

OSAKASSATAMAT TEKEVÄT TULOAN

Sijoitus oman veneen kotisatamaan? Miksei, joskin se on vaikea toteuttaa. Osakeyhtiömuotoisia venesatamia on vain muutama. Niukkuus pitää hintoja korkealla, lamasta huolimatta.

KARI TYLLILÄ

Kesän tullen veneet lasketaan vesille – on lama tai ei. Venekauppaa lama hidastaa jo nyt, mutta nykyinen venekanta pitää huolen siitä, että pienvenesatamiin tämä surkeus heijastuu vasta, jos hankinnat jämähtävät jäihin useiksi vuosiksi.

”Tästä kesästä ei voi tarkkaan tietää, mutta ei ainakaan viime kesänä näkynyt lainkaan se, että moottoriveneissä jouduttiin siirtymään verolliseen ja kalliimpaan dieseliin”, väittää Hangossa sijaitsevan *Itämeren Portti* -sataman toimitusjohtaja **Niklas Rosvall**.

Monella veneilijällä on viime kesästä erilainen muistikuva – öljy oli huippukallista ja merellä liikenne oli heinäkuussa tavanomaista hiljaisempaa.

Itämeren Portti on jo vuonna 1990 perustettu osakeyhtiömuotoinen 160 venepaikan – ja osakkeen – huvivenesatama Hangon Smultrongrundet-luodolla. Omistamisen riemuihin sisältyvä 500 euron hoitovastike kattaa sataman kaikki palvelut. Vierailija maksaa venepaikasta ja palveluista erillisen hinnaston mukaan.

Yhtiön tulot jakautuvat Rosvallin mu-

kaan puoliksi vastikkeiden ja vierastuottojen kesken.

Osakkeilla vakaa hintakehitys

Kaikki Itämeren Portin venepaikkaosakkeet on myyty, joten kauppaa käydään ainoastaan jälkimarkkinoilla, joita hoitaa *Hangon OPKK*. Rosvallin mukaan osakkeiden hinta on noussut tasaisesti.

Saman toteaa meklari **Kjell Dannberg** Hangon OPKK:sta: ”Kysyntää on selvästi enemmän kuin tarjontaa. Paikkahan on ainutlaatuinen.”

Dannbergin mukaan venepaikkaosakkeiden ostajiin eivät juuri pure lamakaan – jos on rahaa, sitä käytetään, ja vuosien mittaan veneet ovat vain kasvaneet. Niinpä nimenomaan isoista paikoista pidetään tiukasti kiinni. Jokunen pieni eli 3,5 metrin paikka sen sijaan on ollut myynnissä.

Itämeren Portin satamaosakkeiden hinnat vaihtelevat koon mukaan alle 10 000 eurosta aina 70 000 euroon. Aivan pikkuraha ei siis liikutella. Hintakehitystä kuvaa Dannbergin esimerkki, jossa syksyllä 7 500 eurolla hankittu osake on nyt 10 000 euron

arvoinen.

Osakas voi vuokrata oman paikkansa edelleen, mutta vuokratuotto ei tässä tapauksessa nouse kummoiseksi suhteessa sijoitettuun pääomaan. Siitä pitää osakkeiden hyvä hintataso huolen.

Tarkan euron veneilijä luultavasti selvittää, mitä vaihtoehtoinen, vaikkapa 70 000 euron sijoitus tuottaa, ja hankkisiko tuotoilla sitoutumatta samat palvelut kuin omistamalla. Arvon säilyminen ja kehittyminen on toinen pohdinnan aihe.

Airisto kutsuu

Viime vuonna Paraisille perustetun *Airiston Kruunu Oy:n* kaikki 125 venepaikkaa ovat täynnä. **Matti** ja **Brita Pasilan** perheyhtiöllä on omassa hallinnassaan, siis myymättä, noin kolmasosa osakkeista. Näistä pieni osa on varattu myytäväksi tälle kesälle, loput vuokrattaviksi.

Paraisten Venekeskus aloitti yhtiön osakemyynnin toissa vuoden syksyllä, ja ensimmäinen toimintavuosi oli 2008.

Osakkeiden hintaan vaikuttavat venepaikan koko ja sijainti. A-laiturissa hinnat ovat 1 000–1 250 euroa paikkaleveysmetriä koh-

LAITURI OY. Airiston kruunu on alan tuorein tulokas. Tilaa uusille osakkaille riittää.

den. Suosituimmat eli 4–4,5-metriset paikat maksavat siten 4 000–5 600 euroa.

Vastike hinnoitellaan myös leveyden mukaan, ja se on 120 euroa metriltä.

Tulevan kesän vuokrahinnat vaihtelevat 3-metrisen 650 eurosta 5-metrisen 920 euroon.

Satamakippari Matti Pasilan mukaan vuokrahinta on määritelty vähintään viiden prosentin tuottovaatimuksen mukaan. Kun

vastikkeen lisäksi ei ole kuluja, nousee tuotto suosituimmilla paikoilla yhdeksän prosentin tuntumaan.

Näille osakkeille ei ole syntynyt vielä jälkimarkkinoita, onhan osakkeista osa vielä myymättä. Mutta jos jotain voi päätellä vuokrapaikkojen kysynnästä, tulevaisuus näyttää satamakipparin puheiden perusteella valoisalta.

