



Vlaanderen

is landbouw & visserij

DE BELGISCHE ZEEVISSERIJ 2018

BEDRIJFSRESULTATEN

**Economische resultaten
van de Belgische rederijen**

DEPARTEMENT
LANDBOUW
& VISSERIJ

www.vlaanderen.be/landbouw

////////////////////////////////////

DE BELGISCHE **ZEEVISSERIJ 2018** **BEDRIJFSRESULTATEN**

**Economische resultaten van de
Belgische rederijen**

////////////////////////////////////

Colofon

Samenstelling

Departement Landbouw en Visserij

Nathalie Scherrens, Martine Velghe

Lectoren

Isabel Maene, Karel Vanhulle

Verantwoordelijke uitgever

Patricia De Clercq, secretaris-generaal

Lay-out

Departement Landbouw en Visserij

Een digitale versie vindt u terug op

<https://lv.vlaanderen.be/nl/visserij/cijfers-marktoverzichten/publicaties-zeevisserijn.be/zeevisserij>

De verwerkte cijfers m.b.t. boekhoudkundige gegevens in deze publicatie en de berekening van winst/verlies zijn gebaseerd op cijfers die ons door de boekhouders werden verschaft. Het Departement Landbouw en visserij draagt geen verantwoordelijkheid met betrekking tot de correctheid van deze aangeleverde cijfers.

INHOUD

| | | |
|----------|---|-----------|
| 1 | Inleiding | 4 |
| 2 | Begripsbepalingen | 5 |
| 2.1 | Aantal vaartdagen | 5 |
| 2.2 | Besomming | 5 |
| 2.3 | Andere inkomsten | 5 |
| 2.4 | Gemiddelde | 5 |
| 2.5 | Brutobedrijfsresultaat | 6 |
| 2.6 | Nettobedrijfsresultaat | 6 |
| 2.7 | Nettowinst/verlies (vóór belasting) | 6 |
| 2.8 | Kengetal winstgevendheid | 6 |
| 2.9 | Klein Vlootsegment (KVS) | 6 |
| 2.9.1 | Kustvissers | 6 |
| 2.9.2 | Eurokotters | 6 |
| 2.9.3 | Andere KVS (Klein Vlootsegment 0-221 kW) | 7 |
| 2.10 | Groot Vlootsegment (GVS) | 7 |
| 2.10.1 | Bokken ≥ 662 kW | 7 |
| 2.10.2 | Andere GVS (Groot Vlootsegment, > 221 kW) | 7 |
| 3 | Algemene tendensen | 8 |
| 3.1 | De vloot | 8 |
| 3.2 | Aanvoer en aanvoerwaarde | 8 |
| 4 | Analyse van de besomming per vaartdag | 9 |
| 4.1 | Algemeen | 9 |
| 4.2 | Per vaartdag | 9 |
| 5 | Detail van de kostenfactoren binnen de besomming | 13 |
| 6 | Brandstofkosten | 21 |
| 7 | Financiële parameters | 25 |
| 7.1 | Rentabiliteit | 25 |
| 7.2 | Solvabiliteit | 25 |

1 INLEIDING

Bij de aanvang van het boekjaar 2018 telde de Belgische commerciële visserij 71 vaartuigen. Door schrapping van 3 vaartuig bleven er op het einde van 2018 nog **68** vaartuigen over. Gedurende het jaar oefenden er 60 vaartuigen visserijactiviteiten uit over het hele jaar. Van deze vaartuigen ontvingen wij alle boekhoudkundige uittreksels (31 vaartuigen uit het klein vlootsegment en 29 vaartuigen uit het groot vlootsegment). Er mag in dit verslag dus gesproken worden van bedrijfsresultaten van een representatief deel van de volledige actieve vloot.

Onderverdeeld in de gebruikelijke groepen die wij voor de berekeningen hanteren, hebben wij bedrijfsresultaten ontvangen voor volgende segmenten en subgroepen:

- 31 van het KVS:
 - o 10 kustvissers vaartuigen
 - o 16 eurokotters
 - o 5 'andere' KVS (0 Scheldevisser, 1 plankenvisser, 2 staande wantvissers en 2 boomkorvissers die niet behoren tot de andere subgroepen)
- 29 van het GVS:
 - o 24 boomkorvaartuigen \geq 662 kW
 - o 5 'andere' GVS (1 staande wantvisser en 4 plankenvissers).

Het besluit van de Vlaamse Regering van 5 maart 2010 en het ministerieel besluit van 2 augustus 2010 vormen de regelgevende basis om te kunnen voldoen aan de verplichtingen opgelegd door het Europees programma voor gegevensverzameling in de visserij (Data Collection Framework).

Belangrijke externe parameters in 2018 waren:

- de gemiddelde gasolieprijs van 2018, nl. 0,56 €/liter, lag 0,09 €/liter **hog**er dan in 2017 (+19%). De gasolieprijzen stegen opnieuw t.o.v. de situatie eind 2017;
- de gemiddelde visprijs steeg met 3,0% tot 4,10 €/kg;
- de tongprijs steeg met 0,67 €/kg, van 11,47 €/kg in 2017 naar 12,14 €/kg (+6%) in 2018, terwijl de aanvoer van tong daalde met 4% van 2.147 ton naar 2.062 ton (-85 ton). Daardoor werd er voor tong 275.435 euro minder besomd;
- de **totale besomming** lag uiteindelijk **3,67 miljoen** euro lager dan in 2017, dit door een lagere aanvoer die slechts beperkt gecompenseerd werd door hogere prijzen in het algemeen.

De uiteindelijke bedrijfsresultaten waren opnieuw wat lager dan in 2017, maar bleven positief. In alle segmenten leidt de lagere besomming, gecombineerd met hogere gasolieprijzen, tot een verdere algemene daling van de bedrijfswinsten. De analyse van de beschikbare gegevens toont aan dat 2018, net als in 2017, op een normaal niveau blijft.

2 BEGRIPSBEPALINGEN

2.1 AANTAL VAARTDAGEN

Een vaartdag is de aanwezigheid op zee van ten minste 4 uur in de loop van een dag. Het uitvaren van een vissersschip voor een duur die 24 uur niet overschrijdt, wordt als 1 vaartdag beschouwd. Het uitvaren van een vissersschip voor een duur die 24 uur of een veelvoud van 24 uur overschrijdt, levert telkens een nieuwe vaartdag op.

2.2 BESOMMING

Dit is de som van alle inkomsten uit de verkoop van vis, incl. de verkoop buiten de veilingen.

- ▶ Verhandelde waarde = verkoopwaarde van de aanvoer.
- ▶ Niet-verhandelde waarde = de vergoeding (slechts enkele ct/kg), die de reder krijgt in de veiling voor de opgehouden vis met de bestemming 'verwerking tot vismeel'.
- ▶ Opgehouden vis = de hoeveelheid vis die uit de markt wordt genomen doordat een bepaalde minimumprijs niet wordt bereikt (= ophoudprijs). De reder ontvangt hiervoor via de producentenorganisatie een bijkomende vergoeding. Het jaar 2013 was het laatste jaar waarin deze vergoeding met EU-steun werd toegekend. De ontvangen vergoedingen van de Rederscentrale zitten al dan niet begrepen in de 'andere inkomsten' (zie hieronder 2.3).

2.3 ANDERE INKOMSTEN

Dit zijn **andere inkomsten** (excl. subsidies) **uit het gebruik van het vaartuig** zoals (met in volgorde van belang): toeristische activiteiten, gebruik als werkboot, ontvangen verzekeringspremies voor schade aan of verlies van vaartuig of vistuig, tussenkomsten Zeevissersfonds, Rederscentrale, Fonds Scheepsjongens en voordelen van alle aard. Deze inkomsten worden meegerekend voor de berekening van het bruto- of netto-bedrijfsresultaat.

2.4 GEMIDDELDE

Dit is het rekenkundig gemiddelde. Het werken met gemiddelde waarden levert een beter inzicht in het geheel en laat toe eenvoudiger trendevoluties met het verleden op te volgen. Bij nadere analyse van de resultaten mag echter niet uit het oog worden verloren dat deze werkwijze de beste schepen in een te nadelig en de minder goede in een te voordelig daglicht stelt. Om aan die tekortkoming tegemoet te komen, wordt waar nodig de spreiding van bepaalde resultaten meegegeven.

