευόμενες θαλάσσιες περιοχές), σε συνδυασμό με το εναλλασσόμενο τοπίο, την καθιστούν ως ένα ιδανικό μέρος για την ανάπτυξη του θαλάσσιου τουρισμού και ειδικότερα των υπηρεσιών ενοικίασης σκαφών αναψυχής (yachting). Τα ελληνικά νησιά θεωρούνται αφενός μεν ως ένας ασφαλής προορισμός για ευχάριστη διαμονή, αφετέρου δε ως ιδανικός τόπος για την ανάπτυξη επιχειρηματικής δραστηριότητας συνδεδεμένης με τον χώρο του τουρισμού. Επιπροσθέτως, οι ευνοϊκές κλιματικές συνθήκες εγγυώνται μια εξίσου αποδοτική δραστηριοποίηση όσον αφορά την ανάπτυξη υποδομών θαλάσσιου τουρισμού, αντάξιων εκείνων άλλων χωρών με σημαντική προϋστορία στον τομέα αυτό.

Ο κλάδος του θαλάσσιου τουρισμού απασχολεί περίπου 3.000 Έλληνες ναυτικούς, ναυλωτές αλλά και εργαζόμενους σε παραναυτιλιακά επαγγέλματα (ναυπηγοεπισκευαστική ζώνη κλπ.), ενώ κατά τους θερινούς μήνες προσλαμβάνονται ακόμη περίπου 10.000 εποχιακοί υπάλληλοι (καμαρότοι, πληρώματα, μάγειροι κλπ.). Εκτιμάται δε ότι στις ελληνικές θάλασσες πλέουν σήμερα περίπου 6.000 επαγγελματικά τουριστικά σκάφη τα οποία φέρουν την ελληνική σημαία. Ανάλογα με το μέσο πρόωσης, τα επαγγελματικά τουριστικά σκάφη χωρίζονται σε ιστιοπλοϊκά (sailing yachts) και μηχανοκίνητα (motor yachts). Τα ιστιοπλοϊκά ή και ιστιοφόρα όπως συνήθως λέγονται, χρησιμοποιούν ως κύριο μέσο πρόωσης τα ιστία τους φέροντας ωστόσο και κινητήρα ως βοηθητικό μέσο. Αντίθετα τα μηχανοκίνητα σκάφη κινούνται αποκλειστικά με κινητήρα. Οι τύποι των τουριστικών σκαφών (είτε πρόκειται για ιστιοπλοϊκά είτε για μηχανοκίνητα), χωρίζονται στις παρακάτω κατηγορίες:

### Σκάφη μη επανδρωμένα (bareboats)

Τα σκάφη αυτά διατίθενται χωρίς πλήρωμα και ο ίδιος ο ενοικιαστής κατέχει δίπλωμα skipper (κυβερνήτη) σύμφωνα με το οποίο πιστοποιεί ότι διαθέτει όλα εκείνα τα προσόντα ώστε να κυβερνήσει το σκάφος. Τα σκάφη του τύπου αυτού δεν ξεπερνούν σε μήκος τα 20 μέτρα.

### Σκάφη επανδρωμένα (crewed yachts)

Τα σκάφη του τύπου αυτού ξεπερνούν σε μήκος τα 20 μέτρα, φιλοξενούν αρκετούς επιβάτες και διατίθενται με κυβερνήτη και πλήρωμα. Συνήθως τα σκάφη αυτά παρέχουν πολυτελή διαμονή και VIP υπηρεσίες, εξοπλισμένα ακόμη και για μισθώσεις υψηλών απαιτήσεων.

### Στολίσκος (Flotila)

Πρόκειται για την οργάνωση ενός στολίσκου συνήθως 7-8 μικρών σκαφών των 4-6 ατόμων, το καθένα μήκους συνήθως έως 10 μέτρα, τα οποία με ένα γιοστ που παίζει τον ρόλο οδηγού – αρχηγού και το οποίο χειρίζονται άνθρωποι του προσωπικού της πλοιοκτητικής εταιρείας (που συνήθως αποτελείται από τον αρχηγό της κρουαζιέρας, μηχανικό και συνοδό), ακολουθούν μια συγκεκριμένη προκαθορισμένη διαδρομή. Η κατηγορία αυτή ελκύει συνήθως άτομα που αγαπούν τη θάλασσα αλλά δεν έχουν προηγούμενη ταξιδιωτική εμπειρία.

Όλα τα επαγγελματικά τουριστικά σκάφη, υποχρεούνται να τηρούν κανόνες βάσει συγκεκριμένων νομικών πλαισίων, που αφορούν στην καταλληλότητα και την ασφάλεια του κάθε σκάφους.

Οι **αλλοδαποί τουρίστες** αποτελούν τους βασικότερους πελάτες του ελληνικού yachting. Προκειμένου ο υποψήφιος ενδιαφερόμενος να ναυλώσει ένα σκάφος αναψυχής, θα πρέπει να γνωρίζει μεταξύ άλλων, το συνολικό κόστος της κρουαζιέρας, τον τύπο του σκάφους που τον ενδιαφέρει, το αν επιθυμεί πλήρωμα ή όχι, τον συνολικό αριθμό των ατόμων που θα ταξιδέψουν, τον αριθμό των ημερών που θα διαρκέσει η κρουαζιέρα και τη διαδρομή που θα ακολουθήσει (λιμάνι αναχώρησης, ενδιάμεσοι σταθμοί και λιμάνι άφιξης). Εφόσον όλα τα παραπάνω έχουν καθορισθεί, η ενοικίαση του σκάφους μπορεί να πραγματοποιηθεί είτε μέσω μεσιτείας είτε με απευθείας επαφή με τον πλοιοκτήτη.

