

«ΤΟ ΧΘΕΣ, ΤΟ ΣΗΜΕΡΑ ΚΑΙ ΤΟ ΑΥΡΙΟ ΤΟΥ ΕΛΛΗΝΙΚΟΥ YACHTING»¹

ΠΑΡΙΣ ΛΟΥΤΡΙΩΤΗΣ

Πρόεδρος Σωματείου Ιδιοκτητών Τουριστικών Επαγγελματικών Σκαφών Άνευ (μονίμου) Πληρώματος
(ΣΙΤΕΣΑΠ)

Μέλος ΔΣ Γενικής Πανελλαδικής Ομοσπονδίας Επιχειρήσεων Τουρισμού (ΓΕΠΟΕΤ)

Ζούμε στην καλύτερη περιοχή του κόσμου από άποψη φύσης, από άποψη γεωμορφολογίας, από άποψη κλίματος, από άποψη ιστορίας και πολιτισμού, μία περιοχή που είναι γνωστή παγκόσμια, μία περιοχή που έχει αποτελέσει το λίκνο επισκέψεων εκατομμυρίων επισκεπτών από όλες τις χώρες του κόσμου.

Η περιοχή αυτή που ζούμε είναι επίσης πάρα πολύ καλή για την ανάπτυξη και την δραστηριοποίηση στον τουρισμό yachting, δεδομένου ότι η Μεσόγειος γενικά, αλλά η Ανατολική Μεσόγειος ειδικότερα, έχει το πλεονέκτημα του μεγάλου αρχιπελάγους των νησιών, των καθαρών θαλασσών, των πάρα πολλών ενδιαφερόντων που μπορεί κανείς να βρει σε μικρή απόσταση από την παραλία στις παράκτιες περιοχές, και την ιδιαίτερα μεγάλη διαφοροποίηση όλης της εκτεταμένης ακτογραμμής.

Είναι γνωστό ότι δεν έχουμε αξιοποιήσει τις δυνατότητες ούτε έχουμε εκμεταλλευτεί τους πόρους που απλόχερα μας έχει προικίσει η φύση. Το να αναφερθούμε στα λάθη του παρελθόντος και στις ατέλειες του παρόντος δεν φτάνει. Πρέπει, νομίζω, να δούμε τις προοπτικές μας, να στοχεύσουμε σε αυτές πρακτικά, συνειδητά και οργανωμένα και να αντιμετωπίσουμε αποτελεσματικά τις ανάγκες και τις προσδοκίες της αγοράς που έχει εκφράσει το ενδιαφέρον της και έχει στο παρελθόν αλλά και στο παρόν αποδείξει ότι θέλει τις δικές μας φυσικές ομορφιές, τις δικές μας υπηρεσίες, και το δικό μας περιβάλλον, να το απολαύσει κάνοντας τις θαλάσσιες διακοπές της.

Επιτρέψτε μου λοιπόν να αναφερθώ όχι στο παρελθόν αλλά κυρίως στο μέλλον.

Θα ήθελα να σας περιγράψω πώς βλέπουμε το αύριο του ελληνικού yachting σε έναν χρονικό ορίζοντα περίπου δεκαετίας ας πούμε, το αύριο του ελληνικού yachting προς το 2020.

Καταρχήν ας επισημάνουμε ότι η Μεσόγειος είναι η καλύτερη περιοχή στον κόσμο για το yachting, έχει περίπου 46.000 χιλιόμετρα ακτογραμμής, ενώ από αυτή την ακτογραμμή σε νησιωτικές περιοχές είναι τα 19.000 χιλιόμετρα. Η Μεσόγειος βρέχει τρεις ηπείρους, την Ευρώπη, την Ασία και την Αφρική και την περιβάλλουν 22 χώρες. Εάν αναφερθούμε στα νησιά, βλέπουμε ότι είναι 5 μεγάλα και 3.300 μικρά νησιά στην Μεσόγειο, από τα οποία η Ισπανία έχει 8, η Ιταλία περίπου 60 και η Ελλάδα μας περισσότερα από 2.000. Είναι σαφές δηλαδή το φυσικό προβάδισμα που έχουμε εμείς.

Άρα βρισκόμαστε σε μία περιοχή που κατεξοχήν προσφέρεται για το yachting. Το πού, κατά τη γνώμη μας, θα έπρεπε να βρισκόμαστε το 2020, σε σχέση με την υπόλοιπη Μεσόγειο φαίνεται αριθμητικά στον επόμενο πίνακα.

