



**Vlaanderen**  
is landbouw & zeevisserij

# DE BELGISCHE ZEEVISSERIJ 2023 BEDRIJFSRESULTATEN

Economische resultaten  
van de Belgische rederijen  
2.12.2024

AGENTSCHAP  
LANDBOUW  
& ZEEVISSERIJ

[www.vlaanderen.be/visserij](http://www.vlaanderen.be/visserij)



# DE BELGISCHE ZEEVISSERIJ 2023 BEDRIJFSRESULTATEN

**Economische resultaten van de  
Belgische rederijen  
2.12.2024**



## Colofon

### Samenstelling

Agentschap Landbouw en Zeevisserij

ir. Nathalie Scherrens

### Lectoren

ir. Peter Blancquaert

Alex Vancoppenolle

### Verantwoordelijke uitgever

ir. Patricia De Clercq, administrateur-generaal

### Lay-out

Agentschap Landbouw en Zeevisserij

Een digitale versie vindt u terug op

<https://lv.vlaanderen.be/nl/visserij/cijfers-marktoverzichten/publicaties-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 reders of boekhouders werden verschaft. Het Agentschap Landbouw en visserij draagt geen verantwoordelijkheid met betrekking tot de correctheid van deze aangeleverde cijfers.



## INHOUD

<b>1</b>	<b>INLEIDING</b> .....	<b>4</b>
<b>2</b>	<b>BEGRIPSBEPALINGEN</b> .....	<b>5</b>
2.1	AANTAL VAARTDAGEN	5
2.2	BESOMMING	5
2.3	ANDERE INKOMSTEN	5
2.4	GEMIDDELDE	5
2.5	BRUTOBEDRIJFSRESULTAAT	5
2.6	NETTOBEDRIJFSRESULTAAT	6
2.7	NETTOWINST/VERLIES (VÓÓR BELASTING)	6
2.8	KENGETAL WINSTGEVENDHEID	6
2.9	KLEIN VLOOTSEGMENT (KVS)	6
<b>2.9.1</b>	<b>Kustvissersvaartuigen</b>	6
<b>2.9.2</b>	<b>Eurokotters</b>	6
<b>2.9.3</b>	<b>Andere KVS (Klein Vlootsegment 0-221 kW)</b>	6
2.10	GROOT VLOOTSEGMENT (GVS)	6
<b>2.10.1</b>	<b>Bokken ≥ 662 kW</b>	7
<b>2.10.2</b>	<b>Andere GVS (Groot Vlootsegment, &gt; 221 kW)</b>	7
<b>3</b>	<b>ALGEMENE TENDENSEN</b> .....	<b>8</b>
3.1	DE VLOOT	8
3.2	AANVOER EN AANVOERWAARDE	8
<b>4</b>	<b>RESULTATENANALYSE PER VAARSEGMENT</b> .....	<b>10</b>
4.1	ALGEMENE ANALYSE	10
4.2	ANALYSE PER VAARTDAG	12
<b>5</b>	<b>DETAIL VAN DE KOSTENFACTOREN BINNEN DE SEGMENTEN</b> .....	<b>14</b>
<b>6</b>	<b>BRANDSTOFKOSTEN</b> .....	<b>21</b>
<b>7</b>	<b>FINANCIËLE PARAMETERS</b> .....	<b>24</b>
7.1	RENTABILITEIT	24
7.2	SCHULDRATIO	24



## 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 één 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 (zie volgend punt) met de bestemming 'verwerking tot vismeel'.
- ▶ opgehouden vis = de hoeveelheid vis, die door het niet bereiken van een bepaalde minimumprijs (= ophoudprijs), uit de markt wordt genomen. De reder ontvangt hiervoor via de producentenorganisatie een vergoeding. Het jaar 2013 was het laatste jaar waarin deze vergoeding met EU-steun werd toegekend. De in dit kader ontvangen vergoedingen van de Rederscentrale zijn 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) bijv. toeristische activiteiten, gebruik als werkboot alsook ontvangen verzekeringspremies voor schade aan of verlies van vaartuig of vistuig, tussenkomsten Zeevissersfonds, Rederscentrale (met inbegrip van niet verhandelde waarde van de opgehouden vis), Fonds voor Scheepjongeren en voordelen van alle aard. Subsidies (en/of) financiële opbrengsten zijn hierin niet begrepen. Deze andere 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 biedt het voordeel dat een beter inzicht in het geheel wordt verkregen en dat men eenvoudiger trendevoluties uit het verleden kan opvolgen. 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 - daar 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 en financiële kosten.

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



### 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 borden of plankenvissers, staande wantvissers en seinevissers ( 'flyshooters' genaamd).

N.B.: Voor het gemiddelde motorvermogen wordt voortaan de som van het reële kW motorvermogen + bijkomend kW motorvermogen gehanteerd, omdat het totaal 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, effectief motorvermogen en de efficiëntie van de motor; het bijkomend vermogen heeft geen invloed op het brandstofverbruik.







daalt daarmee met 7% t.o.v. 2022 (tabel 20). De procentuele daling van de aanvoer was dus groter dan de procentuele daling van de visprijzen

- ▶ De daling in aanvoer ging gepaard met een stabilisering tot lichte stijging (Belgische havens) van de visprijzen.