Το κόστος ναύλωσης εξαρτάται από το μήκος του σκάφους, τις υπηρεσίες και τις ανέσεις που προσφέρει και την παλαιότητά του, ενώ υψηλότερες είναι οι τιμές κατά τη θερινή περίοδο (high season). Η βασική συμφωνηθείσα τιμή στη ναύλωση με συμβόλαιο ενός γιοστ, συνήθως περιλαμβάνει όλα τα έξοδα λειτουργίας του, την αμοιβή και την τροφοδοσία του πληρώματος, τα απαιτούμενα καύσιμα και λιπαντικά, τέλη πλεύσης και τέλη ελλιμενισμού. Δεν περιλαμβάνονται στην τιμή το κόστος των γευμάτων και των ποτών και γενικά ό,τι σχετίζεται με τις ανάγκες και τη διασκέδαση των εκμισθωτών. Επίσης, για την ενοικίαση ενός σκάφους συνήθως προκαταβάλλεται ένα χρηματικό ποσό ως εγγύηση, το οποίο με το πέρας της κρουαζιέρας και αφού το σκάφος παραδοθεί χωρίς καμία απολύτως ζημιά, επιστρέφεται.

Υπάρχουν εταιρείες ενοικιάσεων σκαφών οι οποίες διαθέτουν βάσεις σε διάφορα σημεία της Ελλάδας παρέχοντας έτσι τη δυνατότητα εξυπηρέτησης των πελατών τους πέραν του νομού Αττικής. Η καταβολή του ναύλου είναι δυνατή και μέσω της χρήσης πιστωτικής κάρτας, ενώ σε περίπτωση ακύρωσης της ναύλωσης από την πλευρά του ενοικιαστή υπάρχει κάποια επιβάρυνση ως ποσοστό επί του συνολικού τιμήματος. Τέλος, τα ενοικιαζόμενα σκάφη πρέπει να είναι πλήρως εξοπλισμένα και να διαθέτουν στον βασικό τους εξοπλισμό

συσκευές GPS, αυτόματο πιλότο, όργανα ναυσιπλοΐας, παροχή ζεστού νερού, σωστικά μέσα, χάρτες, πλήρως εξοπλισμένη κουζίνα, ιματισμό και φαρμακείο.

## 1.2 Θεσμικό Πλαίσιο Κλάδου

Ο θαλάσσιος τουρισμός πρωτοεμφανίστηκε στην Ελλάδα προς τα τέλη της δεκαετίας του 1960 με αρχές τις δεκαετίας του 1970. Τη δεκαετία του 1980 όμως, γνώρισε ιδιαίτερη άνθιση, μετά από τη διαμόρφωση του αντίστοιχου θεσμικού πλαισίου μέσω του νόμου **438/1976** περί επαγγελματικού σκάφους.

Το θεσμικό πλαίσιο του κλάδου οριοθετήθηκε για πρώτη φορά από τους νόμους 2743/1999 και 3182/2003 («Πλοία Αναψυχής και Άλλες Διατάξεις»).

Μια νέα προσπάθεια περαιτέρω οριοθέτησης του Yachting στην Ελλάδα αποτελεί ο **νόμος 4256/2014 («Τουριστικά Πλοία και Άλλες Διατάξεις»)**. Σύμφωνα με το νόμο αυτό, ως «επαγγελματικό πλοίο αναψυχής» είναι το πλοίο αναψυχής μεταφορικής ικανότητας έως και σαράντα εννέα (49) επιβατών, το οποίο διαθέτει επαρκείς και κατάλληλους χώρους ενδιαίτησης ειδικά για τους επιβάτες, για την εκμετάλλευση του οποίου συνάπτεται σύμβαση ολικής ναύλωσης. Επίσης, εγκαθίσταται στη Γενική Γραμματεία Δημοσίων Εσόδων του Υπουργείου Οικονομικών, «Μητρώο τουριστικών πλοίων και μικρών σκαφών» με σκοπό την καταχώριση του συνόλου των στοιχείων που απαιτούνται από τις αρμόδιες φορολογικές, τελωνειακές, ελεγκτικές υπηρεσίες του Υπουργείου Οικονομικών. Το μητρώο αυτό διασυνδέεται ηλεκτρονικά με τα αντίστοιχα πληροφοριακά συστήματα για φορολογικούς, τελωνειακούς, και ελεγκτικούς σκοπούς της Γενικής Γραμματείας Δημοσίων Εσόδων. Σύμφωνα μάλιστα με σχετική υπουργική απόφαση, ως ημερομηνία ολοκλήρωσης και μερικής λειτουργίας του μητρώου τουριστικών πλοίων και μικρών σκαφών ορίστηκε η 15.11.2018 και ως ημερομηνία ολικής λειτουργίας αυτού η 15.5.2022.

Σύμφωνα με το νόμο **4504/2017**, από 1.1. 2017, τίθεται σε ισχύ το νέο «**Τέλος Πλοίων Αναψυχής και Ημερόπλοιων**» (ΤΕ.Π.Α.Η.). Το νέο τέλος αντικαθιστά το παλαιότερο «Τέλος Παραμονής και Πλόων (Τ.Π.Π.) Πλοίων Αναψυχής και Μικρών Σκαφών» που ίσχυε από το 2013 (νόμος 4211/2013). Με τις διατάξεις του συγκεκριμένου νόμου, λήφθηκε επίσης μέριμνα για την απαγόρευση ολικής ναύλωσης των ιδιωτικών πλοίων αναψυχής και την με οποιονδήποτε τρόπο διαφήμιση, σε οποιαδήποτε χώρα, της εκμετάλλευσής τους στην Ελλάδα, ανεξαρτήτως της σημαίας του πλοίου. Επιπλέον, αποσαφηνίστηκε η έννοια της επαγγελματικής δραστηριοποίησης των πλοίων αναψυχής που έχουν χαρακτηριστεί επαγγελματικά σύμφωνα με το δίκαιο άλλης χώρας, διευκρινίζοντας ότι αυτή αφορά στη διενέργεια ταξιδιών όταν ο τόπος επιβίβασης και αποβίβασης των επιβατών βρίσκεται στην αλλοδαπή. Σε κάθε άλλη περίπτωση, τα πλοία αντιμετωπίζονται από τις ελληνικές αρχές ως ιδιωτικά πλοία και υποχρεούνται να είναι εφοδιασμένα με ΔΕ.Κ.Π.Α. ή Transit Log. Με την εν λόγω ρύθμιση εξασφαλίζεται η ενιαία αντιμετώπιση αυτής της κατηγορίας πλοίων από τις Λιμενικές, Φορολογικές και Τελωνειακές Αρχές, η καταπολέμηση πρακτικών που θίγουν το θεμιτό ανταγωνισμό, η διασφάλιση της ασφαλούς ναυσιπλοΐας και τέλος η ενίσχυση των δημοσιονομικών εσόδων.