2.5 BRUTOBEDRIJFSRESULTAAT

Dit is de besomming plus de andere inkomsten, verminderd met alle bedrijfskosten, behalve afschrijvingen.

2.6 NETTOBEDRIJFSRESULTAAT

Dit is het brutobedrijfsresultaat, verminderd met de afschrijvingen.

2.7 NETTOWINST/VERLIES (VÓÓR BELASTING)

Dit is het nettobedrijfsresultaat, verminderd met de financiële kosten en verhoogd met de eventuele subsidies (en/of) financiële opbrengsten.

2.8 KENGETAL WINSTGEVENDHEID

$$= \frac{\text{nettowinst (vóór belasting)}}{\text{omzet}} \times 100$$

Dit kengetal winstgevendheid, uitgedrukt in %, ligt best zo hoog mogelijk.

Omzet = besomming + overige inkomsten (excl. financiële opbrengsten zoals subsidies)

2.9 KLEIN VLOOTSEGMENT (KVS)

Deze groep bevat de vaartuigen met een vermogen van maximaal 221 kW. De groep kan verder onderverdeeld worden in de volgende subgroepen.

2.9.1 Kustvissers

Dit zijn vaartuigen met een vermogen van maximaal 221 kW (300 PK), die minder dan 48 uur (maar meestal minder dan 24 uur) per reis op zee vertoeven.

2.9.2 Eurokotters

Dit zijn vaartuigen gebouwd sinds 1981, uitgerust met de boomkor en die specifiek bedoeld waren om binnen de 12-mijlszones te vissen. Niettegenstaande de huidige criteria om binnen de 12-mijlszone te mogen vissen sedert 1987 (maximaal 221 kW (300 PK) en maximaal 24 m lengte over alles zijn), worden de boomkorvaartuigen die groter zijn dan 70 GT en maximaal 221 kW vermogen hebben, ook tot deze groep gerekend. Dit omdat de GT-norm kwam te vervallen.

2.9.3 Andere KVS (Klein Vlootsegment 0-221 kW)

Dit zijn vaartuigen die een vermogen hebben van maximaal 221 kW (300 PK), maar die niet behoren tot de eurokotters of de kustvissers.

2.10 GROOT VLOOTSEGMENT (GVS)

Deze groep omvat de vaartuigen met een vermogen van meer dan 221 kW en kan in het kader van deze publicatie verder onderverdeeld worden in volgende subgroepen.

2.10.1 Bokken \geq 662 kW

Dit zijn vaartuigen die uitgerust zijn met de boomkor en een vermogen hebben van 662 kW of meer. Dit vormt de grootste subgroep.

2.10.2 Andere GVS (Groot Vlootsegment, > 221 kW)

Het gaat hier om een heterogene restcategorie van bordenvissers, staande wantvissers en seinevissers (Deense zegen of 'flyshooters' genaamd).

N.B.: Voor het gemiddelde motorvermogen wordt voortaan de som van het kW motorvermogen + bijkomend kW motorvermogen gehanteerd, omdat deze een grote invloed heeft op de vangstmogelijkheden en dus zo ook op de besomming. Alleen in de tabel 9 (hoofdstuk 6) over het gemiddeld gasolieverbruik wordt met het effectieve motorvermogen gerekend, omdat het brandstofverbruik afhankelijk is van het type vaartuig, de visserijmethode en het effectief motorvermogen; het bijkomend vermogen heeft geen invloed op het brandstofverbruik.

3 ALGEMENE TENDENSEN

3.1 DE VLOOT

Eind 2018 telde het EU-vlootregister 68 Belgische vissersvaartuigen met een totale capaciteit van 42.670 kW en 12.898 GT: een daling met 3 eenheden in vergelijking met eind 2017. In 2018 werden 3 vaartuigen aan de vloot onttrokken.

Eind 2018 was het aantal vaartuigen per thuishaven als volgt:

| | |
|---------------|----|
| Blankenberge | 2 |
| Nieuwpoort | 5 |
| Oostende | 18 |
| Zeebrugge | 42 |
| Scheldehavens | 1 |

3.2 AANVOER EN AANVOERWAARDE

Een uitgebreide bespreking van deze gegevens vindt u in 'Aanvoer en Besomming 2018', op de website van het Departement Landbouw en Visserij: <https://lv.vlaanderen.be/nl/visserij> onder de rubriek 'Prijsnoteringen en Publicaties'.

De resultaten van de Belgische commerciële vissersvloot in 2018 kunnen als volgt worden samengevat:

- ▶ de globale aanvoer bedroeg 20.634 ton (-7%) met een aanvoerwaarde van 84,5 miljoen euro (-4,0%);
- ▶ de gemiddelde prijs steeg met 3% tot 4,10 €/kg (4,21 €/kg in Belgische havens en 3,80 €/kg in vreemde havens);
- ▶ de lagere aanvoer gecombineerd met betere visprijzen en een hogere gasolieprijs waren remden de rendabiliteit van de sector opnieuw af.

Wat betreft de factoren die de vermelde resultaten hebben beïnvloed in 2018, kunnen we het volgende meedelen:

- ▶ de belangrijkste totale initiële quota voor kabeljauw (+9,3%), tong (+7,2%), zeeduivel (+4,0%), tarbot en griet (+43,9%) en langoustines (+22,3%) gingen erop vooruit. Het quotum voor tongschar bleef gelijk, terwijl de quota voor schol (-9,7%) en scharretong (-9,8%) daalden;
- ▶ uitgedrukt in vaartdagen daalde de visserijactiviteit met 0,5%;
- ▶ de gemiddelde gasolieprijs van 2018 (0,56 €/liter) lag 0,09 €/liter hoger dan in 2017.

4 ANALYSE VAN DE BESOMMING PER VAARTDAG

4.1 ALGEMEEN

In 2018 is de gemiddelde besomming bij het GVS gestegen met 5%, en dit feitelijk door de stijging van bijna 10% binnen de groep 'GVS – Bokken'. Bij het KVS steeg de besomming met 2%. Deze stijging is wel niet van toepassing op de groep Eurokotters, daar daalde de totale besomming met 11%. Het gemiddeld netto bedrijfsresultaat en de winst/verliesrekening zijn voor alle groepen gedaald, behalve in het Kustsegment. Opmerkelijk is dat deze groep in het jaar 2017 een forse achteruitgang boekte ten aanzien van de andere segmenten.

4.2 PER VAARTDAG

Het netto gemiddelde brutobedrijfsresultaat per vaartdag gaat er in alle groepen op achteruit. De kleinste daling is terug te vinden bij de kustvisserij. Het brutobedrijfsresultaat ligt in 2018 tussen 287 en 1.531 euro per vaartdag. Daarmee wordt het piekjaar 2016 verder afgevlakt.

Grafiek 1 en 2 illustreren dit voor de laatste 9 jaar.

