

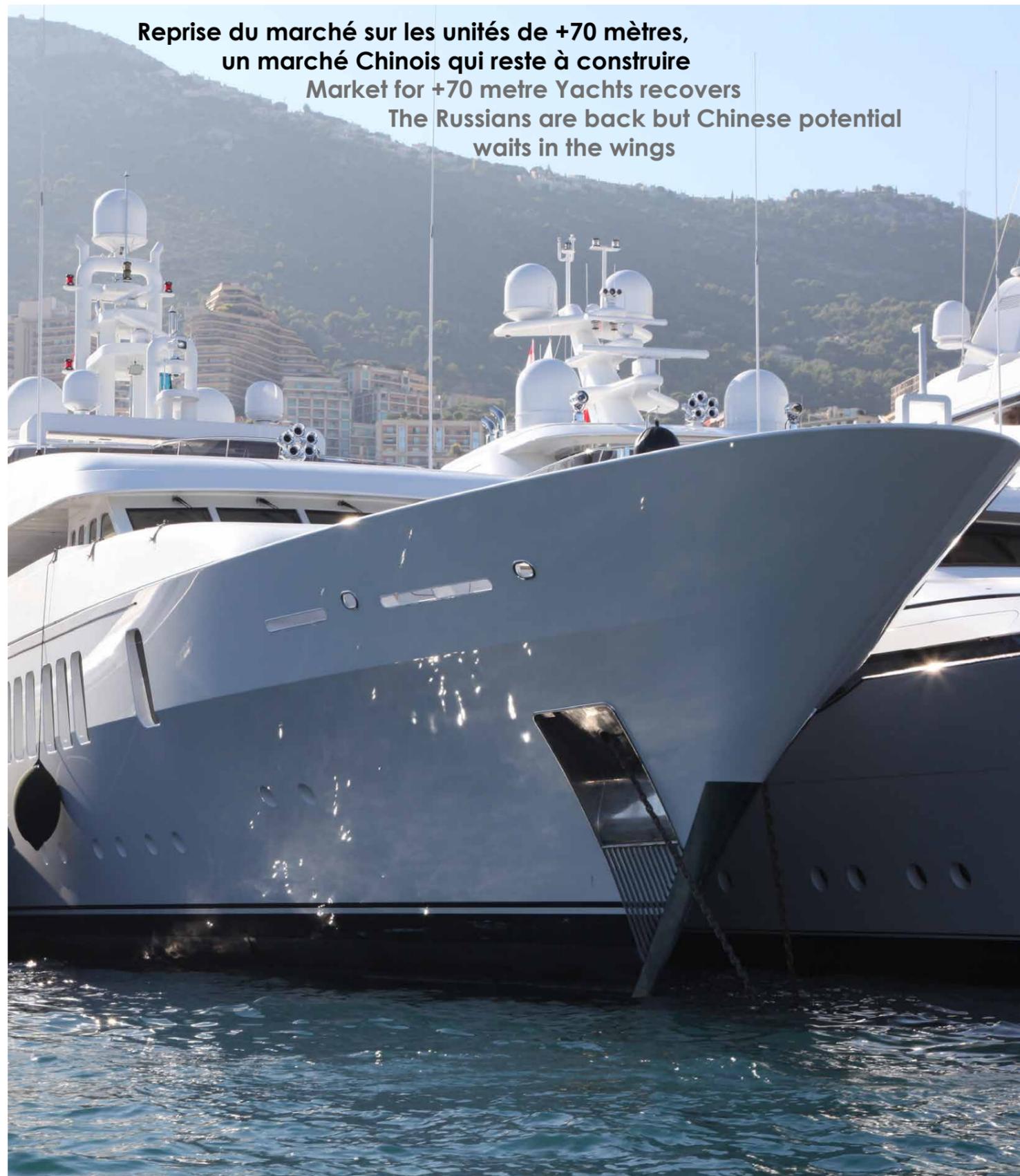
Focus on emerging markets

Selon l'avocat maritime Tony Allen du cabinet londonien Hill Dickinson, l'on assiste à une reprise du marché en Russie en même temps que le rajeunissement de la clientèle. « *Le véritable grand changement du secteur est le profil des armateurs russes de la troisième génération : les propriétaires étant considérablement de plus en plus jeunes, avec une baisse de la moyenne d'âge de près de 10 ans. Une clientèle, recherchant plus de nouveaux design et une approche moderne, qu'une culture classique maritime* ». Des propos renforcés par l'expert maritime Eric Ogden qui explique que le défi est désormais entre les mains des designers les plus innovants dans ce marché de niche, à l'instar d'Espen Oeino ou Martin Francis, tous deux présents lors de ce dîner-débat. Nombreux sont les professionnels qui misent sur la Chine. « *90% des clients chinois n'ont pas besoin d'un financement. Face à un manque de culture du Yachting, l'importance de l'image de marque est essentielle. Le yacht étant un signe de réussite sociale* », observe Amy Milner de Kingship China. Bertrand Voegelé de YPI de confirmer : « *Le branding est important en Asie, le succès de Lürssen ou d'Azimut en témoigne. Nous sommes d'ailleurs sur un projet d'un 85 m avec Oceanco* ». D'autres, plus sceptiques, estiment que le marché chinois n'est pas encore assez mûre, et préfèrent opter pour l'Amérique du Sud et notamment le Brésil, une destination où la clientèle est plus tournée vers la mer et le soleil. Et ne l'oublions pas, tous les professionnels s'accordent à le dire : « *l'acquisition d'un yacht est avant tout un achat passionnel, un investissement 'plaisir', la volonté d'un armateur* ». Et ce sont bien les armateurs qui doivent être au cœur de toutes les attentions. Telle est la vocation du label « La Belle Classe », qui a pour mission de les accompagner dans leur pratique du yachting. L'occasion de rappeler que l'industrie du Yachting, qui fait vivre plus de 3000 membres d'équipages en Provence Côte d'Azur, est génératrice de nombreuses retombées économiques directes et indirectes, notamment en Principauté qui accueille les principaux acteurs et représentants du secteur, positionnant ainsi Monaco, comme la Capitale du Yachting.

According to maritime lawyer Tony Allen, of London based legal firm Hill Dickinson, the Russians are back in the market in a big way but this time the clients are younger. "The real change in this sector is in the profile of the "third generation" of Russian owners, they are much younger with a drop in the average age of 10 to 12 years. They are looking more for new designs and a modern approach, rather than the traditional maritime culture," he says. Words supported by the Maritime Expert Eric Ogden who explained that the challenge lies firmly in the hands of innovating designers such as Espen Oeino and Martin Francis, both of whom spoke at this dinner-debate, to keep reinvigorating this specialist and rarefied segment of the market. Many are setting their sights on China with good reason: "Ninety percent of wealthy Chinese clients don't need financing. However given the lack of a yachting culture, it's all about branding. A yacht is a sign of social success," observes Amy Milner from Kingship China. Bertrand Voegelé from YPI agreed: "Branding is important in Asia, Lürssen and Azimut's success bear witness to that. We are also working on a project for an 85m with Oceanco." However, others, more skeptical, believe the Chinese market is not yet mature enough or indeed ready, preferring