

**De economische haalbaarheid van de
Belgische visserijsector**

Steve Decloedt

Masterproef ingediend
tot het behalen van de graad van
Master in de handelswetenschappen.

Academiejaar 2005 – 2006
Promotor : Prof. Van Rompuy H.
Co-promotor: Ir. Tessens E.

Inhoudsopgave

Inhoudsopgave	5
Voorwoord	7
Lijst van figuren, tabellen en grafieken	8
Lijst van Afkortingen	11
Inleiding	12
1 De evolutie van de Belgische visserijsector in cijfers	13
1.1 De vloot	13
1.2 Aanvoer	15
1.3 Het belang van de visserij in de Belgische economie	18
1.3.1 Aantal vissers tewerkgesteld in de visserijsector	18
1.3.2 Het aandeel van de visserijsector in het Bruto Binnenlands Product.....	19
2 Instanties	20
2.1 De Europese instanties	20
2.1.1 Europese Raad	20
2.1.2 Europese commissie	21
2.1.3 ICES	21
2.1.4 NSRAC	21
2.1.5 Commissievergaderingen	22
2.1.6 DG-Fish	22
2.1.7 Raadsvergaderingen	22
2.2 De Belgische instanties.....	22
2.2.1 Systeem tot 2006	22
2.2.1.1 Vlaams visserij comité	23
2.2.2 Systeem vanaf 2006	23
2.2.3 De rederscentrale	25
2.2.3.1 De quotacommissie	26
2.2.4 De vismijnen.....	26
3 Het Beleid	28
3.1 Europees	28
3.1.1 Europees beleidsstructuur.....	28
3.1.1.1 Basisverordening	28
3.1.1.2 Het steunprogramma 2000-2006	31
3.1.1.3 De praktische uitvoering.....	34
3.1.1.4 In de praktijk.....	35
3.2 Het Vlaamse beleid.....	36
4 Financiële analyse	37
4.1 Methodologie van het onderzoek	37
4.1.1 De boomkorvaartuigen of boomkorkotters.....	37
4.1.2 De eurokotters	37
4.1.3 De kustvissers	37
4.1.4 Plankenvissers	38
4.1.5 Staande netten.....	38
4.1.6 De visserij op de Schelde	38
4.2 Liquiditeit	40
4.2.1 Current ratio (liquiditeit in ruime zin).....	40

4.2.2	Acid test (liquiditeit in enge zin)	42
4.2.3	Aantal dagen klantenkrediet	43
4.2.4	Aantal dagen leverancierskrediet	44
4.2.5	Nettobedrijfskapitaal	46
4.2.6	Besluit	49
4.3	Solvabiliteit	50
4.3.1	De algemene schuldgraad en de financiële onafhankelijkheid	50
4.3.2	Lange termijn schuldgraad	53
4.3.3	Zelffinancieringsgraad (autofinancieringsgraad)	55
4.3.4	Dekking van de financiële kosten van het vreemd vermogen door het netto resultaat voor financiële kosten na belastingen	56
4.3.5	Dekking van het vreemd vermogen door cashflow	58
4.3.6	Dekking van het vreemd vermogen op lange termijn door cashflow	59
4.3.7	Dekking van schulden meer dan een jaar die vervallen binnen het jaar door de cashflow	61
4.3.8	Besluit	62
4.4	Rendabiliteit	64
4.4.1	Bruto- en nettoverkoopmarge	64
4.4.2	De rotatie van de bedrijfsactiva	67
4.4.3	Bruto- en nettorendabiliteit van het totaal actief	69
4.4.4	Bruto- en nettorendabiliteit van de bedrijfsactiva	72
4.4.5	Bruto- en nettorendabiliteit van het eigen vermogen	72
4.4.6	Besluit	75
4.5	De gevolgen in de praktijk	76
5	Toekomstperspectieven en nodige maatregelen	78
5.1	Specifieke maatregelen voor de Vlaamse Visserij	78
5.1.1	Groot vlootsegment (meer dan 221 KW)	78
5.1.2	Klein vlootsegment (Max. 221 KW)	81
5.1.3	Algemeen	84
5.2	De problematiek van de brandstofkost en biodiesel	85
5.3	De problematiek van de quota	86
5.4	De mariene beschermde gebieden en kustvisserij	89
	Algemeen Besluit	91
	Lijst van geraadpleegde werken	92
	Bijlagen	94

Voorwoord

Vooraleerst had ik graag een woordje van dank uitgesproken naar de personen die mij dit jaar geholpen hebben bij het maken van mijn meesterproef.

Eerst en vooral wil ik mijn promotor prof. Herman Van Rompuy bedanken voor zijn begeleiding het voorbije jaar. Daarnaast wil ik ook mijn co-promotor ir. Eddy Tessens bedanken, dankzij zijn hulp kon ik altijd rekenen op de informatie die ik nodig had. Ik zou beiden ook willen bedanken voor het nalezen van de meesterproef en de daar bijhorende constructieve opmerkingen en verbeteringen.

Naast mijn promotor en co-promotor zijn er nog een aantal andere mensen die ik speciaal zou willen bedanken voor hun steun en medewerking. Ir. Alfred Vermoortel bracht mij op de hoogte van de Europese wetgeving en de werking van de subsidiëring. Ing. Willy Versluys hielp mij met de aspecten over de huidige problematiek en de toekomstmogelijkheden van de sector. Hij heeft ook de volledige meesterproef herlezen, waarvoor mijn speciale dank.

Graag had ik ook de personen bedankt die mijn thesis volledig hebben herlezen op zoek naar schrijffouten, grammaticale fouten en fouten met betrekking tot zinsconstructies, deze personen zijn Korijn Defever, Herlinda Mestdagh en Kelly Decloedt.

Als laatste wou ik ook nog iedereen bedanken die mij direct of indirect informatie heeft verschaft.

Lijst van figuren, tabellen en grafieken

Figuren

Afbeelding 1:	Overzicht van de Europese instanties.....	20
Afbeelding 2:	Overzicht van de Belgische instanties tot 2006.....	22
Afbeelding 3:	Overzicht van de Vlaamse instanties vanaf 2006.....	23
Afbeelding 4:	Overzicht van het beleidsdomein landbouw en visserij vanaf 2006	24
Afbeelding 5:	Outtrigger bordentrawl	79
Afbeelding 6:	Rolsloffen	80
Afbeelding 7:	Square rock hoppers	82
Afbeelding 8:	Traditionele garnaalklossen.....	82
Afbeelding 9:	Pulskor.....	83
Afbeelding 10:	De classificatie van de toestand van een visbestand.....	87
Afbeelding 11:	Illustratie van de druk op de referentiegrenzen en een eventuele oplossing.....	88

Tabellen

Tabel 1:	Evolutie van het aantal vissers tewerkgesteld in de visserijsector	18
Tabel 2:	Overzicht van het aandeel van Zeevisserij in het Bruto Binnenlands Product.....	19
Tabel 3:	Overzicht van de beschikbare jaarrekeningen.....	40
Tabel 4:	Gemiddelde van de current ratio per segment.....	41
Tabel 5:	Gemiddelde van het aantal dagen klantenkrediet per segment.....	44
Tabel 6:	Gemiddelde per segment van het aantal dagen leverancierskrediet	45
Tabel 7:	De nettobedrijfskapitaalbehoefte.....	48
Tabel 8:	De nettokas	48
Tabel 9:	Samenvatting van de liquiditeitsratio's	49
Tabel 10:	Gemiddelde van de algemene schuldgraad per segment.....	51
Tabel 11:	Herwaarderingsmeerwaarde ten opzicht van het eigen vermogen in het B2 segment	52
Tabel 12:	Overzicht van het eigen vermogen exclusief herwaarderingsmeerwaarden in het B2 segment.....	52
Tabel 13:	Overzicht van de verhoudingen tussen de herwaarderingsmeerwaarden en het eigen vermogen in de segmenten E en K.....	52
Tabel 14:	Het gemiddelde van de lange termijnschuldgraad per segment	54
Tabel 15:	Gemiddelde van de zelffinancieringsgraad per segment.....	56
Tabel 16:	Het gemiddelde van de dekking van de financiële kost door het netto resultaat voor financiële kosten en na belasting per segment.....	57

Tabel 17:	Het gemiddelde van de dekking van het vreemd vermogen door de cashflow per segment	59
Tabel 18:	Gemiddelde per segment van de dekking van het vreemd vermogen op lange termijn door de cashflow	60
Tabel 19:	Gemiddelde per segment van de dekking van de schulden op meer dan een jaar die vervallen binnen het jaar	61
Tabel 20:	Samenvatting van de solvabiliteitsratio's	63
Tabel 21:	Gemiddelde per segment van de brutoverkoopmarges voor belasting..	65
Tabel 22:	Gemiddelde van de nettoverkoopmarges voor belasting per segment ..	66
Tabel 23:	Overzicht van het gemiddelde afschrijvingspercentage	67
Tabel 24:	Overzicht van de brutoverkoopmarge vermenigvuldigd met de rotatie van de bedrijfsactiva.....	68
Tabel 25:	Gemiddelde per segment van de brutoverkoopmarge vermenigvuldigd met de rotatie van de bedrijfsactiva.....	68
Tabel 26:	Gemiddelde van de brutorendabiliteit van het totaal actief per segment	71
Tabel 27:	Gemiddelde per segment van de netto rendabiliteit van het totaal actief	72
Tabel 28:	Gemiddelde per segment van de nettorendabiliteit van het eigen vermogen na belasting	74
Tabel 29:	Gemiddelde per segment van de brutorendabiliteit van het eigen vermogen na belasting	75
Tabel 30:	Samenvatting van de rendabiliteitsratio's	75

Grafieken

Grafiek 1:	Evolutie van de Belgische vloot	13
Grafiek 2:	Gemiddelde capaciteit per vaartuig van 1950 tot 2004	15
Grafiek 3:	Jaarlijkse aanvoer door Belgische visservaartuigen	15
Grafiek 4:	Percentage van de aanvoer naar vreemde havens en naar Belgische havens ten opzichte van de totale aanvoer.....	17
Grafiek 5:	Evolutie van het aantal vissers tewerkgesteld in de visserijsector	18
Grafiek 6:	Verdeling van de Belgische vloot per segment	39
Grafiek 7:	De current ratio voor de verschillende onderzochte segmenten.....	41
Grafiek 8:	De acid test per segment.....	42
Grafiek 9:	Het aantal dagen klantenkrediet	43
Grafiek 10:	Het aantal dagen leverancierskrediet.....	45
Grafiek 11:	Het nettobedrijfskapitaal	47
Grafiek 12:	De algemene schuldgraad.....	51
Grafiek 13:	De financiële onafhankelijkheid.....	53

Grafiek 14:	De lange termijnschuldgraad.....	54
Grafiek 15:	De zelffinancieringsgraad.....	55
Grafiek 16:	De dekking van de financiële kost door het netto resultaat voor financiële kosten en na belasting.....	57
Grafiek 17:	De dekking van het vreemd vermogen door de cashflow	58
Grafiek 18:	De dekking van het vreemd vermogen op lange termijn door de cashflow.....	60
Grafiek 19:	De dekking van de schulden op meer dan een jaar die vervallen binnen het jaar	61
Grafiek 20:	De brutoverkoopmarges voor belasting.....	65
Grafiek 21:	De nettoverkoopmarges voor belasting.....	66
Grafiek 22:	De rotatie van de bedrijfsactiva.....	68
Grafiek 23:	De bruto rendabiliteit van het totaal actief	70
Grafiek 24:	De netto rendabiliteit van het totaal actief.....	71
Grafiek 25:	De nettorendabiliteit van het eigen vermogen na belasting.....	73
Grafiek 26:	De brutorendabiliteit van het eigen vermogen na belasting	74

Lijst van Afkortingen

ICES	International Council for the Exploration of the Sea
NSRAC	North Sea Regional Advisory Council
DG-fish	Directoraat Generaal van de visserij
EWBL	Departement van Economie, Werkgelegenheid, Buitenlandse aangelegenheden en Landbouw
ALT	Administratie voor Land- en Tuinbouw
ALVB	Afdeling Landbouw en Visserijbeleid
MOD	Management Ondersteunende Diensten
ALV	Agentschap voor landbouw en visserij
ILVO	Instituut voor Landbouw- en Visserijonderzoek
VLAM	Vlaams Centrum voor Agro- en Visserijmarketing
EAPO	Europese Associatie van Producenten Organisatie
WTECV	Wetenschappelijk, Technisch en Economisch Comité voor de Visserij
GT	Gross Tonnage
BRT	Bruto tonnage
KW	Kilowatt
FIOV	het Financieringsinstrument voor de Oriëntatie van de Visserij
EVF	Europees Visserijfonds
TAC	Total allowable catch
SSB	de biomassa
F	sterftegraad
Blim	ondergrens van de biomassa
Bpa	bovengrens voor de biomassa
Flim	bovengrens van de sterftegraad
Fpa	ondergrens van de sterftegraad
PK	paardenkracht
CVBA	coöperatieve vennootschap met beperkte Aansprakelijkheid

Inleiding

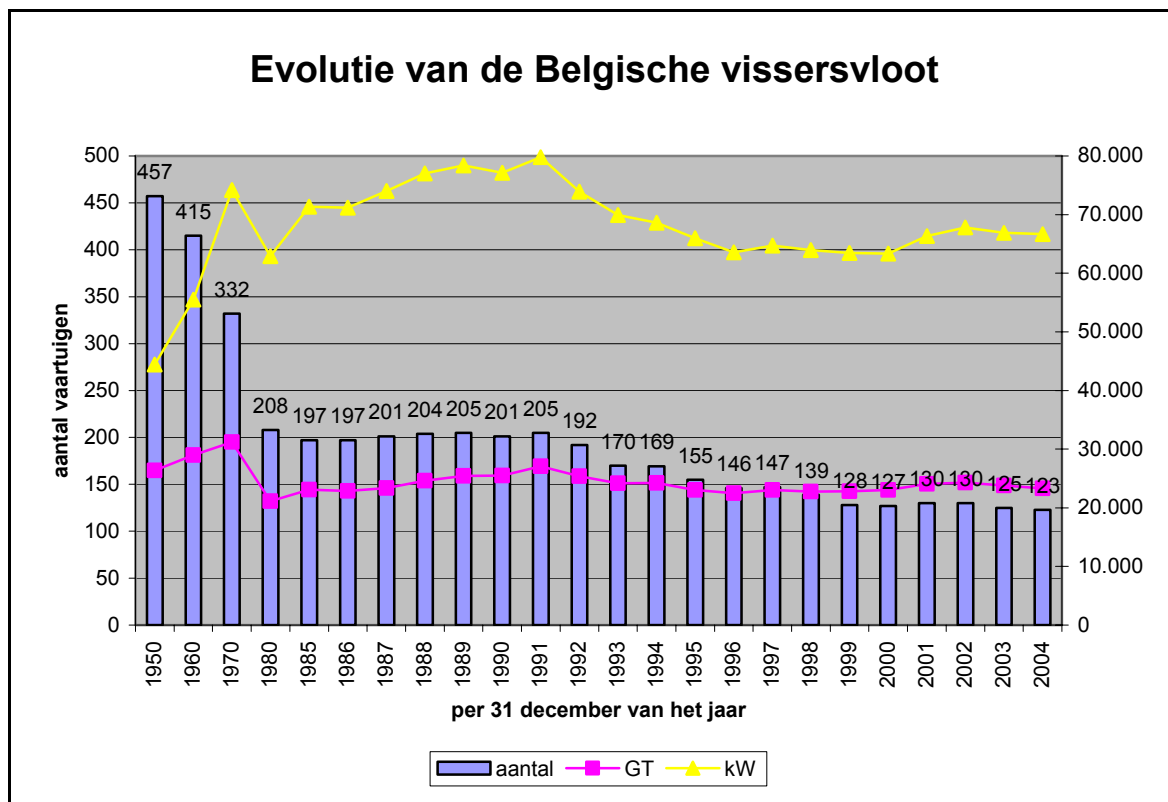
In de actualiteit is er de laatste tijd veel te doen over de problemen in de visserijsector. De sector zou het financieel moeilijk hebben en ook de toekomst perspectieven zouden niet gunstig zijn. Om persoonlijke redenen voel ik mij nauw verbonden met de visserijsector en dit is ook de reden waarom ik dit onderwerp heb gekozen.

De bedoeling is om na te gaan hoe groot de problemen zijn waarmee de visserij te kampen heeft en of er daar eventueel in de toekomst oplossingen voor bestaan. De vraag dat we ons hierbij zullen stellen is of de Belgische visserijsector nog rendabel is.

De meesterproef is opgedeeld in 5 stukken. Het eerste deel handelt over de evolutie van de Belgische visserij sedert 1950 en het belang van de visserij in de Belgische economie. In het tweede hoofdstuk komen de verschillende instanties aan bod die werkzaam zijn in de sector. In het derde gedeelte bespreken we het visserijbeleid die hoofdzakelijk bestaat uit Europese regelgeving. In het vierde stuk maken we een financiële analyse van de visserijsector. Het laatste hoofdstuk behandelt de toekomstperspectieven

1 De evolutie van de Belgische visserijsector in cijfers¹

1.1 De vloot



Grafiek 1: Evolutie van de Belgische vloot

Bron: Aanvoer en Besomming 2004, pp 8

In het eerste hoofdstuk gaan we dieper in op de evolutie van de Belgische visserijsector en haar belang in de Belgische economie. Bovenstaande grafiek illustreert de evolutie van het aantal vaartuigen sinds het jaar 1950.

Globaal zien we in grafiek 1 dat het aantal vissersboten sinds 1950 sterk gedaald is, toch kunnen we dit niet zeggen van de capaciteit. De twee maatstaven die de capaciteit uitdrukken zijn ten eerste het vermogen van de motor en ten tweede het gewicht van de vaartuigen uitgedrukt in Gross Tonnage (GT). Hier moeten we echter wel opmerken dat er voor 1970 een andere meeteenheid werd toegepast, met name de BRT (Bruto Tonnage). Sinds 1999 is bijna alles gemeten in GT. Eenzelfde vaartuig is bijgevolg zwaarder in GT dan in BRT.

¹ Bron: Tessens E., M. Velghe (2005), *De Belgische zeevisserij, Aanvoer en besomming 2004*, s.l., Demaiter J.