Tabel 1. Aantal verwerkte boekhoudingen en bijhorende typerende gemiddelden per groep in 2017-2018

| GROEP | AANTAL BOEK HOUDINGEN | | KW MOTORVERMOGEN | | | | | | VANGST RECHT FACTOR | | GT | | VAARTDAGEN | | |
|-------------------------------------|-----------------------|------|------------------|------|-----------|------|--------|-------|---------------------|------|------|------|------------|------|------|
| | | | EFFECTIEF | | BIJKOMEND | | TOTAAL | | | | | | | | |
| | 2017 | 2018 | 2017 | 2018 | 2017 | 2018 | 2017 | 2018 | 2017 | 2018 | 2017 | 2018 | 2017 | 2018 | % |
| KVS- Kustvissers (≤221kW) | 10 | 10 | 208 | 208 | 5 | 5 | 212 | 212 | 1,13 | 1,10 | 53 | 52 | 177 | 187 | +6 |
| KVS- Eurokotters (≤221kW) | 15 | 16 | 221 | 221 | 0 | 0 | 221 | 221 | 1,15 | 1,16 | 108 | 105 | 184 | 183 | -0,5 |
| KVS- Andere (≤221kW) | 7 | 5 | 211 | 211 | 7 | 9 | 218 | 220 | 1 | 1 | 61 | 79 | 120 | 121 | +1 |
| TOTAAL KLEIN VLOOTSEGMENT (≤221kW) | 32 | 31 | 214 | 215 | 3 | 3 | 217 | 218 | 1,11 | 1,11 | 80 | 84 | 168 | 174 | +5 |
| GVS - Bokken (≥662 kW) | 29 | 24 | 863 | 872 | 245 | 250 | 1 108 | 1 122 | 1,21 | 1,20 | 327 | 329 | 248 | 263 | +6 |
| GVS - Andere (>221 kW) | 5 | 5 | 542 | 543 | 431 | 431 | 973 | 973 | 1,05 | 1,05 | 261 | 261 | 208 | 217 | +4 |
| TOTAAL GROOT VLOOTSEGMENT (>221 kW) | 34 | 29 | 816 | 815 | 272 | 281 | 1 088 | 1096 | 1,18 | 1,18 | 317 | 318 | 242 | 255 | +5 |

Tabel 2. Gemiddelde bedrijfsinkomsten en financiële opbrengsten per groep, vergelijking 2018 t.o.v. 2017

| GROEP | BESOMMING | | | OVERIGE INKOMSTEN | | | TOTALE INKOMSTEN | | | FINANC OPBRENGSTEN INCL. SUBSIDIES | | |
|---|------------------|------------------|-----------|-------------------|---------------|------------|------------------|------------------|-----------|------------------------------------|---------------|-------------|
| | 2017 | 2018 | % | 2017 | 2018 | % | 2017 | 2018 | % | 2017 | 2018 | % |
| KVS- Kustvissers (≤221kW) | 363 546 | 373 528 | + 3 | 13 852 | 6 447 | -53 | 377 398 | 380 012 | + 1 | 10 531 | 16 634 | +58 |
| KVS- Eurokotters (≤221kW) | 946 758 | 842 736 | -11 | 52 904 | 43 900 | - 17 | 999 662 | 886 675 | -11 | 11 641 | 22 415 | + 93 |
| KVS- Andere (≤221kW) | 280 642 | 319 675 | +14 | 11 362 | 11 403 | +1 | 292 004 | 344 806 | +18 | 5 267 | 27 408 | + 420 |
| TOTAAL KLEIN VLOOTSEGMENT (≤221kW) | 618 791 | 607 016 | +2 | 31 613 | 26 577 | -16 | 650 404 | 635 837 | +2 | 9 900 | 21 355 | +115 |
| GVS - Bokken (≥662 kW) | 2 097 214 | 2 283 028 | +9 | 89 508 | 65 691 | -27 | 2 186 721 | 2 348 719 | +7 | 54 932 | 57 984 | +6 |
| GVS - Andere (>221 kW) | 1 643 112 | 1 412 341 | -14 | 35 176 | 17 405 | -50 | 1 678 289 | 1 429 745 | -15 | 7 605 | 5 788 | -24 |
| TOTAAL GROOT VLOOTSEGMENT (>221 kW) | 2 030 434 | 2 132 910 | +5 | 81 518 | 57 366 | -30 | 2 111 952 | 2 190 275 | +4 | 47 972 | 48 985 | +2 |

Tabel 3. Gemiddelde bedrijfskosten, afschrijvingen en financiële kosten per groep vgl. 2018 t.o.v. 2017

| GROEP | BEDRIJFSKOSTEN | | | AFSCHRIJVINGEN | | | FINANC KOSTEN | | |
|---|------------------|------------------|-----------|----------------|----------------|------------|---------------|---------------|------------|
| | 2017 | 2018 | % | 2017 | 2018 | % | 2017 | 2018 | % |
| KVS- Kustvissers(≤221kW) | 323 141 | 326 423 | +1 | 50 792 | 51 804 | +2 | 2 829 | 2 508 | +11 |
| KVS- Eurokotters (≤221kW) | 800 493 | 713 206 | -11 | 43 434 | 50 877 | +17 | 8 836 | 13 511 | +52 |
| KVS- Andere (≤221kW) | 237 285 | 305 510 | +29 | 30 121 | 39 781 | +32 | 2 414 | 4 604 | +90 |
| TOTAAL KLEIN VLOOTSEGMENT (≤221kW) | 528 115 | 524 964 | -1 | 42 821 | 49 386 | +15 | 5 554 | 8 525 | +53 |
| GVS - Bokken (≥662 kW) | 1 755 315 | 1 945 672 | +11 | 179 879 | 187 627 | +4 | 18 373 | 15 410 | -16 |
| GVS - Andere (>221 kW) | 1 338 202 | 1 246 146 | +7 | 112 961 | 119 289 | +6 | 37 739 | 36 512 | -3 |
| TOTAAL GROOT VLOOTSEGMENT (>221 kW) | 1 693 408 | 1 825 064 | +8 | 170 038 | 175 844 | +3 | 21 221 | 19 048 | -10 |

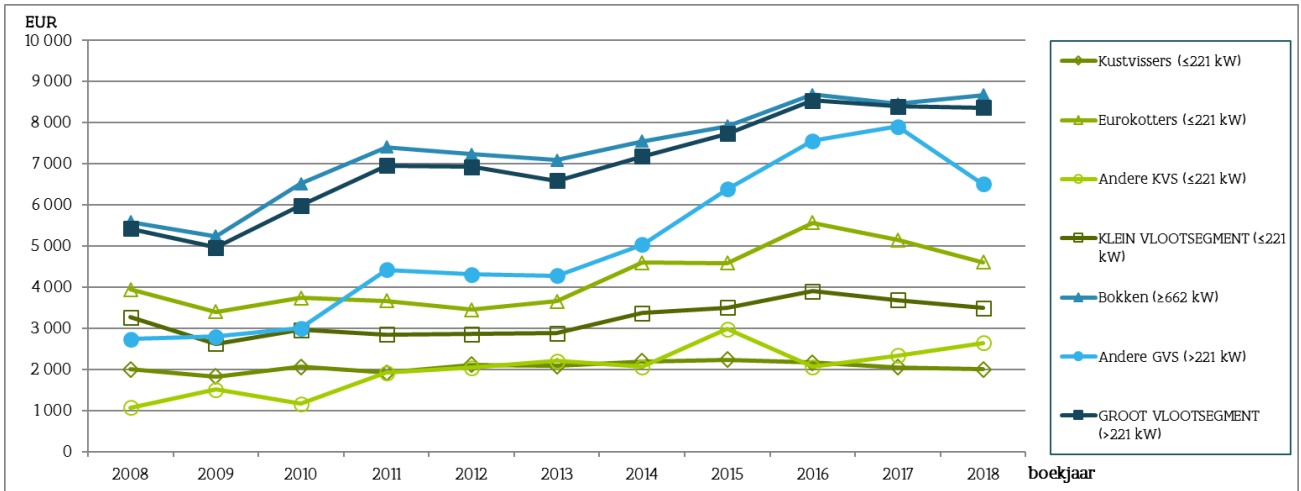
Tabel 4. Gemiddelde bedrijfsresultaten per groep, vergelijking 2018 t.o.v. 2017

| GROEP | BRUTO BEDRIJFSRESULTAAT | | | NETTO BEDRIJFSRESULTAAT | | | WINST of VERLIES VOOR BELASTING | | |
|---|----------------------------|----------------|-------------|----------------------------|----------------|-------------|------------------------------------|----------------|------------|
| | 2017 | 2018 | % | 2017 | 2018 | % | 2017 | 2018 | % |
| KVS- Kustvissers(≤221kW) | 54 257 | 53 589 | -1 | 3 464 | 1 785 | -48 | 11 166 | 15 911 | +42 |
| KVS- Eurokotters (≤221kW) | 199 169 | 173 468 | -13 | 155 735 | 122 591 | -21 | 158 540 | 131 495 | -17 |
| KVS- Andere (≤221kW) | 54 718 | 39 296 | -28 | 24 598 | -485 | -102 | 27 451 | 22 319 | -19 |
| TOTAAL KLEIN VLOOTSEGMENT (≤221kW) | 122 289 | 110 873 | - 10 | 79 468 | 61 486 | -23 | 83 813 | 74 317 | -11 |
| GVS - Bokken (≥662 kW) | 431 406 | 403 047 | -7 | 251 527 | 215 420 | -14 | 288 086 | 257 994 | -10 |
| GVS - Andere (>221 kW) | 340 087 | 183 600 | -46 | 227 126 | 64 311 | -71 | 196 991 | 33 586 | -82 |
| TOTAAL GROOT VLOOTSEGMENT (>221 kW) | 418 544 | 365 211 | -14 | 248 506 | 189 366 | - 24 | 275 257 | 219 303 | -20 |

