



Vlaanderen
is zeevisserij

DE BELGISCHE ZEEVISSERIJ 2022 BEDRIJFSRESULTATEN

Economische resultaten
van de Belgische rederijen

AGENTSCHAP
LANDBOUW
& ZEEVISSERIJ

www.vlaanderen.be/visserij



DE BELGISCHE ZEEVISSERIJ 2022 BEDRIJFSRESULTATEN

**Economische resultaten van de
Belgische rederijen
/ 15.02.2024**



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	5
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	Kustvissersvaartuigen	6
2.9.2	Eurokotters	6
2.9.3	Andere KVS (Klein Vlootsegment 0-221 kW)	6
2.10	GROOT VLOOTSEGMENT (GVS)	7
2.10.1	Bokken \geq 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	RESULTATENANALYSE PER VAARSEGMENT	9
4.1	ALGEMENE ANALYSE	9
4.2	ANALYSE PER VAARTDAG	11
5	DETAIL VAN DE KOSTENFACTOREN BINNEN DE BESOMMING	13
6	BRANDSTOFKOSTEN	21
7	FINANCIËLE PARAMETERS	24
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 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 cent/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** (exclusief subsidies) **uit het gebruik van het vaartuig** zoals (met in volgorde van belang) bv. toeristische activiteiten, gebruik als werkboot, alsook ontvangen verzekeringspremies voor schade aan of verlies van vaartuig of vistuig, tussenkomsten Zeevissersfonds, Rederscentrale (inclusief niet-verhandelde waarde van de opgehouden vis), Fonds voor Scheepsjongeren en voordelen van alle aard. Subsidies (en/of) financiële opbrengsten zijn hier niet in begrepen. Deze andere inkomsten worden meegerekend om het bruto- of netto-bedrijfsresultaat te berekenen.

2.4 GEMIDDELDE

Dit is het rekenkundig gemiddelde. Het werken met gemiddelde waarden biedt het voordeel dat DIT een beter inzicht in het geheel oplevert, en 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. Daarom 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 en financiële kosten.

//

2.6 NETTOBEDRIJFSRESULTAAT

Dit is het brutobedrijfsresultaat, verminderd met de afschrijvingen.

2.7 NETTOWINST/VERLIES (VÓÓR BELASTING)

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

2.8 KENGETAL WINSTGEVENDHEID

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

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

Omzet = besomming + overige inkomsten (exclusief financiële opbrengsten zoals o.a. 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 Kustvissersvaartuigen

Dit zijn vaartuigen met een vermogen van maximaal 221 kW (300 PK), die over het algemeen minder dan 48 uur (maar meestal minder dan 24 uur) per reis op zee vertoeven, en meestal aanlanden in een Belgische haven. Als ze altijd aan de hiervoor vernoemde voorwaarden voldoen, kunnen kustvissersvaartuigen zich vrijwillig inschrijven om officieel tot het kustvisserssegment te behoren en worden dan formeel "kustvisser".

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. De huidige criteria om binnen de 12-mijlszone te mogen vissen gelden sedert 1987 en laten enkel vaartuigen toe met een maximaal vermogen van 221 kW (300 PK en met een lengte van maximaal 24 m over alles. Hoewel de boomkorvaartuigen groter dan 70 GT en met een maximaal vermogen van 221 kW niet voldoen aan die criteria, worden ze ook tot deze groep gerekend. Dit omdat de GT-norm is weggefallen.

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 kustvissersvaartuigen. Het gaat hier om een heterogene restcategorie van borden- of plankenvissers, staandewantvissers of seinevissers ('flyshooters' genaamd).

//

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 ≥ 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, staandewantvissers en seinevissers ('flyshooters' genaamd).

Opgelet: 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.