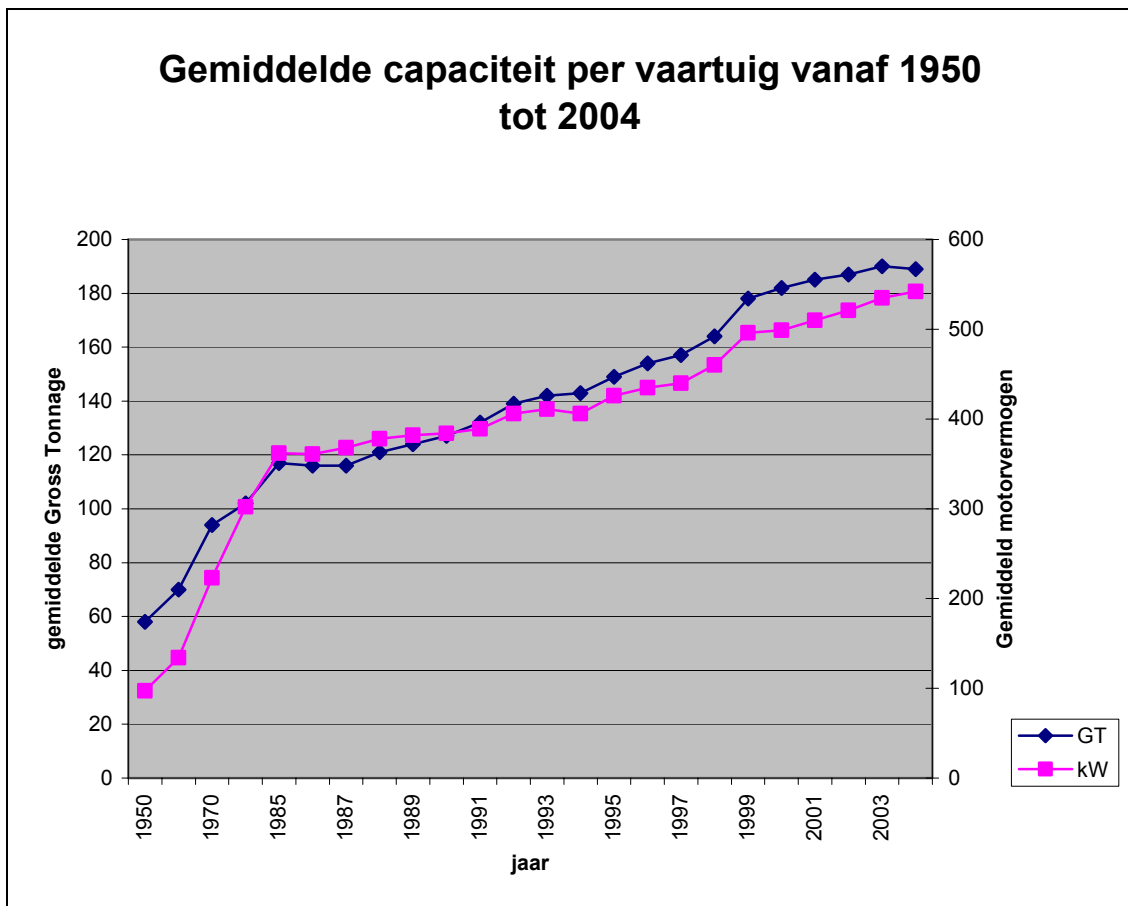
Opvallend is ook dat van 1950 tot 1970 het aantal vaartuigen sterk is gedaald (+/- 28 %), terwijl de capaciteit is gestegen. In deze periode piekt bovendien vooral het motorvermogen.

In de jaren '70 tot '80 kende de visserij een recessie. Dit is in de grafiek te zien door een aanzienlijke vermindering van de vloot, van 322 naar 208 vaartuigen (ruim 35%), ook de capaciteit kreeg een flinke deuk. Het motorvermogen daalde met 15,16 % en de Tonnage met 32,27 %.

In de jaren 80 tot en met 1991 kende de visserij dan weer een herstelperiode. Het aantal vaartuigen bleef ongeveer stabiel, maar de capaciteit steeg enorm. Van 1980 – 1985 daalde het aantal vaartuigen nog met 5,29 %, maar de GT steeg wel met 9,35 % en het motorvermogen zelfs met 13,4 %. Vanaf het jaar 1985 tot 1991 was er bovendien zelfs een lichte stijging van het aantal vaartuigen, maar vooral de capaciteit zat in stijgende lijn met een piek in het jaar 1991.

Vanaf 1992 tot 2004 zien we echter dat het aantal vaartuigen voortdurend blijft dalen, in totaal zo'n 35,9 %. In die tijd is ook de capaciteit wat afgenomen, maar bleef relatief stabiel. Het motorvermogen daalde daarentegen met 9,79 % en de Gross Tonnage met 8,3 %.

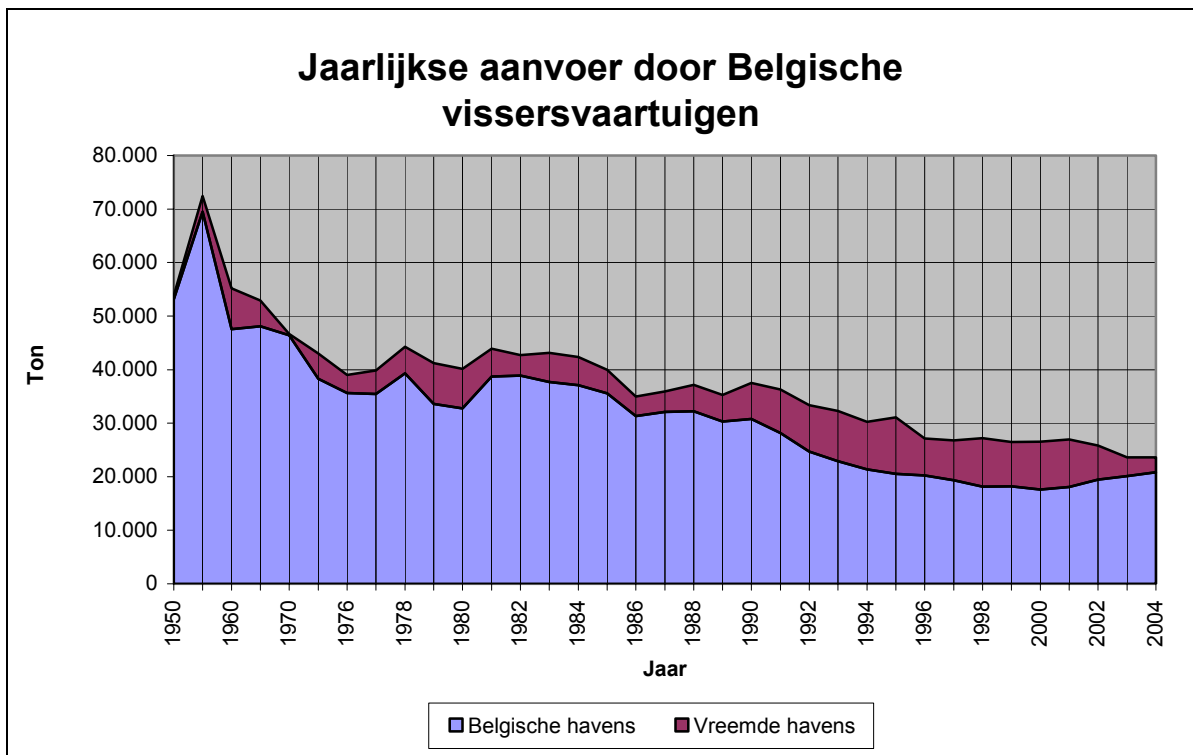
We moeten echter wel opmerken dat ondanks de sterke daling van het aantal vaartuigen, de gemiddelde capaciteit per vaartuig stijgt (zie grafiek infra). Dit impliceert dat de vaartuigen steeds groter worden. Hieruit kunnen we bovendien ook concluderen dat de kleinere vaartuigen uit de markt verdwijnen. Wie concurrentieel wil blijven, moet dus investeren in het vergroten van de capaciteit. Hierbij moeten we wel opmerken dat dit in de huidige economische situatie niet meer kan. De grootste beperking is de regulering van de overheid, die de capaciteit van de Europese vloot wil laten dalen in het kader van een duurzaam visserijbeleid (zie het Europees beleid). Naar mijn mening zullen de vaartuigen die nu nog niet geïnvesteerd hebben in vernieuwing en modernisering als eerste uit de markt verdwijnen.



Grafiek 2: Gemiddelde capaciteit per vaartuig van 1950 tot 2004

Bron: Aanvoer en Besomming 2004, pp 7

1.2 Aanvoer



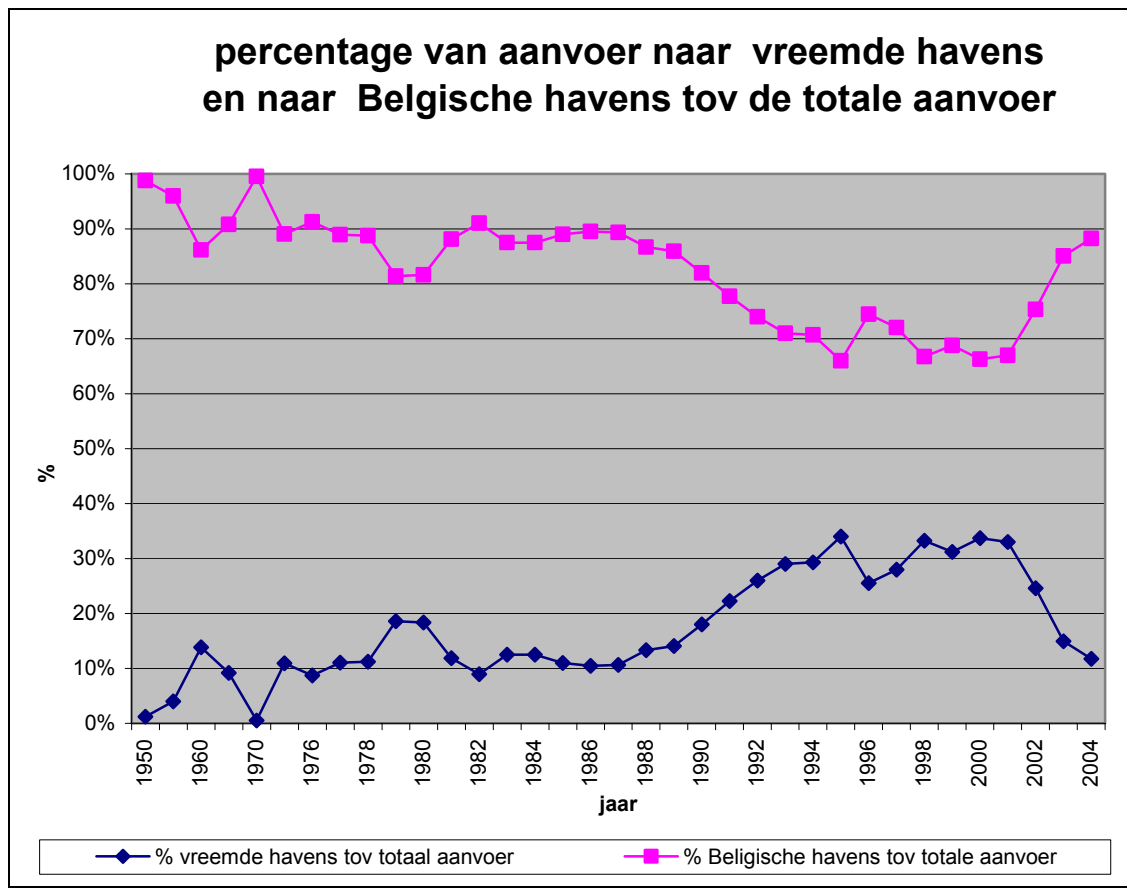
Grafiek 3: Jaarlijkse aanvoer door Belgische vissersvaartuigen

Bron: Aanvoer en Besomming 2004, pp 12

Grafiek 3 beschrijft de jaarlijkse aanvoer door Belgische vissersvaartuigen en bestaat uit twee delen, het deel “Belgische havens”, zijn Belgische vaartuigen die hun vis lossen in één van de Belgische vismijnen. De zone “Vreemde havens”, zijn ook Belgische vaartuigen, maar lossen hun vis echter in een buitenlandse vismijn. Deze techniek wordt toegepast om tal van redenen, soms is het voordeliger om in het buitenland te lossen, omdat de verkoopprijs van de vis er hoger is. En ook wanneer de dieselprijs hoog is, kan het soms niet voordelig zijn om terug te keren naar een Belgische haven.

In absolute cijfers zien we dat de aanvoer in Belgische havens altijd hoger is dan die in vreemde havens. Opvallend in de grafiek is de piek van de totale aanvoer in het jaar 1955, wanneer we de cijfers echter bekijken over de periode 1950-1960 zien we eigenlijk maar een lichte stijging van de totale aanvoer met 2,51%. Vanaf dan begint echter de aanvoer van vis globaal gezien te dalen. Wanneer we dit vergelijken met de vorige grafiek (evolutie van de Belgische vissersvloot), dan is dit toch vreemd. Daar zagen we dat het motorvermogen van 1950 tot 1990 gestegen was met 73,55 % en de Gross Tonnage amper daalde met 3,2 %. De aanvoer is daarentegen wel gedaald met 30,28 %. Vanaf 1990 tot 2004 daalde de Gross tonnage met 8,66 % en het motorvermogen met 13,53 %. Ook in deze periode daalde de aanvoer veel meer dan de capaciteit, namelijk met 37,12 %.

Het jaar 2000 was tenslotte het dieptepunt voor de aanvoer van vis in eigen havens, waarna sinds de laatste 4 jaar de aanvoer in eigen havens terug stijgt, maar onvoldoende om de afname van de aanvoer in de vreemde havens te compenseren. Het resultaat is dat de totale aanvoer van vis blijft dalen.



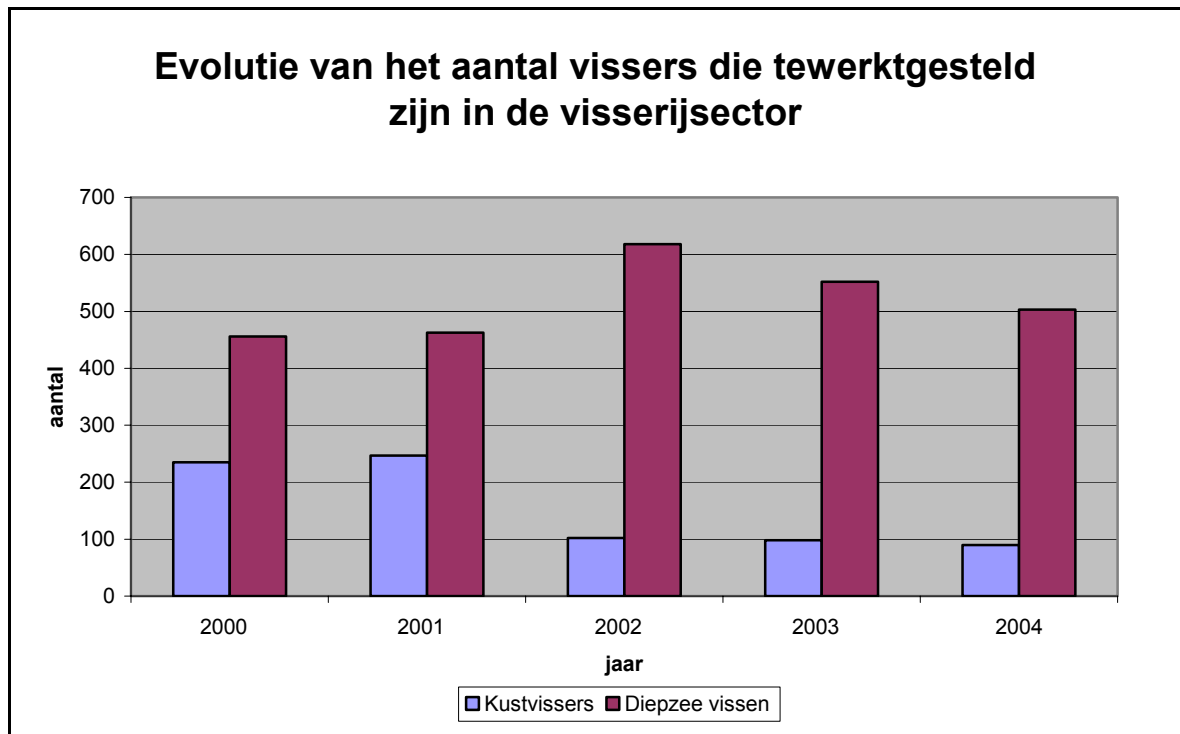
Grafiek 4: Percentage van de aanvoer naar vreemde havens en naar Belgische havens ten opzichte van de totale aanvoer

Bron: Aanvoer en Besomming 2004, pp 12

Grafiek 4 geeft het percentage weer van de aanvoer van vis naar vreemde en Belgische havens ten opzichte van de totale aanvoer. In deze grafiek zien we dat er vanaf 1955-1960 een nieuwe trend wordt gezet. Vaartuigen beginnen nu ook meer en meer hun vis te lossen in havens buiten België. Ondanks een trendbreuk in 1965-1970 en 1980-1982, zien we toch een globale stijging over een periode van 1950 tot 1995 van het belang van vreemde havens. Merkwaardig is wel dat de reële gemiddelde prijzen (Aanvoer en Besomming 2004: 41) in die periode lager waren in vreemde havens dan in Belgische havens. Er moet dus een andere reden zijn waarom de vissers in het buitenland hun vis gingen verkopen. Vanaf het jaar 2001 was er opnieuw een ommezwaai. Het aandeel van de vreemde havens zakte significant in de periode 2001 tot 2004. In het jaar 2001 werd er nog 33 % verkocht in vreemde havens en in het jaar 2004 amper 11 %. Dit is een daling met 64 %. Het omgekeerde kan natuurlijk gezegd worden van aanvoer in eigen havens, die daalde van 1950 tot 1995. De laatste jaren is er terug een stijging. Zoals eerder al aangehaald mogen we niet vergeten dat de aanvoer in eigen havens in absolute cijfers altijd het grootst was.

1.3 Het belang van de visserij in de Belgische economie

1.3.1 Aantal vissers tewerkgesteld in de visserijsector²



Grafiek 5: Evolutie van het aantal vissers tewerkgesteld in de visserijsector

	2000	2001	2002	2003	2004
Kustvissers	235	247	102	98	90
Diepzee vissers	456	463	618	552	503
Totaal	691	710	720	650	593

Tabel 1: Evolutie van het aantal vissers tewerkgesteld in de visserijsector

Grafiek 5 geeft de evolutie weer van het aantal vissers tewerkgesteld in de visserijsector, deze grafiek is opgedeeld in 2 categorieën. De kustvissers varen alleen voor de kust en blijven maximaal 24 uur op zee. De vaartuigen in dit segment zijn veel kleiner dan andere vaartuigen. In het segment van de diepzeevissers zit in principe al de rest. In deze twee segmenten hebben alle personen een voltijdse baan als visser in de visserijsector. Dit wil zeggen dat ze 90 % of meer van hun bestaansmiddelen uit de visserij halen. Dan is er ook een categorie van personen die tewerkgesteld wordt aan wal, deze zijn hier echter niet in opgenomen. Hier gaat het immers om occasionele werkkrachten die minder dan 30% van hun bestaansmiddelen uit de visserijsector halen.

We zien dat het aantal werkenden in de kustvisserij sterk daalt ten opzichte van het jaar 2000. In het segment van de diepzeevissers is het aantal tewerkgestelden gemiddeld 518.

² Bron: Ministerie van de Vlaamse Gemeenschap, Departement Zeevisserij, Oostende intern document.
Steve Decloedt

Hier zijn er geen al te grote schommelingen te zien, behalve in het jaar 2002. In het jaar 2004 zien we zelfs een stijging ten opzichte van het jaar 2000.

Er werken gemiddeld 670 mensen in de visserij. De trend ten opzichte van het jaar 2000 is dalend. In dat jaar waren er nog 691 mensen tewerkgesteld, dit steeg in de jaren 2001 en 2002 tot gemiddeld 715, maar daalde vanaf het jaar 2003 van 720 tot 593 in het jaar 2004.