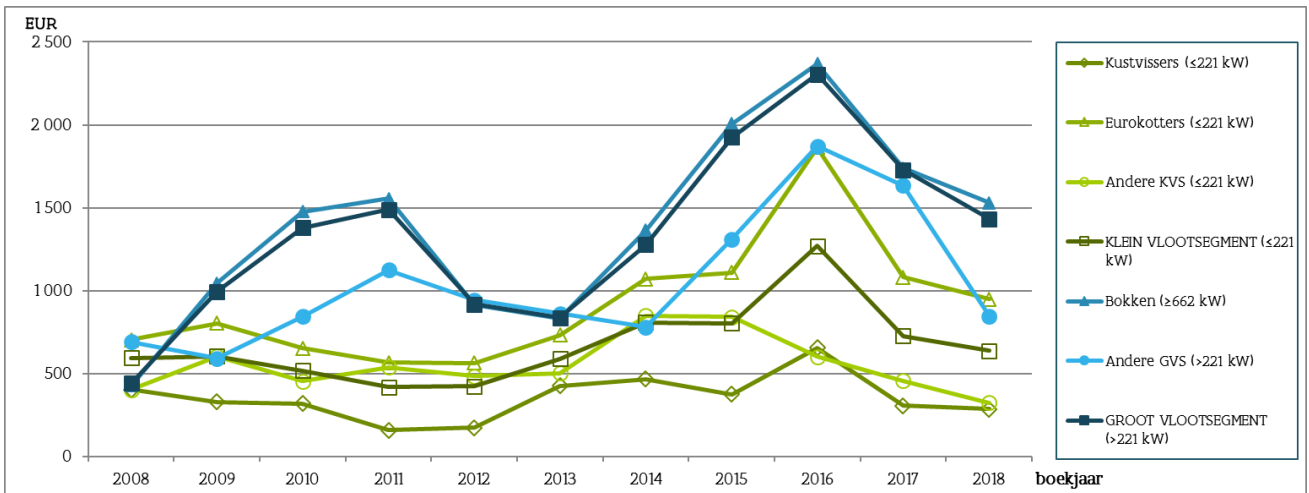
Tabel 5. Gemiddelde bedrijfsresultaten per vaartdag per groep, vergelijking 2018 t.o.v. 2017

| GROEP | VAARTDAGEN | | | BESOMMING/ VAARTDAG | | | BRUTO BEDRIJFSRESULTAAT/ VAARTDAG | | | WINST of VERLIES VOOR BELASTING/ VAARTDAG | | |
|---|------------|------------|-----------|---------------------|--------------|-------------|---|--------------|------------|--|------------|------------|
| | 2017 | 2018 | % | 2017 | 2018 | % | 2017 | 2018 | % | 2017 | 2018 | % |
| KVS- Kustvissers (≤221kW) | 177 | 187 | +6 | 2 050 | 1 997 | -3 | 306 | 287 | -6 | 63 | 85 | +26 |
| KVS- Eurokotters (≤221kW) | 184 | 183 | -0.5 | 5 155 | 4 605 | -10 | 1 084 | 948 | -9 | 862 | 719 | -17 |
| KVS- Andere (≤221kW) | 120 | 121 | +1 | 2 333 | 2 642 | +13 | 455 | 325 | -29 | 229 | 184 | -20 |
| TOTAAL KLEIN VLOOTSEGMENT (≤221kW) | 168 | 174 | +5 | 3 687 | 3 489 | -5 | 729 | 637 | -13 | 499 | 427 | -14 |
| GVS - Bokken (≥662 kW) | 248 | 263 | +6 | 8 448 | 8 671 | +3 | 1 738 | 1 531 | -12 | 1 162 | 980 | -16 |
| GVS - Andere (>221 kW) | 208 | 217 | +4 | 7 907 | 6 508 | -17 | 1 637 | 846 | -44 | 947 | 155 | -83 |
| TOTAAL GROOT VLOOTSEGMENT (>221 kW) | 242 | 255 | +5 | 8 380 | 8 363 | -0,2 | 1 727 | 1 432 | -17 | 1 137 | 860 | -24 |

Grafiek 1. Gemiddelde besomming (zonder overige inkomsten) per vaartdag



Grafiek 2. Gemiddeld brutobedrijfsresultaat per vaartdag



5 DETAIL VAN DE KOSTENFACTOREN BINNEN DE BESOMMING

De cijfers in tabel 6 geven per categorie een overzicht van de verschillende factoren die meespelen in de exploitatie van een commerciële visserij.

Traditioneel zijn en blijven de loon- en brandstofkosten de hoogste kosten. Gelet op de verouderde vloot nemen de onderhoud en herstelkosten een derde plaats in. Binnen het Kleinvlootsegment (andere) overstijgt die zelf de brandstofkosten en komt daarmee op de tweede plaats.

Het aandeel van de loonkosten t.o.v. de totale besomming is binnen het totale Kleinvlootsegment niet verder gestegen. Bij het GVS is het aandeel van de loonkosten binnen de totale besomming zelfs gedaald t.o.v. 2017.

De brandstofkosten zijn in 2018 bij zowel het KVS als het GVS gestegen met respectievelijk 26% en 36%. De stijging in brandstofkosten tijdens het jaar 2018 was voor het GVS dus ingrijpender dan in het KVS. Daarmee zet de algemene stijging die begon in 2017, zich verder.

Bij zowel het KVS als het GVS is het aandeel van de totale kosten t.o.v. de besomming verder gestegen met respectievelijk 1,4% en 2,6%. Dit is minder uitgesproken dan de stijging die in 2017 waar te nemen was.

Net als in 2017 is bij het GVS het aandeel van de totale kosten t.o.v. de besomming opnieuw lager dan het niveau van het KVS (GVS: 85,6%; KVS: 86,5%).

Tabel 6. Detail kostenfactoren en bedrijfsresultaten in 2018 per groep

| KVS Kustvissers (≤221kW) | | per vaartdag | per kW | % tov totale kosten | % tov besomming |
|---|----------------|-----------------|-------------|------------------------|--------------------|
| | | | | | |
| Gemiddeld aantal vaartdagen | 187 | | | | |
| Gemiddelde GT | 52 | | | | |
| Gemiddelde kW | 208 | | | | |
| Overige inkomsten | 6 447 | 34 | 31 | | |
| BESOMMING | 373 528 | 1997 | 1796 | | |
| TOTAAL INKOMSTEN | 380 012 | 2032 | 1827 | | |
| Loonkosten | 144 324 | 772 | 694 | 44,2 | 38,6 |
| Brandstofkosten | 75 876 | 406 | 365 | 23,2 | 20,3 |
| Andere energiekosten | 251 | 1 | 1 | 0,1 | 0,1 |
| Onderhoud en herstelling vaartuig/vistuig | 53 380 | 285 | 257 | 16,4 | 14,3 |
| IJs, gas, zout | 237 | 1 | 1 | 0,1 | 0,1 |
| Los- en verkoopkosten | 17 539 | 94 | 84 | 5,4 | 4,7 |
| Overige operationele variabele kosten | 9 841 | 53 | 47 | 3,0 | 2,6 |
| Huur uitrusting | 1 225 | 7 | 6 | 0,4 | 0,3 |
| Verzekering vaartuig | 10 707 | 57 | 51 | 3,3 | 2,9 |
| Overige operationele vaste kosten | 13 043 | 70 | 63 | 4,0 | 3,5 |
| TOTAAL KOSTEN | 326 423 | 1746 | 1569 | | 87,4 |
| BRUTOBEDRIJFSRESULTAAT | 53 589 | 287 | 258 | | |
| Kapitaalkosten afschrijvingen | 51 804 | | | | |
| NETTOBEDRIJFSRESULTAAT | 1 785 | | | | |
| Financiële opbrengsten + subsidies | 16 634 | | | | |
| Financiële kosten | 2 508 | | | | |
| WINST/VERLIES vóór belasting | 15 911 | | | | |