¹ Τα στοιχεία και οι εκτιμήσεις του yachting είναι αποτέλεσμα εμπειρικής διερεύνησης και επιστημονικής παρουσίασης από τον Επιστημονικό Σύμβουλο κ. Χρήστο Πετρέα, Οικονομολόγο – Εμπειρογνώμονα Τουριστικής και Περιφερειακής Ανάπτυξης

Βλέπουμε ότι οι επιμέρους δυνατότητες είναι σαφείς, πιστεύω πως είναι εφικτές εφόσον στοχεύσουμε και δουλέψουμε γι' αυτές, και τα οφέλη τα οποία μπορούμε να αποκομίσουμε μπορούν να είναι πολύ μεγάλα.

Πίνακας 1 – Προοπτικές του Yachting για το 2020²

	ΑΥΡΙΟ (2020)
Επαγγελματικός στόλος - σύνολο	7.000
Λιμενικές υποδομές	60 + 60
Θέσεις ελλιμενισμού	40.000
Mega Yachts	1000
Μέση διάρκεια ναύλωσης - ημέρες	170+
Απασχόληση + πλήρωμα ανά σκάφος	3 + 3
Άμεσες θέσεις εργασίας κλάδου	42.000

Είναι σημαντικό να επισημάνουμε ότι ουσιαστικά σήμερα βρισκόμαστε σε σχετικά χειρότερη κατάσταση από ότι βρισκόμασταν πριν περίπου 4-5 χρόνια, και στον επόμενο πίνακα βλέπουμε ενδεικτικά μερικές αριθμητικές διαφορές σε σχέση με το 2007.

Πίνακας 2 – Συγκριτική εξέλιξη δραστηριότητας yachting

	ΑΥΡΙΟ (2020)	ΣΗΜΕΡΑ	ΧΘΕΣ (2007)
Επαγγελματικός στόλος - σύνολο	7.000	2.500	3.500
Λιμενικές υποδομές (μαρίνες και άλλα αγκυροβόλια)	60 + 60	20 + 20	10 + 10
Θέσεις ελλιμενισμού	40.000	~10.000	~6.000

² Εκτιμήσεις προοπτικών από εμπειρική διερεύνηση ΣΙΤΕΣΑΠ

Mega Yachts	1000	100	350
Μέση διάρκεια ναύλωσης - ημέρες	170+	70	150
Απασχόληση – πλήρωμα ανά σκάφος	3 + 3	3	4
Άμεσες θέσεις εργασίας κλάδου	42.000	7.500	14.000

Όπως βλέπετε οι διαφορές στα νούμερα μεταξύ των τριών περιόδων είναι μεγάλες.

Επισημαίνω ότι τα στοιχεία τα οποία παρέχουμε είναι από τις εκτιμήσεις του Συνδέσμου μας δεδομένου ότι δεν υπάρχουν επίσημα στατιστικά στοιχεία. Ο στόλος του χτες, που ήταν στα 3.500 περίπου πλοία έχει μειωθεί σε σχέση με σήμερα, που είναι μόνο στα 2.500 σκάφη, λόγω της οικονομικής κρίσης και άλλων παραγόντων που θα αναφερθώ παρακάτω. Όμως ο στόλος αυτός δεν μπορεί να αναπτυχθεί αν δεν βοηθήσουμε και τον ελληνικό κατασκευαστικό κλάδο των σκαφών, που είχε δραστηριοποίηση μεγάλη στο παρελθόν, έχει όμως ακόμα δυνατότητες αν βοηθηθεί λίγο και από την πολιτεία και από την αγορά.

Πρέπει επίσης να αναφερθούμε στο γεγονός ότι το ανθρώπινο δυναμικό που απασχολείται στον κλάδο του yachting χρειάζεται εκπαίδευση που δεν υπάρχει σήμερα, όχι σε σχέση με τη ναυτοσύνη, αλλά μιλάω σε σχέση με τον τουρισμό, χρειάζεται αναβάθμιση και επικαιροποίηση γνώσεων σε τακτικά διαστήματα, και χρειάζεται ενημέρωση για το πώς αντιμετωπίζονται οι νέες πελατειακές αγορές που έχουν αρχίσει να αναπτύσσονται, όπως η Ρωσική αγορά.