”Ei aihetta huoleen, päinvastoin. Tähän mennessä menekki on yllättänyt positiivisesti”, Pasila summaa. Nousua siis lienee odotettavissa näillekin osakkeille.

Keilalahti myy luksusta

On satamamarkkinoilla yksi isompikin yrittäjä. Euroopan johtavaksi venesatama- ja laiturirakentajaksi itsensä asemoiva *Marinetek Groupin* tytäryhtiön *Marinatek Marinas Oy:n* *New Port Keilalahti* tarjoaa laituri-

saakka jatkuvasti laajentuen.

Osakkeet on jyvitetty kahdeksaan luokkaan venepaikan koon ja sijainnin mukaan. Yhtiökokous määrittää osakkeiden hinnat ja hoitovastikkeet, mutta jälkimarkkinoilla hinta tietysti määräytyy markkinavetoisesti. Suonsillan mukaan hinnat ovat kuitenkin pysyneet lähellä yhtiön määrittämiä.

Hinnat lähtevät 9 612 eurosta, jolla saa 3 kertaa 9 metrin paikan. 5 kertaa 18 metrin paikan saa 44 389 eurolla, mutta suurimmat 5,5 kertaa 21 metrin paikat myydäänkin jo tarjouskaupalla. Hinnoissa on kymmenen prosentin nousu viime vuodesta.

Hoitovastike määräytyy venepaikan koon mukaan 150–600 euroon vuodessa.

Pienimmän venepaikan vuokra on 560 euroa, kalleimman 3 950 euroa.

Osakkeenomistaja voi näillä lukemil-

KANNATTAAKO? TARKAN EURON VENEILIJÄ SELVITTÄÄ, MITÄ VAIHTOEHTOINEN, VAIKKAPA 70 000 EURON SIIJOITUS TUOTTAA, JA HANKKISIKO SEN TUOTOILLA SAMAT PALVELUT KUIN OMISTAMALLA.

osakkeita aivan *Nokian* pääkonttorin kainalosta. Tähän mennessä tilaisuuteen on tarttunut noin 90 veneilijää, ja loput sataman noin 300 paikasta ovat vuokralla.

Satama on siinäkin mielessä erikoinen, että se on varattu vain moottoriveneille, purjevereiden pääsyy mereltä Keilalahteen estävät Kuusi- ja Lehtisaaren sillat.

”Käyttöaste satamalla on 90–95 prosenttia, ja osakkeiden hinta on noussut tasaisesti. Ja nousee myös jatkossa”, uskoo *Marinatek* Marinasin toimitusjohtaja **Kari Suonsilta**.

Osakkeita myy yhtiö itse, ja jälkimarkkinoitakin on jo syntynyt, onhan satama ollut toiminnassa jo vuosituhannen vaihteesta

la saada 5,5 prosentin tuoton, jos vuokraa paikkansa edelleen.

Satamakettu rakenteilla

Marinatek Marinas rakentaa tällä hetkellä Suomeen kokonaista *New Port* -venesatamakettua. Uudet kohteet ovat rakenteilla Kotkaan, Päijänteelle Padasjoelle ja Saimalle Joutsenoon. Nämä eivät kuitenkaan ole osakkuussatamia, vaan tarjoavat ainoastaan vuokrapaikkoja.

Venesatamat ovat Suomessa yleensä kunnallisia tai veneseurojen ylläpitämiä. Monet kunnat tosin pyrkivät eroon satamistaan ja edesauttamaan osakeyhtiömuotoisten venesatamien syntymistä. ■

Merikarhut – sijoitus jota ei voi myydä

Kun merelle mennään, on hyvä tietää, missä seuraavan kerran voi yöpyä varmasti rauhassa.

Tähän perustuu *Merikarhut*-yhdistyksen toiminta. Yhdistyksen satamaverkko ulottuu itäiseltä Suomenlahdelta eteläiselle Selkämerelle ja Tukholman saaristoon. Jäseniä on yli 2 600, veneitä 1 100.

Merikarhut ei ole yhtiö eikä pursiseura, mutta jäsenyyteen vaaditaan pursiseuran – *Suomen Purjehtijaliiton* tai *Suomen veneilyliiton* jäsenyhdistyksen – jäsenyys vähintään viiden

vuoden ajalta.

Pääsyyvaatimukset ovat muutenkin tiukat: vaaditaan muun muassa kolme lausunnonantajaa, jotka ovat olleet Merikarhujen jäseninä vähintään viisi vuotta. Lisäksi pitää olla viisivuotinen kokemus matkapurjevereneen päällikkyydestä sekä oma vene, joka on sovelias merikarhusatamiin.

Moottoriveneitä hyväksytään vain poikkeustapauksessa.

Liittymismaksu on 1 770 euroa, ja uusia jäseniä otetaan vain kerran vuodessa. Tämän li-

säksi peritään vuosimaksu, joka on jäseneltä 75 euroa ja veneeltä 100 euroa.

Sijoituksen arvoa on rahassa vaikea mitata. Jos sen suhteuttaa kelpoisen veneen hintaan, on kyseessä pikkuraha. Ja kun Merikarhut edellyttävät jäseniltään, että purjehdus on koko kesän aktiivinen pääharrastus, tuntuu hinta suorastaan mitättömältä.

Mutta kauppaa ei näillä sijoituksilla voi käydä. Toisaalta eivät lamakaan heiluttele. Niitäkin jokunen on Merikarhujen yli 70-vuotiseen historiaan mahtunut. ■