Wat betreft de factoren die de vermelde resultaten hebben beïnvloed in 2023, kan melding gemaakt worden van:

- ▶ Het aantal vaartuigen daalde naar 59 eenheden met een totale capaciteit van 43.190 kW en 13.422 GT.
- ▶ In de Noordzee was er in 2023, vergeleken met 2022, een stijging van het quotum voor kabeljauw met 60%, voor schelvis een stijging van het quotum met 25%, voor wijting een verhoging met 20% en voor schol een lichte daling met iets meer dan 2%. Er was daarnaast een forse daling van het tongquotum. In de Noordzee daalde het tongquotum met 40%, in het Oostelijk deel van het Engels kanaal werd een daling van 28% vastgesteld.
- ▶ De gemiddelde gasolieprijs verlaagde met 20% in 2023 tot 0,78 €/liter, dit na een jaar met recordprijzen.



## 4 RESULTATENANALYSE PER VAARSEGMENT

### 4.1 ALGEMENE ANALYSE

De gemiddelde besomming is gemiddeld genomen met respectievelijk 25 en 1 procent gedaald binnen het KVS en het GVS. Ook het aantal vaartdagen is voor de meeste subsegmenten gedaald, behalve bij de groep "Eurokotters" van het kleinvlootsegment en de groep 'Bokken' binnen het groot vlootsegment. Bij deze beide subsegmenten kunnen we van een lichte stijging spreken (van 187 naar 189 voor de groep Eurokotters van het kleinvlootsegment en van 248 naar 267 voor de groep 'Bokken' binnen het groot vlootsegment). De bedrijfskosten zijn op segmentniveau voor beide segmenten gedaald en dit globaal met zo'n 15 en 0,4%, respectievelijk voor het KVS en het GVS. Ondanks de gedaalde kosten is door ook de gedaalde besomming het bruto bedrijfsresultaat vooral bij het kleinvlootsegment lager dan in 2022. Bij het grootvlootsegment is er dan weer een stijging van het brutobedrijfsresultaat waar te nemen. We spreken op segmentniveau van respectievelijk een daling van het brutobedrijfsresultaat van 52% voor het kleinvlootsegment en een stijging met 18% voor het grootvlootsegment. Door een forse stijging bij de meeste (sub)segmenten van de overige inkomsten en vooral van de subsidies kunnen de meeste vlootsegmenten het boekjaar met vrij positieve winsten afsluiten. Enkel het subsegment kustvissers kan dit niet. Er moet wel gezegd dat het kustvisserssegment in 2022 (als enige) het boekjaar positief afsloot met bedrijfswinsten (voor belasting) die drie keer hoger lagen dan het jaar 2021. Men zou kunnen stellen dat de overige subsegmenten pas in 2023 een inhaalbeweging gemaakt hebben en dit voor een groot deel door toedoen van de BAR subsidies.

Tabel 1: Aantal verwerkte boekhoudingen en bijhorende typerende gemiddelden per groep in 2022-2023

GROEP	AANTAL BOEKHOUDINGEN		KW MOTORVERMOGEN						VANGST-RECHT-FACTOR		GT		VAARTDAGEN		
			EFFECTIEF		BIJKOMEND		TOTAAL								
	2022	2023	2022	2023	2022	2023	2022	2023	2022	2023	2022	2023	2022	2023	%
KVS- Kustvissers (≤221kW)	7	11+1*	217	215	0	4	217	218	1,07	1,08	69	67	188	145	-23
KVS- Eurokotters (≤221kW)	13	11	221	221	0	0	221	221	1,18	1,18	108	103	187	189	+1
KVS- Andere (≤221kW)	3	0*	220	/	0	/	220	/	1	/	105	/	146	/	/
<b>TOTAAL KLEIN VLOOTSEGMENT (≤221kW)</b>	<b>23</b>	<b>23</b>	<b>219</b>	<b>218</b>	<b>0</b>	<b>2</b>	<b>219</b>	<b>220</b>	<b>1,13</b>	<b>1,13</b>	<b>92</b>	<b>85</b>	<b>183</b>	<b>167</b>	<b>-9</b>
GVS – Bokken (≥662 kW)	29	28	852	858	311	318	1162	1161	1,2	1,22	345	348	248	267	+8
GVS – Andere (>221 kW)	4	5	632	712	442	362	1073	1073	1,1	1,08	286	286	220	192	-13
<b>TOTAAL GROOT VLOOTSEGMENT (&gt;221 kW)</b>	<b>33</b>	<b>33</b>	<b>819</b>	<b>836</b>	<b>330</b>	<b>325</b>	<b>1150</b>	<b>1148</b>	<b>1,2</b>	<b>1,20</b>	<b>337</b>	<b>338</b>	<b>244</b>	<b>255</b>	<b>+4</b>

\*hier bevindt zich 1 vaartuig, dit vaartuig voldoet tevens aan de definitie van kustvisser en zal om die reden (en statische redenen) in deze uitgave verder opgenomen worden in het Kustvisserssegment.