1.3.2 *Het aandeel van de visserijsector in het Bruto Binnenlands Product³*

Cijfers in 1.000.000 €	Bruto binnenlands product (BBP)	Waarvan Toegevoegde waarde Zeevisserij	percentage
1995	202.173,60 €	42,00 €	0,0208%
1996	206.989,20 €	42,60 €	0,0206%
1997	217.172,70 €	50,60 €	0,0233%
1998	225.244,40 €	52,00 €	0,0231%
1999	235.713,10 €	49,70 €	0,0211%
2000	247.792,20 €	41,70 €	0,0168%
2001	253.799,80 €	50,80 €	0,0200%
2002	260.010,70 €	47,30 €	0,0182%

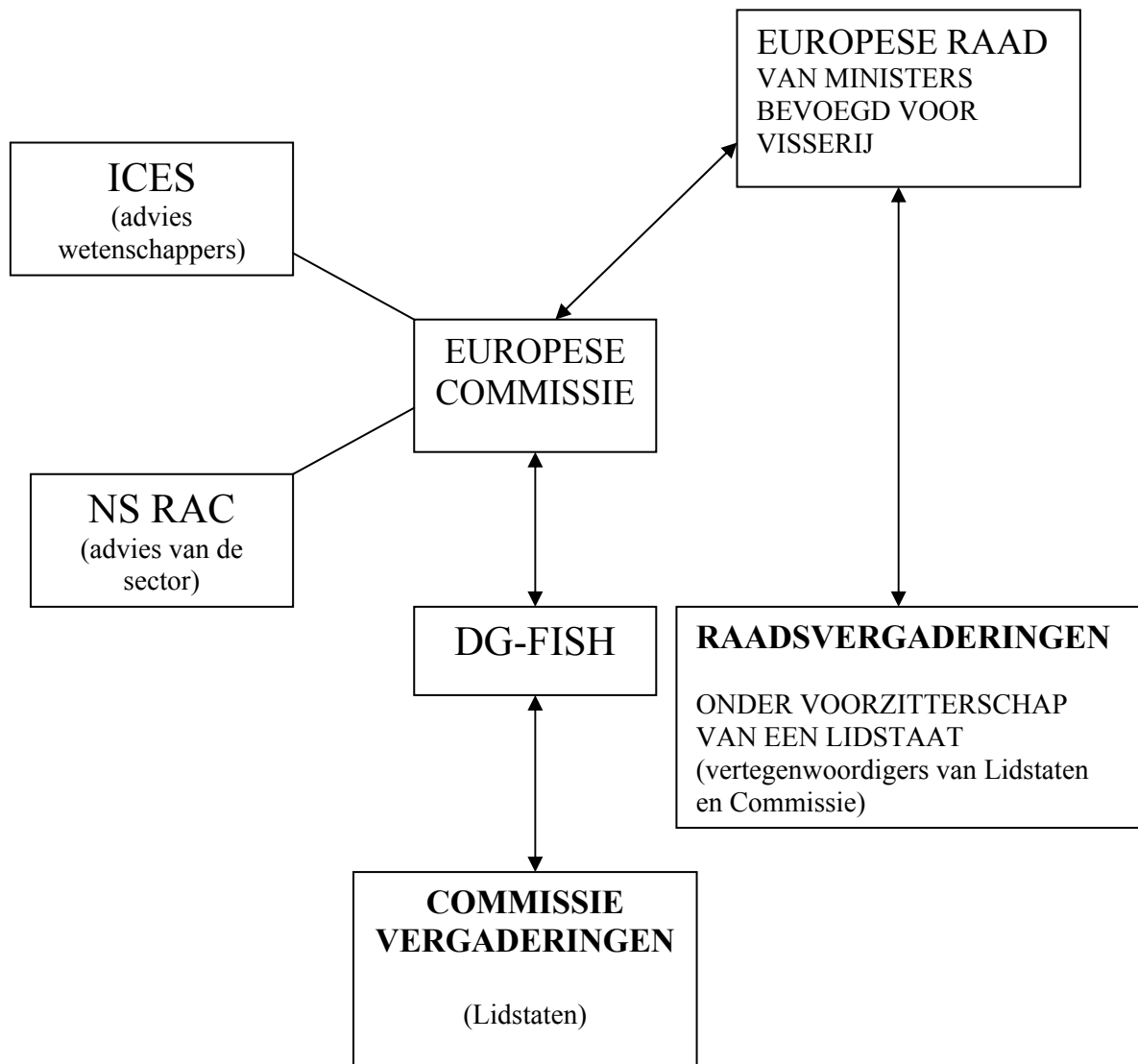
Tabel 2: Overzicht van het aandeel van Zeevisserij in het Bruto Binnenlands Product

Tabel 2 geeft een overzicht van het aandeel van de zeevisserij in het BBP, in deze tabel zien we dat het aandeel van de visserijsector weinig impact heeft op het totaal Bruto Binnenlands Product. Het gemiddelde percentage bedraagt slechts 0,02 %. We kunnen dus besluiten dat de visserijsector maar een kleine sector is in de Belgische economie.

³ Bron: *Aandeel visserij in BBP*, Oostende, Ministerie van de Vlaamse Gemeenschap, Departement Zeevisserij, intern document.

2 Instanties⁴

2.1 De Europese instanties



Afbeelding 1: Overzicht van de Europese instanties

2.1.1 Europese Raad

De Europese Raad bestaat uit ministers van alle EU-landen bevoegd voor visserij en geeft haar goedkeuring over de voorstellen van de Europese commissie. Elke lidstaat is gebonden aan wat de Europese Raad beslist.

⁴ Bron: Tessens E. (2005), interview, 5 september.

2.1.2 *Europese commissie*

De Europese commissie bestaat uit commissarissen (elke lidstaat heeft minimaal 1 commissaris) die verordeningen voorstelt en voorlegt aan de Europese Raad. De commissie laat zich adviseren door een aantal instanties zoals de ICES, de RAC en de commissievergaderingen (infra). Europees commissaris voor de visserij is Joe Borg afkomstig uit Malta.

2.1.3 *ICES*⁵

ICES staat voor International Council for the Exploration of the Sea. Het hoofdkwartier is gevestigd in Kopenhagen, Denemarken. Deze instantie onderzoekt onder andere hoe het gesteld is met de stock aan vis. Ze geven voorstellen aan de Europese commissie in verband met de quotanormen. De organisatie coördineert en promoot onderzoek naar het ecosysteem in de Atlantische oceaan, inclusief de Noordzee en de Baltische zee. 1600 onderzoekers verspreid over 19 landen houden zich daarmee bezig.

2.1.4 *NSRAC*⁶

NSRAC staat voor North Sea Regional Advisory Council. Twee derden van deze Raad bestaat uit afgevaardigden van de visserijsector. Eén derde zijn andere belanghebbenden. Dit nieuwe orgaan geeft de sector inspraak in het beleid, de overheid heeft hier enkel een observerende rol. Samen met het ICES adviseert het NSRAC de Europese commissie. Wanneer de ICES een voorstel doet over een nieuwe quota, dan mag de NSRAC daarover haar visie bekend maken. De Europese commissie zal op basis van deze informatie een voorstel formuleren, die dan ter goedkeuring naar de Europese Raad gaat. Het secretariaat van de NSRAC is gevestigd in Aberdeen, Schotland. De Belgische instanties die zetelen in de NSRAC zijn: Stichting voor Duurzame Visserijontwikkeling (SDVO), Rederscentrale, Vlaams Visserijcomité, Zeebrugge Fish Auction.

Naast de NSRAC bestaan er ook nog andere RAC's zoals de RAC van de westelijke wateren.

⁵ Bron: ICES (2005), *What do we do*, <http://www.ices.dk/>, 27 september 2005, online.

⁶ Bron: Scottish Executive (2004), *Regional Advisory Councils* <http://www.scotland.gov.uk/>, 27 september 2005, online.

2.1.5 *Commissievergaderingen*

Op de commissievergaderingen mogen ambtenaren en ambassadeurs hun advies geven en stemmen over de voorstellen van de Europese Commissie.

2.1.6 *DG-Fish*

DG-Fish staat voor Directoraat Generaal van de visserij. Het is een administratie binnen de Europese Commissie voor de visserij op Europees niveau. Deze instantie is te vergelijken met de Dienst voor Zeevisserij in België (infra).

2.1.7 *Raadsvergaderingen*

Dat zijn vergaderingen waarin de ministerraden voorbereid worden. Er zijn vertegenwoordigers uit de lidstaten en de commissie. De vergadering wordt voorgezeten door de lidstaat, die op dat ogenblik het voorzitterschap heeft.

2.2 **De Belgische instanties**

Vanaf het jaar 2006 treedt een nieuwe structuur in werking. Voor de volledigheid zullen we zowel het oude systeem als het nieuwe bespreken.

2.2.1 *Systeem tot 2006*



Afbeelding 2: Overzicht van de Belgische instanties tot 2006

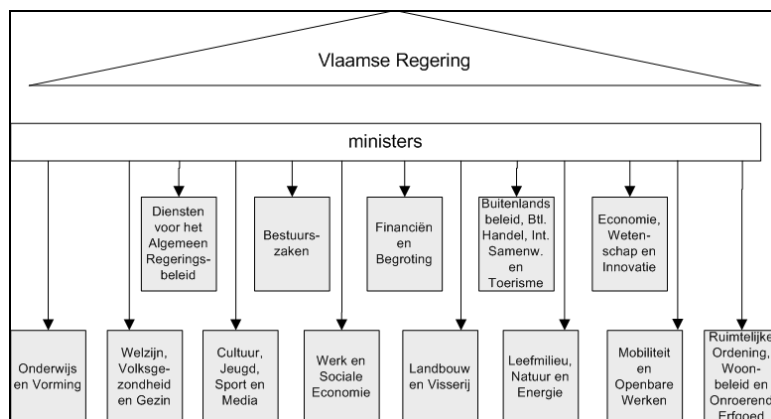
Het Ministerie van de Vlaamse Gemeenschap heeft bevoegdheid over verschillende departementen. Eén van deze departementen is het EWBL. Dit staat voor Economie, Werkgelegenheid, Buitenlandse aangelegenheden en Landbouw. Daaronder bevinden zich achtereenvolgens de Administratie voor Land- en Tuinbouw (ALT) en de Afdeling Landbouw en Visserijbeleid (ALVB), als laatste in rij is er de Dienst Zeevisserij.

De Dienst Zeevisserij houdt zich bezig met de opvolging van het Belgische beleid, jaarlijks publiceert zij een statistisch verslag (Aanvoer en Besomming). In de publicatie "Uitkomsten" wordt een analyse gemaakt van boekhoudkundige gegevens. De dienst houdt zich ook bezig met het opstellen van een programma dat als basis dient voor subsidies van de Europese Gemeenschap (zie hoofdstuk Europees beleid). De dienst bereidt teksten voor die dan besproken worden op het Vlaams Visserij Comité (infra). Deze dienst vergadert mee met de commissie en zit ook in werkgroepen waar ze de Belgische standpunten naar voor brengt.

2.2.1.1 Vlaams visserij comité

Het Vlaams visserij comité geeft adviezen aan de Vlaamse gemeenschap wanneer die besluiten of decreten opstelt. Deze adviezen worden voorbereid op de Dienst Zeevisserij. In dit comité zetelen 14 stemgerechtigden en 8 waarnemers. In de nieuwe structuur zal dit orgaan verdwijnen en vervangen worden door één adviesorgaan voor de hele landbouw sector, hierin zal de visserij één zetel krijgen.

2.2.2 Systeem vanaf 2006^{7 8}



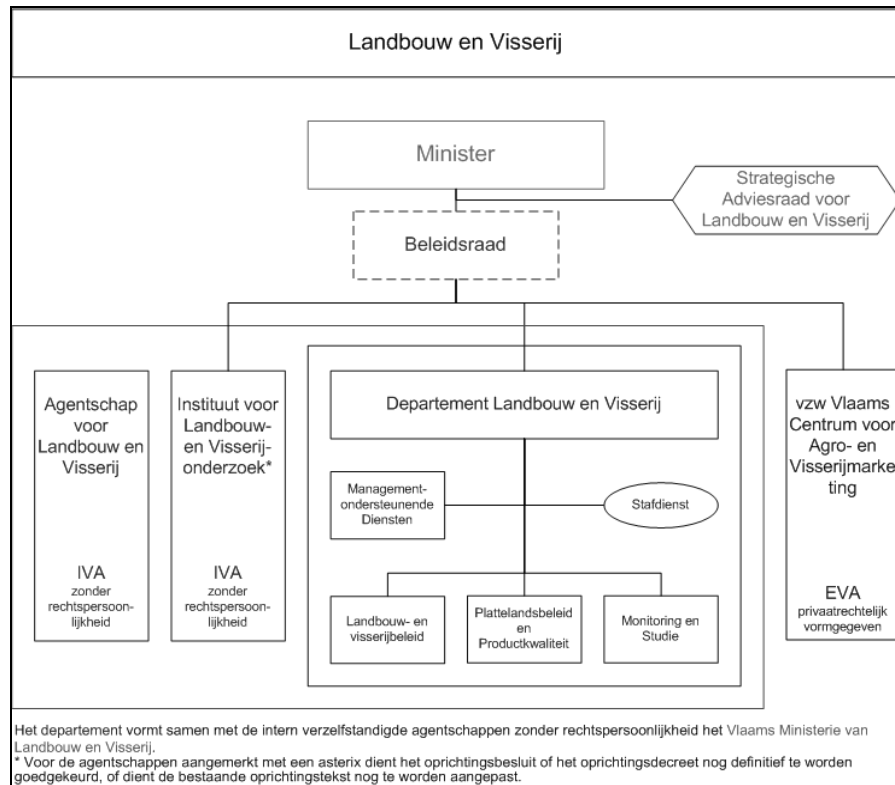
Afbeelding 3: Overzicht van de Vlaamse instanties vanaf 2006

⁷ Bron: Somers T., M. Van Sande (2005), <http://www2.vlaanderen.be/>, 28 september 2005, online.

⁸ Bron: Vlaamse overheid, <http://www2.vlaanderen.be/>, 28 september 2005, online.

De eerste doelstelling van deze nieuwe structuur is een verhoging van de transparantie en de efficiëntie. De administraties moeten sneller kunnen inspelen op de noden van de maatschappij. Dit project noemen we het Beter Bestuurlijk Beleid, afgekort BBB.

De Vlaamse regering zal 13 ministeries invoeren, één per beleidsdomein. Landbouw en Visserij zullen samen één geheel vormen. Per beleidsdomein is er een organigram dat de structuur en de verantwoordelijkheden in kaart brengt. Voor de Landbouw en Visserij ziet dat er als volgt uit.



Afbeelding 4: Overzicht van het beleidsdomein landbouw en visserij vanaf 2006

In de **Beleidsraad** overleggen de ministers en de leidinggevende ambtenaren uit verschillende entiteiten over de strategische en operationele doelstellingen. Ook dragen ze nieuwe beleidsvoornemens en innoverende projecten voor.

Het **Departement Landbouw en Visserij** streeft naar een duurzame landbouw en visserij door middel van het ontwikkelen, opvolgen en evalueren van het beleid zowel nationaal als Europees. Ze gaat na of de agentschappen het beleid wel degelijk uitvoeren.

De subentiteit **Landbouw en Visserijbeleid** staat in voor de coördinatie van het beleid. Ze verdedigen het Vlaamse belang op nationaal en internationaal vlak, ook zetten ze de Europese maatregelen over in Vlaamse wetgeving.

De subentiteit **Plattelandsbeleid en Productkwaliteit** staat in voor de regelgeving binnen het Europese beleid en zorgt voor vertegenwoordiging op de verschillende niveaus.

Wanneer andere beleidsdomeinen beslissingen nemen moet dit orgaan de eventuele impact meten op de landbouw en visserij sector. Naast het overbrengen van de kennis en resultaten van wetenschappelijk onderzoek moeten ze ook het beleid betreffende kwaliteitsnormen opvolgen.

De subentiteit **Monitoring en Studie** zorgt ervoor dat de beleidsadviezen en –evaluaties goed onderbouwd zijn. Daarnaast zorgt ze ook voor een toekomstgericht beleid.

De laatste subentiteit **Management Ondersteunende Diensten** (MOD) zorgt voor ondersteuning op vlak van personeel- en organisatieontwikkeling, financiën en begroting, communicatie en logistiek.

Het **Agentschap voor landbouw en visserij** (ALV) staat in voor de uitvoering van de maatregelen die genomen zijn op Europees en Vlaams niveau, specifiek op het vlak van markt- en inkomensbeleid, het structuurbeleid, het agrarische plattelandsbeleid en het productkwaliteitsbeleid. De achtergrondvisie blijft het stimuleren van duurzame landbouw en visserij.

Het **Instituut voor Landbouw- en Visserijonderzoek** (ILVO) houdt zich bezig met het uitvoeren, coördineren en communiceren van het wetenschappelijk onderzoek en de resultaten hiervan. Deze onderzoeken leiden tot de ontwikkeling van een duurzame landbouw en visserij rekening houdend met economische, ecologische, sociale, en maatschappelijke aspecten.

Het **Vlaams Centrum voor Agro- en Visserijmarketing** (VLAM) zorgt voor de marketing van de producten van de Vlaamse landbouw en visserij in het binnen- en buitenland om zo het imago te bevorderen. Deze instantie is een samenwerkingsverband tussen de Vlaamse overheid en de privé sector, die samen instaan ze voor de financiering van de VLAM.

2.2.3 *De rederscentrale*⁹

De rederscentrale is een producentenorganisatie opgericht in 1950. Naast het creëren van marktondersteunde diensten geeft de centrale ook advies aan allerlei instanties en komt op voor de belangen van de reders. Hun doelstellingen zijn vooral de vraag en het aanbod op elkaar afstemmen, kwaliteitsverbetering, visproducten promoten aan het grote publiek en

⁹ Bron: Rederscentrale, <http://www.rederscentrale.be/>, 4 oktober 2005, online.

minimum verkoopprijzen (opvangprijzen¹⁰) garanderen. In hun maandelijkse uitgave verstrekken ze ook informatie met betrekking tot de quota, nieuwe wetgeving, de marktsituatie, nieuwe ontwikkelingen in de sector, ... De rederscentrale wordt geleid door een Raad van Bestuur, die elke zes jaar wordt herverkozen. De leden bestaan uit actieve reders die lid zijn van de organisatie. De Rederscentrale was medeoprichter van de Europese producentenorganisatie E.A.P.O. (Europese Associatie van Producenten Organisatie). Deze organisatie houdt zich bezig met de Europese visserijpolitiek. Ze bespreekt uniforme opvangprijzen en werkt voorstellen uit met betrekking tot de Europese visserij-inspanningen. Ze streeft naar kwaliteitsgaranties en probeert de vraag af te stellen op het aanbod. Tenslotte houdt ze zich ook bezig met het voeren van een degelijk vlootbeleid.

2.2.3.1 De quotacommissie

De quotacommissie is een onderdeel van de Rederscentrale. In deze commissie bespreken de reders onder elkaar hoe het gesteld is met de quota. Ze bekijken wat er al gevangen is en hoeveel van de quota er nog overblijft. Hieruit volgt een voorstel over de hoeveelheid vis die in de komende periode nog gevangen kan worden. Het besluit van deze commissie wordt, na toetsing door de dienst zeevisserij, een ministerieel besluit voor akkoord overgemaakt aan de minister die verantwoordelijk is voor de visserij.