Το θέμα της προβολής και προώθησης του yachting, όπως άλλωστε το θέμα της προβολής και προώθησης του ελληνικού τουριστικού προϊόντος γενικότερα, είναι ο μεγάλος πόνος του κλάδου. Ουσιαστικά δεν υπάρχει σχεδιασμός προβολής και προώθησης του κλάδου του yachting, η ναυπηγοεπισκευαστική δραστηριότητα που σε προηγούμενα χρόνια βοήθησε τον κλάδο σήμερα δεν έχει τις δυνατότητες να βοηθήσει, δεδομένου ότι και γενικότερα οι πωλήσεις των μικρών σκαφών είναι συγκριτικά πεσμένες τουλάχιστον στην Ευρώπη, λόγω της οικονομικής κρίσης.

Οφείλω να πω ότι πρόσφατα έκλεισε και το τελευταίο ναυπηγείο κατασκευής ιστιοφόρων ελληνικών σκαφών το ναυπηγείο της Ocean Yachts, το οποίο είχε εξαγωγική δραστηριότητα.

Το αποτέλεσμα της έλλειψης προβολής και ανάδειξης των δυνατοτήτων αυτών, είναι η σε όλα τα επίπεδα μείωση της οικονομικής αποδοτικότητας του κλάδου, και αντίστοιχα μείωση της συνεισφοράς του στην Ελληνική οικονομία.

Θέλω να επισημάνω από τον πίνακα την μεγάλη διαφορά που έχει υποστεί η μέση διάρκεια ναύλωσης σε ημέρες ανά σκάφος και το δεδομένο ότι μπορεί να αναπτυχθεί στο μέλλον. Επίσης κάνω μία αναφορά στην μείωση των εργαζόμενων στον κλάδο που επίσης μπορεί στοχεύοντας την ανάπτυξη του κλάδου να αυξήσουμε ιδιαίτερα, προσφέροντας θέσεις εργασίας που δεν είναι μόνο για έμπειρους ναυτικούς αλλά και για πολλούς νεότερους ανθρώπους που ενδιαφέρονται για την θάλασσα και τις

δραστηριότητές της, δεδομένου ότι είναι πολλά τα επαγγέλματα που βοηθούν και υποστηρίζονται από τον κλάδο του yachting.

Τώρα επιτρέψτε μου λίγο να αναφερθώ στον ανταγωνισμό που έχουμε ο οποίος ουσιαστικά έχει αναπτυχθεί ιδιαίτερα στα τελευταία χρόνια και έχει έμμεσα καλύψει και την δική μας, ας μου επιτραπεί να χρησιμοποιήσω την λέξη «ανικανότητα», σε σχέση με την ανάπτυξη του κλάδου του yachting. Βλέπετε ότι οι γνωστές χώρες οι οποίες βρίσκονται στην ευρύτερη Μεσόγειο έχουν ιδιαίτερη τουριστική δραστηριότητα στο yachting.

Χωρίς να κάνω την επισήμανση στην Τουρκία, η οποία ως χώρα τουριστικού προορισμού βρίσκεται ήδη πολύ πιο μπροστά, δυστυχώς, από την χώρα μας, πρέπει να κάνω αναφορά στην Κροατία η οποία με πολύ λιγότερες δυνατότητες έχει τα τελευταία χρόνια καταφέρει να αναδειχθεί σε ιδιαίτερα ελκυστικό προορισμό για yachting, εκμεταλλευόμενη τον αριθμό των νησιών αλλά κυρίως αξιοποιώντας τις δυνατότητες σε θέσεις ελλιμενισμού, ενώ ουσιαστικά έχει μία πολύ μικρή ακτογραμμή σε σχέση και με την Τουρκία, και βεβαίως με την Ελλάδα.

Στον επόμενο πίνακα φαίνεται σαφώς η ανταγωνιστική μας θέση, και συγκρίνονται οι θέσεις του αριθμού των θέσεων ελλιμενισμού λιμένων, μαρίνων, καταφυγίων, που συγκριτικά είναι πολύ λίγα παρά την μεγάλη πολυνησιακή μας γεωμορφολογία. Θα αναφερθούμε σε αυτά όταν θα μιλήσουμε για τις μαρίνες που έχουμε στην Ελλάδα σε σχέση με τις χώρες του ανταγωνισμού.