//

4 RESULTATENANALYSE PER VAARSEGMENT

4.1 ALGEMENE ANALYSE

De gemiddelde besomming binnen het KVS en het GVS is gemiddeld gestegen met respectievelijk 51 en 23 procent . Ook het aantal vaartdagen is voor de meeste subsegmenten gestegen, behalve bij de groep Eurokotters van het klein vlootsegment en de groep 'Andere' binnen het groot vlootsegment. Bij deze beide subsegmenten kunnen we van een lichte daling spreken: van 192 naar 187 voor de groep Eurokotters van het klein vlootsegment en van 224 naar 220 voor de groep 'Andere' binnen het groot vlootsegment. De bedrijfskosten zijn voor alle segmenten gestegen, globaal genomen met zo'n 49% voor het KVS en 24% voor het GVS. Het brutobedrijfsresultaat is dan ook voor alle segmenten gestegen, met 58% voor het klein vlootsegment en 11% voor het groot vlootsegment. Het klein vlootsegment sluit het boekjaar dan ook positief af met bedrijfswinsten (voor belasting) die 3 keer hoger liggen dan het jaar 2021, of in absolute cijfers op een kleine 40 000 euro. Het groot vlootsegment sluit eveneens positief af met gemiddeld een kleine 4.000 euro . Dit ligt echter wel ruim 85% lager dan het voorgaande boekjaar.

Tabel 1. Aantal verwerkte boekhoudingen en bijhorende typerende gemiddelden per groep in 2021-2022

GROEP	AANTAL BOEK-HOUDINGEN		KW MOTORVERMOGEN						VANGST- RECHT- FACTOR		GT		VAARTDAGEN		
			EFFECTIEF		BIJKOMEND		TOTAAL								
	2021	2022	2021	2022	2021	2022	2021	2022	2021	2022	2021	2022	2021	2022	%
KVS- Kustvisser (≤221kW)	11	7	216	217	4	0	220	217	1,11	1,07	57	69	155	188	+21
KVS- Eurokotters (≤221kW)	12	13	221	221	1	0	221	221	1,18	1,18	112	108	192	187	-3
KVS- Andere (≤221kW)	4	3	220	220	0	0	220	220	1	1	93	105	100	146	+46
TOTAAL KLEIN VLOOTSEGMENT (≤221kW)	27	23	219	219	2	0	221	219	1,12	1,13	87	92	169	183	+8
GVS – Bokken (≥662 kW)	29	29	871	852	269	311	1089	1162	1,2	1,2	338	345	229	248	+8
GVS – Andere (>221 kW)	4	4	651	632	387	442	1038	1073	1,1	1,1	298	286	224	220	-2
TOTAAL GROOT VLOOTSEGMENT (>221 kW)	33	33	845	819	284	330	1083	1150	1,19	1,2	333	337	229	244	+6

Tabel 4. Gemiddelde bedrijfsresultaten per groep, vergelijking 2022 t.o.v. 2021

GROEP	BRUTO BEDRIJFSRESULTAAT (EURO)			WINST of VERLIES VOOR BELASTING (EURO)		
	2021	2022	%	2021	2022	%
KVS- Kustvissers (≤221kW)	22 763	81 119	+256	-25 814	28 226	+209
KVS- Eurokotters (≤221kW)	111 045	115 738	+4	47 390	44 666	-6
KVS- Andere (≤221kW)	31 855	67 877	+113	-11 076	45 980	+515
TOTAAL KLEIN VLOOTSEGMENT (≤221kW)	63 346	100 372	+58	8 904	39 555	+344
GVS – Bokken (≥662 kW)	270 946	292 263	+8	46 854	15 924	-66
GVS – Andere (>221 kW)	38 781	144 964	+273	-118 426	-65 195	+45
TOTAAL GROOT VLOOTSEGMENT (>221 kW)	242 805	270 601	+11	26 820	3 995	-85