2.2.4 De vismijnen

Een vismijn is een plaats waar de vis wordt gelost, gesorteerd, gewogen en verkocht. De verkoop van vis gebeurt op een veiling waar alle geregistreerde kopers naartoe kunnen. De kopers kunnen de vis eerst inspecteren. Wanneer ze interesse hebben in een bepaald lot¹¹ schrijven ze het lotnummer op. In het veilinghuis wordt elk lot per afslag verkocht. In de praktijk verloopt dit als volgt: het veilinghuis weet uit ervaring de gemiddelde prijs, deze prijs wordt verhoogd tot een bepaald bedrag en is op een grote klok af te lezen. Wanneer de klok start, zakt de prijs van de vis tot een koper op een knop duwt. De prijs die dan op de klok staat is de verkoopprijs.

In België zijn er nog drie vismijnen, meer bepaald in Zeebrugge, Oostende en Nieuwpoort. Zeebrugge is de grootste veiling, Nieuwpoort de kleinste. In 2004 was Zeebrugge goed

¹⁰ Systeem van Opvangprijzen: wanneer de vis onder een minimumprijs gaat dan zal de vis worden opgekocht door de rederijcentrale.

¹¹ Lot = een kist met vis. De kisten zijn per soort en meestal ook per gewicht ingedeeld

voor ongeveer 61% van de totale markt, toch was er een daling van ongeveer 6% ten opzichte van vorige jaar. Oostende daarentegen boekte een vooruitgang, de aanvoer steeg tot 7 773 ton, een stijging van ongeveer 25%, zij vertegenwoordigen 37% van de markt. Nieuwpoort kende een daling van 6% tot 278 ton, zij vertegenwoordigen minder dan 2% van de markt.¹²

¹² Bron: Tessens E., M. Velghe (2005), *De Belgische zeevisserij, Aanvoer en besomming 2004*, s.l., Demaiter J., pp 13-14.

3 Het Beleid

3.1 Europees¹³

Europa maakt steunprogramma's op voor de subsidiëring van de Europese visserij. Normaal gezien wordt zo'n programma opgemaakt voor een periode van 7 jaar. In 1994 startte Europa met deze steunprogramma's. Toen werd een plan opgemaakt tot en met 1999. Het volgende programma liep van 2000 tot en met 2006. Nu is Europa volop aan het werken aan het programma voor 2007-2013. De laatste onderhandelingen verlopen echter stroef en zijn afgesprongen bij de laatste Europese visserijraad in Luxemburg op 22 juni 2005. Een eerste reden hiervoor was, dat enkele lidstaten zich in het vorige programma benadeeld voelden. Zij willen dit in het komende programma terug rechtzetten. Daarnaast is er ook een beleid dat er geen subsidies meer uitgetrokken worden voor het verwerven van nieuwe vaartuigen of investeringen die leiden tot capaciteitsvergroting. Bij de nieuwe Europese landen zoals o.a. Polen werd deze regel niet in dank afgenomen. Hun argument is dat hun vloot hopeloos verouderd is en er op deze manier geen geld is om die te vernieuwen.

3.1.1 *Europees beleidsstructuur*

3.1.1.1 Basisverordening

Vooraleer zo'n programma tot stand kan komen moet er een beleid gevormd worden op lange termijn. De basis van alle steunprogramma's is de basisverordening. De oude basisverordening was van kracht van 1993 tot en met 2002, sinds 2003 is er een nieuwe van kracht, met twee doelstellingen. Ten eerste bepaalt de verordening de vangstcapaciteit en ten tweede bakent het de visgebieden af waarbinnen een lidstaat het recht heeft te vissen. Met deze twee doelstellingen wil men een gemeenschappelijk beleid creëren, dat zowel duurzaam is op economisch, ecologisch en sociaal gebied. In wat volgt gaan we wat dieper in op deze twee aspecten.

In hoofdstuk II en III van basisverordening¹⁴ nr. 2371/2002 staan 13 artikels met betrekking tot de bescherming van de visbestanden. Wanneer een bestand¹⁵ met uitsterven

¹³ Bron: Vermoortel A. (2005), interview, 23 september.

¹⁴ Bron: *VERORDENING (EG) Nr. 2371/2002 VAN DE RAAD van 20 december 2002, inzake de instandhouding en de duurzame exploitatie van de visbestanden in het kader van het gemeenschappelijk visserijbeleid*, s.l., Publicatieblad van de Europese Gemeenschappen.

¹⁵ Een levende aquatische hulpbron

bedreigd is, dan kan de Raad een **herstelplan** invoeren. Dit plan moet het herstel bevorderen van bepaalde vissoorten, die zich buiten de biologische grenzen¹⁶ bevinden. Hiervoor wordt rekening gehouden met bepaalde referentiepunten, uitgedrukt in streefniveau's zoals: populatiegrootte, opbrengsten op lange termijn, visserijsterfte, stabiliteit van de vangsten. Specialisten moeten erop toezien wanneer de biologisch veilige grenzen worden overschreden. Het WTECV (Wetenschappelijk, Economisch en Technisch Comité voor de Visserij) is een adviesorgaan, bestaande uit wetenschappers en EU ambtenaren dat de adviezen van ICES en de NSRAC's onderzoekt en aanbevelingen geeft aan de Europese Commissie. Nogal wat wetenschappers die in de ICES werkgroepen zitten, zetelen ook in het WTECV.

De EU-Raad kan ook maatregelen nemen tot het voorkomen van het overschrijden van de biologische grenzen. Deze maatregelen staan in een **beheersplan**. Ook hier wordt terug rekening gehouden met de streefniveau's, zoals hierboven vermeld. Belangrijk om te vermelden is dat Europa altijd voor een voorzorgsaanpak kiest.

Indien er aanwijzingen zijn dat er een ernstige bedreiging is voor een bepaald bestand, dan kan de commissie **noodmaatregelen** nemen, deze zijn onmiddellijk uitvoerbaar. De noodmaatregelen gelden voor 6 maanden en kunnen met dezelfde periode verlengd worden. Wanneer een lidstaat bewijs heeft van ernstige bedreigingen, dan kan de lidstaat zelf noodmaatregelen instellen. De procedure is ongeveer gelijklopend, maar de noodmaatregelen gelden dan maar voor 3 maanden. Een lidstaat kan ook maatregelen nemen om de 12-mijl zone te beschermen. De 12-mijl zone is een zone die zich uitstrekt vanaf de basislijn (= laagwaterlijn) tot 12 mijl in zee. Dit gebied is eigendom van het aangrenzende land. In deze zone mogen andere lidstaten niet vissen, met uitzondering van enkele bevoorrechte landen die vermeld staan in het tweede deel van de verordening (infra). Hiervoor moet er wel eerst overleg komen met de commissie en regionale adviesraden. Ook kan een lidstaat alleen maar maatregelen nemen voor vaartuigen die onder hun jurisdictie vallen, m.a.w. onder de vlag varen van de betrokken lidstaat.

In artikel 11 legt de Raad duidelijk de **vangstcapaciteit** aan banden. Wanneer overheidssteun wordt verleend om vaartuigen te onttrekken aan de vloot, dan moet de visvergunning van dit vaartuig ingetrokken worden, deze kan niet vervangen worden. Als

¹⁶ Biologische veilige grenzen: Dit zijn grenzen waarbinnen het risico op het uitsterven van een bepaalde vissoort beperkt is.

de vangstcapaciteit hierdoor meer daalt dan nodig is, dan zakt het referentieniveau¹⁷ automatisch met de onttrokken capaciteit, zodat er een nieuw referentieniveau bereikt is. Een lidstaat mag dan de capaciteit niet meer verhogen tot boven dit niveau. Uitzondering op de regel is, dat de tonnage van een schip mag vergroten onder voorwaarde dat het vaartuig ouder is dan 5 jaar en de aanpassingswerken nodig zijn voor de veiligheid, arbeidsomstandigheden, hygiëne en productkwaliteit. Hierdoor mag de vangstcapaciteit echter niet toenemen.

Wanneer er **nieuwe boten** worden toegevoegd aan de vloot moet dat gecompenseerd worden. De nieuwe capaciteit gaat dan ten koste van de bestaande capaciteit. Er moet dus capaciteit onttrokken worden vooraleer er een nieuw vaartuig in de vaart kan genomen worden. Hoe dit in zijn werk gaat staat in de verordening uitgelegd.

Deze basisverordening trad in voege op 1 januari 2003. Het steunprogramma 2000-2006 (infra) werd opgemaakt op basis van de oude basisverordening. In dit steunprogramma werd er dus nog steun voorzien voor nieuwe vaartuigen. Toch mogen deze subsidies niet worden uitgevoerd en kan de commissie de financiële bijstand schorsen.

Een tweede aspect in de basisverordening bepaalt het **toegangsrecht** tot de gebieden in communautaire wateren¹⁸. De algemene regel zegt dat elk communautair vaartuig¹⁹ toegang heeft tot alle andere communautaire wateren. Niettegenstaande deze regel is er een beperking ingevoerd, die de vrijheid wat aan banden legt. In de 12-mijl zone zoals hierboven beschreven mogen alleen vaartuigen vissen afkomstig van het aangrenzende land, met uitzondering van bepaalde regelingen die de buurlanden met elkaar overeengekomen zijn. Ook krijgen sommige landen het recht om toch in een bepaald gebied te gaan vissen. Deze speciale regeling staat per gebied en per land beschreven in deze verordening. Lidstaten mogen bovendien ook onderling de vangstmogelijkheden ruilen.

Tot slot bepaalt dit verdrag het systeem van kopen en verkopen, alsook hoe de controles moeten verlopen, alle verplichtingen van de koper en de verkoper, de benodigde documenten en de procedure voor verslaggeving. Elke lidstaat is verantwoordelijk voor de controle op de vaartuigen, die onder hun vlag of jurisdictie vallen. In de verordening staat verder hoe die controles moeten gebeuren en welke sanctie ze mogen opleggen bij het niet

¹⁷ Referentieniveau: Het referentieniveau voor de vangstcapaciteit wordt uitgedrukt in tonnage (GT) en Kilowatt (KW).

¹⁸ Dit zijn wateren die onder de soevereiniteit of jurisdictie staan van de lidstaten.

¹⁹ Dit zijn vaartuigen die varen onder de vlag van een lidstaat van de Europese Unie.

opvolgen van de wet. Ook de commissie kan controles uitvoeren en maatregelen nemen als een lidstaat niet voldoet aan zijn taak. In de laatste artikels tenslotte worden de samenwerking en coördinatie tussen verschillende landen geregeld, alsook de taken van de regionale adviesraden.

3.1.1.2 Het steunprogramma 2000-2006

Met de basisverordening als achtergrond stelt Europa nu een kader op over hoe de subsidies zullen verdeeld worden, het steunprogramma. Eerst wordt er een fonds opgericht voor de financiering daarvan.

Hoe wordt zo'n financieringsfonds²⁰ opgericht? Eerst moeten alle landen overeenkomen over het totale budget dat Europa zal krijgen in de komende jaren. Van dit budget wordt dan een deel gereserveerd voor de visserij, dit budget gaat naar een fonds. Voor de periode 2000-2006 heet dit fonds het Financieringsinstrument voor de Oriëntatie van de Visserij (FIOV). Voor de periode 2007-2013 zal dit fonds het Europees Visserijfonds (EVF) heten. Het FIOV beschikt nu over een budget dat kan uitgedeeld worden aan de lidstaten. De subsidies moeten natuurlijk voldoen aan de doelstellingen van het steunprogramma (infra). Niet alle landen krijgen een even groot deel van het budget. De armere landen²¹ krijgen een groter deel dan de rijkere landen²².

Nu kan het kader (steunprogramma) opgemaakt worden, dat zal dienen als basis voor het uitwerken van een operationeel plan. Dit kader zorgt ervoor dat de doelstellingen in de basisverordening uitgevoerd worden. Het steunprogramma 2000-2006 staat beschreven in een verordening en is reeds enkele keren gewijzigd. We zullen ons baseren op de verordening 2792/1999²³ met de wijzigingen van verordening 1421/2004²⁴.

Ook in het steunprogramma zien we dat er veel aandacht is voor het verminderen van de visserij-inspanningen. Er worden subsidies gegeven voor **definitieve beëindiging** van de

²⁰ VERORDENING (EG) Nr. 1263/1999 VAN DE RAAD van 21 juni 1999, betreffende het Financieringsinstrument voor de oriëntatie van de Visserij, s.l., Publicatieblad van de Europese Gemeenschappen.

²¹ Arme landen: steunprogramma 2000-2006 uitgedrukt als doelstelling 1, steunprogramma 2007-2016 uitgedrukt als convergentielanden

²² Rijke landen: steunprogramma 2000-2006 uitgedrukt als buiten doelstelling 1, steunprogramma 2007-2016 uitgedrukt als niet convergentielanden

²³ VERORDENING (EG) Nr. 2792/1999 VAN DE RAAD van 17 december 1999, tot vaststelling van de uitvoeringsbepalingen van de uitvoeringsbepalingen en voorwaarden voor de structurele acties van de Gemeenschap in visserijsector, s.l., Publicatieblad van de Europese Gemeenschappen.

²⁴ VERORDENING (EG) Nr. 1421/2004 VAN DE RAAD van 19 juli 2004, houdende wijziging van Verordening (EG) nr. 2792/1999 tot vaststelling van de uitvoeringsbepalingen en voorwaarden voor de structurele acties van de Gemeenschap in de visserijsector.

visserijactiviteiten. Wanneer het schip meer dan 10 jaar oud is, komt het in aanmerking voor een premie. Het schip kan gesloopt worden of voor andere doeleinden dan visserij gebruikt worden. Tot en met 2004 was het mogelijk het vaartuig over te brengen naar een derde land.

Zoals in de basisverordening al is aangegeven mogen er geen subsidies worden gegeven voor **vernieuwing en uitrusting** van de vloot, als die aanleiding geeft tot het verhogen van de tonnage en het motorvermogen. Er mogen wel subsidies voor vernieuwing worden toegekend, zolang ze voldoen aan de uitzondering van artikel 11 in de basisverordening (supra), maar ze mogen de duurzame exploitatie van de visbestanden niet in gevaar brengen. Jaarlijks moet een verslag worden opgesteld met de impact van deze subsidies. Artikel 10 geeft nog enkele voorwaarden en onverenigbaarheden. Bijvoorbeeld wanneer een reder een premie aanvraagt voor definitieve stopzetting van zijn vaartuig en er werd reeds in de voorbije 5 jaar een subsidie gegeven voor vernieuwing van dit vaartuig, dan kan er geen volledige premie uitbetaald worden.

Voor de **kleinschalige kustvisserij** (minder dan 12 meter en geen boomkorkotter²⁵) is er een speciale regeling. Wanneer een groep kustvissers bepaalde projecten samen uitvoeren kunnen ze tot € 150.000 subsidie bekomen. Zo kunnen er bijvoorbeeld technologische vernieuwingen worden gedaan en kan de veiligheid, hygiëne en arbeidsomstandigheden worden verbeterd.

Het FIOV kan ook financiële bijstand verlenen aan de vissers zelf. In het artikel over de **sociaaleconomische maatregelen** zien we nog maar eens dat de Europese gemeenschap ijvert naar een daling van Europese vloot. Zo kunnen vissers die binnen de 10 jaar de pensioengerechtigde leeftijd bereikt hebben of minstens 55 jaar oud zijn vervroegd uittreden, op voorwaarde dat ze geen visserijactiviteiten meer uitvoeren.

Ook wanneer een visser kan aantonen dat hij minstens 12 maanden op een vaartuig heeft gewerkt en wanneer dit vaartuig nu uit de vaart wordt genomen, kan hij een premie krijgen op voorwaarde dat hij het eerst volgende jaar niet meer vist.

Als een visser minstens 5 jaar het beroep heeft uitgeoefend, kan hij een subsidie krijgen voor een herscholing tot een ander beroep. Voorwaarde is dat hij het vissersberoep niet meer uitoefent gedurende 5 jaar en daadwerkelijk een ander beroep uitoefent. Ook bij het verleggen naar activiteiten buiten de zeevisserij kan een subsidie verkregen worden.

²⁵ Boomkorsysteem = Een vissysteem waar de netten langs de bodem van zee worden getrokken.

Waar de vorige maatregelen meer gericht waren op het afbouwen van de vloot heeft de volgende meer betrekking tot het aanmoedigen van jonge ondernemers. Zij kunnen een premie ontvangen voor de aankoop van hun eerste vaartuig. De voorwaarden hiervoor staan eveneens in deze verordening.

Wanneer een lidstaat beslist om de visserijactiviteiten stop te zetten, voor de bescherming van een visbestand, dan mogen de lidstaten de getroffen mensen vergoeden. Die vergoeding moet wel betaald worden met nationaal geld.

Volgens artikel 13 kan er ook steun uitgetrokken worden voor de **bevordering van materiële investeringen** voor: aquacultuur, uitrusting van vissershavens, verwerking, afzet van vis en binnenvisserij. Aan dit artikel zijn de investeringen toegevoegd, die de bescherming en ontwikkeling bevorderen van de aquatische bestanden. Hier zien we terug dat Europa een duurzame exploitatie van de visbestanden nastreeft.

Met aquacultuur bedoelen we het kweken van vis. Deze vis mag niet worden uitgezet in de zee, want ze moet eigendom blijven van een natuurlijk persoon of rechtspersoon. In het FIOV-programma wordt voorrang geven aan het ontwikkelen van technieken om negatieve milieueffecten te verminderen, het verbeteren van de traditionele aquacultuuractiviteiten, het moderniseren van bestaande bedrijven, diversificatie van de gekweekte soorten.

Ook zijn er financiële middelen voorzien voor de bevordering van nieuwe **afzetmogelijkheden**, zij moeten de verkoop laten toenemen. Dit geldt zowel voor de visserij als voor de aquacultuur. Een aantal acties zijn onder meer: verkoopscampagnes, jaarmarkten, handelsmissies, marktonderzoek,... . De acties moeten wel gericht zijn op vissoorten waarvan voldoende overschotten zijn.

De zeevisserij en de aquacultuur kunnen nu ook makkelijker een **producentenorganisatie** opstarten. De organisaties kunnen in de eerste drie jaar op financiële steun rekenen. Hiernaast kunnen ze ook subsidies krijgen voor acties die in het collectief belang zijn. Hiermee bedoelen we bijvoorbeeld: beheer en controle van toegang tot bepaalde visserszones, beheer en controle van de quota, bevorderen van vistuigen of methodes die selectiever vissen, verzamelen van gegevens voor milieubeheer, toegang tot opleiding vergroten, Dit vereist echter wel een actieve deelname van het **bedrijfsleven**.

Wanneer er besloten wordt om de **visserij-activiteiten tijdelijk stop te zetten**, omdat er een bedreiging is voor de visbestanden, dan kan er een financiële vergoeding uitgekeerd worden. Voor de specifieke details van deze vergoeding verwijs ik terug naar het artikel in de verordening.

Wanneer er **technische problemen** worden vastgesteld bij bepaalde vistuigen of methodes, dan kan een financiële compensatie dienen om de kosten te dekken van technische aanpassingen.