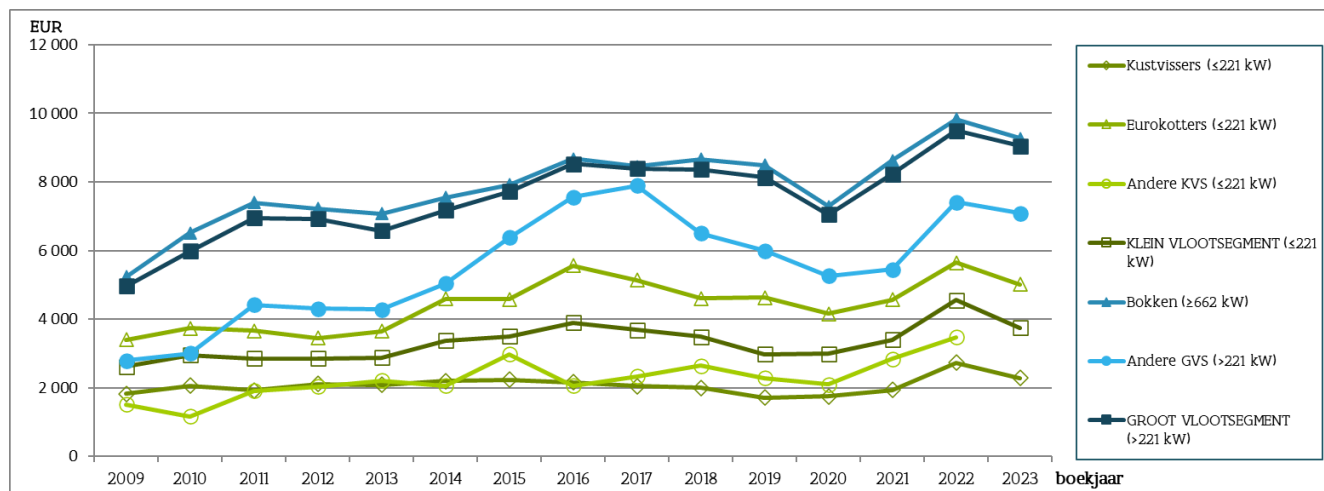




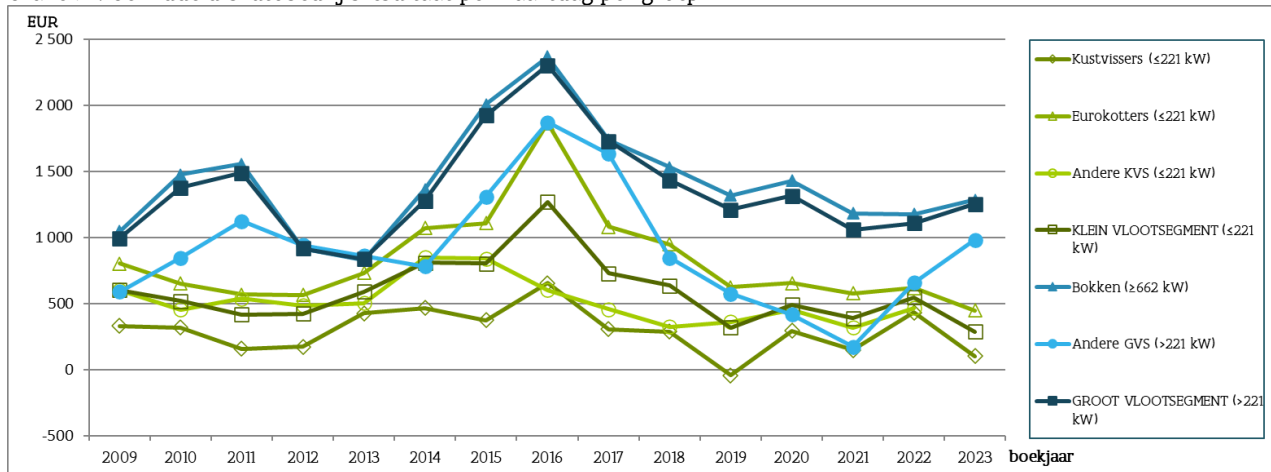
Tabel 5: Gemiddelde bedrijfsresultaten per vaartdag per groep vgl. 2023 t.o.v. 2022