| KVS Eurokotters (≤221kW) | | per vaartdag | per kW | % tov totale kosten | % tov besomming |
|---|----------------|-----------------|--------------|------------------------|--------------------|
| | | | | | |
| Gemiddeld aantal vaartdagen | 183 | | | | |
| Gemiddelde GT | 105 | | | | |
| Gemiddelde kW | 221 | | | | |
| Overige inkomsten | 43 900 | 240 | 199 | | |
| BESOMMING | 842 736 | 4 605 | 3 813 | | |
| TOTAAL INKOMSTEN | 886 675 | 4 845 | 4 012 | | |
| Loonkosten | 287 080 | 1 569 | 1 299 | 40,3 | 34,1 |
| Brandstofkosten | 161 106 | 880 | 729 | 22,6 | 19,1 |
| Andere energiekosten | 1 893 | 10 | 9 | 0,3 | 0,2 |
| Onderhoud en herstelling vaartuig/vistuig | 110 331 | 603 | 499 | 15,5 | 13,1 |
| IJs, gas, zout | 329 | 2 | 1 | 0,05 | 0,0 |
| Los- en verkoopkosten | 48 345 | 264 | 219 | 6,8 | 5,7 |
| Overige operationele variabele kosten | 42 738 | 234 | 193 | 6,0 | 5,1 |
| Huur uitrusting | 3 948 | 22 | 18 | 0,6 | 0,5 |
| Verzekering vaartuig | 21 157 | 116 | 96 | 3,0 | 2,5 |
| Overige operationele vaste kosten | 36 279 | 198 | 164 | 5,1 | 4,3 |
| TOTAAL KOSTEN | 713 206 | 3 897 | 3 227 | | 84,6 |
| BRUTOBEDRIJFSRESULTAAT | 173 468 | 948 | 785 | | |
| Kapitaalkosten afschrijvingen | 50 877 | | | | |
| NETTOBEDRIJFSRESULTAAT | 122 591 | | | | |
| Financiële opbrengsten + subsidies | 22 415 | | | | |
| Financiële kosten | 13 511 | | | | |
| WINST/VERLIES vóór belasting | 131 495 | | | | |

| KVS Andere (≤221kW) | | per vaartdag | per kW | % tov totale kosten | % tov besomming |
|---|----------------|-----------------|--------------|------------------------|--------------------|
| | | | | | |
| Gemiddeld aantal vaartdagen | 121 | | | | |
| Gemiddelde GT | 79 | | | | |
| Gemiddelde kW | 220 | | | | |
| Overige inkomsten | 11 403 | 94 | 52 | | |
| BESOMMING | 319 675 | 2 642 | 1 453 | | |
| TOTAAL INKOMSTEN | 344 806 | 2 850 | 1 567 | | |
| Loonkosten | 121 142 | 1 001 | 551 | 39,7 | 37,9 |
| Brandstofkosten | 52 494 | 434 | 239 | 17,2 | 16,4 |
| Andere energiekosten | 539 | 4 | 2 | 0,2 | 0,2 |
| Onderhoud en herstelling vaartuig/vistuig | 55 638 | 460 | 253 | 18,2 | 17,4 |
| IJs, gas, zout | 1 309 | 11 | 6 | 0,4 | 0,4 |
| Los- en verkoopkosten | 19 289 | 159 | 88 | 6,3 | 6,0 |
| Overige operationele variabele kosten | 11 470 | 95 | 52 | 3,8 | 3,6 |
| Huur uitrusting | 1 109 | 9 | 5 | 0,4 | 0,3 |
| Verzekering vaartuig | 12 863 | 106 | 58 | 4,2 | 4,0 |
| Overige operationele vaste kosten | 29 657 | 245 | 135 | 9,7 | 9,3 |
| TOTAAL KOSTEN | 305 510 | 2 525 | 1 389 | | 95,6 |
| BRUTOBEDRIJFSRESULTAAT | 39 296 | 325 | 179 | | |
| Kapitaalkosten afschrijvingen | 39 781 | | | | |
| NETTOBEDRIJFSRESULTAAT | -485 | | | | |
| Financiële opbrengsten + subsidies | 27 408 | | | | |
| Financiële kosten | 4 604 | | | | |
| WINST/VERLIES vóór belasting | 22 319 | | | | |

| TOTAAL KLEIN VLOOTSEGMENT (≤221kW) | | per vaartdag | per kW | % tov totale kosten | % tov besomming |
|---|----------------|-----------------|-------------|------------------------|--------------------|
| | | | | | |
| Gemiddeld aantal vaartdagen | 174 | | | | |
| Gemiddelde GT | 84 | | | | |
| Gemiddelde kW | 218 | | | | |
| Overige inkomsten | 26 577 | 153 | 122 | | |
| BESOMMING | 607 016 | 3 489 | 2784 | | |
| TOTAAL INKOMSTEN | 635 837 | 3 654 | 2917 | | |
| Loonkosten | 214 266 | 1 231 | 983 | 40,8 | 35,3 |
| Brandstofkosten | 116 095 | 667 | 533 | 22,1 | 19,1 |
| Andere energiekosten | 1 165 | 7 | 5 | 0,2 | 0,2 |
| Onderhoud en herstelling vaartuig/vistuig | 85 999 | 494 | 394 | 16,4 | 14,2 |
| IJs, gas, zout | 457 | 3 | 2 | 0,1 | 0,1 |
| Los- en verkoopkosten | 33 721 | 194 | 155 | 6,4 | 5,6 |
| Overige operationele variabele kosten | 26 436 | 152 | 121 | 5,0 | 4,4 |
| Huur uitrusting | 2 662 | 15 | 12 | 0,5 | 0,4 |
| Verzekering vaartuig | 16 449 | 95 | 75 | 3,1 | 2,7 |
| Overige operationele vaste kosten | 27 715 | 159 | 127 | 5,3 | 4,6 |
| TOTAAL KOSTEN | 524 964 | 3 017 | 2408 | | 86,5 |
| BRUTOBEDRIJFSRESULTAAT | 110 873 | 637 | 509 | | |
| Kapitaalkosten afschrijvingen | 49 386 | | | | |
| NETTOBEDRIJFSRESULTAAT | 61 486 | | | | |
| Financiële opbrengsten + subsidies | 21 355 | | | | |
| Financiële kosten | 8 525 | | | | |
| WINST/VERLIES vóór belasting | 74 317 | | | | |