De toekomst voor de westerse economie ligt bij de **innovatie**, dit is althans de algemene trend in de hedendaagse economie. Maar ook in de visserij is dit niet anders. Europa steunt projecten, studies, ... die bijdragen tot innovatie in de visserijsector. Deze innovatie moet wel gericht zijn op de instandhouding van de visbestanden en het gebruik van meer selectieve vangstmethodes.

Bij een toekenning van steun aan een project zal er nooit 100% worden terugbetaald door Europa. Naast een Europese subsidie moeten de lidstaten ook een deel met nationaal overheidsgeld betalen. In sommige gevallen is er zelfs een inbreng nodig van particuliere ondernemers. In bijlage 1 zien we hoe de verdeling gebeurt. Er zijn 5 soorten regio's en 4 groepen waarvoor subsidies kunnen gegeven worden. België is geen convergentie land en behoort dus niet tot doelstelling 1 (supra). Als we naar de tabel in bijlage kijken zien we dat de eerste groep goed gesubsidieerd wordt. Europa betaalt tussen de 25% en de 50%. De binnenlandse steun is minimaal 50%. Deze groep bevat ook de subsidiëring, die leidt tot afbouw van de capaciteit: definitieve beëindiging, sociaaleconomische maatregelen, bescherming en ontwikkeling van de aquatische hulpbronnen, tijdelijke stillegging, innoverende acties en de kleinschalige visserij. Dit zijn immers de hoofdprioriteiten van Europa. Toch zien we ook dat verkoopbevordering en uitrusting van zeehavens, weliswaar zonder tussenkomst van privé investeerders, die ook een premie krijgen hiertussen staan. In groep twee zien we dat de steun voor vernieuwing en modernisering van de vloot heel wat minder is, 60% moet voorzien worden door privé investeerders. In de derde groep moet er eveneens 60% voorzien worden door privé investeerders. In deze groep zit onder andere: bescherming en ontwikkeling van aquatische bronnen, uitrusting van vissershavens, maatregelen voor nieuwe afzetmarkten. Het verschil met groep 1 is dat de privé investeerders hier ook overheidssteun krijgen. In groep 4 zitten proefprojecten, die niet door overheid worden uitgevoerd.

3.1.1.3 De praktische uitvoering

Nu we het kader kennen, dat Europa wil subsidiëren, moeten we een strategisch plan opstellen. Dit strategische plan moet opgesteld worden per land en bestaat uit 5 zwaartepunten. Elk zwaartepunt omvat een aantal maatregelen. Deze zwaartepunten komen overeen met wat in de steunprogramma's staat:

- Zwaartepunt 1: Aanpassing van de visserij-inspanningen
- Zwaartepunt 2: Vernieuwing en modernisering van de vissersvloot
- Zwaartepunt 3: Bescherming en ontwikkeling van de levende rijkdommen van de zee, aquacultuur, uitrusting van de vissershavens, verwerking en afzet en binnenvisserij
- Zwaartepunt 4: Andere maatregelen
- Zwaartepunt 5: Technische bijstand

Dit plan moet opgemaakt worden bij het begin van de invoering van het steunprogramma. Op dat tijdstip weten we hoeveel geld we zullen krijgen in de komende jaren. Dit geld moet worden opgedeeld per zwaartepunt. In de tabel bijlage 2 zien we dat elk zwaartepunt een budget heeft. Dit budget is opgedeeld in een deel Europese Steun (FIOV), een deel nationale steun en een inbreng van de privé sector. Een budgetoverschot op een bepaald zwaartepunt mag niet zomaar overgedragen worden naar een ander zwaartepunt. Daarvoor is een beschikking nodig van de Europese Commissie. Naast het opdelen in zwaartepunten moet er ook een onderverdeling per jaar zijn. Europa wil de totale uitgaven per jaar immers kunnen controleren, bijlage 3. De budgetten die niet opgebruikt zijn in jaar X kunnen overgedragen naar het volgende jaar, maar beperkt tot 2 jaar.

Naast het strategische plan moet een lidstaat ook een operationeel plan uitwerken. In dit plan staat heel concreet wat er moet gebeuren om het strategische plan uit te voeren.

Een comité van toezicht controleert of deze plannen aan de regels voldoen. In dit comité zitten afgevaardigden van Vlaanderen, Wallonië en de Europese Commissie, evenals een onafhankelijke vertegenwoordiger.

3.1.1.4 In de praktijk

De budgetten voor 2000-2006 zullen niet helemaal opgebruikt zijn. Hiervoor zijn tal van redenen: slechte conjunctuur, geen financiering meer voor capaciteitsvergroting, weinig privé-investeerders willen nog investeren. Ook omdat we in het vorige programma goed gepresteerd hebben en veel subsidies hadden opgenomen, werden we in het huidige programma beloond met meer subsidies. Dat extra geld kunnen we nu niet gebruiken. Het gevolg hiervan is dat we in het volgende programma minder subsidies zullen krijgen. Een ander punt waarom we het budget niet volledig kunnen benutten is dat de aquacultuur niet van de grond komt in België.

3.2 Het Vlaamse beleid²⁶

Door de Lambermontakkoorden behoort de visserij sinds 2002 tot de bevoegdheid van de Vlaamse overheid. In principe moet de Vlaamse overheid zich volledig aanpassen aan de wetten die Europa opstelt. Ze implementeert de Europese verordeningen in de Belgische wetgeving.

Een andere maatregel van de Vlaamse overheid is dat ze opteert om heel het jaar door te laten vissen. Hiermee bedoelen we dat er maatregelen worden genomen om ervoor te zorgen dat de quota niet in de eerste maanden al zijn opgevist. Men wil de vangst immers spreiden over de volledige looptijd van het jaar.

De overheid verhandelt ook quota met andere landen. In België wordt er bijvoorbeeld niet zoveel meer op haring gevist, daarom ruilen we onze quota van haring voor tong.

Zoals we in het hoofdstuk instanties gezien hebben, implementeert de Vlaamse Overheid in 2006 het Beter Bestuurlijk Beleid. Dit is een nieuwe organisatiestructuur waardoor de overheidsinstanties efficiënter en transparanter worden.

²⁶ Bron: Tessens E. (2005), interview, 5 september.

4 Financiële analyse^{27 28 29}

4.1 Methodologie van het onderzoek

In België hebben we 137 reders, dit is iets meer dan het aantal vaartuigen. Dit komt omdat sommige vaartuigen eigendom zijn van 2 of meerdere reders.

Elk van deze reders heb ik opgesplitst in 9 segmenten, elk van deze segmenten vertegenwoordigen een welbepaalde categorie. In wat volgt ga ik in de eerste plaats dieper in op elk van deze categorieën.

4.1.1 De boomkorvaartuigen of boomkorkotters

De boomkorkotters zijn het grootste segment in de Belgische vloot. Deze vaartuigen vissen door middel van sleepnetten. Deze netten worden bevestigd aan de boomkor, die over de bodem van de zee wordt voortgetrokken. Hierdoor worden meestal platvissen gevangen, zoals pladijs en tong. Dit segment bestaat eigenlijk uit 3 subsegmenten, opgedeeld volgens het motorvermogen. We hebben de boomkorkotters van minder dan 221 kilowatt, vervolgens tussen 221 en 661 kilowatt en als laatste alles boven de 662 kilowatt.

4.1.2 De eurokotters

De eurokotters vissen ook volgens de boomkor methode. Het verschil met de vorige categorie is dat de eurokotters veel kleiner zijn. De grootte van het vaartuig en het motorvermogen is beperkt. De boomkor waar de netten aan vastgemaakt worden, is maximum 4 meter, terwijl die bij de grote boomkorkotters kan oplopen tot 12 meter.

4.1.3 De kustvissers

Evenals de twee vorige segmenten vissen ook de kustvissers door middel van de boomkor. Het verschil zit hem terug in de grootte van het vaartuig en het motorvermogen. In dit segment zitten de kleinste vaartuigen, nog kleiner dan de eurokotters met een maximale GT van 70 ton. Deze schepen vissen meestal maar voor maximaal 24 uur. Hieronder vallen aanzienlijk veel eenmanszaken, die geen vennootschap zijn.

²⁷ Bron: Ooghe H., M. Deloof & S. Manigart (2002), *Handboek bedrijfsfinanciering, Theorie en praktijk*, , Antwerpen – New York / Oxford, Intersentia.

²⁸ Bron: Boudrez A. (2003), *Financiële analyse*, Kortrijk, Hantal, 3^e bachelor accountancy/fiscaliteit, niet gepubliceerde cursus.

²⁹ Bron: Bureau van Dijk, s.a., s.l., *Bel-first, CD-ROM*.

4.1.4 *Plankenvissers*

Verder hebben we nog de plankenvisserij. Dit is een vismethode waar de netten niet alleen langs de zeebodem worden getrokken, maar meestal tussen de zeebodem en de oppervlakte. Op deze manier wordt ook vis gevangen, die niet op de zeebodem leeft, voorbeelden zijn wijting en kabeljauw. Hierbij moeten we wel vermelden dat er plannen zijn om ook boomkorkotters uit te rusten met planken, zoals de plankenvissers die gebruiken. Het segment dat hier bedoeld wordt, heeft geen boomkor, maar houdt zich alleen bezig met plankenvisserij. Dit segment is tegenwoordig zeer klein geworden.

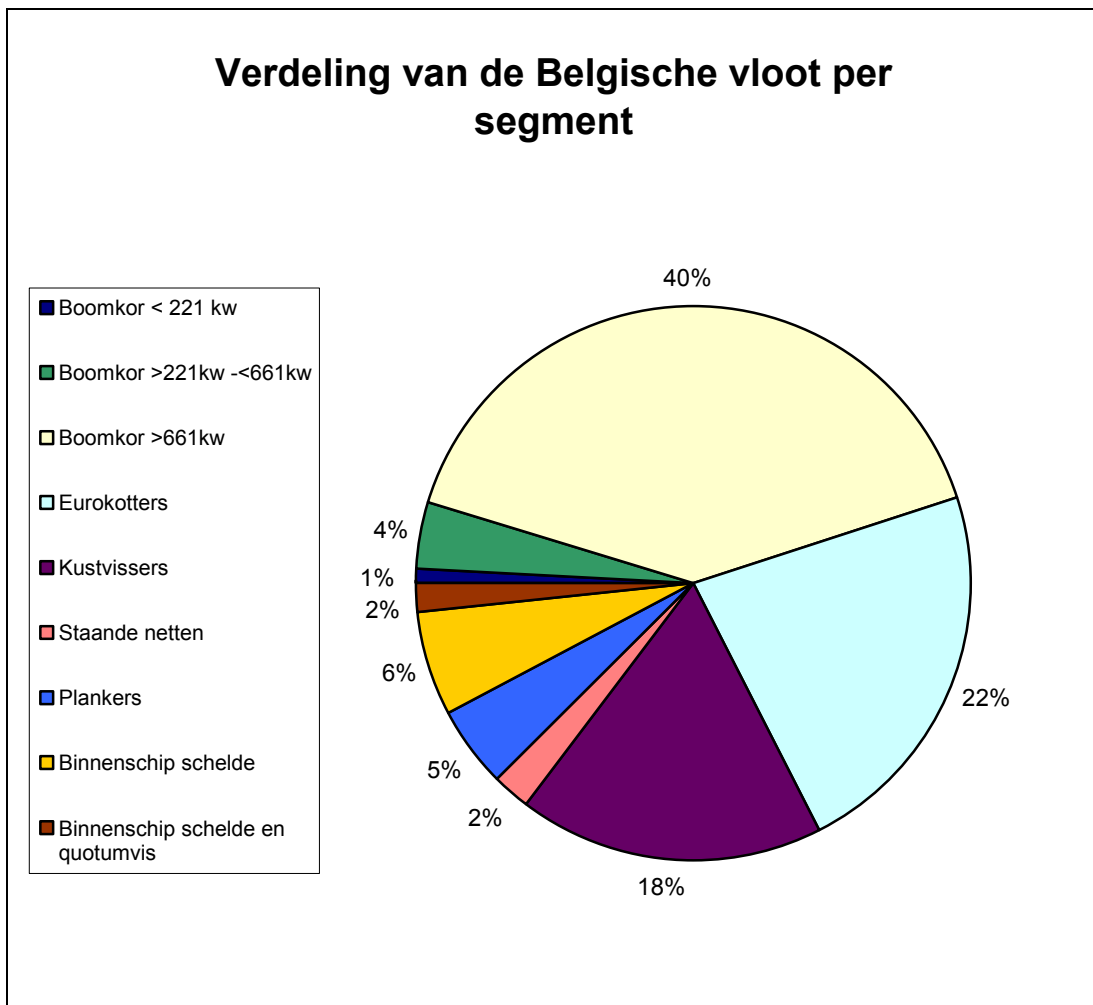
4.1.5 *Staande netten*

Verder zijn er nog vaartuigen, die vissen met staande netten. Deze visserijtechniek behoort tot de passieve visserij. In tegenstelling met de vorige segmenten worden de netten hier niet door de zee getrokken, maar dobberen die aan boeien in het water. Vissen zwemmen in deze warrelnetten en geraken er in verstrikt, na enige tijd worden ze dan aan boord gehesen. Ook dit segment is momenteel eerder beperkt in de Belgische vloot.

4.1.6 *De visserij op de Schelde*

Deze groep omvat twee segmenten, die minder belangrijk zijn. Het zijn vaartuigen die vissen op de Schelde. Het eerste segment mag alleen vissen op de Schelde, deze zijn voor ons dan ook niet belangrijk. Het andere segment vist ook op de Schelde, maar mag daarnaast ook op quotumvis vissen.

Onderstaande grafiek geeft een verdeling van het aantal vaartuigen per segmenten. In deze grafiek wordt geen rekening gehouden met dubbele eigenaars.



Grafiek 6: Verdeling van de Belgische vloot per segment

Van de 137 rederijen heb ik de twee minst belangrijke segmenten uit het onderzoek geëlimineerd, namelijk de binnenschepen op de Schelde en de binnenschepen op de Schelde die ook op quotumvis mogen vissen. Een eerste reden hiervoor is dat het binnenschepen zijn en dus niet relevant voor mijn onderzoek. Ten tweede zijn dit kleine bedrijven, die bijgevolg geen vennootschap hebben. De balans- en resultaatgegevens zijn dus niet beschikbaar, omdat ze niet gepubliceerd moeten worden.

Van de overige bedrijven heb ik de balansen en de resultatenrekeningen opgezocht en vervolgens opgedeeld volgens de 7 overgebleven segmenten. Daarna heb ik de globale balans en resultatenrekening van alle vaartuigen in elk segment opgevraagd, alsook de kengetallen. De kengetallen, die ik gebruikt heb, zijn gebaseerd op de methodologie van de Professoren Ooghe en van Wymeersch. Al deze gegevens komen uit de Bel-First.

Een aantal bedrijven hebben hun jaarrekening echter niet gepubliceerd, met als gevolg dat voor deze bedrijven geen gegevens beschikbaar zijn. De belangrijkste reden hiervoor is dat een aantal bedrijven eenmanszaken zijn en dus geen publicatieplicht hebben. Deze ondernemingen zijn dan ook niet opgenomen in het onderzoek. Dit vormt echter geen

probleem voor de betrouwbaarheid van het onderzoek. De overige gegevens omvatten immers nog een kleine 80% van de sector. In onderstaande tabel zien we de verdeling van de beschikbare cijfers per segment. Het segment boomkorkotter kleiner dan 221 kW valt uit het onderzoek. Aangezien de omvang van dit segment bijzonder klein is, vormt dit geen probleem. Zoals eerder vermeld, zijn er in de kustvisserij veel eenmanszaken die geen vennootschap zijn. Toch omvat dit onderzoek nog meer dan de helft van dit segment.

Symbolen	Segment	aantal	Beschikbare jaarrekeningen	Procentueel
B0	boomkorkotter < 221 kW	1	0	0,00%
B1	boomkorkotter >221kw -<661kW	5	5	100,00%
B2	boomkorkotter >661kw	52	50	96,15%
E	eurokotters	31	25	80,65%
K	kustvissers	27	14	51,85%
S	staande netten	3	2	66,67%
P	plankenvisserij	8	5	62,50%
Totaal		127	101	79,53%

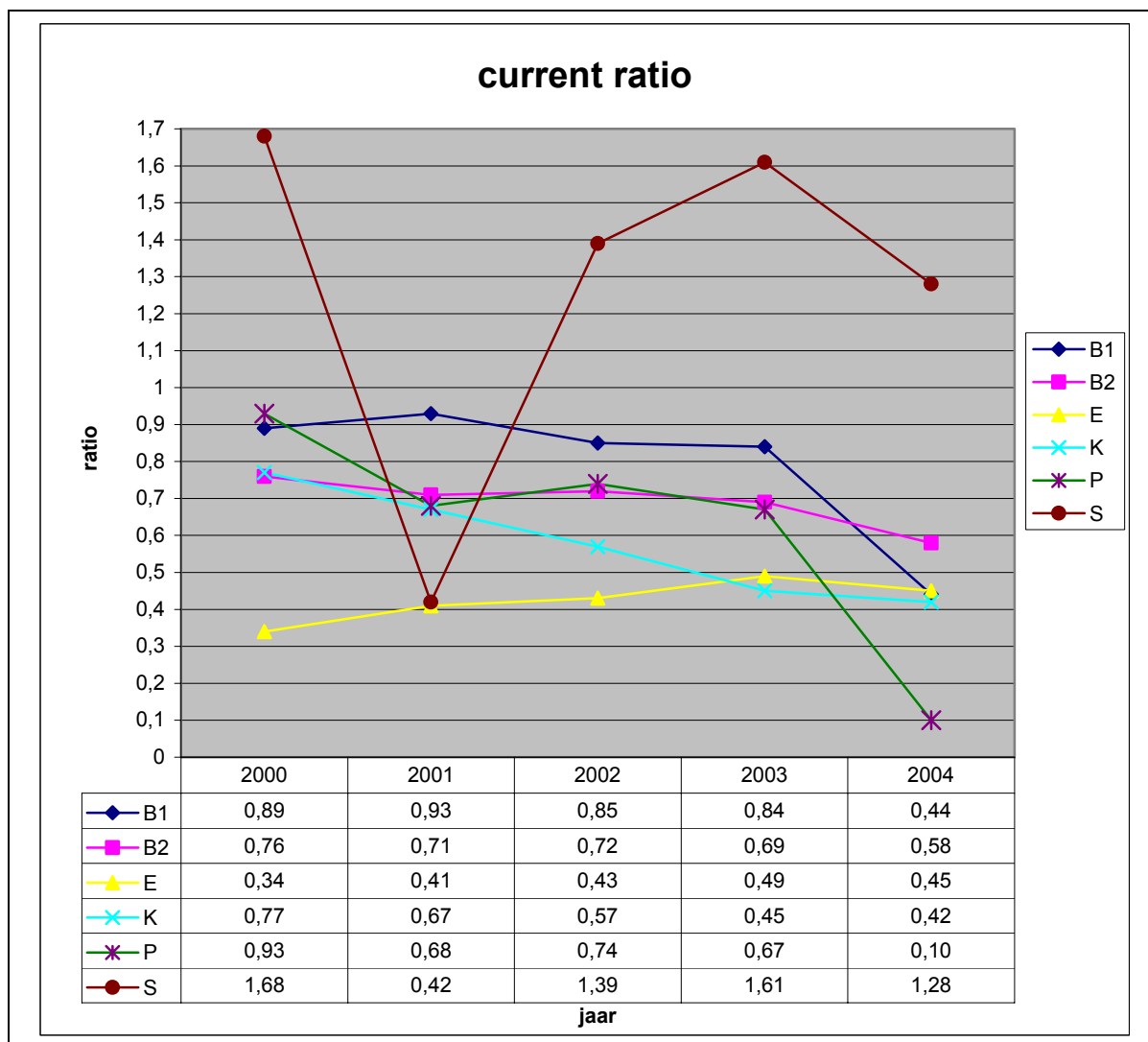
Tabel 3: Overzicht van de beschikbare jaarrekeningen

4.2 Liquiditeit

4.2.1 Current ratio (liquiditeit in ruime zin)

Dit is een relatieve uitdrukking van het nettobedrijfskapitaal (infra). Ze geeft de verhouding weer van de beperkte vlottende activa ten opzichte van het vreemd vermogen op korte termijn. Het beste scenario treedt op wanneer de current ratio meer dan 1 bedraagt. Dit wil zeggen dat er meer vlottende activa zijn dan vreemd vermogen op korte termijn. Alle schulden op korte termijn kunnen dan worden afgelost met interne middelen.

$$\text{Current ratio} = \frac{\text{Beperkt Vlottend Actief}}{\text{Vreemd Vermogen op Korte Termijn}}$$



Grafiek 7: De current ratio voor de verschillende onderzochte segmenten.

	gemiddelde
S	1,276
B1	0,79
B2	0,692
P	0,624
K	0,576
E	0,424

Grafiek 7 geeft de current ratio weer voor de verschillende onderzochte segmenten (voor een verklaring van de gebruikte symbolen, zie tabel 3). Tabel 4 geeft een gemiddelde weer van de current ratio voor elk van de segmenten. Hierin zien we dat alleen het segment van de staande netten een gemiddelde current ratio heeft van meer dan 1. Dit segment is bijgevolg het meest liquide.