4.2 ANALYSE PER VAARTDAG

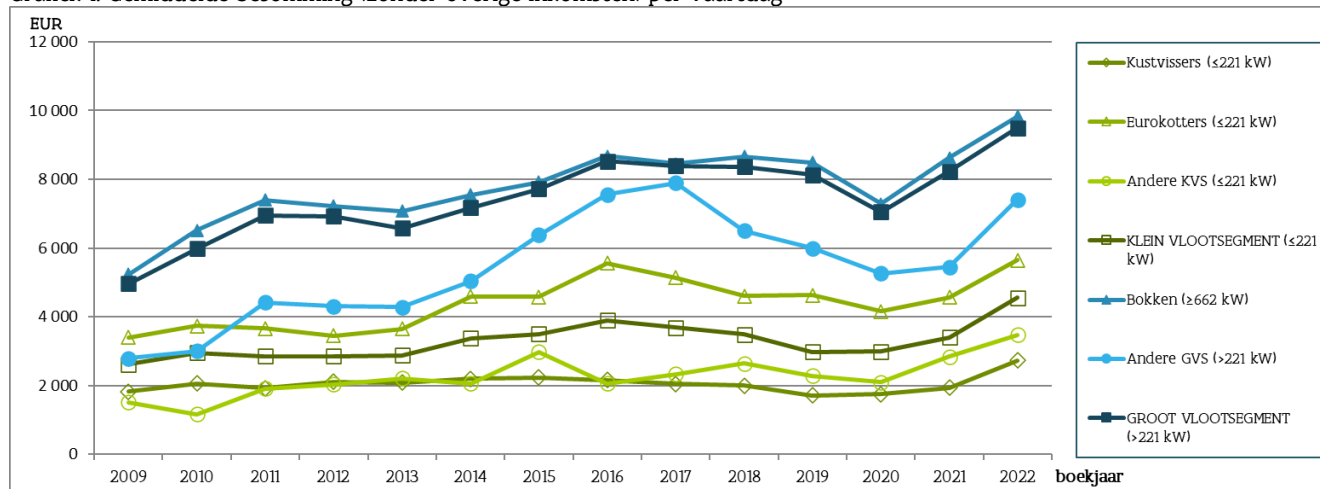
Tabel 5 geeft de belangrijkste kengetallen op het vlak van rendabiliteit uitgedrukt per vaartdag, en dit voor de verschillende segmenten. De gemiddelde besomming per vaartdag en het bruto bedrijfsresultaat worden ook nog in grafiekvorm weergegeven, dit voor de afgelopen 10 jaar. Op die manier zijn eventuele evoluties door de tijd heen makkelijker te detecteren. De besomming per vaartdag is er voor alle segmenten op vooruit gegaan. Dit is logisch te verklaren door de hogere visprijzen gedurende het jaar 2022. Het brutobedrijfsresultaat is bij alle sectoren gestegen. Dit wil zeggen dat de hogere besomming de hogere kostenniveaus in alle segmenten heeft kunnen goedmaken.



Tabel 5. Gemiddelde bedrijfsresultaten per vaartdag per groep, vergelijking 2022 t.o.v. 2021

GROEP	VAARTDAGEN			BESOMMING/ VAARTDAG (EURO)			BRUTO-BEDRIJFSRESULTAAT/ VAARTDAG (EURO)			WINST of VERLIES VOOR BELASTING/ VAARTDAG (EURO)		
	2021	2022	%	2021	2022	%	2021	2022	%	2021	2022	%
KVS- Kustvisser (≤221kW)	155	188	+21	1 931	2 736	+42	147	431	+193	-167	150	+188
KVS- Eurokotters (≤221kW)	192	187	-3	4 571	5 625	+23	578	619	+7	247	239	-3
KVS- Andere (≤221kW)	100	146	+46	2 839	3 478	+22	319	465	+46	-111	315	+383
TOTAAL KLEIN VLOOTSEGMENT (≤221kW)	169	183	+8	3 399	4 559	+34	389	548	+41	55	216	+292
GVS – Bokken (≥662 kW)	229	248	+8	8 628	9 827	+14	1 183	1178	0	205	64	-68
GVS – Andere (>221 kW)	224	220	-2	5 446	7 413	+36	173	659	+281	-529	-296	+44
TOTAAL GROOT VLOOTSEGMENT (>221 kW)	229	244	+6	8 228	9 502	+15	1 060	1109	+5	117	16	-86

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



Tabellen 6. Detail kostenfactoren en bedrijfsresultaten in 2022 per groep

KVS – Kustvissers (≤221kW)		per vaartdag (EURO)	per kW (EURO)	% tov totale kosten	% tov besomming
Gemiddeld aantal vaartdagen	188				
Gemiddelde GT	63				
Gemiddelde kW	217				
Overige inkomsten	20 994	112	97		
BESOMMING	514 447	2 736	2 371		
TOT INKOMSTEN	535 441	2 848	2 467		
Loonkosten	144 424	768	666	31,8	28,1
Brandstofkosten	153 363	816	707	33,8	29,8
Andere energiekosten	191	1	1	0,0	0,0
Onderhoud en herstelling vaartuig/vistuig	79 098	421	365	17,4	15,4
Ijs, gas, zout	457	2	2	0,1	0,1
Los- en verkoopkosten	19 659	105	91	4,3	3,8
Overige operationele variabele kosten	12 902	69	59	2,8	2,5
Huur uitrusting	3 092	16	14	0,7	0,6
Verzekering vaartuig	15 027	80	69	3,3	2,9
Overige operationele vaste kosten	23 017	122	106	5,1	4,5
TOTAAL KOSTEN	454 322	2 417	2 094		88,3
BRUTOBEDRIJFSRESULTAAT	81 119	431	374		
Kapitaalkosten afschrijvingen	61 687				
NETTOBEDRIJFSRESULTAAT	19 432				
Financiële opbrengsten + subsidies	15 026				
Financiële kosten	6 232				
WINST/VERLIES vóór belasting	28 226	150			