| GVS Bokken (≥662 kW) | | per vaartdag | per kW | % tov totale kosten | % tov besomming |
|---|------------------|-----------------|--------------|------------------------|--------------------|
| | | | | | |
| Gemiddeld aantal vaartdagen | 263 | | | | |
| Gemiddelde GT | 329 | | | | |
| Gemiddelde kW | 1 122 | | | | |
| Overige inkomsten | 65 691 | 250 | 59 | | |
| BESOMMING | 2 283 028 | 8 681 | 2 035 | | |
| TOTAAL INKOMSTEN | 2 348 719 | 8 930 | 2 093 | | |
| Loonkosten | 774 592 | 2 945 | 690 | 39,8 | 33,9 |
| Brandstofkosten | 529 307 | 2 013 | 472 | 27,2 | 23,2 |
| Andere energiekosten | 1 018 | 4 | 1 | 0,1 | 0,0 |
| Onderhoud en herstelling vaartuig/vistuig | 267 723 | 1 018 | 239 | 13,8 | 11,7 |
| IJs, gas, zout | 443 | 2 | 0,39 | 0,02 | 0,02 |
| Los- en verkoopkosten | 197 799 | 752 | 176 | 10,2 | 8,7 |
| Overige operationele variabele kosten | 60 175 | 229 | 54 | 3,1 | 2,6 |
| Huur uitrusting | 1 197 | 5 | 1 | 0,1 | 0,1 |
| Verzekering vaartuig | 38 599 | 147 | 34 | 2,0 | 1,7 |
| Overige operationele vaste kosten | 74 819 | 284 | 67 | 3,8 | 3,3 |
| TOTAAL KOSTEN | 1 945 672 | 7 398 | 1 734 | | 85,2 |
| BRUTOBEDRIJFSRESULTAAT | 403 047 | 1 532 | 359 | | |
| Kapitaalkosten afschrijvingen | 187 627 | | | | |
| NETTOBEDRIJFSRESULTAAT | 215 420 | | | | |
| Financiële opbrengsten + subsidies | 57 984 | | | | |
| Financiële kosten | 15 410 | | | | |
| WINST/VERLIES vóór belasting | 257 994 | | | | |

| GVS Andere (>221 kW) | | per vaartdag | per kW | % tov totale kosten | % tov besomming |
|---|------------------|-----------------|--------------|------------------------|--------------------|
| | | | | | |
| Gemiddeld aantal vaartdagen | 217 | | | | |
| Gemiddelde GT | 261 | | | | |
| Gemiddelde kW | 973 | | | | |
| Overige inkomsten | 17 405 | 80 | 18 | | |
| BESOMMING | 1 412 341 | 6 508 | 1452 | | |
| TOTAAL INKOMSTEN | 1 429 745 | 6 589 | 1469 | | |
| Loonkosten | 494 167 | 2 277 | 508 | 39,7 | 35,0 |
| Brandstofkosten | 262 939 | 1 212 | 270 | 21,1 | 18,6 |
| Anderere energiekosten | 870 | 4 | 1 | 0,1 | 0,1 |
| Onderhoud en herstelling vaartuig/vistuig | 209 496 | 965 | 215 | 16,8 | 14,8 |
| IJs, gas, zout | 97 | 0,4 | 0,1 | 0,01 | 0,01 |
| Los- en verkoopkosten | 115 881 | 534 | 119 | 9,3 | 8,2 |
| Overige operationele variabele kosten | 47 601 | 219 | 49 | 3,8 | 3,4 |
| Huur uitrusting | 12 826 | 59 | 13 | 1,0 | 0,9 |
| Verzekering vaartuig | 27 969 | 129 | 29 | 2,2 | 2,0 |
| Overige operationele vaste kosten | 74 299 | 342 | 76 | 6,0 | 5,3 |
| TOTAAL KOSTEN | 1 246 146 | 5 743 | 1 281 | | 88,2 |
| BRUTOBEDRIJFSRESULTAAT | 183 600 | 846 | 189 | | |
| Kapitaalkosten afschrijvingen | 119 289 | | | | |
| NETTOBEDRIJFSRESULTAAT | 64 311 | | | | |
| Financiële opbrengsten + subsidies | 5 788 | | | | |
| Financiële kosten | 36 512 | | | | |
| WINST/VERLIES vóór belasting | 33 586 | | | | |

| TOTAAL GROOT VLOOTSEGMENT (>221 kW) | | per vaartdag | per kW | % tov totale kosten | % tov besomming |
|---|------------------|-----------------|--------------|------------------------|--------------------|
| | | | | | |
| Gemiddeld aantal vaartdagen | 255 | | | | |
| Gemiddelde GT | 318 | | | | |
| Gemiddelde kW | 1 096 | | | | |
| Overige inkomsten | 57 366 | 225 | 52 | | |
| BESOMMING | 2 132 910 | 8 364 | 1 946 | | |
| TOTAAL INKOMSTEN | 2 190 275 | 8 589 | 1 998 | | |
| Loonkosten | 726 243 | 2 848 | 663 | 39,8 | 34,0 |
| Brandstofkosten | 483 381 | 1 896 | 441 | 26,5 | 22,7 |
| Andere energiekosten | 993 | 4 | 1 | 0,1 | 0,0 |
| Onderhoud en herstelling vaartuig/vistuig | 257 684 | 1 011 | 235 | 14,1 | 12,1 |
| IJs, gas, zout | 383 | 2 | 0,35 | 0,0 | 0,0 |
| Los- en verkoopkosten | 183 675 | 720 | 168 | 10,1 | 8,6 |
| Overige operationele variabele kosten | 58 007 | 227 | 53 | 3,2 | 2,7 |
| Huur uitrusting | 3 202 | 13 | 3 | 0,2 | 0,2 |
| Verzekering vaartuig | 36 766 | 144 | 34 | 2,0 | 1,7 |
| Overige operationele vaste kosten | 74 729 | 293 | 68 | 4,1 | 3,5 |
| TOTAAL KOSTEN | 1 825 064 | 7 157 | 1 665 | | 85,6 |
| BRUTOBEDRIJFSRESULTAAT | 365 211 | 1 432 | 333 | | |
| Kapitaalkosten afschrijvingen | 175 844 | | | | |
| NETTOBEDRIJFSRESULTAAT | 189 366 | | | | |
| Financiële opbrengsten + subsidies | 48 985 | | | | |
| Financiële kosten | 19 048 | | | | |
| WINST/VERLIES vóór belasting | 219 303 | | | | |

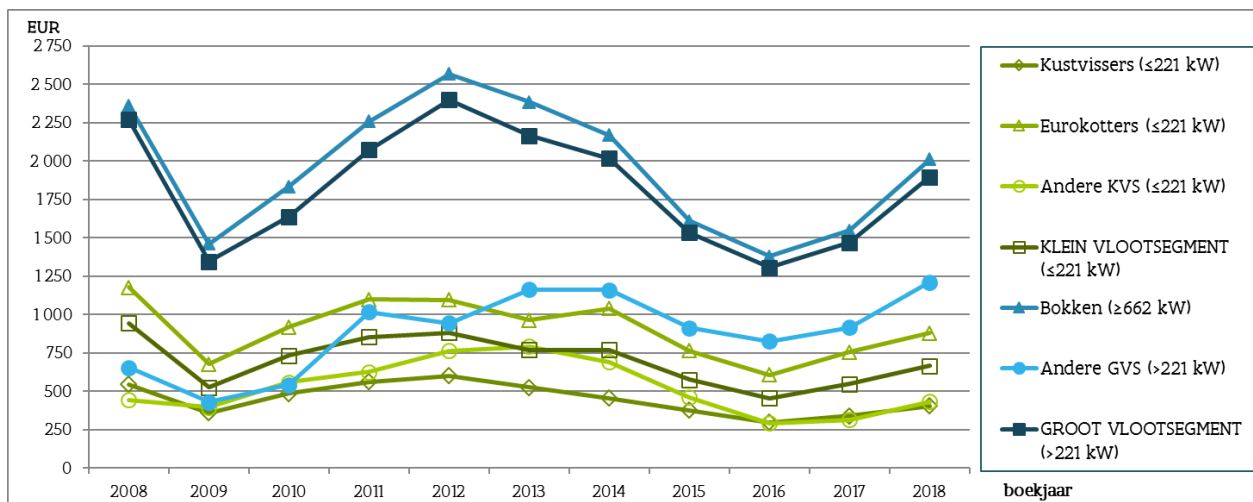
6 BRANDSTOFKOSTEN

In 2018 zijn de brandstofkosten voor alle groepen gestegen. Hier speelt vooral de opnieuw duurdere gasolie een doorslaggevende rol. De brandstofkosten (grafiek 3) volgen logischerwijze de evolutie van de gasolieprijs (tabel 10).