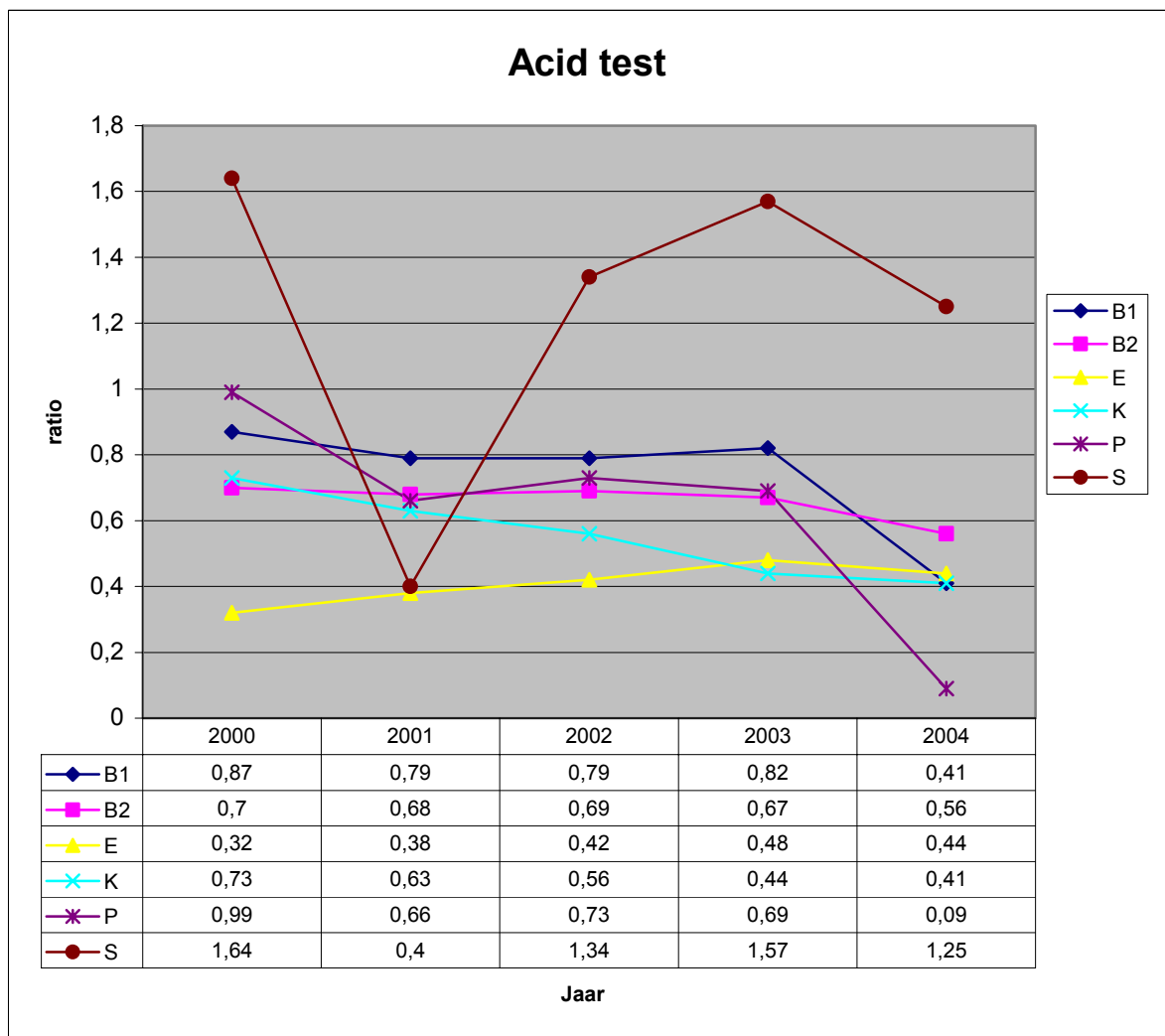
Tabel 4: Gemiddelde van de current ratio per segment

Daarna volgen het de segmenten B1, B2, P, K en, E. Deze segmenten kunnen maar een deel van hun korte termijn schuld aflossen met interne middelen. Het is mogelijk dat een bijkomende lening noodzakelijk zal zijn. Hoe lager de ratio hoe meer men zal moeten lenen. Die ondernemingen zijn dus niet liquide.

4.2.2 Acid test (liquiditeit in enge zin)

Flottende activa bestaan onder andere uit voorraden en handelsvorderingen, deze zijn niet altijd direct omzetbaar in liquide middelen. Vooral de voorraad speelt hierbij een cruciale rol. Daarom worden bij de acid test de voorraden geëlimineerd. Vorderingen zijn soms ook dubieus, toch zijn die nog meer liquide dan voorraden. Vorderingen op klanten zijn immers juridisch afdwingbaar. Deze worden bijgevolg wel opgenomen in de test.

$$\text{Acid test} = \frac{\text{Vorderingen <1 jaar} + \text{Geldbeleggingen} + \text{Liquide middelen}}{\text{Schulden <1 jaar}}$$



Grafiek 8: De acid test per segment

In grafiek 8, die de resultaten van de acid test weergeeft, zien we dat er maar een klein verschil is tussen de waarden van de acid test en de current ratio. Dit is ook logisch aangezien voorraden in de visserijsector maar weinig voorkomen. Aangezien vis een bederfbaar product is, wordt die direct verkocht bij aankomst van het vaartuig in de haven. Enkelen hebben nog wat voorraad netten, kabels en schakels liggen, maar ook zulke

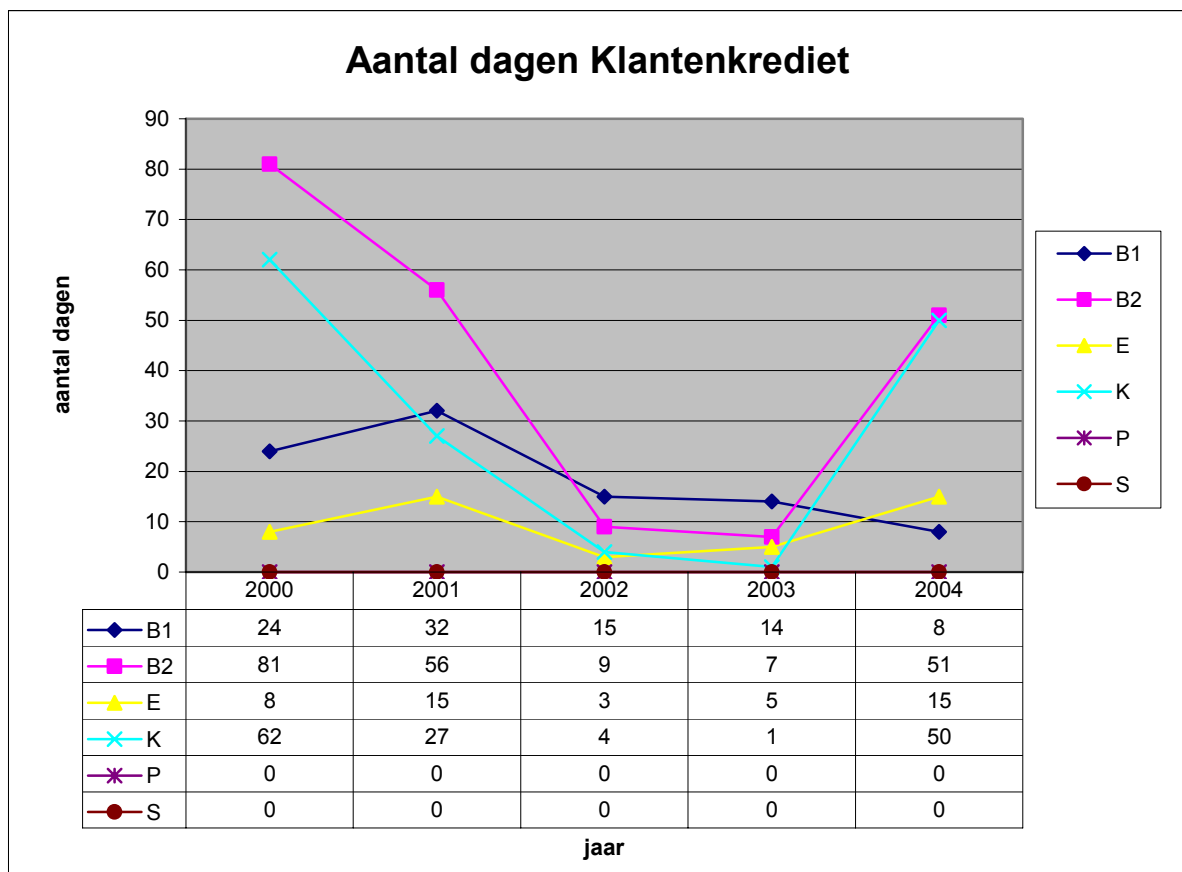
voorraad wordt minder en minder aangehouden omwille van de hoge voorraadkost, aldus reder Versluys W.

4.2.3 Aantal dagen klantenkrediet

De handelsvorderingen zijn pas liquide als ze binnen een redelijke tijdsperiode geïnd kunnen worden. Het aantal dagen klantenkrediet geeft aan in hoeveel dagen we ons geld ontvangen van de klant. Hoe kleiner het aantal dagen klantenkrediet, hoe meer liquide deze vorderingen zijn. Een groot aantal dagen klantenkrediet betekent een bevroering van de liquide middelen.

$$\text{Rotatie handelsvorderingen} = \frac{\text{Verkopen} + \text{BTW}}{\text{Handelsvorderingen} < 1 \text{ jaar} + \text{geëndosseerde effecten}}$$

$$\text{Aantal dagen klantenkrediet} = \frac{365}{\text{Rotatie handelsvorderingen}}$$



Grafiek 9: Het aantal dagen klantenkrediet

In grafiek 9 zien we dat in het jaar 2000 de grote boomkorkotters (B2) en de kustvissers een groot aantal dagen klantenkrediet hadden. In de jaren 2001 tot 2002 waren de ratio's

redelijk goed, alles werd betaald binnen de maand en meestal zelfs binnen de 14 dagen. Een uitzondering was echter opnieuw het B2 segment in het jaar 2001. In het jaar 2004 zien we terug een groot aantal dagen voor dit segment en de kustvissers.

Deze gegevens zijn natuurlijk gebaseerd op de balans dit zijn dus statische gegevens. Wanneer er toevallig op het einde van een bepaald jaar meer verkocht wordt dan normaal, dan zal de post handelsvorderingen op de balans niet de werkelijkheid weergeven. Om dit probleem op te lossen heb ik een gemiddelde gemaakt van de 5 jaar samen, dit is te zien in tabel 5.

Gemiddelde over 5 JAAR	
B1	18,6
B2	40,8
E	9,2
K	28,8
P	0
S	0

Gemiddeld gezien betaalt de klant binnen de maand, naar mijn mening is dit binnen de normen. Het B2 segment moet iets langer wachten op het geld van hun klanten.

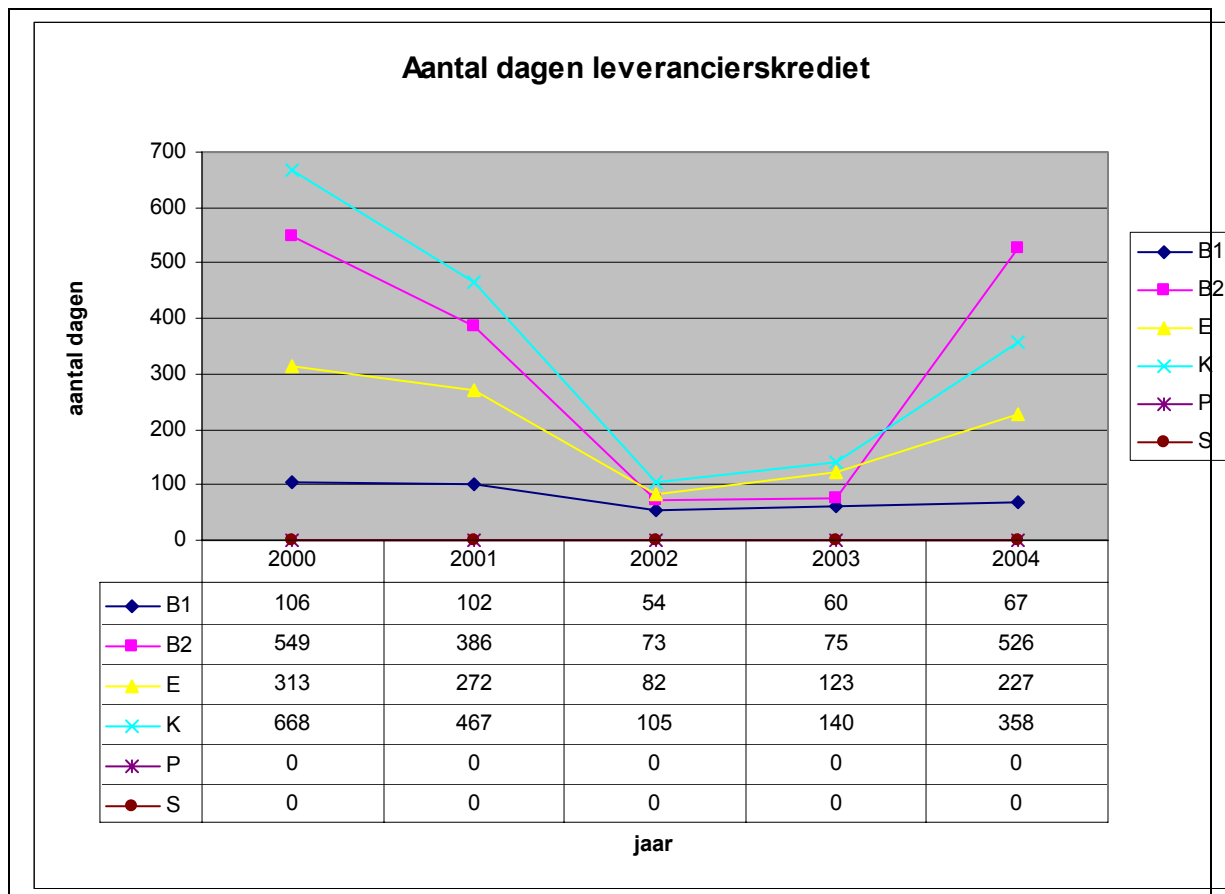
Tabel 5: Gemiddelde van het aantal dagen klantenkrediet per segment

4.2.4 Aantal dagen leverancierskrediet

Het aantal dagen leverancierskrediet geeft een indicatie in hoeveel dagen de aankopen worden betaald aan de leverancier. Een groot aantal dagen leverancierskrediet kan zowel betekenen dat de leveranciers een groot vertrouwen hebben in de onderneming, maar het kan ook zijn dat de onderneming de leveranciers niet kan betalen door liquiditeitsgebrek.

$$\text{Rotatie handelsschulden} = \frac{\text{Inkopen handelsgoederen, grondstoffen, hulpstoffen} + \text{diverse goederen en diensten} + \text{BTW}}{\text{Handelsschulden} < 1 \text{ jaar}}$$

$$\text{Aantal dagen leverancierskrediet} = \frac{365}{\text{Rotatie handelsschuld}}$$



Grafiek 10: Het aantal dagen leverancierskrediet

Grafiek 10 geeft het aantal dagen leverancierskrediet per segment weer. Hierin zien we dat het aantal dagen leverancierskrediet zeer hoog is. Alleen bij de middelgrote boomkorkotter

gemiddelde over 5 jaar	
B1	77,8
B2	321,8
E	203,4
K	347,6
P	0
S	0

(B1) is het aantal dagen leverancierskrediet veel lager. Zijn deze hoge leverancierskredieten nu goed of slecht? Hebben de leveranciers zoveel vertrouwen en zijn de vissers in staat om zulke hoge kredieten te eisen of is er een liquiditeitsprobleem?

Tabel 6: Gemiddelde per segment van het aantal dagen leverancierskrediet

Aangezien de kredieten toch zeer hoog liggen, rijst het vermoeden dat het hier gaat om een liquiditeitsprobleem. Om dit vermoeden te bevestigen vroeg ik de opinie van reder Willy Versluys³⁰. Ook hij zei dat geen enkele leverancier zulke krediettermijnen toestaat.

Op grafiek 10 kunnen we ook aflezen dat de trend van 2000 tot 2002 dalend was, toch was het nooit echt goed. Vanaf 2003 is de trend terug een stijgende lijn, dit wijst erop dat de liquiditeit de laatste twee jaar opnieuw afgenomen is.