Πίνακας 3 – Ανταγωνιστική θέση Ελλάδος ως προς δραστηριότητα yachting σε σχέση με άλλες χώρες

ΧΩΡΑ	ΑΚΤΟ-ΓΡΑΜΜΗ χλμ.	ΜΑΡΙΝΕΣ ³	ΘΕΣΕΙΣ ΕΛΛΙΜΕΝΙΣΜΟΥ	ΑΡΙΘΜΟΣ ΣΚΑΦΩΝ ⁴
Τουρκία	8.000	60	25.000	56.400
Κροατία	1.777	>90	13.200	52.800
Ιταλία	8.000	267	>200.000	800.000
Γαλλία	620	>260 (84 Κυανή Ακτή >140 Μεσόγειος)	>220.000	938.000
Ισπανία	1.670	>230 (Βαlearίδες >70)	>100.000	160.000

³ WORLD MARINA GUIDE data

⁴ Αναφορά στο “Development of Yachting Facilities in Malta” της Malta Maritime Authority 2009, π. 8, με στοιχεία βασισμένα σε Μελέτη της British Marine Federation (2004-05)

Κύπρος	648	1 +(1⁵)	?	
Μαυροβούνιο	300	3	1612	
Σλοβενία	47	1	700	
ΕΛΛΑΔΑ	16.500	Περίπου 55	~ 6.000	68.200

Ομοίως οφείλω να επισημάνω το ενδιαφέρον στο yachting που έχει το Μαυροβούνιο μία χώρα με ελάχιστη ουσιαστικά ακτογραμμή, αλλά χώρα αναπτυσσόμενη τουριστικά τα τελευταία χρόνια. Επίσης πρέπει να κάνω μία αναφορά στην Σλοβενία η οποία είναι ακόμα μικρότερη από άποψη ακτογραμμής ως προς το Μαυροβούνιο αλλά και αυτή έχει προσπαθήσει να μπει στην αγορά αυτή.

Οι πρώτες χώρες στο yachting στη Μεσόγειο είναι, όπως θα ανέμενε κανείς, η Ιταλία, η Γαλλία και η Ισπανία ενώ ιδιαίτερα οι δύο πρώτες (Ιταλία και Γαλλία) έχουν ένα ιδιαίτερα μεγάλο αριθμό θέσεων ελλιμενισμού, και κατ' αντιστοιχία αριθμό σκαφών που πλησιάζει σχεδόν το ένα εκατομμύριο για κάθε χώρα. Η Ισπανία έρχεται τρίτη στην σειρά με αρκετά μεγάλα νούμερα.

Στον επόμενο πίνακα βλέπουμε πού βρίσκεται η κατάσταση με την κατασκευή μαρινών στην Ελλάδα.

Πίνακας 4 – Εγκαταστάσεις ελλιμενισμού στην Ελλάδα⁶

ΚΑΤΑΣΤΑΣΗ ΕΡΓΩΝ ΤΟΥΡΙΣΤΙΚΩΝ ΛΙΜΕΝΩΝ	ΜΑΡΙΝΕΣ	
	ΠΛΗΘΟΣ	ΔΥΝΑΜΙΚΌΤΗΤΑ
Έχουν ολοκληρωθεί και λειτουργούν σύμφωνα με τα προβλεπόμενα από τη νομοθεσία	10	3,445
Έχουν ολοκληρωθεί και λειτουργούν χωρίς να διαθέτουν ορισμένες ή όλες τις απαιτούμενες εγκρίσεις κλπ	15	5,627
Είναι ημιτελείς και υπολειτουργούν	9	1,991
Σύνολο λειτουργούντων λιμένων	34	11,063
Είναι υπό κατασκευή και δεν λειτουργούν	10	2,454

⁵ Βόρεια Κύπρος – υπό Τουρκική κατοχή

⁶ Πληροφορίες από Διεύθυνση Τουριστικών Λιμένων Υπουργείου Τουρισμού Μάιος 2012

Εν αναμονή εκδόσεως των απαιτούμενων αδειών για να αρχίσει η κατασκευή	2	308
Δεν έχει υλοποιηθεί ο προγραμματισμός, και εκτιμάται ότι δεν πρόκειται να μεταβληθεί η κατάσταση στο άμεσο μέλλον	9	2,193
Σύνολο Λιμένων που δεν λειτουργούν	21	4,955
Γενικό Σύνολο	55	16,018

Οφείλουμε να επισημάνουμε ότι οι μαρίνες και τα πάσης φύσεως αγκυροβόλια, δηλαδή αλιευτικά καταφύγια και τουριστικά αγκυροβόλια, καθώς και τα κανονικά εμπορικά λιμάνια, για εμάς τους επαγγελματίες αποτελούν εργαλεία, όπως επίσης αποτελούν και για τα νησιά και για τις παράκτιες χώρες, πηγή ζωής.