### **Ναυτιλιακή Εταιρεία Πλοίων Αναψυχής (Ν.Ε.Π.Α.)**

Με βάση το νόμο **3182/2003**, Ναυτιλιακή Εταιρεία Πλοίων Αναψυχής (Ν.Ε.Π.Α.) είναι η εταιρεία εκείνη που έχει ως αποκλειστικό σκοπό την κτήση κυριότητας, την εκμετάλλευση ή τη διαχείριση πλοίων αναψυχής με ελληνική σημαία που χαρακτηρίζονται ως επαγγελματικά σύμφωνα με τις διατάξεις του νόμου 2743/1999. Ωστόσο, η σύσταση εταιρειών άλλης νομικής μορφής, σύμφωνα με τις ισχύουσες διατάξεις με το ίδιο αντικείμενο δραστηριότητας, δεν αποκλείεται.

## 2 ΣΥΝΘΗΚΕΣ ΖΗΤΗΣΗ

Η ζήτηση τουριστικών υπηρεσιών στην Ελλάδα, επηρεάζεται σε κάθε περίοδο από τους ακόλουθους παράγοντες:

- από τις οικονομικές εξελίξεις στις χώρες προέλευσης των τουριστών,
- από το οικονομικό και πολιτικό περιβάλλον στην Ελλάδα και ιδιαίτερα από την «εικόνα» της χώρας στο εξωτερικό,
- από τη διεθνή ανταγωνιστικότητα του ελληνικού τουριστικού προϊόντος
- από τις διάφορες γεωπολιτικές εξελίξεις και διεθνή γεγονότα.

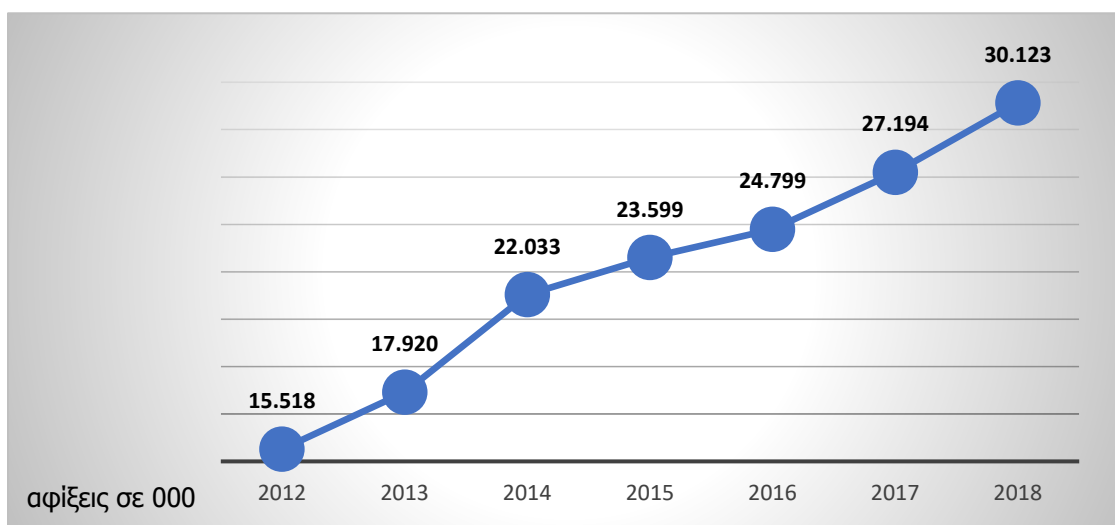
Ειδικά σε ό,τι αφορά τη ζήτηση για τις υπηρεσίες του θαλάσσιου τουρισμού (yachting), ο βασικός παράγοντας που την επηρεάζει είναι ο αριθμός των αφίξεων ξένων τουριστών στη χώρα.

### 2.1 Στοιχεία εισερχόμενου Τουρισμού στην Ελλάδα

Το **2018** αφίχθηκαν στην Ελλάδα περίπου **30,1 εκατ. τουρίστες** (χωρίς τις κρουαζιέρες) έναντι 27,2 εκατ. το 2017, σημειώνοντας αύξηση κατά 10,8% τη συγκεκριμένη περίοδο. Σε σχέση με το 2019, εκτιμάται ότι οι συνολικές αφίξεις (χωρίς τις κρουαζιέρες) ξεπέρασαν τους 31 εκατ. τουρίστες.

Η ανοδική αυτή πορεία της τουριστικής κίνησης προς την Ελλάδα τα τελευταία έτη, είναι συνδυασμός διαφόρων παραγόντων όπως, η θεώρηση της Ελλάδας ως ασφαλής τουριστικός προορισμός, η ανάκαμψη των οικονομιών των χωρών προέλευσης των ξένων τουριστών στη χώρα μας, η βελτίωση των υποδομών και ειδικότερα η αναβάθμιση του ξενοδοχειακού δυναμικού της χώρας, η συστηματική διαφήμιση του ελληνικού τουριστικού προϊόντος στο εξωτερικό κλπ.