GROEP	VAARTDAGEN			BESOMMING/ VAARTDAG (EURO)			BRUTO-BEDRIJFSRESULTAAT/ VAARTDAG (EURO)			WINST of VERLIES VOOR BELASTING/ VAARTDAG (EURO)		
	2022	2023	%	2022	2023	%	2021	2023	%	2022	2023	%
KVS- Kustvissers (≤221kW)	188	145	-23	2 736	2 280	-17	147	102	-30	150	2,7	-98
KVS- Eurokotters (≤221kW)	187	189	+1	5 625	5 015	-11	578	447	-23	239	246	-3
KVS- Andere (≤221kW)	146	/	/	3 478	/	/	319	/	/	315	/	/
<b>TOTAAL KLEIN VLOOTSEGMENT (≤221kW)</b>	<b>183</b>	<b>167</b>	<b>-9</b>	<b>4 559</b>	<b>3 747</b>	<b>-17</b>	<b>389</b>	<b>288</b>	<b>-26</b>	<b>216</b>	<b>134</b>	<b>-38</b>
GVS – Bokken (≥662 kW)	248	267	+8	9 827	9 276	-6	1 183	1 284	-8	64	1 292	+1918
GVS – Andere (>221 kW)	220	192	-13	7 413	7 093	-4	173	983	+368	-296	1 400	+572
<b>TOTAAL GROOT VLOOTSEGMENT (&gt;221 kW)</b>	<b>244</b>	<b>255</b>	<b>+4</b>	<b>9 502</b>	<b>9 050</b>	<b>-6</b>	<b>1 060</b>	<b>1 253</b>	<b>+18</b>	<b>16</b>	<b>1 312</b>	<b>+8100</b>

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



Grafiek 2: Gemiddeld brutobedrijfsresultaat per vaartdag per groep



## 5 DETAIL VAN DE KOSTENFACTOREN BINNEN DE SEGMENTEN

De cijfers in de tabellen 6 geven per categorie vaartuigen een overzicht van de verschillende factoren die meespelen in het financieel resultaat bekomen bij de exploitatie van een commerciële visserij. De totale kosten per vaartdag stijgen in alle groepen. Daarbij komt dat de meeste vlootsegmenten lagere besommingen boekten in 2023, wat uiteindelijk leidt tot lagere bedrijfsresultaten. Door de stijging in de overige inkomsten en de subsidies in de meest subsegmenten realiseren alle segmenten positieve winsten, weliswaar voor het kleinvlootsegment 40% lager dan in 2022 en voor het grootvlootsegment beduidend hoger dan in 2022.

Voornamelijk de daling in de brandstofkost is verantwoordelijk voor de daling ten opzichte van vorig jaar. Logischerwijs zien we door de daling van de gemiddelde brandstofprijs daarnaast ook in alle segmenten een daling van het percentage brandstofkost in de totale kosten. De brandstofkost neemt stevast de tweede plaats in bij een procentuele vergelijking van de verschillende kostenposten. De loonkost blijft traditioneel de hoogste kost bij quasi alle segmenten (ten opzichte van de totale kosten of ten opzichte van de besomming), al is die in verhouding tot de totale kost iets gedaald t.o.v. het jaar 2022. De loonkosten blijven in alle segmenten zo goed als stabiel tot licht dalend. De totale kosten omvatten bij alle segmenten minstens 92% van de totale besomming. Opvallend is dat het aandeel onderhoudskosten een groter aandeel inneemt van de totale kosten in vergelijking met voorgaand jaar. Het bruto bedrijfsresultaat is bij alle segmenten positief. Afhankelijk van de graad van investeringen en dus de afschrijvingen is het netto bedrijfsresultaat positief of negatief. Winst voor belasting is bij alle (sub)segmenten positief.

Tabellen 6: Detail kostenfactoren en bedrijfsresultaten in 2023 per groep

KVS – Kustvissers (≤221kW)		per vaartdag (EURO)	per kW (EURO)	% t.o.v. totale kosten	% t.o.v. besomming
Gemiddeld aantal vaartdagen	145				
Gemiddelde GT	67				
Gemiddelde kW	218				
<b>BESOMMING</b>	<b>330 740</b>	<b>2 281</b>	<b>1 517</b>		
Overige inkomsten	79 912	551	367		
<b>TOT INKOMSTEN</b>	<b>410 652</b>	<b>2 832</b>	<b>1 884</b>		
Loonkosten	125 618	866	576	32	38
Brandstofkosten	109 548	756	503	28	33
Andere energiekosten	1 163	8	5	0	0
Onderhoud en herstelling vaartuig/vistuig	63 233	436	290	16	19
IJs, gas, zout	577	4	3	0	0
Los- en verkoopkosten	16 886	116	77	4	5
Overige operationele variabele kosten	37 305	257	171	9	11
Huur uitrusting	3 936	27	18	1	1
Verzekering vaartuig	17 633	122	81	4	5
Overige operationele vaste kosten	25 677	177	118	6	8
<b>TOTAAL BEDRIJFSKOSTEN</b>	<b>395 863</b>	<b>2 730</b>	<b>1 816</b>		<b>121</b>
<b>BRUTOBEDRIJFSRESULTAAT</b>	<b>14 789</b>	<b>102</b>	<b>68</b>		
Kapitaalkosten afschrijvingen	50 901				
<b>NETTOBEDRIJFSRESULTAAT</b>	<b>-36 111</b>				
Financiële opbrengsten + subsidies	41 404				
Financiële kosten	4 901				
<b>WINST/VERLIES vóór belasting</b>	<b>392</b>	<b>3</b>			