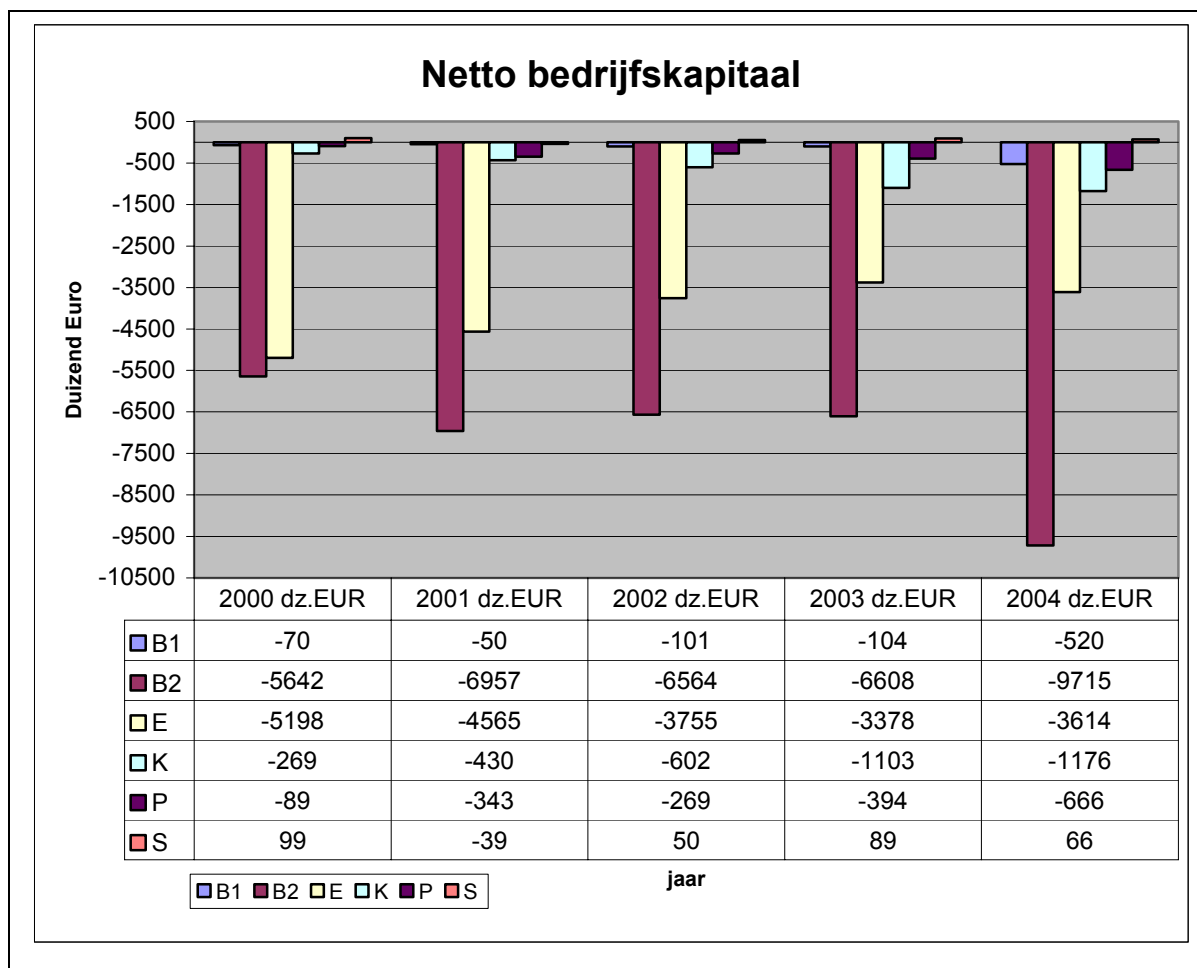
³⁰ Bron: Versluys W. (2005), interview, 8 februari.

De plankenvisserij en de staande netten hebben geen leverancierskrediet. Dit kan positief, maar ook negatief zijn. Misschien willen de leveranciers hen geen krediet meer geven. Wanneer we de current ratio erbij nemen (supra) zien we dat de plankenvisserij een ratio hebben van gemiddeld 0,624. Deze ratio was nog redelijk goed in 2000, maar toch minder dan 1, in 2004 was deze nog slechts 0,1. Er is dus duidelijk een dalende trend merkbaar in de liquiditeit. We kunnen hieruit besluiten dat de leveranciers waarschijnlijk een cash betaling eisen, in tegenstelling tot het segment van de staande netten. Deze hebben gedurende de 5 laatste jaren gemiddeld een positieve current ratio, die meer is dan 1, dit segment is dan ook het meest liquide. Hier kunnen we echter niet besluiten dat de leveranciers geen krediet meer willen geven, integendeel. Dit segment is waarschijnlijk zo liquide dat het zijn schulden direct kan aflossen. Hierbij is het echter belangrijk nog eens te benadrukken dat dit segment slechts 2% van de Belgische vloot uitmaakt.

4.2.5 *Nettobedrijfskapitaal*

Deze waarde is geen ratio, maar duidt aan of we de schulden op korte termijn kunnen afbetalen met de vlottende activa, die vrijkomt in het komende jaar. Een positief netto bedrijfskapitaal vertegenwoordigt een goede liquiditeitspositie (wanneer er geen probleem is van de realisatie van die activa). Bij een negatief netto bedrijfskapitaal kunnen er zich op korte termijn betalingsproblemen voordoen. Dit kengetal is de tegenhanger van de current ratio, maar dan in absolute waarde.

$\text{NBK} = \text{Beperkt Vlottend actief} - \text{Vreemd vermogen korte termijn}$
--



Grafiek 11: Het nettobedrijfskapitaal

Grafiek 11 geeft het nettobedrijfskapitaal per segment weer, hierin zien we dat in alle segmenten, behalve bij de staande netten, het nettobedrijfskapitaal negatief is. Het segment van de staande netten blijkt hieruit liquide te zijn, in tegenstelling tot de rest.

$$\text{Nettobedrijfskapitaalbehoefte} = \text{Vlottend actief} - \text{Niet financieel vreemd vermogen}$$

Onder het vlottend actief wordt verstaan: de voorraden, de vorderingen en de overlopende rekeningen. Onder het niet financieel vreemd vermogen zijn alle schulden inbegrepen, exclusief de financiële, zoals nog te betalen intresten op leningen, bijvoorbeeld leveranciers.

De nettobedrijfskapitaalbehoefte toont aan hoeveel nettobedrijfskapitaal je nodig hebt. Normaal is deze ratio positief. Voor een goede liquiditeitspositie moet het nettobedrijfskapitaal hoger zijn dan of gelijk aan de nettobedrijfskapitaalbehoefte.

	2000 dz.EUR	2001 dz.EUR	2002 dz.EUR	2003 dz.EUR	2004 dz.EUR
B1	-310	-381	-408	-415	-598
B2	-14371	-16266	-13614	-13094	-14209
E	-5192	-4642	-3822	-3816	-2784
K	-365	-569	-379	-767	-942
P	-879	-863	-863	-975	-649
S	-107	-66	-108	-124	-206

Tabel 7: De nettobedrijfskapitaalbehoefte

Tabel 7 met de gegevens over de nettobedrijfskapitaalbehoefte geeft aan dat in de visserijsector dit kengetal negatief is. In sommige sectoren kan dit echter positief zijn, dit is bijvoorbeeld het geval bij distributiebedrijven. Zulke bedrijven streven een minimale voorraad na, gecombineerd met een cash betaling van de klanten en een hoge druk bij de leveranciers om betalingsuitstel te krijgen. Omdat de liquide middelen en geldbeleggingen niet zijn opgenomen in dit kengetal hebben deze bedrijven een negatief nettobedrijfskapitaalbehoefte, ondanks het feit dat ze liquide zijn.

In de visserijsector is er bovendien ook een laag voorraadniveau. We zien ook dat de klanten vlugger betalen dan de leveranciers, maar we mogen ons niet laten misleiden. De reden van het hoge aantal dagen leverancierskrediet is niet omdat de reders druk kunnen uitoefenen om zulke voorwaarden te verkrijgen. De echte reden is dat vele reders hun leveranciers niet kunnen betalen. Het vlottend actief is dan ook veel kleiner dan de schuld op korte termijn. We zien dus nogmaals een indicatie dat de sector met liquiditeitsproblemen zit.

$$\text{Nettokas} = \text{Geldbeleggingen} + \text{Liquide middelen} - \text{Financiële schulden op } < 1 \text{ jaar}$$

$$\text{Nettokas} = \text{Nettobedrijfskapitaal} - \text{Nettobedrijfskapitaalbehoefte}$$

	2000 dz.EUR	2001 dz.EUR	2002 dz.EUR	2003 dz.EUR	2004 dz.EUR
B1	239	331	308	310	78
B2	8731	9314	7054	6483	4491
E	-7	76	73	440	-833
K	94	141	-223	-339	-236
P	790	523	592	581	-17
S	206	27	159	213	272

Tabel 8: De nettokas

Wanneer de nettokaspositie positief is, dan kan de onderneming alle financiële schulden betalen die ze binnen het jaar moet aflossen en dit met de liquiditeiten, die in de onderneming aanwezig zijn. Hier wordt echter geen rekening gehouden met andere schulden zoals leveranciers. Niettegenstaande deze kengetallen, te zien in tabel 8, meestal

positief zijn, kunnen we hier toch niet uit afleiden dat de liquiditeit goed is, en dit om dezelfde reden als hierboven is aangehaald.

4.2.6 *Besluit*

We zien dus duidelijk dat de er in de visserijsector een probleem is omtrent de liquiditeit. De current ratio is meestal niet hoger dan 1, behalve bij het segment van de staande netten. De trend is ook meestal een daling van deze ratio. Het gaat dus ieder jaar wat minder goed. Alleen bij de eurokotters is er een licht positieve trend, maar de gemiddelde ratio is amper 0,424, zodat we zeker niet kunnen spreken van een goede liquiditeitspositie.

Voor de plankenvissers krijgen het steeds moeilijker. De evolutie van hun current ratio gaat van goed (bijna 1 in 2000) tot zeer slecht (0,1 in 2004). In dit onderzoek werd nog rekening gehouden met 5 vaartuigen, in 2005 zijn er echter nog slechts 2 vaartuigen, die zich uitsluitend bezig houden met plankenvisserij. Een aantal zijn failliet of zijn overgeschakeld op boomkor³¹. Dit alles is het gevolg van de slechte liquide positie.

Om een uitspraak te kunnen doen over de sector in zijn geheel hebben we de gewogen gemiddelden nodig van deze kengetallen. Eerst hebben we de gemiddelden per ratio en per segment berekend. In het onderzoek zijn in totaal 101 bedrijven vertegenwoordigd in verschillende segmenten. Per segment hebben we daarna hieruit de wegingsfactor berekend. Deze wegingsfactor wordt hierop vermenigvuldigd met de gemiddelde ratio per segment. De som ervan vormt het gewogen gemiddelde. De resultaten van deze gegevens zijn in tabel 9 ondergebracht.

current ratio	0,62
acid test	0,60
Klantkrediet	27,39
Leverancierskrediet	261,69
nettobedrijfskapitaal	-4652,81

Tabel 9: Samenvatting van de liquiditeitsratio's

Deze tabel bevestigt ons vermoeden: de visserijsector is niet liquide. De current ratio en de acid test zijn kleiner dan 1. De sector heeft dus te weinig vlottende activa om de schulden op korte termijn af te lossen, hierdoor is het nettobedrijfskapitaal ook negatief. Het aantal dagen leverancierskrediet is dan weer zo hoog, omdat de vissers de leveranciers niet kunnen betalen.

³¹ Bron: Versluys W. (2005), interview, 8 februari

4.3 Solvabiliteit

4.3.1 *De algemene schuldgraad en de financiële onafhankelijkheid*

De schuldgraad toont aan hoeveel schulden er zijn ten opzichte van het totale vermogen. De financiële onafhankelijkheid is juist het tegenovergestelde van de algemene schuldgraad. Deze waarde toont aan wat de verhouding is van de eigen middelen ten opzichte van het totale vermogen. Hoe groter de schuldgraad, hoe lager de financiële onafhankelijkheid.

Deze ratio's tonen aan wat de bescherming is van de schuldeisers. Een grote schuldgraad (lage financiële onafhankelijkheid) betekent immers een kleine bescherming van de schuldeisers.

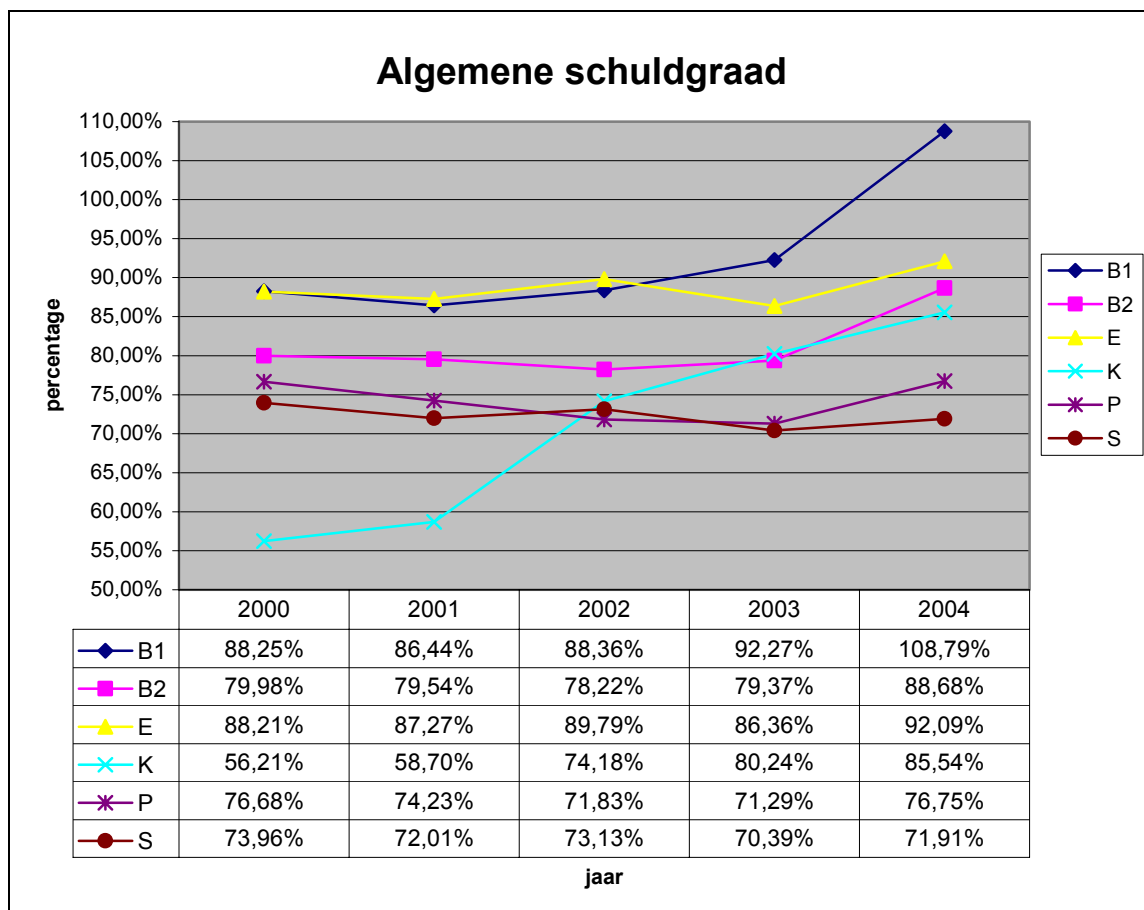
$$\text{Algemene schuldgraad} = \frac{\text{Vreemd Vermogen}}{\text{Totaal Vermogen}}$$

$$\text{Financiële onafhankelijkheid} = \frac{\text{Eigen Vermogen}}{\text{Totaal Vermogen}}$$

Bij de interpretatie van deze twee ratio's mogen we niet vergeten dat er rekening moet gehouden worden met minderwaarden bij een eventuele gedwongen verkoop. Deze minderwaarden zijn immers niet weergegeven in deze ratio. We gaan er hier vanuit dat alles wat op de actiefzijde staat effectief aan de boekwaarde wordt verkocht. Bij faillissement is dit echter meestal niet het geval. Daarnaast wijkt de boekwaarde soms af van de werkelijke waarde. Bijgevolg moeten we deze ratio's zeer eng interpreteren.

De schuldgraad kan ook een indicator zijn voor het financieel risico. Financiering met vermogen waaraan een vaste financieringskost zit (bijvoorbeeld: intresten op leningen) en vaste betalingsverplichtingen zijn constant over de tijd. De resultaten van een onderneming zijn daarentegen variabel. Het ene jaar kunnen de resultaten goed zijn en het volgende jaar kunnen ze tegenvallen. Hierdoor zijn ook de liquiditeiten die de onderneming beschikbaar heeft variabel. Een constante financieringskost gekoppeld aan een variabele liquiditeit creëert bijgevolg een financieel risico. Hoe hoger de schuldgraad, hoe groter het financieel risico van de onderneming.

Daarnaast zijn er inderdaad nog andere factoren, die het financieel risico bepalen, zoals de procentuele intrest, dat is niet opgenomen in deze ratio's. Deze ratio's wordt dan ook beschouwd als een eerste, ruwe indicatie voor het financieel risico.



Grafiek 12: De algemene schuldgraad

In grafiek 12 is de algemene schuldgraad voor de verschillende sectoren weergegeven.

Gemiddelde over 5 jaar	
B1	92,82%
B2	81,16%
E	88,74%
K	70,97%
P	74,16%
S	72,28%

Wanneer we de gemiddelde schuldgraad over 5 jaar in tabel 10 bekijken, zien we dat de schuldgraad zeer hoog ligt, vooral bij de boomkorkotter en bij de eurokotters. De kustvissers, staande netten en plankenvisserij doen het iets beter, maar toch kunnen we zeker niet zeggen dat ze solvabel zijn. Het financieel risico zoals hierboven besproken is hierdoor dan ook zeer groot.

Tabel 10: Gemiddelde van de algemene schuldgraad per segment

We zien bij het segment van de middelgrote boomkorkotter (B1) een relatief stabiele ratio tot en met het jaar 2002. Vanaf 2003 begint deze langzaam te stijgen met een piek in 2004 van meer dan 100 %. De verklaring voor de ratio van 108,79 % ligt in het feit dat 4 van de 5 onderzochte bedrijven een negatief eigen vermogen hebben, waarbij 1 van de 5 bedrijven zelfs al twee jaar een negatief eigen vermogen heeft. Dit is zonder twijfel zeer slecht. Volgens het wetboek vennootschappen kan iedere belanghebbende in zo'n situatie het faillissement aanvragen.

Bij de grote boomkorkotter (B2) zien we een hoge ratio, maar stabiel. Toch moeten we hier rekening houden met de onderliggende factoren. In de globale balans en resultatenrekening van de 41 bedrijven zien we dat de herwaarderingsmeerwaarden een belangrijke balanspost is. Wanneer we de evolutie van deze post bekijken zien we het volgende:

	2000	2001	2002	2003	2004
herwaarderingsmeerwaarden ten opzichte van het eigen vermogen	59,97%	70,79%	81,67%	95,81%	198,02%

Tabel 11: Herwaarderingsmeerwaarde ten opzichte van het eigen vermogen in het B2 segment

In België heeft de rekening herwaarderingsmeerwaarden de connotatie van een slechte financiële situatie. Het wordt immers aanzien als een middel om de balans er beter te laten uitzien. Stel dat we de post herwaarderingsmeerwaarden verminderen met het eigen vermogen, dan zien we in tabel 12 dat het eigen vermogen in het jaar 2004 negatief zou zijn:

in € 1 000	2000	2001	2002	2003	2004
eigen vermogen	22 140	21 780	21 971	18 390	8 079
herwaarderingsmeerwaarden	13 277	15 419	17 944	17 619	15 998
verschil	8 863	6 361	4 027	771	-7 919

Tabel 12: Overzicht van het eigen vermogen exclusief herwaarderingsmeerwaarden in het B2 segment.