**Αφίξεις μη κατοίκων στην Ελλάδα (2012-2018)**



Πηγή: ΕΛ.ΣΤΑΤ

Η πλειοψηφία των αλλοδαπών τουριστών που επισκέπτονται τη χώρα μας επιλέγει το αεροπλάνο ως μέσο μεταφοράς. Συγκεκριμένα, το 2018 το 67,7% των τουριστών που έφθασαν στην Ελλάδα ταξίδεψαν αεροπορικώς.

Οι δύο **σημαντικότερες αγορές** για το ελληνικό τουριστικό προϊόν κατά τα τελευταία χρόνια είναι η **Γερμανία και η Βρετανία**. Συγκεκριμένα, το 2018 στη χώρα μας αφίχθηκαν 4,4 εκατ. Γερμανοί και 2,9 εκατ. Βρετανοί τουρίστες, καταλαμβάνοντας από κοινού μερίδιο περίπου 24% επί του συνόλου των αφίξεων. Οι χώρες της Ε.Ε. κάλυψαν την πλειοψηφία (μερίδιο 71%) των συνολικών αφίξεων το 2018.

## 2.2 Υποδομή σε Τουριστικούς Λιμένες

Σύμφωνα με στοιχεία του Υπουργείου Περιβάλλοντος, ολόκληρη η χώρα διαθέτει συνολικά **154 χωροθετημένους λιμένες**. Ο μεγαλύτερος αριθμός (62) ανήκει στα **Καταφύγια** τουριστικών σκαφών (μερίδιο 40,3%), ενώ οι **Τουριστικοί Λιμένες - Μαρίνες** ανέρχονται σε **59** (μερίδιο 38,3%). Ειδικά σε ό,τι αφορά τους **Τουριστικούς Λιμένες**, οι περισσότεροι εξ'αυτών βρίσκονται συγκεντρωμένοι στην περιφέρεια **Αττικής** και ακολουθούν η περιφέρεια της **Κρήτης** και της **Δυτικής Ελλάδος**.

Σήμερα σε ολόκληρη τη χώρα λειτουργούν **24 ιδιωτικοί τουριστικοί λιμένες (μαρίνες)** συνολικής **δυναμικότητας 8.471 θέσεων ελλιμενισμού**. Οι περισσότερες θέσεις ελλιμενισμού βρίσκονται στο νομό Αττικής καταλαμβάνοντας μερίδιο 37,7%.

## 2.3 Οικονομικοί Παράγοντες

Η ενοικίαση ενός επαγγελματικού σκάφους αναψυχής, δεν καλύπτει βασικές ανάγκες αλλά προορίζεται για ψυχαγωγία, με αποτέλεσμα η ζήτηση να εμφανίζει υψηλή ελαστικότητα ως προς το κόστος της. Οι παράγοντες οι οποίοι συνδέονται με το διαθέσιμο εισόδημα των καταναλωτών επηρεάζουν άμεσα τη ζήτηση για τις εξεταζόμενες υπηρεσίες.

Το **κόστος ενοικίασης (ναύλωσης)** ενός σκάφους αναψυχής εξαρτάται από το μέγεθός του, την παλαιότητά του, τον τύπο και το μήκος του. Επίσης εξαρτάται από τις ανέσεις που προσφέρει, το βαθμό πολυτέλειας που παρέχει και τον εξοπλισμό που διαθέτει. Ένα σκάφος μηχανοκίνητο επιβαρύνεται με έξοδα καυσίμων, ενώ ένα σκάφος επανδρωμένο επιβαρύνεται με τα έξοδα του πληρώματος. Επίσης, η **χρονική διάρκεια** της ναύλωσης (μια ημέρα ή μια εβδομάδα) καθώς και η χρονική περίοδος που αυτή θα πραγματοποιηθεί (υψηλή ή χαμηλή περίοδος), είναι παράγοντες που επηρεάζουν το ύψος του ναύλου και (κατ' επέκταση) και τη ζήτηση. Ακόμη, τα λιμενικά τέλη προσαυξάνουν ανάλογα και το τελικό ύψος του ναύλου.

Το **βιοτικό επίπεδο** αποτελεί επίσης ένα ουσιαστικό στοιχείο για τη διαμόρφωση της ζήτησης ιδιαίτερα για υπηρεσίες που δεν καλύπτουν βασικές ανάγκες του πληθυσμού, αλλά αποκλειστικά και μόνον την ψυχαγωγία του.

Τέλος, ένα από τα πλέον βασικά χαρακτηριστικά της ζήτησης για υπηρεσίες yachting είναι η **εποχικότητα**. Η ζήτηση των συγκεκριμένων υπηρεσιών παρουσιάζεται ιδιαίτερα αυξημένη κατά τη θερινή περίοδο, ενώ μειώνεται κατακόρυφα κατά τους χειμερινούς μήνες.

### 3 Η ΠΡΟΣΦΟΡΑ ΥΠΗΡΕΣΙΩΝ ΕΝΟΙΚΙΑΣΗΣ ΕΠΑΓΓΕΛΜΑΤΙΚΩΝ ΣΚΑΦΩΝ ΑΝΑΨΥΧΗΣ

Ο κλάδος του επαγγελματικού yachting εκπροσωπείται στην Ελλάδα από την ΕΝΩΣΗ ΠΛΟΙΟΚΤΗΤΩΝ ΕΛΛΗΝΙΚΩΝ ΣΚΑΦΩΝ ΤΟΥΡΙΣΜΟΥ (Ε.Π.Ε.Σ.Τ.) η οποία ιδρύθηκε το 1974 και εδρεύει στη Μαρίνα Ζέας (Τ.210-4526335, www.epest.gr). Σκοπός της Ένωσης είναι η μελέτη και ο σχεδιασμός του επαγγελματικού θαλάσσιου τουρισμού, η προαγωγή των οικονομικών, ηθικών και επαγγελματικών συμφερόντων των μελών, η ανάπτυξη του απαραίτητου πνεύματος συνεργασίας, αλληλεγγύης και συναδέλφωσης των μελών της καθώς και κάθε άλλη πράξη και ενέργεια που αποσκοπεί στη βελτίωση των συνθηκών και όρων απασχόλησης των σκαφών, στην ελευθερία και ασφάλεια της ναυσιπλοΐας.