Από τις 55 μαρίνες που αναφέρονται στον πίνακα βλέπουμε ότι 21 δηλώνονται ότι δεν λειτουργούν για διάφορους λόγους, ενώ 34 είναι εν λειτουργία, αλλά μόνο 10 λειτουργούν σύμφωνα με την προβλεπόμενη νομοθεσία και τις απαραίτητες προδιαγραφές. Θα θυμάστε βέβαια από τον προηγούμενο πίνακα τις μαρίνες των ανταγωνιστών μας και ιδιαίτερα της Τουρκίας και της Κροατίας. Επισημαίνουμε ότι οι υπηρεσίες που παρέχονται σε αυτές τις θέσεις ελλιμενισμού στις άλλες ανταγωνιστικές χώρες, είναι ποιοτικά τουλάχιστον ισότιμες, αν όχι ανώτερες, σε αρκετές περιπτώσεις, από αυτές που παρέχονται στις δικές μας Ελληνικές μαρίνες. Βεβαίως έχουμε τις δυνατότητες να βελτιώσουμε την κατάσταση και οφείλουμε να αναφέρουμε ότι υπάρχουν Ελληνικές μαρίνες που ήδη λειτουργούν όχι μόνο βάσει διεθνών προδιαγραφών, αλλά με υπηρεσίες καλύτερες και από αυτές.

Πρέπει λοιπόν να δούμε λίγο το αύριο. Τι σημαίνει το αύριο;

Στον επόμενο Πίνακα δίνουμε μερικές αναφορές για τις «οικονομικές προοπτικές του yachting».

Πίνακας 5 – Οικονομικές προοπτικές κλάδου yachting

	ΑΥΡΙΟ (2020)
Στόλος	7.000+
Ημέρες ναύλωσης κατ' έτος	170+
Μέσος ημερήσιος ναύλος	€700+
Εισροές δραστηριότητας yachting	7.000 X €700 X 170 = €833.000.000
Ανθρωπο-διημερεύσεις στην Ελλάδα [σκάφη X ημέρες X 6 άτομα/σκάφος]	7.000 X 170 = 1.190.000 X 6 = 7.140.000
Τροφοδοσία & δαπάνες ανά ανθρωπο-διημέρευση	7.140.000 X €40 = €285.600.000

ΣΥΝΟΛΟ ΕΙΣΡΟΩΝ ΔΡΑΣΤΗΡΙΟΤΗΤΑΣ YACHTING	€ 1.118.600.000 +
ΣΥΝ - Τέλη ελλιμενισμού – καύσιμα - συντήρηση	+ €€€

Πιστεύουμε ότι μπορούμε να φτάσουμε τους στόχους: το αύριο σημαίνει ότι μπορούμε να επιτύχουμε, τον ημερήσιο ναύλο που ήταν 500€, έχει πέσει στα 300€, να μπορεί άνετα να φτάσει στα 700€ ίσως και παραπάνω. Συνολικά, λοιπόν, εάν υπολογίσουμε 7.000 σκάφη επί ένα μέσο ναύλο 700€ επί περίπου 170 ημέρες ναύλωσης κατ' έτος, έχουμε ένα επίπεδο εισροών τάξεως άνω των 800 εκατομμυρίων ευρώ κατ' έτος.

Εάν σ' αυτό το ποσό προσθέσουμε τις διημερεύσεις στην Ελλάδα των επιβατών των σκαφών που μπορούμε να εκτιμήσουμε ένα μέσο όρο 6 επιβάτες σε κάθε σκάφος επί 170 ημέρες ναύλωσης επί 7.000 σκάφη έχουμε ένα σύνολο άνω των 7 εκατομμυρίων ημερών διαμονής στην Ελλάδα.

Εάν υπολογίσουμε ένα μέσο ποσό 40€ της ημερήσιας δαπάνης τροφοδοσίας και άλλων διάφορων δαπανών για κάθε άτομο, έχουμε ένα ποσό άνω των 285 εκατομμυρίων ευρώ.

Εάν προσθέσουμε τα προηγούμενα δύο ποσά, ήδη βλέπουμε ότι το yachting μπορεί να συνεισφέρει περισσότερο από ένα δισεκατομμύριο ευρώ το χρόνο στα τουριστικά έσοδα, και μιλάμε ουσιαστικά για χρήματα τα οποία εισρέουν στην ελληνική οικονομία, τα οποία προσφέρουν και καλύπτουν θέσεις εργασίας και τα οποία μπορούν να δημιουργήσουν, και με τον πολλαπλασιαστική, πολύ περισσότερα οφέλη.