KVS – Andere (≤221kW)		per vaartdag (EURO)	per kW (EURO)	% tov totale kosten	% tov besomming
Gemiddeld aantal vaartdagen	146				
Gemiddelde GT	105				
Gemiddelde kW	221				
Overige inkomsten	14 238	98	64		
BESOMMING	507 822	3 478	2 298		
TOT INKOMSTEN	522 060	3 576	2 362		
Loonkosten	137 666	943	623	30,3	27,1
Brandstofkosten	167 969	1 150	760	37,0	33,1
Andere energiekosten	1 778	12	8	0,4	0,4
Onderhoud en herstelling vaartuig/vistuig	86 895	595	393	19,1	17,1
Ijs, gas, zout	503	3	2	0,1	0,1
Los- en verkoopkosten	13 275	91	60	2,9	2,6
Overige operationele variabele kosten	14 946	102	68	3,3	2,9
Huur uitrusting	248	2	1	0,1	0,0
Verzekering vaartuig	23 426	160	106	5,2	4,6
Overige operationele vaste kosten	7 226	49	33	1,6	1,4
TOTAAL KOSTEN	454 183	3 111	2 055		89,4
BRUTOBEDRIJFSRESULTAAT	67 877	465	307		
Kapitaalkosten afschrijvingen	25 076				
NETTOBEDRIJFSRESULTAAT	42 801				
Financiële opbrengsten + subsidies	5 670				
Financiële kosten	2 492				
WINST/VERLIES vóór belasting	45 980	315			

GVS – Bokken (≥662 kW)		per vaartdag (EURO)	per kW (EURO)	% tov totale kosten	% tov besomming
Gemiddeld aantal vaartdagen	248				
Gemiddelde GT	333				
Gemiddelde kW	852				
Overige inkomsten	92 044	371	108		
BESOMMING	2 437 100	9 827	2 860		
TOT INKOMSTEN	2 529 143	10 198	2 968		
Loonkosten	820 575	3 309	963	36,7	33,7
Brandstofkosten	732 798	2 955	860	32,8	30,1
Andere energiekosten	2 179	9	3	0,1	0,1
Onderhoud en herstelling vaartuig/vistuig	247 116	996	290	11,0	10,1
Ijs, gas, zout	628	3	1	0,0	0,0
Los- en verkoopkosten	233 966	943	275	10,5	9,6
Overige operationele variabele kosten	55 194	223	65	2,5	2,3
Huur uitrusting	146	1	0	0,0	0,0
Verzekering vaartuig	52 234	211	61	2,3	2,1
Overige operationele vaste kosten	109 133	440	128	4,9	4,5
TOTAAL KOSTEN	2 236 880	9 020	2 625		91,8
BRUTOBEDRIJFSRESULTAAT	292 263	1 178	343		
Kapitaalkosten afschrijvingen	301 802				
NETTOBEDRIJFSRESULTAAT	-9 539				
Financiële opbrengsten + subsidies	49 819				
Financiële kosten	24 355				
WINST/VERLIES vóór belasting	15 925	64			

GVS – Andere (>221 kW)		per vaartdag (EURO)	per kW (EURO)	% tov totale kosten	% tov besomming
Gemiddeld aantal vaartdagen	221				
Gemiddelde GT	270				
Gemiddelde kW	632				
Overige inkomsten	33 012	149	52		
BESOMMING	1 630 773	7 379	2 580		
TOT INKOMSTEN	1 663 785	7 528	2 633		
Loonkosten	527 075	2 385	834	34,7	32,3
Brandstofkosten	426 520	1 930	675	28,1	26,2
Andere energiekosten	569	3	1	0,0	0,0
Onderhoud en herstelling vaartuig/vistuig	194 331	879	307	12,8	11,9
Ijs, gas, zout	1 267	6	2	0,1	0,1
Los- en verkoopkosten	193 557	876	306	12,7	11,9
Overige operationele variabele kosten	25 261	114	40	1,7	1,5
Huur uitrusting	5 221	24	8	0,3	0,3
Verzekering vaartuig	33 548	152	53	2,2	2,1
Overige operationele vaste kosten	106 250	481	168	7,0	6,5
TOTAAL KOSTEN	1 518 820	6 872	2 403		93,1
BRUTOBEDRIJFSRESULTAAT	144 965	656	229		
Kapitaalkosten afschrijvingen	161 659				
NETTOBEDRIJFSRESULTAAT	-16 695				
Financiële opbrengsten + subsidies	10 583				
Financiële kosten	59 084				
WINST/VERLIES vóór belasting	-65 195	-295			