Σύμφωνα με τα στοιχεία των νηολογίων που τηρούνται από το Υπουργείο Εμπορικής Ναυτιλίας, σήμερα ο **ελληνικός στόλος των επαγγελματικών σκαφών αναψυχής** (ενεργές άδειες) ανέρχεται σε περίπου **6.000** σκάφη, ιστιοφόρα αλλά και μηχανοκίνητα. Σχετικά δε με τη διάρθρωση του στόλου, εκτιμάται ότι το 65% περίπου είναι τα ιστιοφόρα και το υπόλοιπο 35% είναι σκάφη μηχανοκίνητα. Τα σκάφη αυτά ανεξαρτήτως από το εάν επανδρώνονται ή όχι, στην μεγάλη τους πλειοψηφία μπορούν να φιλοξενήσουν από 6 έως 12 άτομα.

Τέλος, εκτιμάται ότι σήμερα με τον κλάδο του yachting δραστηριοποιούνται στην Ελλάδα περίπου **400 εταιρείες κάθε νομικής μορφής**.

#### 3.1 Προώθηση Υπηρεσιών Yachting

Οι περισσότερες επιχειρήσεις που δραστηριοποιούνται στον κλάδο της ενοικίασης επαγγελματικών σκαφών αναψυχής, στην προσπάθειά τους να προσεγγίσουν υποψήφιους πελάτες, λαμβάνουν μέρος σε εκθέσεις που πραγματοποιούνται ετησίως τόσο στην Ελλάδα όσο και στο εξωτερικό. Με τη συμμετοχή τους στις εκθέσεις αυτές, οι επιχειρήσεις αποκτούν την ευκαιρία να παρουσιάσουν τα σκάφη τους και τις υπηρεσίες τους και γενικότερα να ενημερωθούν για τις τάσεις που επικρατούν στον κλάδο. Στο εξωτερικό, διάφορες εκθέσεις επαγγελματικών σκαφών αναψυχής (Boat Shows) διοργανώνονται σε διάφορες χώρες σε ετήσια βάση.

Στην Ελλάδα, κάθε χρόνο τον μήνα Μάιο, λαμβάνουν χώρα δύο σημαντικές εκθέσεις με σκοπό τη διεθνή προώθηση του ελληνικού επαγγελματικού θαλάσσιου τουρισμού. Πρόκειται για το **Mediterranean Yacht Show** που διοργανώνεται στην πόλη του Ναυπλίου με πρωτοβουλία της Ελληνικής Ένωσης Yachting (GYA) και του **East Med Yacht Show** που φιλοξενείται στην Μαρίνα Ζέας με πρωτοβουλία της Ένωσης Πλοιοκτητών Ελληνικών Σκαφών Τουρισμού (Ε.Π.Ε.Σ.Τ.).

Επίσης, το **διαδίκτυο** είναι ένα «ισχυρό» μέσο προώθησης και προβολής του yachting, καθώς όλες σχεδόν οι επιχειρήσεις διαθέτουν πλέον δική τους ιστοσελίδα στο διαδίκτυο, μέσω του οποίου γίνεται η παρουσίαση του στόλου και των υπηρεσιών τους. Εκτός από την απευθείας πώληση, αρκετές πλοιοκτήτριες εταιρείες επαγγελματικών σκαφών συνεργάζονται με πράκτορες (brokers) τόσο στην Ελλάδα όσο και στο εξωτερικό, για την όσο το δυνατόν πληρέστερη γεωγραφική κάλυψη της αγοράς, ενώ τέλος σε αρκετές περιπτώσεις, οι προσωπικές γνωριμίες του πλοιοκτήτη δύναται να προσελκύσουν πελατεία.



#### 4 ΧΡΗΜΑΤΟΟΙΚΟΝΟΜΙΚΗ ΑΝΑΛΥΣΗ ΚΛΑΔΟΥ

Στα πλαίσια της έρευνας του κλάδου από το ΚΣΕ καταρτίστηκε ομαδοποιημένος ισολογισμός με βάση αντιπροσωπευτικό δείγμα **18 επιχειρήσεων** για τις οποίες υπάρχουν διαθέσιμα δημοσιευμένα οικονομικά στοιχεία για την 5ετία 2013-2017 και για τις οποίες η εκμετάλλευση τουριστικών σκαφών αποτελεί την κύρια δραστηριότητά τους. Από την ανάλυση του ομαδοποιημένου ισολογισμού προκύπτουν τα εξής:

Το σύνολο **ενεργητικού** των εταιρειών του δείγματος ανήλθε στο ποσό των €103,9 εκατ. το 2017 καταγράφοντας σωρευτική αύξηση 3% την εξεταζόμενη 5ετία. Τα ίδια κεφάλαια ανήλθαν το 2017 στο ύψος των €32,7 εκατ. εμφανίζοντας σωρευτική μείωση 1,8% την 5ετία 2013-2017.

Οι **μεσομακροπρόθεσμες υποχρεώσεις** και προβλέψεις διαμορφώθηκαν σε €32,6 εκατ. το 2017 εμφανίζοντας σωρευτική αύξηση 4,5% την τελευταία 5ετία, ενώ οι βραχυπρόθεσμες υποχρεώσεις ανήλθαν στο ποσό των €38,7 εκατ. και κατέγραψαν σωρευτική αύξηση 6,1% την ίδια περίοδο.