Επισημαίνουμε ότι στο παραπάνω ποσό, του άνω του ενός δισεκατομμυρίου, δεν έχουν αναφερθεί οι δαπάνες τελών ελλιμενισμού, καυσίμων, καθώς και το σημαντικό κονδύλι συντήρησης των σκαφών αυτών, είτε είναι ελληνικής ιδιοκτησίας και ελλιμενισμού, είτε είναι σκάφη τα οποία έρχονται από το εξωτερικό.

Τα νούμερα ουσιαστικά μιλούν μόνα τους και παρά το γεγονός ότι τα νούμερα αυτά είναι εκτιμώμενα στοιχεία του Συνδέσμου, θεωρούμε ότι δείχνουν σαφώς τις δυνατότητες του κλάδου του yachting.

Θα ήθελα να κλείσω επισημαίνοντας πέντε πράγματα:

- Πρώτο, να αντιληφθούμε ότι η κατάσταση που έχει δημιουργηθεί σήμερα με την οικονομική κρίση μπορεί να αντιμετωπιστεί και ΕΙΝΑΙ ΑΝΑΣΤΡΕΨΙΜΗ, και έχουμε την ευκαιρία να απολαύσουμε τα πολλαπλά οφέλη της ανάπτυξης του yachting.
- Δεύτερο, χρειαζόμαστε να προσαρμόσουμε και να εκσυγχρονίσουμε το νομοθετικό πλαίσιο και να μειώσουμε ή να εξαλείψουμε καλύτερα πλήρως την γραφειοκρατία που μας φράζει τον δρόμο για την ανάπτυξη.
- Τρίτο, χρειάζεται να βελτιώσουμε τις οικονομικές συνθήκες, το φορολογικό πλαίσιο και να δώσουμε το περιθώριο της οικονομικής εξυγίανσης του κλάδου ώστε και ο στόλος να ανανεώνεται τακτικά αλλά και να έρχονται οι απαραίτητες επενδύσεις.
- Τέταρτο, είναι ανάγκη να στηρίξουμε και να κρατήσουμε επικαιροποιημένη την εκπαίδευση, τις γνώσεις και την κατάρτιση, του ανθρώπινου δυναμικού των πληρωμάτων

συμπεριλαμβανομένων όχι μόνο των κυβερνητών αλλά και του υπόλοιπου προσωπικού που χρειάζονται τα επαγγελματικά τουριστικά σκάφη.

- Πέμπτο, είναι σαφές ότι πρέπει ούτως ή άλλως να βελτιωθούν οι υποδομές ελλιμενισμού, να αναβαθμιστούν, να πολλαπλασιαστούν σημαντικά οι θέσεις ελλιμενισμού και να αναπτυχθούν και νέοι σταθμοί ελλιμενισμού στα πολλά νησιά, στις παραλίες και στις περιοχές που μπορούμε να αξιοποιήσουμε, προβάλλοντας για επίσκεψη τα ενδιαφέροντα και τα αξιοθέατα που υπάρχουν στις παράκτιες περιοχές και στην ενδοχώρα τους.

Το αύριο δεν είναι άπιαστο. Το αύριο έχει προοπτικές. Αρκεί να το πιστέψουμε και να το αντιμετωπίσουμε με αναπτυξιακή νοοτροπία.

Κι αυτό γιατί ο τουρισμός yachting απευθύνεται σε πελάτες υψηλού κοινωνικού και οικονομικού επιπέδου, απευθύνεται σε πελάτες που έχουν περιβαλλοντική ευαισθησία, που έρχονται σε επαφή με την θάλασσα για να χαρούν τις ομορφιές της, όλες, στην επιφάνεια και κάτω από αυτήν, και οι οποίοι ενδιαφέρονται όχι μόνο για την δική τους απόλαυση αλλά και για να κρατήσουν ένα περιβάλλον που μπορούν να το βρουν τα παιδιά τους και τα εγγόνια τους, και ασφαλώς και τα δικά μας παιδιά και εγγόνια, και να το αξιοποιήσουν αντίστοιχα. Είναι πελάτες οι οποίοι φέρνουν οικονομική και συναλλαγματική ανταποδοτικότητα στη χώρα μας που σήμερα χρειάζεται να την αξιοποιήσουμε όσο πιο πολύ μπορούμε.

Έχουμε όλες τις προϋποθέσεις – αρκεί να θελήσουμε να ενεργοποιηθούμε, σε όλα τα επίπεδα.

Πάρις Λουτριώτης