TOTAAL GROOT VLOOTSEGMENT (>221 kW)		per vaartdag (EURO)	per kW (EURO)	% tov totale kosten	% tov besomming
Gemiddeld aantal vaartdagen	244				
Gemiddelde GT	324				
Gemiddelde kW	819				
Overige inkomsten	83 363	342	102		
BESOMMING	2 318 522	9 502	2 831		
TOT INKOMSTEN	2 401 885	9 844	2 933		
Loonkosten	777 414	3 186	949	36,5	33,5
Brandstofkosten	687 757	2 819	840	32,3	29,7
Andere energiekosten	1 942	8	2	0,1	0,1
Onderhoud en herstelling vaartuig/vistuig	239 353	981	292	11,2	10,3
Ijs, gas, zout	722	3	1	0,0	0,0
Los- en verkoopkosten	228 024	935	278	10,7	9,8
Overige operationele variabele kosten	50 792	208	62	2,4	2,2
Huur uitrusting	892	4	1	0,0	0,0
Verzekering vaartuig	49 486	203	60	2,3	2,1
Overige operationele vaste kosten	108 709	446	133	5,1	4,7
TOTAAL KOSTEN	2 131 283	8 735	2 602		91,9
BRUTOBEDRIJFSRESULTAAT	270 602	1 109	330		
Kapitaalkosten afschrijvingen	281 193				
NETTOBEDRIJFSRESULTAAT	-10 591				
Financiële opbrengsten + subsidies	44 049				
Financiële kosten	29 462				
WINST/VERLIES vóór belasting	3 995	16			

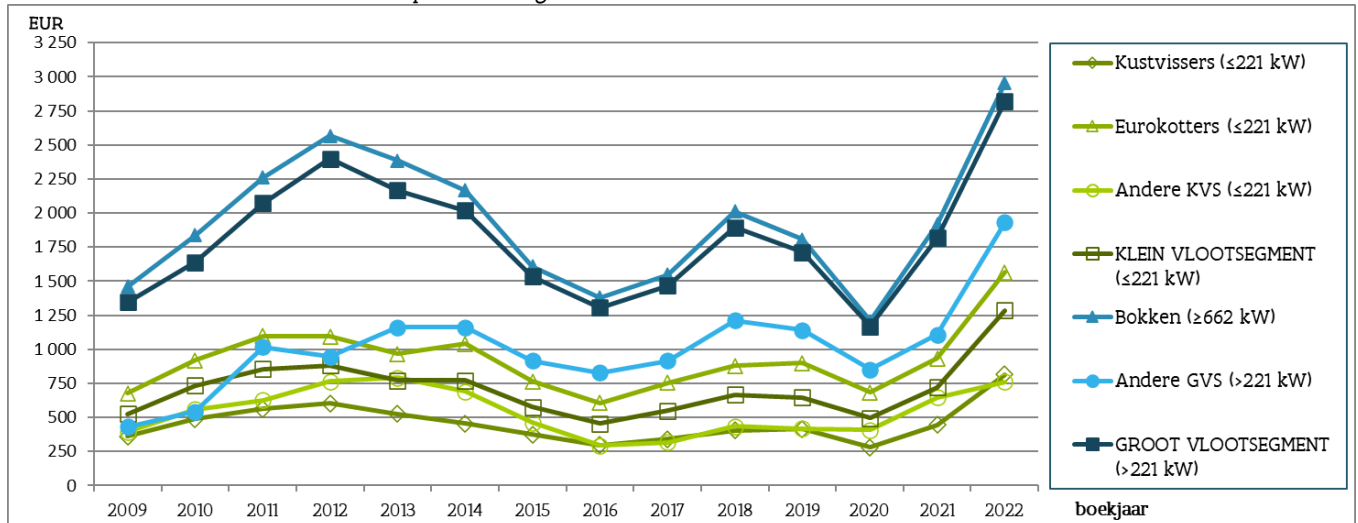
6 BRANDSTOFKOSTEN

In 2022 zijn de gemiddelde brandstofkosten per vaartdag voor alle groepen gestegen, de gemiddelde gasolieprijzen verdubbelden bijna in 2022 (zie tabel 10). Dit in tegenstelling tot de forse daling die zich in 2020 optekende. De brandstofkosten per vaartdag komen voor het GVS daarmee tot een historisch hoog niveau.