Οι συνολικές πωλήσεις των 18 εταιρειών του δείγματος διαμορφώθηκαν σε €25 εκατ. το 2017 και κινήθηκαν ανοδικά την περίοδο 2013-2017 καταγράφοντας σωρευτική αύξηση 25,8%. Η μεγαλύτερη μάλιστα ποσοστιαία αύξηση σημειώθηκε την περίοδο 2016/15 (11,8%). Ανοδικά επίσης κινήθηκε το μικτό κέρδος το οποίο και υπερτριπλασιάστηκε το 2017 σε σχέση με το 2013, ενώ σε σχέση με το καθαρό αποτέλεσμα, σημαντικότερη υπήρξε η αύξηση της κερδοφορίας το 2017/16 λόγω κυρίως της αύξησης του λειτουργικού αποτελέσματος. Τέλος, τα κέρδη **ΕΒΙΤΔΑ** διευρύνθηκαν, κατά 33,4%, την εξεταζόμενη 5ετία.

Επί συνόλου 18 εταιρειών, κέρδη κατέγραψαν το 2017 οι 13 εταιρείες έναντι 5 που κατέγραψαν ζημίες.

Ομαδοποιημένος Ισολογισμός των επιχειρήσεων του κλάδου (2013-2017, σε €)					
ΛΟΓΑΡΙΑΣΜΟΣ	2013	2014	2015	2016	2017
ΚΑΘΑΡΑ ΠΑΓΙΑ	56.220.862	61.743.871	61.257.512	60.559.630	66.350.755
ΑΠΟΘΕΜΑΤΑ	898.637	1.316.315	1.193.328	1.862.537	2.859.229
ΑΠΑΙΤΗΣΕΙΣ	36.673.429	29.225.506	33.166.287	30.344.155	30.243.709
ΤΑΜΕΙΟ - ΤΡΑΠΕΖΕΣ	7.095.882	4.068.525	2.888.059	3.358.840	4.469.768
ΣΥΝΟΛΟ ΕΝΕΡΓΗΤΙΚΟΥ	100.888.812	96.354.215	98.505.190	96.125.161	103.923.462
ΙΔΙΑ ΚΕΦΑΛΑΙΑ	33.250.654	34.856.361	32.326.127	31.360.562	32.655.272
ΜΕΣΟ-ΜΑΚΡΟΠΡΟΘΕΣΜΕΣ ΥΠΟΧΡΕΩΣΕΙΣ & ΠΡΟΒΛΕΨΕΙΣ	31.201.932	33.450.831	31.430.382	31.464.933	32.592.709
ΒΡΑΧΥΠΡΟΘΕΣΜΕΣ ΥΠΟΧΡΕΩΣΕΙΣ	36.436.226	28.047.027	34.748.681	33.299.666	38.675.479
ΣΥΝΟΛΟ ΠΑΘΗΤΙΚΟΥ	100.888.812	96.354.215	98.505.190	96.125.161	103.923.462
ΚΥΚΛΟΣ ΕΡΓΑΣΙΩΝ (ΠΩΛΗΣΕΙΣ)	19.863.941	19.581.553	20.210.006	22.588.033	24.980.049
ΚΟΣΤΟΣ ΠΩΛΗΣΕΩΝ	16.097.952	12.795.013	12.395.813	12.770.463	13.230.013
ΜΙΚΤΟ ΚΕΡΔΟΣ	3.765.988	6.786.540	7.814.194	9.817.570	11.750.037
ΛΕΙΤΟΥΡΓΙΚΑ ΑΠΟΤΕΛΕΣΜΑΤΑ	461.050	-732.367	1.514.314	1.222.318	2.600.939
ΚΕΡΔΟΣ ΠΡΟ ΦΟΡΟΥ ΕΙΣΟΔΗΜΑΤΟΣ	959.501	-1.026.953	705.404	297.580	1.368.034
ΕΒΙΤΔΑ	4.897.981	2.672.654	2.845.226	4.310.035	6.532.748