TOTAAL KLEIN VLOOTSEGMENT (≤221kW)		per vaartdag (EURO)	per kW (EURO)	% t.o.v. totale kosten	% t.o.v. besomming
Gemiddeld aantal vaartdagen	167				
Gemiddelde GT	85				
Gemiddelde kW	220				
<b>BESOMMING</b>	625 904	3 748	2 832		
Overige inkomsten	70 416	422	319		
<b>TOT INKOMSTEN</b>	696 321	4 170	3 151		
Loonkosten	225 309	1 349	1 019	35	36
Brandstofkosten	170 771	1 023	773	28	27
Andere energiekosten	1 014	6	5	0	0
Onderhoud en herstelling vaartuig/vistuig	103 561	620	469	11	17
IJs, gas, zout	322	2	1	0	0
Los- en verkoopkosten	38 800	232	176	4	6
Overige operationele variabele kosten	36 032	216	163	4	6
Huur uitrusting	4 497	27	20	0	1
Verzekering vaartuig	22 689	136	103	2	4
Overige operationele vaste kosten	48 140	288	218	5	8
<b>TOTAAL BEDRIJFSKOSTEN</b>	648 157	3 881	2 933		104
<b>BRUTOBEDRIJFSRESULTAAT</b>	48 164	288	218		
Kapitaalkosten afschrijvingen	61 980				
<b>NETTOBEDRIJFSRESULTAAT</b>	-13 816				
Financiële opbrengsten + subsidies	46 906				
Financiële kosten	10 630				
<b>WINST/VERLIES vóór belasting</b>	22 460	134			

GVS – Bokken (≥662 kW)		per vaartdag (EURO)	per kW (EURO)	% t.o.v. totale kosten	% t.o.v. besomming
Gemiddeld aantal vaartdagen	<b>267</b>				
Gemiddelde GT	<b>348</b>				
Gemiddelde kW	<b>1 161</b>				
<b>BESOMMING</b>	<b>2 476 695</b>	<b>9 276</b>	<b>2 133</b>		
Overige inkomsten	147 247	551	127		
<b>TOT INKOMSTEN</b>	<b>2 623 942</b>	<b>9 827</b>	<b>2 260</b>		
Loonkosten	776 588	2 909	669	34	31
Brandstofkosten	693 533	2 598	597	30	28
Andere energiekosten	2 551	10	2	0	0
Onderhoud en herstelling vaartuig/vistuig	339 146	1 270	292	15	14
IJs, gas, zout	801	3	1	0	0
Los- en verkoopkosten	233 098	873	201	10	9
Overige operationele variabele kosten	70 839	265	61	3	3
Huur uitrusting	671	3	1	0	0
Verzekering vaartuig	55 826	209	48	2	2
Overige operationele vaste kosten	108 316	406	93	5	4
<b>TOTAAL BEDRIJFSKOSTEN</b>	<b>2 281 085</b>	<b>8 543</b>	<b>1 965</b>		<b>92</b>
<b>BRUTOBEDRIJFSRESULTAAT</b>	<b>342 857</b>	<b>1 284</b>	<b>295</b>		
Kapitaalkosten afschrijvingen	290 453				
<b>NETTOBEDRIJFSRESULTAAT</b>	<b>52 405</b>				
Financiële opbrengsten + subsidies	328 972				
Financiële kosten	35 190				
<b>WINST/VERLIES vóór belasting</b>	<b>346 186</b>	<b>1 297</b>			



TOTAAL GROOT VLOOTSEGMENT (>221 kW)		per vaartdag (EURO)	per kW (EURO)	% t.o.v. totale kosten	% t.o.v. besomming
Gemiddeld aantal vaartdagen	255				
Gemiddelde GT	338				
Gemiddelde kW	1 148				
<b>BESOMMING</b>	<b>2 307 782</b>	<b>9 050</b>	<b>2 010</b>		
Overige inkomsten	136 383	535	119		
<b>TOT INKOMSTEN</b>	<b>2 444 165</b>	<b>9 585</b>	<b>2 129</b>		
Loonkosten	727 763	2 854	634	34	31
Brandstofkosten	634 180	2 487	552	30	27
Andere energiekosten	2 308	9	2	0	0
Onderhoud en herstelling vaartuig/vistuig	313 766	1 230	273	15	14
IJs, gas, zout	879	3	1	0	0
Los- en verkoopkosten	221 275	868	193	10	10
Overige operationele variabele kosten	65 133	255	57	3	3
Huur uitrusting	1 448	6	1	0	0
Verzekering vaartuig	51 866	203	45	2	2
Overige operationele vaste kosten	106 283	417	93	5	5
<b>TOTAAL BEDRIJFSKOSTEN</b>	<b>2 124 659</b>	<b>8 332</b>	<b>1 851</b>		<b>92</b>
<b>BRUTOBEDRIJFSRESULTAAT</b>	<b>319 506</b>	<b>1 253</b>	<b>278</b>		
Kapitaalkosten afschrijvingen	260 587				
<b>NETTOBEDRIJFSRESULTAAT</b>	<b>58 919</b>				
Financiële opbrengsten + subsidies	318 953				
Financiële kosten	43 410				
<b>WINST/VERLIES vóór belasting</b>	<b>334 462</b>	<b>1 312</b>			