to opt for South America, notably Brazil a destination where the clientele is more turned to the sea and sun. And finally, all the professionals agreed that "buying a yacht is above all a purchase made from the heart, an investment in the pleasure of being the owner of a boat": which puts owners at the very heart of the business, and centre of attention. This is why the label "La Belle Classe" was created, to accompany them every step of the way in what for some is a whole new experience. It is also an opportunity to remember that the yachting industry, which employs over 3,000 crew members in the Provence Côte d'Azur region, has a significant impact on the area's economy, particularly the Principality which hosts many of the key players in the sector, positioning Monaco as the Capital of Yachting.



Reprise du marché sur les unités de +70 mètres,
un marché Chinois qui reste à construire
Market for +70 metre Yachts recovers
The Russians are back but Chinese potential
waits in the wings



Ils étaient cinquante professionnels, représentant toute la chaîne de la Grande Plaisance (chantiers, brokers, designers, capitaines, spécialistes du financement de yachts, assureurs, experts maritimes et avocats spécialisés...), à se réunir au YCM autour d'un dîner-débat animé par Bernard d'Alessandri, Secrétaire Général du Yacht Club, afin de dresser un état des lieux de la situation économique du Yachting. Organisée en collaboration avec Only Yacht, cette quatrième édition de ce symposium, a suscité l'intérêt des autorités monégasques, avec la présence notamment de S.E.M. Marco Piccinini, Conseiller de Gouvernement pour les Finances et l'Economie, Paul Masseron, Conseiller de Gouvernement pour l'Intérieur, Jean-François Robillon, Président du Conseil National, Jean-Louis Bissuel, Directeur des Affaires Maritimes, Jean-François Turret, Directeur du Port de Saint-Tropez ainsi que GianBattista Borea d'Olmo et Daniel Realini, respectivement Directeur Général et Directeur d'Exploitation de la Société d'Exploitation des Ports de Monaco. Après les interventions successives de David Legrand de Fraser Yachts et d'Olivier Blanchet de BNP Paribas, qui ont présenté la situation actuelle et donné leur vision macro économique du Yachting, les intervenants ont échangé librement, dans un esprit convivial et constructif. Après une année 2011 en dent de scie, où le marché a semblé repartir avant qu'il ne devienne à nouveau instable, signe qu'il reste impacté par les aléas économiques, tous les professionnels présents signalent le manque de visibilité sur 2012. C'est avec un certain réalisme et pragmatisme, qu'ils s'accordent à dire que cette crise permet un assainissement du marché. Ce secteur doit poursuivre sa restructuration et sa professionnalisation, avec une approche intégrée du chantier au client. Prenant l'exemple des brokers, Laurent Perignon, Directeur d'exploitation de Camper et Nicholsons observe la dichotomie importante entre les sociétés imposantes soumises à de fortes charges fixes et les indépendants. Si la crise perdure, l'on risque d'assister à un double phénomène de concentration d'une part et de fragmentation d'autre part. Une adaptation nécessaire face aux nouvelles réglementations internationales maritimes, aux différentes taxes applicables sans oublier la concurrence émergente venant de Chine (rachat du Groupe Ferretti), voire même de la Turquie. Selon Olivier Blanchet, l'industrie du Yachting est une activité économique spécifique à la croisée de trois business modèles : le luxe, l'hôtellerie haut de gamme et l'immobilier de prestige.