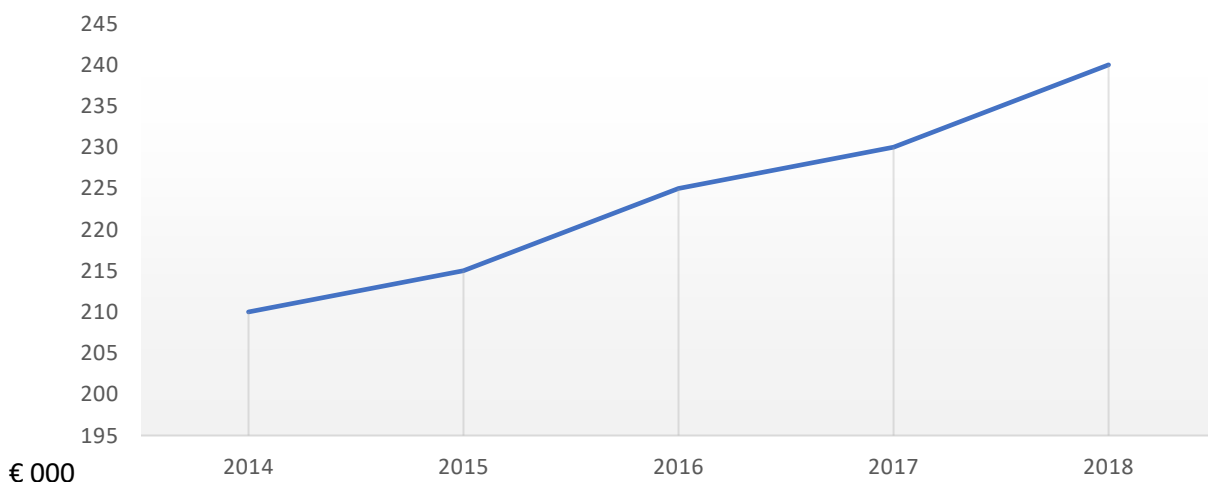
## 5 ΑΓΟΡΑ ΤΗΣ ΕΝΟΙΚΙΑΣΗΣ ΕΠΑΓΓΕΛΜΑΤΙΚΩΝ ΣΚΑΦΩΝ ΑΝΑΨΥΧΗΣ

Μετά από μια περίοδο μείωσης (από το 2008 και με κορύφωση το 2012), το μέγεθος της συγκεκριμένης αγοράς κινήθηκε ανοδικά κατά την περίοδο **2014-2018**, με μέσο ετήσιο ρυθμό αύξησης **3,4%**. Η μείωση που προηγήθηκε στο μέγεθος αγοράς του επαγγελματικού yachting τα προηγούμενα έτη, ήταν το αποτέλεσμα της οικονομικής κρίσης η οποία είχε ως συνέπεια τη ραγδαία μείωση (έως και 80%) των ναυλώσεων για τα μηχανοκίνητα επανδρωμένα σκάφη αλλά και για τα ιστιοπλοϊκά σκάφη (μείωση έως 30%). Παράλληλα, η υπερφορολόγηση από την πλευρά της Πολιτείας, ανάγκασε πολλά επαγγελματικά σκάφη να εγκαταλείψουν τις ελληνικές μαρίνες γεγονός που είχε αρνητική επίπτωση και στα έσοδα και την πληρότητα αυτών.

Η συνεχής ανοδική πορεία του ελληνικού τουρισμού από το 2013 και μετά επέδρασε θετικά και στη ζήτηση για υπηρεσίες yachting καθώς εκτιμάται ότι πάνω από το 80% των ναυλώσεων στην Ελλάδα πραγματοποιείται από αλλοδαπούς τουρίστες. Επιπλέον, θετικά συνέβαλε και η «καταπολέμηση» από την πλευρά της Πολιτείας των παράνομων ναυλώσεων. Ειδικότερα, το **2018** το μέγεθος της εν λόγω αγοράς ότι παρουσίασε **αύξηση 4,4%** σε σχέση με το 2017.

Όσον αφορά τη **διάρθρωση του μεγέθους αγοράς** του ελληνικού επαγγελματικού yachting για το **2018**, εκτιμάται ότι η αξία των ναύλων των **ιστιοπλοϊκών** σκαφών κατέλαβε **μερίδιο 63%** στο σύνολο των ναυλώσεων. Το υπόλοιπο **37%** κατέλαβαν οι ναύλοι των **μηχανοκίνητων** σκαφών.

### Εξέλιξη συνολικού μεγέθους αγοράς (2014-2018)



## 6 ΑΝΑΛΥΣΗ ΑΝΤΑΓΩΝΙΣΤΙΚΟΥ ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝΤΟΣ

### 6.1 Είσοδος Νέων Ανταγωνιστών

Από τεχνοοικονομικής σκοπιάς, η είσοδος στον κλάδο δεν θεωρείται ιδιαίτερα εύκολη. Η απόκτηση ενός σύγχρονου σκάφους (που θα είναι και περισσότερο ανταγωνιστικό) απαιτεί σημαντικές επενδύσεις, έχει σχετικά μακρύ χρονικό ορίζοντα απόσβεσης και ενέχει δυσκολίες. Απαιτείται ο προσεχτικός σχεδιασμός ως προς τη σκοπιμότητα και τη βιωσιμότητα της επένδυσης, η εξεύρεση των απαιτούμενων κεφαλαίων, η προβολή και διαφήμιση κυρίως στο εξωτερικό και η στελέχωση με το κατάλληλο ανθρώπινο δυναμικό. Σημαντικό μέρος της επένδυσης στο συγκεκριμένο κλάδο αφορά επίσης και το κόστος ελλιμενισμού και συντήρησης των σκαφών.

### 6.2 Κίνδυνοι από Υποκατάστατα Προϊόντα – Υπηρεσίες

Η εναλλακτική δυνατότητα της πραγματοποίησης μιας οργανωμένης κρουαζιέρας μέσω ενός κρουαζιερόπλοιου, καθώς επίσης και οι διάφορες άλλες μορφές τουρισμού οι οποίες συνδέονται με τον ήλιο και τη θάλασσα παρέχοντας συνδυασμό περιπέτειας και ψυχαγωγίας, μπορούν να θεωρηθούν ως υποκατάστατα του επαγγελματικού yachting.

### 6.3 Διαπραγματευτική Δύναμη Προμηθευτών – Συνεργατών

Οι κατασκευαστές σκαφών (ναυπηγεία) είναι και οι σημαντικότεροι προμηθευτές για τις εταιρείες εκείνες που δραστηριοποιούνται με το yachting. Πέραν όμως αυτών, εταιρείες που εκμεταλλεύονται - διαχειρίζονται μαρίνες και λιμένες, αποτελούν επίσης βασικούς προμηθευτές (υπηρεσιών) για τις εταιρείες του κλάδου. Οι δύο προαναφερόμενες κατηγορίες προμηθευτών διαθέτουν ισχυρή διαπραγματευτική δύναμη. Όσον αφορά τους λοιπούς προμηθευτές (υπηρεσιών, υλικών – εξοπλισμού κ.λ.π.) η διαπραγματευτική τους δύναμη μετριάζεται δεδομένης της υπάρχουσας επαρκούς προσφοράς. Συγκριτικό πλεονέκτημα διατηρούν οι επιχειρήσεις εκείνες του κλάδου οι οποίες πέραν της εκμετάλλευσης επαγγελματικών σκαφών δραστηριοποιούνται είτε στην αντιπροσώπευση ναυπηγείων του εξωτερικού, είτε στη διαχείριση μαρίνων.

#### **6.4 Διαπραγματευτική Δύναμη Αγοραστών**

Πελάτες των εταιρειών yachting είναι οι μεμονωμένοι τουρίστες (αλλοδαποί και έλληνες) καθώς επίσης και οι ναυτικοί πράκτορες - ναυλομεσίτες (brokers), οι οποίοι και αναλαμβάνουν να διαφημίσουν και να προωθήσουν τις υπηρεσίες που παρέχει ένα επαγγελματικό σκάφος αναψυχής. Η διαπραγματευτική δύναμη των ναυλομεσιτών είναι συνήθως ισχυρότερη αν και πολλές φορές οι προσωπικές γνωριμίες του πλοιοκτήτη μπορεί να επηρεάσουν την τιμή ενός ναύλου.