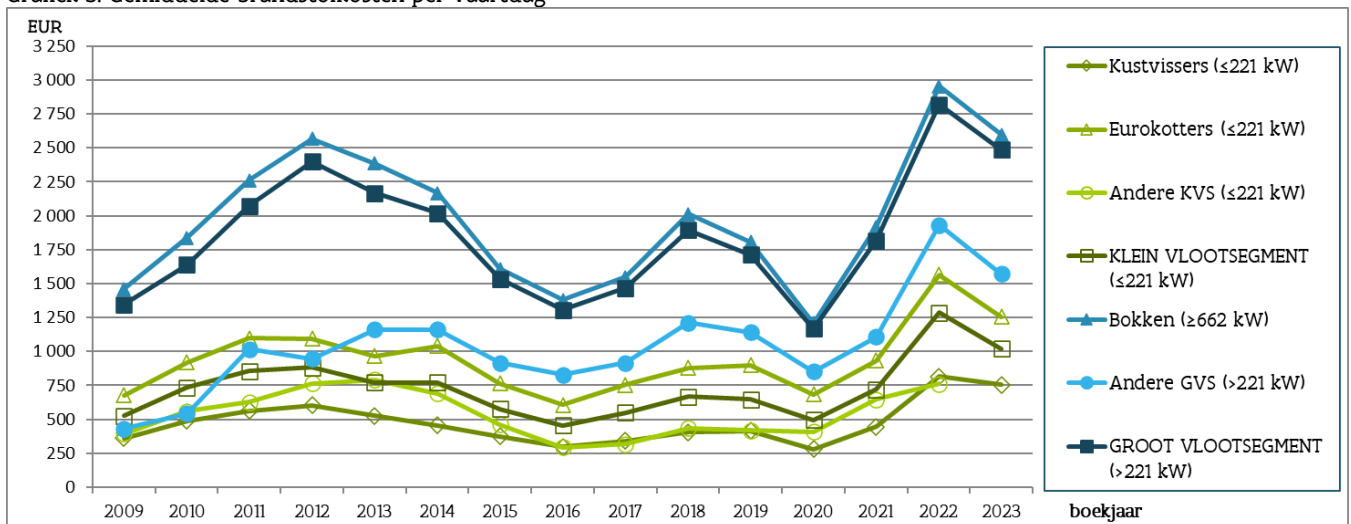
## 6 BRANDSTOFKOSTEN

In 2023 zijn de gemiddelde brandstofkosten per vaartdag voor alle groepen gedaald, de gemiddelde gasolieprijzen daalden met 20% in 2023 (zie tabel 10). Dit in tegenstelling tot de forse stijging die zich in 2022 optekende (bijna verdubbeling). De brandstofkosten per vaartdag komen daarbij voor alle segmenten op een lager niveau te liggen, maar overstijgen nog steeds het niveau van voor de Oekraïne crisis.

Tabel 7: De gemiddelde brandstofkosten per groep in 2020-2021-2022

GROEP	GEMIDDELTE BRANDSTOFKOSTEN (EURO)					GEMIDDELTE BRANDSTOFKOSTEN PER VAARTDAG (EURO)				
	2021	2022	%	2023	%	2021	2022	%	2023	%
KVS- Kustvissers (≤221kW)	69 333	153 363	+121	109 548	-29	447	816	+83	755	-8
KVS- Eurokotters (≤221kW)	179 125	292 466	+63	237 559	-19	933	1 564	+68	1 256	-20
KVS- Andere (≤221kW)	64 582	167 969	+160	/	/	646	760	+17	/	/
<b>TOTAAL KLEIN VLOOTSEGMENT</b>	<b>117 426</b>	<b>236 888</b>	<b>+102</b>	<b>170 771</b>	<b>-28</b>	<b>720</b>	<b>1 287</b>	<b>+78</b>	<b>1 022</b>	<b>-21</b>
GVS – Bokken (≥662 kW)	439 115	732 798	+67	693 533	-5	1 918	2 955	+56	2 597	-12
GVS – Andere (>221 kW)	248 069	426 520	+72	301 804	-29	1107	1 930	+74	1 572	-19
<b>TOTAAL GROOT VLOOTSEGMENT</b>	<b>415 958</b>	<b>687 757</b>	<b>+65</b>	<b>634 180</b>	<b>-8</b>	<b>1 816</b>	<b>2 819</b>	<b>+55</b>	<b>2 487</b>	<b>-12</b>