Over 50 professionals from across the Luxury Yachting supply chain (owners, shipyards, brokers, designers, captains, yacht finance specialists, maritime experts and lawyers) attended the dinner-debate on the economic situation in the yachting industry held at the Yacht Club de Monaco, which was chaired by YCM Secretary General Bernard d'Alessandri. Sponsored by Only Yacht, the fourth edition of this symposium attracted key figures in Monaco, notably H.E. Marco Piccinini, Minister of Finance and the Economy, Paul Masseron, Minister of the Interior, Jean-François Robillon, President of the Conseil National, Jean-Louis Bissuel, Maritime Affairs Director, Jean-François Turret, Director of the Port of Saint-Tropez, as well as GianBattista Borea d'Olmo and Daniel Realini, respectively Managing Director and Operations Director of Monaco's harbour authority (SEPM - Société d'Exploitation des Ports de Monaco). After short speeches by David Legrand of Fraser Yachts and Olivier Blanchet from BNP Paribas, who outlined the current situation and gave their macro-economic vision for the sector, delegates exchanged opinions throughout the dinner in an open and constructive manner. Following an inconsistent year in 2011, where the market seemed to pick up before faltering again, reflecting the impact of instability in the global economy, all the professionals attending confirmed a lack of visibility for 2012. Showing a certain degree of pragmatism, all agreed the current crisis was an opportunity for consolidation (one estimates 50% over-capacity). The sector must continue to restructure and raise its game by offering a fully integrated approach from shipyard to end user. The Brokers are one example, Laurent Perignon, Chief Operating Officer at Camper & Nicholsons Int. observes the significant dichotomy between larger companies running businesses under heavy charges and overheads and the independents. If the crisis continues, we may witness a double phenomenon of concentration on one side and fragmentation on the other. Change is required in the face of new international maritime regulations and taxes, not to mention the competition emerging from China (the Ferretti Group buyout) and even from Turkey. According to Olivier Blanchet, this sector is at a crossroads with those of goods, hotels and properties in the luxury industry, yachting needs to study those business models and do more to exploit them.

Embellie pour les chantiers de superyachts de renommée internationale Internationally renowned shipyards well placed

Ce sont les chantiers qui bénéficient d'une forte notoriété et qui construisent les plus grands yachts (au-delà de 70 mètres) qui semblent traverser le plus facilement cette crise. Les établissements bancaires avouent miser eux aussi sur la marque et la renommée des chantiers, mettant en parallèle la liquidité de leur client et la rareté du produit : le custom, la signature d'un designer et la notoriété d'un chantier étant des vraies valeurs à la revente. « *L'Europe, qui bénéficie d'un vrai savoir-faire, est toujours leader dans le Custom avec une reprise du marché US pour les + 70 m* », observe le designer Espen Oeino.

Burger Boat en revanche constate une baisse d'activité pour les moins de 40m.

Sur ce segment, les chantiers de restauration et de maintenance semblent plus optimistes, à l'exemple d'ITM qui déclare avoir d'ores et déjà réalisé ses objectifs du premier trimestre 2012. Ce n'est d'ailleurs pas un hasard si Pendennis consolide sa position sur son cœur de métier : celui du Refit et espère bénéficier de l'aura des JO de Londres pour conforter leur image de chantier anglais.

High profile shipyards with a strong international reputation and which are building the big yachts (over 70m) appear to be weathering the crisis better. All the banks present admitted that they rely on the brand and reputation of the yard, as well as their client's ability to pay and the rarity value – degree of customization, designer's hallmarks and a shipyard's reputation being important factors in the resale value. "Europe, which boasts real expertise, is still leader of the customized sector with a recovery noted in the US market for +70m," observed boat designer Espen Oeino. Burger Boat on the other hand reports a drop in demand for the under 40m units.

In this sector, shipyards specializing in restoration and maintenance are the most optimistic, as for example ITM which claims to have already achieved its targets for the first quarter of 2012. It's not by chance that Pendennis is consolidating its position in its core refit business, and hopes to benefit from this year's London Olympics to reinforce their image as an English shipyard.

Baisse des prix du marché de la seconde main Prices falling in second-hand market

Les brokers observent une baisse de 30 à 40% du prix par rapport à 2008 (avant crise). 2011 a été marqué par une forte réduction de l'actif sur le marché européen tandis que le marché US marque une reprise significative.

Brokers report that prices have fallen by 30 to 40% compared to 2008 (before the crisis). 2011 was marked by a sharp drop in assets on the European market, while the US experienced a "significant" recovery.