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

GROEP	GEMIDDELDE BRANDSTOFKOSTEN (EURO)					GEMIDDELDE BRANDSTOFKOSTEN PER VAARTDAG (EURO)				
	2020	2021	%	2022	%	2020	2021	%	2022	%
KVS- Kustvissers (≤221kW)	51 266	69 333	+35	153 363	+121	280	447	+60	816	+83
KVS- Eurokotters (≤221kW)	134 076	179 125	+34	292 466	+63	684	933	+36	1 564	+68
KVS- Andere (≤221kW)	54 418	64 582	+19	167 969	+160	409	646	+58	760	+17
TOTAAL KLEIN VLOOTSEGMENT	89 971	117 426	+31	236 888	+102	497	720	+45	1 287	+78
GVS – Bokken (≥662 kW)	323 998	439 115	+36	732 798	+67	1 209	1 918	+59	2 955	+56
GVS – Andere (>221 kW)	186 614	248 069	+33	426 520	+72	852	1 107	+30	1 930	+74
TOTAAL GROOT VLOOTSEGMENT	305 680	415 958	+36	687 757	+65	1 167	1 816	+56	2 819	+55

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 2020-2021-2022

GROEP	% BRANDSTOFKOSTEN t.o.v. TOTAAL BEDRIJFSKOSTEN			% BRANDSTOFKOSTEN t.o.v. BESOMMING		
	2020	2021	2022	2020	2021	2022
KVS- Kustvissers(≤221kW)	19	24	34	16	23	30
KVS- Eurokotters (≤221kW)	19	23	30	16	20	28
KVS- Andere (≤221kW)	23	25	37	19	23	33
TOTAAL KLEIN VLOOTSEGMENT (≤221kW)	19	23	31	17	21	28
GVS – Bokken (≥662 kW)	20	25	33	17	22	30
GVS – Andere (>221 kW)	17	20	28	16	20	26
TOTAAL GROOT VLOOTSEGMENT (>221 kW)	19	24	32	17	22	30

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 een forse stijging van het procentueel aandeel van de brandstofkost ten aanzien van de besomming. De daling die zich in het jaar 2020 manifesteerde, is daarmee weer helemaal van de baan. De brandstofkost bedraagt voor alle segmenten opnieuw minstens 26 tot 33% 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 klein vlootsegment is er een lichte stijging.

Tabel 9: Gemiddeld gasolieverbruik (in liter per vaartdag) 2020-2021-2022

GROEP	2020			2021			2022		
	L/VD	kW	GT	L/VD	kW	GT	L/VD	kW	GT
KVS- Kustvissers(≤221kW)	695	215	57	881	216	57	870	217	63
KVS- Eurokotters (≤221kW)	1 980	221	109	1987	221	112	1 768	221	108
KVS- Andere (≤221kW)	649	208	74	1299	220	93	1 347	221	105
TOTAAL KLEIN VLOOTSEGMENT (≤221kW)	1 243	216	84	1475	219	87	1 442	219	94
GVS - Bokken (≥662 kW)	3 603	876	329	4098	871	338	3 662	852	333
GVS - Andere (>221 kW)	2 282	651	298	2406	651	298	2 131	632	270
TOTAAL GROOT VLOOTSEGMENT (>221 kW)	3 448	855	325	3888	845	333	3 459	819	324

kW = alleen effectief motorvermogen

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 Eurokotters.

Tabel 11. Kengetal winstgevendheid (%)

Groep	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022
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	-16,3	2,4	-8,3	5,3
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	3,3	0,2	5,2	4,1
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	4,2	4,8	-3,8	8,8
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	-0,9	1,1	1,5	4,6
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	7,3	12,1	2,3	6,1
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	-1,2	-5,5	-9,3	-3,9
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	6,5	10,7	1,4	0,2

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 2015-2016-2017-2018-2019-2020-2021-2022

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