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 2021-2022-2023

GROEP	% BRANDSTOFKOSTEN t.o.v. TOTAAL BEDRIJFSKOSTEN			% BRANDSTOFKOSTEN t.o.v. BESOMMING		
	2021	2022	2023	2021	2022	2023
KVS- Kustvissers(≤221kW)	24	34	28	23	30	33
KVS- Eurokotters (≤221kW)	23	30	26	20	28	25
KVS- Andere (≤221kW)	25	37	/	23	33	/
TOTAAL KLEIN VLOOTSEGMENT (≤221kW)	23	31	28	21	28	27
GVS – Bokken (≥662 kW)	25	33	30	22	30	28
GVS – Andere (>221 kW)	20	28	24	20	26	22
TOTAAL GROOT VLOOTSEGMENT (>221 kW)	24	32	29	22	30	27

Tabel 8 geeft het aandeel van de brandstofkost weer ten aanzien van de besomming en ten aanzien van de totale bedrijfskosten. Hier zien we bij alle groepen na een forse stijging van het procentueel aandeel van de brandstofkost ten aanzien van de besomming in 2022 opnieuw een daling. De brandstofkost bedraagt voor alle segmenten opnieuw maximum 30% van de totale bedrijfskosten.

Tabel 9 illustreert het gasolieverbruik per vaartdag voor de verschillende groepen. In de meeste segmenten zien we een daling van het brandstofverbruik per vaartdag. Bij de subcategorie 'andere' binnen het grootvlootsegment is er een lichte stijging.

Tabel 9: Gemiddeld gasolieverbruik (in liter per vaartdag) 2021-2022-2023

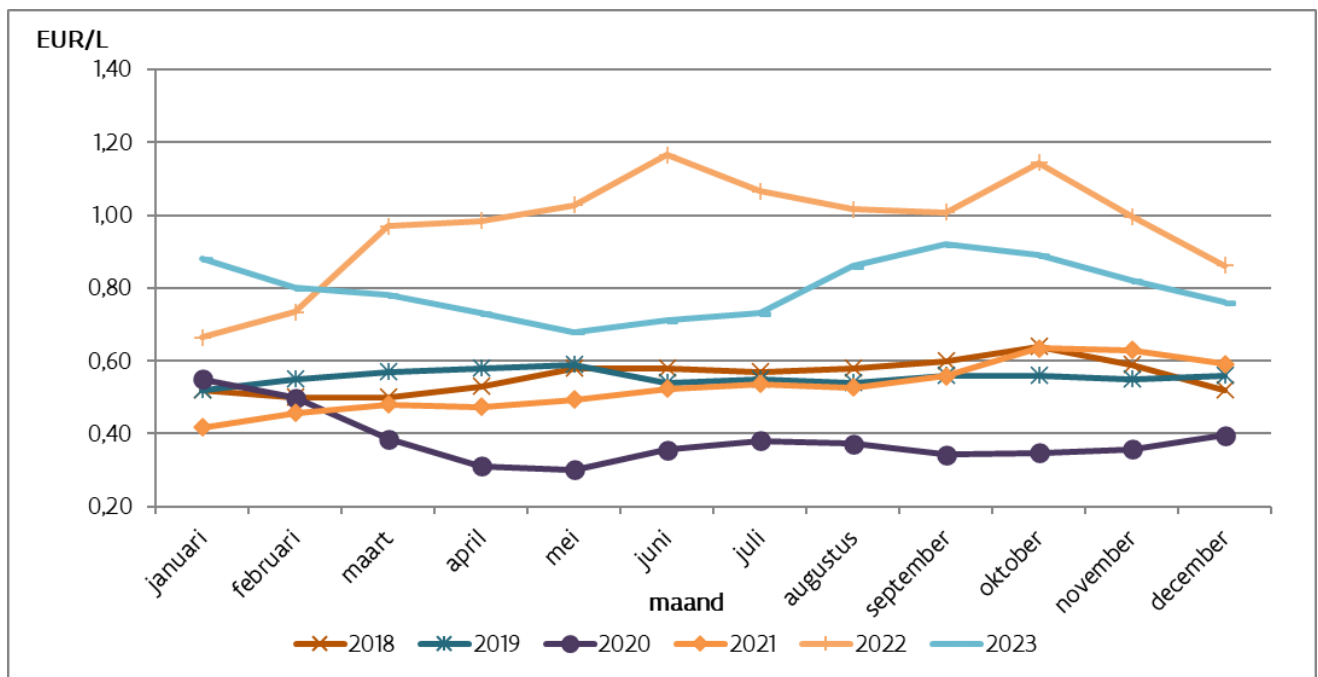
GROEP	2021			2022			2023		
	L/VD	kW	GT	L/VD	kW	GT	L/VD	kW	GT
KVS- Kustvissers(≤221kW)	881	216	57	870	217	63	839	215	67
KVS- Eurokotters (≤221kW)	1987	221	112	1 768	221	108	1 661	221	103
KVS- Andere (≤221kW)	1299	220	93	1 347	221	105	/	/	/
TOTAAL KLEIN VLOOTSEGMENT (≤221kW)	1475	219	87	1 442	219	94	1 280	218	85
GVS - Bokken (≥662 kW)	4098	871	338	3 662	852	333	3 613	858	348
GVS - Andere (>221 kW)	2406	651	298	2 131	632	270	2 192	712	286
TOTAAL GROOT VLOOTSEGMENT (>221 kW)	3888	845	333	3 459	819	324	3 460	836	338

kW = alleen effectief motorvermogen

Tabel 10: De officiële gewogen gemiddelde maandprijzen (excl. BTW) voor gasolie voor de zeevisserij (in EUR/liter) bron Statbel