Tabel 7. De gemiddelde brandstofkosten per groep in 2016-2017-2018

| GROEP | GEMIDDELDE BRANDSTOFKOSTEN | | | | | GEMIDDELDE BRANDSTOFKOSTEN PER VAARTDAG | | | | |
|---|----------------------------|----------------|------------|----------------|------------|---|--------------|------------|--------------|------------|
| | 2016 | 2017 | % | 2018 | % | 2016 | 2017 | % | 2018 | % |
| KVS- Kustvissers (≤221kW) | 52 286 | 60 145 | +15 | 75 876 | +26 | 299 | 340 | +14 | 406 | +19 |
| KVS- Eurokotters (≤221kW) | 124 962 | 139 053 | +11 | 161 106 | +16 | 608 | 756 | +24 | 880 | +16 |
| KVS- Andere (≤221kW) | 33 895 | 37 940 | +12 | 52 494 | +38 | 293 | 316 | +8 | 434 | +37 |
| TOTAAL KLEIN VLOOTSEGMENT (≤221kW) | 80 593 | 92 276 | +14 | 116 095 | +26 | 457 | 549 | +20 | 667 | +21 |
| GVS - Bokken (≥662 kW) | 355 929 | 383 929 | +8 | 529 307 | +38 | 1 379 | 1 548 | +12 | 2 013 | +30 |
| GVS - Andere (>221 kW) | 179 534 | 190 493 | +6 | 262 939 | +38 | 828 | 916 | +11 | 1 212 | +32 |
| TOTAAL GROOT VLOOTSEGMENT (>221 kW) | 329 202 | 355 483 | +8 | 483 381 | +36 | 1 307 | 1 469 | +12 | 1 896 | +29 |

Grafiek 3. Gemiddelde brandstofkosten per vaartdag



Tabel 8. Aandeel van de gemiddelde brandstofkosten t.o.v. de totale bedrijfskosten en t.o.v. de besomming 2016-2017-2018

| GROEP | % BRANDSTOFKOSTEN t.o.v. TOTAAL BEDRIJFSKOSTEN | | | % BRANDSTOFKOSTEN t.o.v. BESOMMING | | |
|---|---|-----------|-----------|---------------------------------------|-----------|-----------|
| | 2016 | 2017 | 2018 | 2016 | 2017 | 2018 |
| KVS- Kustvissers(≤221kW) | 17 | 19 | 23 | 14 | 17 | 20 |
| KVS- Eurokotters (≤221kW) | 16 | 17 | 23 | 11 | 15 | 19 |
| KVS- Andere (≤221kW) | 18 | 16 | 17 | 14 | 10 | 16 |
| TOTAAL KLEIN VLOOTSEGMENT (≤221kW) | 16 | 17 | 22 | 12 | 15 | 19 |
| GVS - Bokken (≥662 kW) | 21 | 22 | 27 | 16 | 18 | 23 |
| GVS - Andere (>221 kW) | 14 | 14 | 21 | 11 | 12 | 19 |
| TOTAAL GROOT VLOOTSEGMENT (>221 kW) | 20 | 21 | 26 | 15 | 18 | 23 |

Bij alle groepen stellen we vast dat de verhouding van de brandstofkosten tot de besomming opnieuw gestegen is t.o.v. 2018 (tabel 8): voor de kustvissers en eurokotters ligt dit nu rond 19 à 20%, terwijl die bij de grote boomkorren al oploopt tot 23%.

Tabel 9 illustreert het gasolieverbruik per vaartdag voor de verschillende groepen.

Tijdens 2018 is het gemiddelde gasolieverbruik, uitgedrukt in liter per vaartdag, zowel binnen het GVS als het KVS gestegen. Binnen het segment van de Eurokotters is dit weliswaar gedaald.

Tabel 9. Gemiddeld gasolieverbruik (in liter per vaartdag) 2016-2017-2018

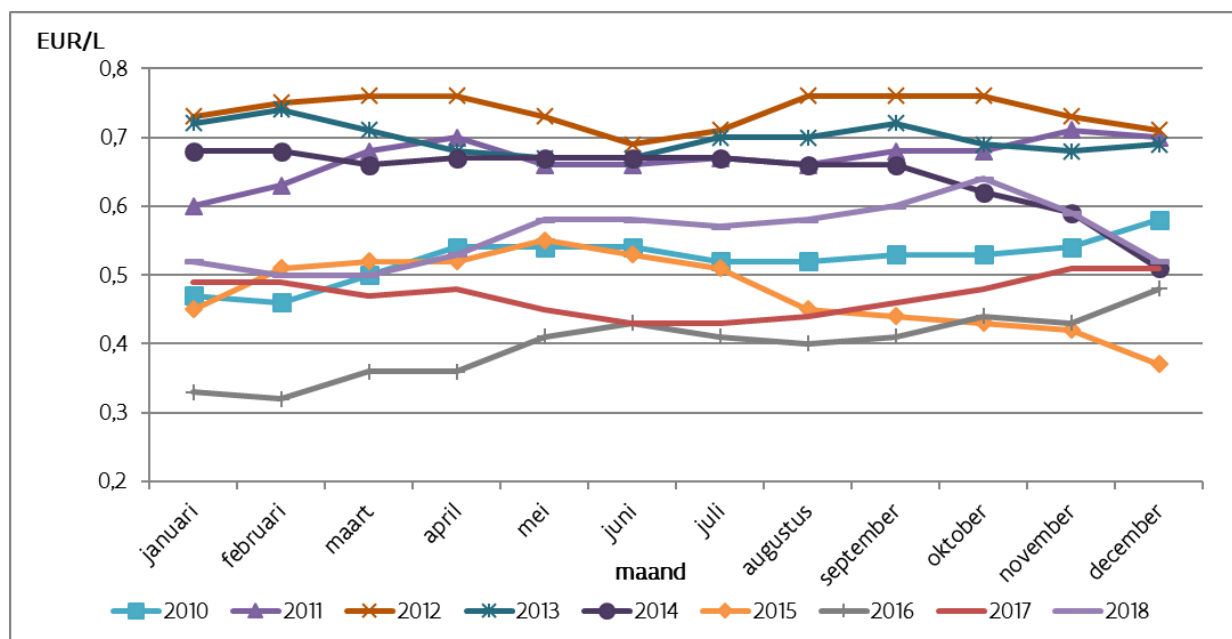
| GROEP | 2016 | | | 2017 | | | 2018 | | |
|---|--------------|------------|------------|--------------|------------|------------|--------------|------------|------------|
| | L/VD | kW | GT | L/VD | kW | GT | L/VD | kW | GT |
| KVS- Kustvissers(≤221kW) | 787 | 210 | 54 | 795 | 208 | 53 | 809 | 208 | 52 |
| KVS- Eurokotters (≤221kW) | 1 747 | 221 | 108 | 1 845 | 221 | 108 | 1 797 | 221 | 105 |
| KVS- Andere (≤221kW) | 740 | 211 | 61 | 725 | 211 | 61 | 976 | 211 | 79 |
| TOTAAL KLEIN VLOOTSEGMENT (≤221kW) | 1 279 | 215 | 79 | 1 322 | 214 | 80 | 1 365 | 215 | 84 |
| GVS - Bokken (≥662 kW) | 3 779 | 874 | 332 | 3 745 | 863 | 327 | 4 041 | 872 | 329 |
| GVS - Andere (>221 kW) | 2 158 | 543 | 261 | 2 410 | 543 | 261 | 2 491 | 543 | 261 |
| TOTAAL GROOT VLOOTSEGMENT (>221 kW) | 3 564 | 823 | 321 | 3 578 | 816 | 317 | 3 815 | 815 | 318 |