#### **6.5 Ανταγωνισμός μεταξύ των επιχειρήσεων του κλάδου**

Έντονος ανταγωνισμός μεταξύ των επιχειρήσεων του κλάδου υφίσταται στις θαλάσσιες εκείνες διαδρομές που η προσφορά (αλλά και η ζήτηση) για υπηρεσίες yachting είναι μεγάλες. Καθώς ο αριθμός των επαγγελματικών σκαφών που πλέουν στις ελληνικές θάλασσες δεν είναι μικρός, ο κάθε ενδιαφερόμενος έχει να επιλέξει από μια μεγάλη ποικιλία τύπων σκαφών και παρεχόμενων υπηρεσιών. Επιπλέον, ιδιαίτερα έντονος καθίσταται τα τελευταία χρόνια ο ανταγωνισμός που υφίστανται οι επιχειρήσεις του κλάδου από τις γειτονικές μας χώρες και κυρίως την Τουρκία, η οποία διαθέτει (συγκριτικά με την Ελλάδα) πολύ μεγαλύτερο αριθμό θέσεων ελλιμενισμού σε ανταγωνιστικότερες τιμές.

## 7 ΑΝΑΛΥΣΗ SWOT

ΔΥΝΑΤΑ ΣΗΜΕΙΑ (STRENGTHS)	ΑΔΥΝΑΤΑ ΣΗΜΕΙΑ (WEAKNESS)
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Η Ελλάδα, χώρα με έντονη ναυτική παράδοση, με ήπιες καιρικές συνθήκες, μεγάλο μήκος ακτογραμμής, πλήθος νησιών, καθαρές και ασφαλείς θάλασσες.</li> <li>• Κλάδος που προσελκύει τουρίστες υψηλού εισοδηματικού επιπέδου συμβάλλοντας καθοριστικά στην οικονομία μέσω της προστιθέμενης αξίας</li> <li>• Αρκετά βελτιωμένα τα τελευταία χρόνια η γενικότερη λιμενική υποδομή.</li> <li>• Στον κλάδο δραστηριοποιούνται οργανωμένες εταιρείες με μακρά παράδοση στο θαλάσσιο τουρισμό.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Τα χρόνια διαρθρωτικά προβλήματα του ελληνικού τουρισμού γενικότερα (εποχικότητα, γεωγραφική συγκέντρωση, ελλείψεις σε υποστηρικτικές υποδομές, εξάρτηση των ελληνικών τουριστικών επιχειρήσεων από τους διεθνείς τουριστικούς οργανισμούς κλπ).</li> <li>• Οι ελλείψεις σε θέματα υποδομών και οργάνωσης του θαλάσσιου τουρισμού (π.χ. έλλειψη θέσεων ελλιμενισμού εν γένει, αλλά και για mega yachts).</li> <li>• Τα υψηλά λιμενικά κόστη.</li> <li>• Η γραφειοκρατία και η χρονοβόρα διαδικασία αδειοδοτήσεων νέων επενδύσεων με αρκετούς τους εμπλεκόμενους φορείς.</li> <li>• Οι ελλείψεις στην εκπαίδευση των ναυτικών πληρωμάτων.</li> <li>• Οι περιορισμοί στη ναύλωση επαγγελματικών σκαφών με ξένη σημαία.</li> <li>• Οι παράνομες ναυλώσεις σκαφών αναψυχής.</li> <li>• Η έλλειψη εθνικής στρατηγικής εξωστρέφειας και προβολής του θαλάσσιου τουρισμού - yachting εντός και εκτός συνόρων.</li> </ul>
ΕΥΚΑΙΡΙΕΣ (OPPORTUNITIES)	ΑΠΕΙΛΕΣ (THREATS)
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Αναξιοποίητος παραμένει μεγάλος αριθμός φυσικών και προστατευόμενων κοιλίσκων σε διάφορα ελληνικά νησιά.</li> <li>• Ο εκσυγχρονισμός του θεσμικού πλαισίου θαλάσσιου τουρισμού (έναρξη εφαρμογής μητρώου επαγγελματικών σκαφών αναψυχής).</li> <li>• Η δημιουργία ενός οργανωμένου δικτύου μαρίνων και τουριστικών καταφυγίων.</li> <li>• Ο εκσυγχρονισμός των κανόνων ανταγωνισμού με απόδοση κινήτρων και κεφαλαίων για αγορά σκάφους (χρηματοδοτική μίσθωση).</li> <li>• Η παροχή κινήτρων για την αύξηση των μόνιμα ελλιμενιζόμενων σκαφών στη χώρα μας.</li> <li>• Η επιτάχυνση της διαδικασίας των ιδιωτικοποιήσεων των τουριστικών λιμένων της χώρας.</li> <li>• Η επιμήκυνση της τουριστικής περιόδου.</li> <li>• Η προσέλκυση τουριστών υψηλού εισοδηματικού επιπέδου.</li> <li>• Η εξειδικευμένη διαφήμιση του ελληνικού θαλάσσιου τουρισμού, σε αναπτυσσόμενες τουριστικές αγορές του εξωτερικού.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Τα φορολογικά μέτρα της πολιτείας αναφορικά με τα σκάφη αναψυχής (επαγγελματικά και ιδιωτικά).</li> <li>• Ο έντονος ανταγωνισμός από τις γειτονικές μας κυρίως ανταγωνίστριες χώρες (Τουρκία, Κροατία) στο θαλάσσιο τουρισμό.</li> <li>• Το προσφυγικό και οι ελληνοτουρκικές σχέσεις.</li> <li>• Οι υψηλές τιμές των καυσίμων.</li> </ul>