	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023
januari	0,57	0,39	0,47	0,6	0,73	0,72	0,68	0,45	0,33	0,49	0,52	0,52	0,55	0,42	0,66	0,88
februari	0,58	0,37	0,46	0,63	0,75	0,74	0,68	0,51	0,32	0,49	0,50	0,55	0,50	0,46	0,73	0,80
maart	0,62	0,36	0,5	0,68	0,76	0,71	0,66	0,52	0,36	0,47	0,50	0,57	0,38	0,48	0,97	0,78
april	0,65	0,38	0,54	0,7	0,76	0,68	0,67	0,52	0,36	0,48	0,53	0,58	0,31	0,47	0,98	0,73
mei	0,73	0,43	0,54	0,66	0,73	0,67	0,67	0,55	0,41	0,45	0,58	0,59	0,30	0,49	1,03	0,68
juni	0,77	0,42	0,54	0,66	0,69	0,67	0,67	0,53	0,43	0,43	0,58	0,54	0,36	0,52	1,17	0,71
juli	0,77	0,43	0,52	0,67	0,71	0,7	0,67	0,51	0,41	0,43	0,57	0,55	0,38	0,54	1,07	0,73
augustus	0,69	0,45	0,52	0,66	0,76	0,7	0,66	0,45	0,4	0,44	0,58	0,54	0,37	0,53	1,02	0,86
september	0,66	0,42	0,53	0,68	0,76	0,72	0,66	0,44	0,41	0,46	0,60	0,56	0,34	0,56	1,01	0,92
oktober	0,6	0,43	0,53	0,68	0,76	0,69	0,62	0,43	0,44	0,48	0,64	0,56	0,35	0,63	1,14	0,89
november	0,51	0,45	0,54	0,71	0,73	0,68	0,59	0,42	0,43	0,51	0,59	0,55	0,36	0,63	1,00	0,82
december	0,4	0,44	0,58	0,7	0,71	0,69	0,51	0,37	0,48	0,51	0,52	0,56	0,40	0,59	0,86	0,76
<b>JAAR</b>	<b>0,63</b>	<b>0,41</b>	<b>0,52</b>	<b>0,67</b>	<b>0,74</b>	<b>0,70</b>	<b>0,65</b>	<b>0,48</b>	<b>0,40</b>	<b>0,47</b>	<b>0,56</b>	<b>0,56</b>	<b>0,38</b>	<b>0,53</b>	<b>0,97</b>	<b>0,78</b>

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





## 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). De winstgevendheid gaat er bij alle segmenten op vooruit, behalve bij de Kustvissers. Dit segment heeft, vanwege het feit dat zij niet betrokken waren in het wegvallen van de Britse wateren als vangstgebied na de Brexit, geen aanspraak kunnen maken op subsidies in dat kader (BAR).

Tabel 11: Kengetal winstgevendheid (%)

Groep	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023
KVS- Kustvissers(≤221kW)	4,6	3,3	-4,9	-1,4	10,0	11,6	7,8	17,9	2,2	0,05	-16,3	2,4	-8,3	5,3	0,1
KVS- Eurokotters (≤221kW)	8,1	5,1	3,5	4,6	7,5	12,5	16,4	29,1	15,5	14,8	3,3	0,2	5,2	4,1	4,6
KVS- Andere (≤221kW)	11,4	6,6	10,8	5,3	3,8	25,9	16,2	15,0	6,6	6,5	4,2	4,8	-3,8	8,8	/
TOTAAL KLEIN VLOOTSEGMENT (≤221kW)	7,4	4,8	2,2	3,3	7,9	13,4	14,4	25,7	12,2	11,7	-0,9	1,1	1,5	4,6	3,2
GVS - Bokken (≥662 kW)	6,7	11,2	12,2	1,2	0,2	6,6	16,0	19,4	9,3	11,0	7,3	12,1	2,3	6,1	13,2
GVS - Andere (>221 kW)	-4,9	5,4	8,2	3,4	2,8	5,8	8,3	12,5	11,7	2,3	-1,2	-5,5	-9,3	-3,9	18,7
TOTAAL GROOT VLOOTSEGMENT (>221 kW)	6,0	10,7	11,8	1,4	0,5	6,5	15,3	18,6	9,6	10,0	6,5	10,7	1,4	0,2	13,7

### 7.2 SCHULDRATIO

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. het totaal vermogen. 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.

Tabel 12: Schuldratio (%) voor de 3 hoofdgroepen in de Belgische vloot voor 2015-2023

groep	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023
Kustvissers	93%	69%	53%	52%	66%	70%	61%	66%	62%
Eurokotters (KVS)	80%	60%	69%	45%	62%	53%	39%	45%	55%
Grote boomkorren ≥662 kW	68%	62%	54%	55%	60%	52%	60%	63%	71%