kW = alleen effectief motorvermogen

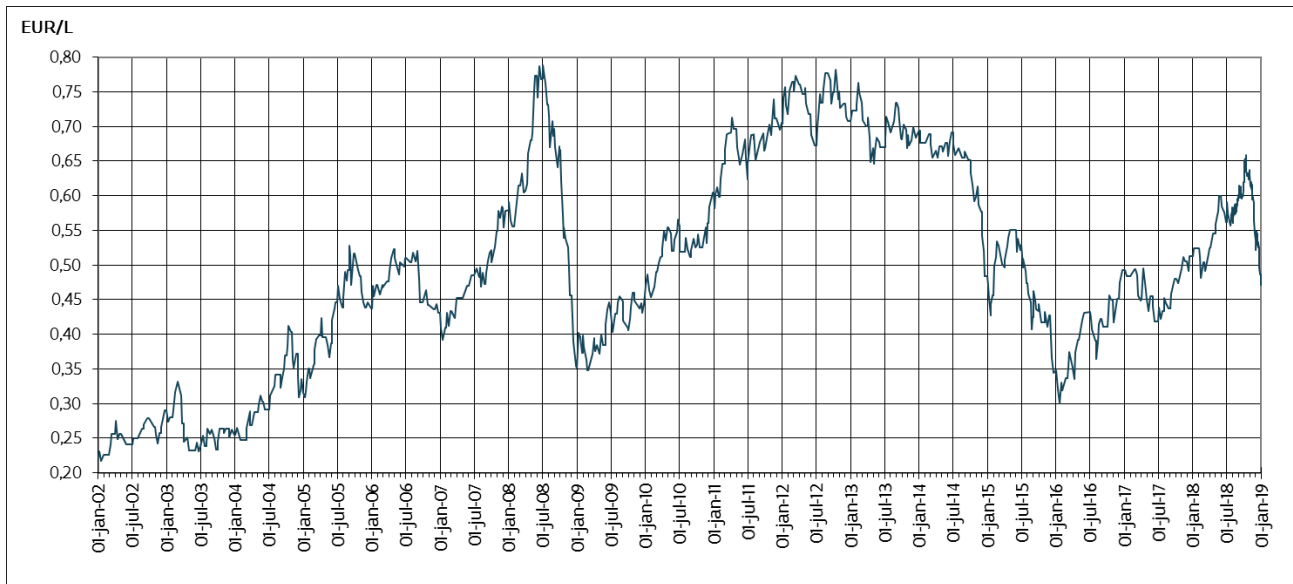
Tabel 10. De officiële gewogen gemiddelde maandprijzen voor gasolie voor de zeevisserij (in EUR/liter)

| | 2008 | 2009 | 2010 | 2011 | 2012 | 2013 | 2014 | 2015 | 2016 | 2017 | 2018 |
|-------------|-------------|-------------|-------------|-------------|-------------|------------|-------------|-------------|------------|-------------|-------------|
| januari | 0,57 | 0,39 | 0,47 | 0,6 | 0,73 | 0,72 | 0,68 | 0,45 | 0,33 | 0,49 | 0,52 |
| februari | 0,58 | 0,37 | 0,46 | 0,63 | 0,75 | 0,74 | 0,68 | 0,51 | 0,32 | 0,49 | 0,50 |
| maart | 0,62 | 0,36 | 0,5 | 0,68 | 0,76 | 0,71 | 0,66 | 0,52 | 0,36 | 0,47 | 0,50 |
| april | 0,65 | 0,38 | 0,54 | 0,7 | 0,76 | 0,68 | 0,67 | 0,52 | 0,36 | 0,48 | 0,53 |
| mei | 0,73 | 0,43 | 0,54 | 0,66 | 0,73 | 0,67 | 0,67 | 0,55 | 0,41 | 0,45 | 0,58 |
| juni | 0,77 | 0,42 | 0,54 | 0,66 | 0,69 | 0,67 | 0,67 | 0,53 | 0,43 | 0,43 | 0,58 |
| juli | 0,77 | 0,43 | 0,52 | 0,67 | 0,71 | 0,7 | 0,67 | 0,51 | 0,41 | 0,43 | 0,57 |
| augustus | 0,69 | 0,45 | 0,52 | 0,66 | 0,76 | 0,7 | 0,66 | 0,45 | 0,4 | 0,44 | 0,58 |
| september | 0,66 | 0,42 | 0,53 | 0,68 | 0,76 | 0,72 | 0,66 | 0,44 | 0,41 | 0,46 | 0,60 |
| oktober | 0,6 | 0,43 | 0,53 | 0,68 | 0,76 | 0,69 | 0,62 | 0,43 | 0,44 | 0,48 | 0,64 |
| november | 0,51 | 0,45 | 0,54 | 0,71 | 0,73 | 0,68 | 0,59 | 0,42 | 0,43 | 0,51 | 0,59 |
| december | 0,4 | 0,44 | 0,58 | 0,7 | 0,71 | 0,69 | 0,51 | 0,37 | 0,48 | 0,51 | 0,52 |
| JAAR | 0,63 | 0,41 | 0,52 | 0,67 | 0,74 | 0,7 | 0,65 | 0,48 | 0,4 | 0,47 | 0,56 |

Grafiek 4. De officiële gewogen gemiddelde maandprijzen voor gasolie voor de zeevisserij (in EUR/liter)



Grafiek 5. Evolutie van de dagprijzen voor gasolie voor de zeevisserij (in EUR/liter) 2002-2018



7 FINANCIËLE PARAMETERS

7.1 RENTABILITEIT

Voor de analyse van de rentabiliteit wordt gewerkt met een kengetal winstgevendheid gelijk aan de nettowinst vóór belasting x 100/totale omzet (zie punt 8 van de begripsbepalingen).

Tabel 11. Kengetal winstgevendheid (%)

| Groep | 2008 | 2009 | 2010 | 2011 | 2012 | 2013 | 2014 | 2015 | 2016 | 2017 | 2018 |
|---|-------------|------------|-------------|-------------|------------|------------|-------------|-------------|-------------|-------------|-------------|
| KVS- Kustvissers(≤221kW) | 3,2 | 4,6 | 3,3 | -4,9 | -1,4 | 10,0 | 11,6 | 7,8 | 17,9 | 2,2 | 0,05 |
| KVS- Eurokotters (≤221kW) | 3,0 | 8,1 | 5,1 | 3,5 | 4,6 | 7,5 | 12,5 | 16,4 | 29,1 | 15,5 | 14,8 |
| KVS- Andere (≤221kW) | 20,0 | 11,4 | 6,6 | 10,8 | 5,3 | 3,8 | 25,9 | 16,2 | 15,0 | 6,6 | 6,5 |
| TOTAAL KLEIN VLOOTSEGMENT (≤221kW) | 3,7 | 7,4 | 4,8 | 2,2 | 3,3 | 7,9 | 13,4 | 14,4 | 25,7 | 12,2 | 11,7 |
| GVS - Bokken (≥662 kW) | -5,0 | 6,7 | 11,2 | 12,2 | 1,2 | 0,2 | 6,6 | 16,0 | 19,4 | 9,3 | 11,0 |
| GVS - Andere (>221 kW) | 16,5 | -4,9 | 5,4 | 8,2 | 3,4 | 2,8 | 5,8 | 8,3 | 12,5 | 11,7 | 2,3 |
| TOTAAL GROOT VLOOTSEGMENT (>221 kW) | -4,4 | 6,0 | 10,7 | 11,8 | 1,4 | 0,5 | 6,5 | 15,3 | 18,6 | 9,6 | 10,0 |

Qua winstgevendheid was 2018 een minder jaar. Alle groepen behalve de grote Bokken gingen er verder op achteruit in vergelijking met voorgaande jaren.

7.2 SOLVABILITEIT

De financiële 'gezondheid' van de rederijen wordt geëvalueerd aan de hand van de schuldratio. Deze indicator (in %) betreft de verhouding van de schulden t.o.v. de activa. Hoe lager de schuldratio, hoe beter. Dit moet evenwel genuanceerd worden. Het is volkomen normaal dat starters of gevestigde reders na zware investeringen zoals bv. nieuwbouw een hogere schuldratio hebben. Voor 2018 blijft die bijna gelijk ten opzichte van 2017, behalve dan voor de Eurokotters die er een stuk op vooruit gaan.

Tabel 12. Schuldratio (%) voor de 3 hoofdgroepen in de Belgische vloot voor 2015-2016-2017-2018

| groep | 2015 | 2016 | 2017 | 2018 |
|--------------------------|------|------|------|------|
| Kustvissers | 93% | 69% | 53% | 52% |
| Eurokotters | 80% | 60% | 69% | 45% |
| Grote boomkorren ≥662 kW | 68% | 62% | 54% | 55% |