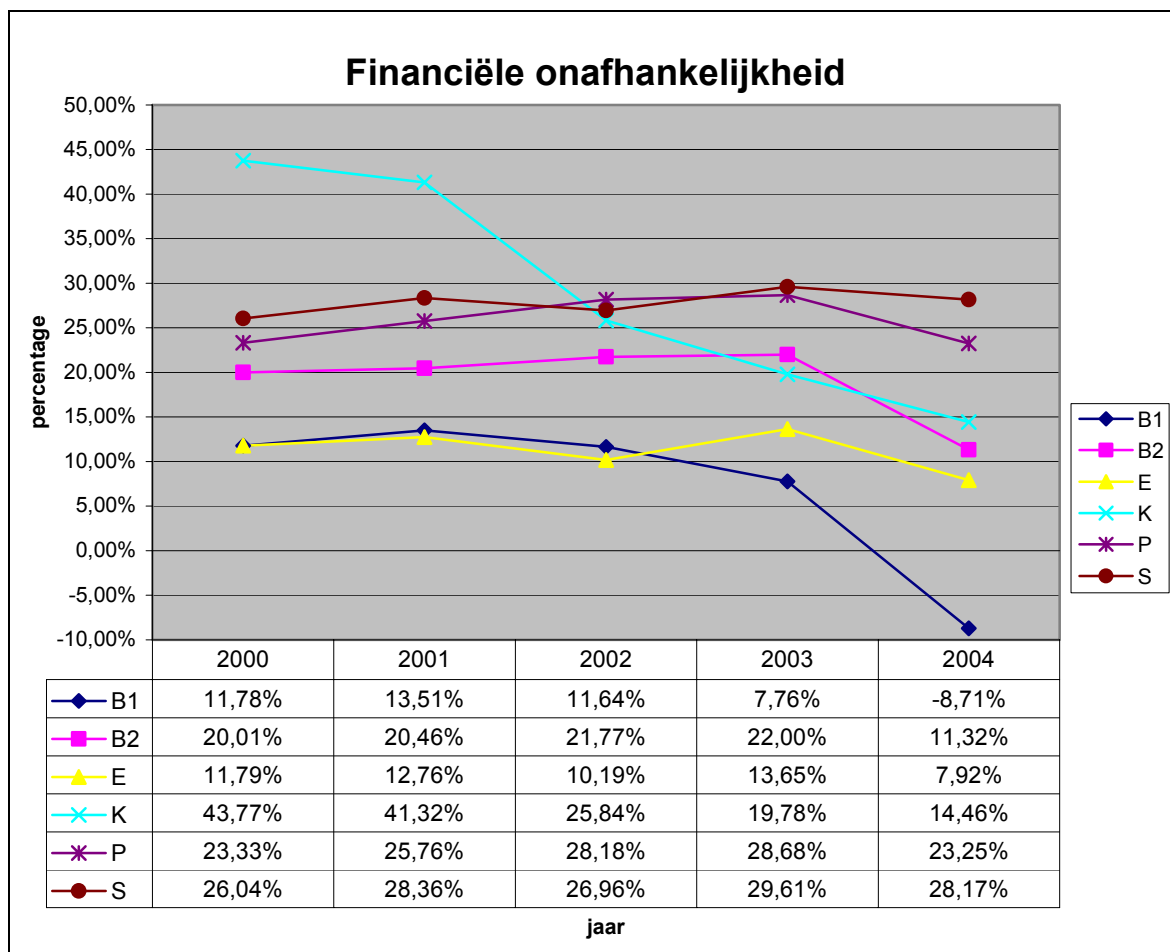
Dit fenomeen zien we ook bij de eurokotters en de kustvissers, samengevat in tabel 13. Ook bij deze segmenten is de post herwaarderingsmeerwaarden zeer hoog en in stijgende lijn. We zien zelfs dat deze balanspost de belangrijkste post wordt in het eigen vermogen.

herwaarderingsmeerwaarden / Eigen vermogen	2000	2001	2002	2003	2004
E	70,50%	75,09%	120,09%	116,43%	228,12%
K	55,39%	56,30%	76,68%	93,59%	143,51%

Tabel 13: Overzicht van de verhoudingen tussen de herwaarderingsmeerwaarden en het eigen vermogen in de segmenten E en K.

Alleen bij de plankenvisserij en de staande netten zijn er geen herwaarderingsmeerwaarden geboekt. Deze segmenten zijn het meest solvabel, zoals we zien in grafiek 12. De staande netten leunen het meest aan bij de norm van 67%.

Algemeen wordt aangenomen dat de financiële onafhankelijkheid ongeveer 33 % moet zijn. Met andere woorden 1/3 van het vermogen moet gefinancierd zijn met eigen middelen (Wanneer 33 % de norm is voor de financiële onafhankelijkheid, dan is het logische gevolg dat de algemene norm voor de schuldgraad 67 % is). Het is echter wel zo dat wanneer de resultaten sterk fluctueren of wanneer de bedrijfsconjunctuur gevoelig is, dit percentage hoger moet liggen.



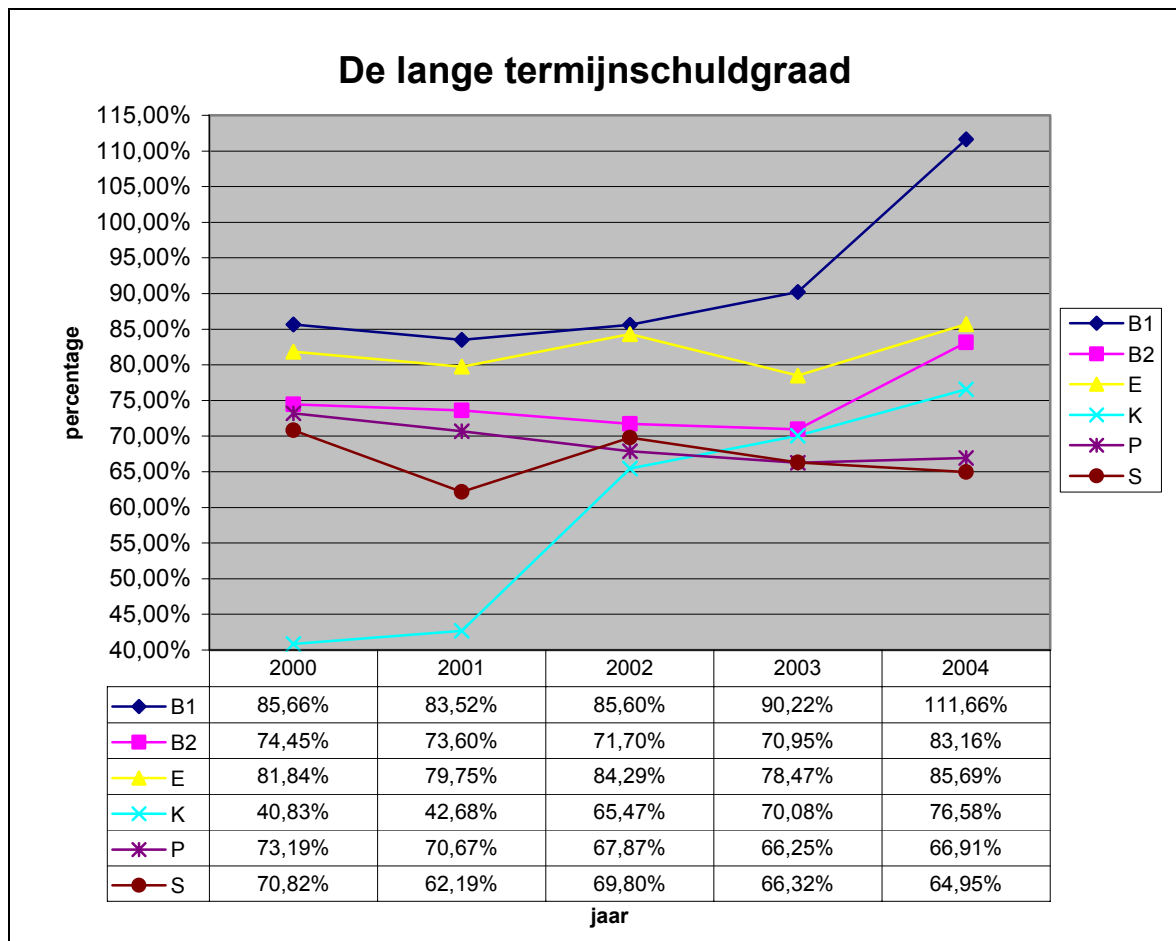
Grafiek 13: De financiële onafhankelijkheid

In grafiek 13 zien we dat geen enkel segment de norm van 33 % haalt. Alleen het segment van de staande netten komt in de buurt, gevolgd door de plankenvisserij. Bij de andere segmenten zien we een zeer lage onafhankelijkheid. Bij het segment van middelgrote boomkorkotter B1 gaat die zelfs negatief in het jaar 2004. De oorzaak is het negatief eigen vermogen, zoals hierboven vermeld.

4.3.2 Lange termijn schuldgraad

$$\text{Lange termijn schuldgraad} = \frac{\text{Vreemd vermogen op lange termijn}}{\text{Permanent vermogen}}$$

Deze ratio is een aanvulling op de algemene schuldgraad. Het toont aan in hoeverre de schulden op lange termijn afgelost kunnen worden met het permanent vermogen. Onder het permanent vermogen verstaan we de som van het kapitaal, de uitgiftepremies, de herwaarderingsmeerwaarden, de reserves, overgedragen winst of verlies, kapitaalsubsidies, financiële- en overige schulden op meer dan 1 jaar, kortom de lange termijn middelen van een onderneming (balansposten 10 tot 17).



Grafiek 14: De lange termijnschuldgraad

Grafiek 14 geeft de lange termijnschuldgraad voor de verschillende segmenten. In tabel 14

gemiddelde over 5 jaar	
B1	91,33%
B2	74,77%
E	82,01%
K	59,13%
P	68,98%
S	66,82%

zien we dat de gemiddelde ratio's beter zijn dan de algemene schuldgraad, toch zijn deze cijfers opnieuw niet zo goed. Vooral bij de boomkorkotter en de eurokotters zijn er ook op lange termijn problemen met de solvabiliteit. Bovendien zien we in grafiek 14 dat de ratio in stijgende lijn gaat bij de boomkorkotter en de eurokotters.

Tabel 14: Het gemiddelde van de lange termijnschuldgraad per segment

Het gemiddelde van de kustvisserij geeft ons toch een verkeerd beeld. We zouden kunnen afleiden dat de kustvisserij op lange termijn relatief solvabel is met 59,13%. In het gemiddelde van dit segment zitten echter extreme waarden. 5 jaar geleden was de lange termijngraad nog goed met 40,83 %. We zien echter dat de ratio in een zeer sterke stijgende lijn is. In 2004 was de verhouding 76,58 %. De solvabiliteit op lange termijn ziet er dus ook voor de kustvisserij niet echt positief uit.

Alleen de plankenvisserij en de staande netten doen het redelijk goed met een dalende trend van de ratio.

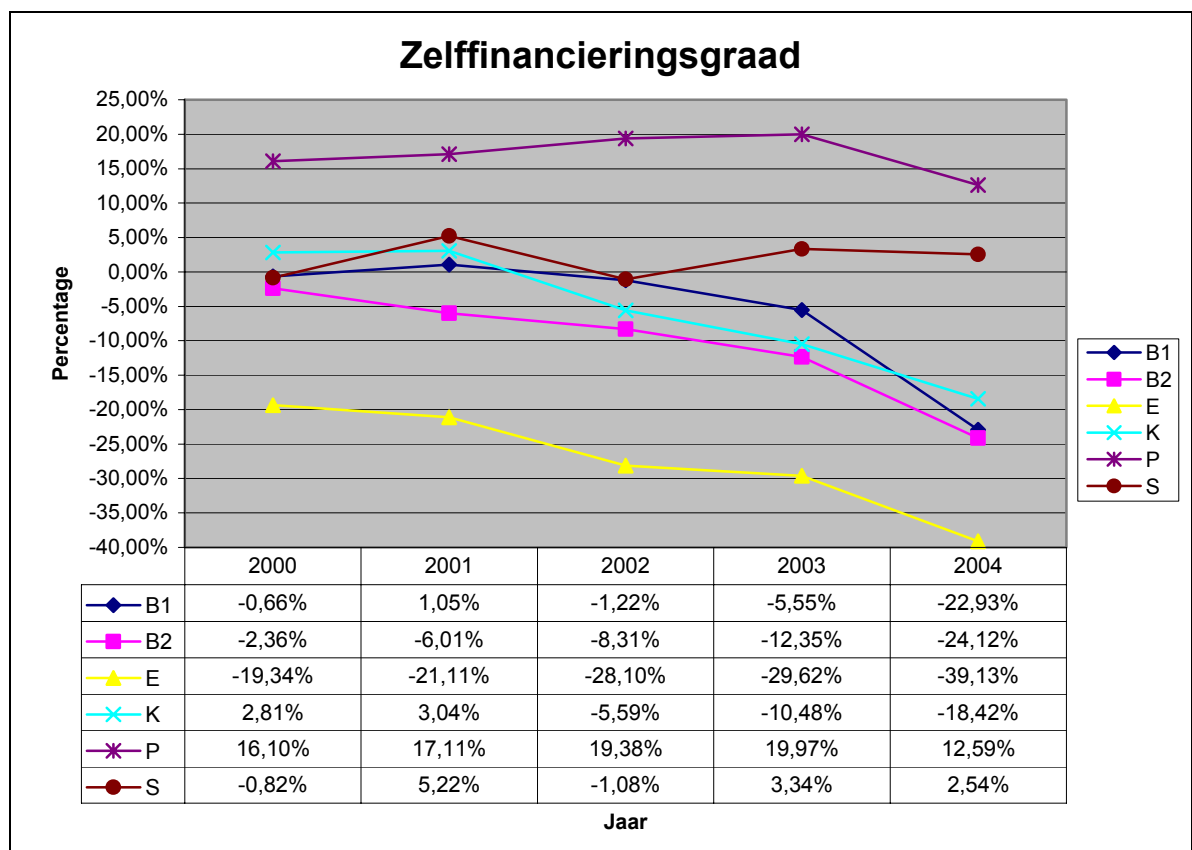
4.3.3 Zelffinancieringsgraad (autofinancieringsgraad)

Deze ratio is een indicatie voor:

- De gecumuleerde rendabiliteit
- De dividend- en de reserveringspolitiek
- De leeftijd van de onderneming. Hoe ouder de onderneming, hoe meer reserves, hoe hoger de ratio.

Uit deze ratio leiden we af of ondernemingen geld opzij leggen voor de aangroei van het eigen vermogen.

$$\text{Zelffinancieringsgraad} = \frac{\text{Reserves} + \text{overgedragen reserves}}{\text{Totaal vermogen}}$$



Grafiek 15: De zelffinancieringsgraad

Uit grafiek 15 met de zelffinancieringsgraad voor de verschillende segmenten blijkt dat het merendeel van de ondernemingen niet kan voorzien in een autofinanciering, integendeel.

Dit komt omdat de overgedragen verliezen groter zijn dan de reserves. Als we de evolutie bekijken zien we dat de trend dalend is. Door de oplopende verliezen wordt het vermogen aangetast, zoals we ook al konden zien bij de vorige ratio's. Het enige segment met een positieve autofinanciering is het segment van de plankvisserij.

Gemiddelde over 5 jaar	
B1	-5,86%
B2	-10,63%
E	-27,46%
K	-5,73%
P	17,03%
S	1,84%

Het segment van de staande netten schommelt tussen een positieve en een negatieve ratio. Wanneer we de globale balans erbij nemen, zien we dat dit segment wel bouwt aan zijn reserves, maar in 2000 en 2002 waren de verliezen betrekkelijk hoger dan de andere jaren.

Tabel 15: Gemiddelde van de zelffinancieringsgraad per segment

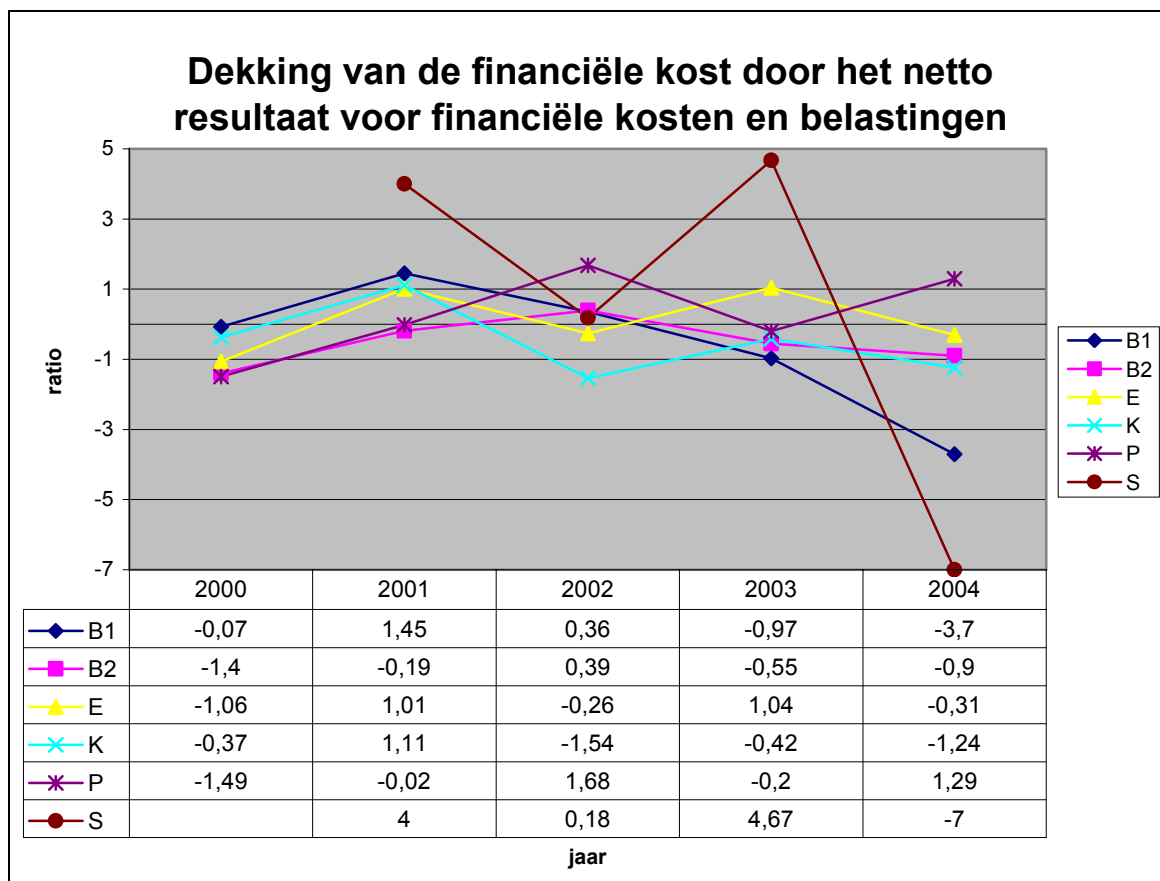
4.3.4 *Dekking van de financiële kosten van het vreemd vermogen door het netto resultaat voor financiële kosten na belastingen*

Deze ratio bepaalt in hoeverre de ondernemingen in staat zijn om met het resultaat voor aftrek van financiële kosten in staat zijn de vaste financieringskosten van het vreemd vermogen te dragen. Het doel is na te gaan hoeveel keer de financiële kosten gedekt zijn door het netto resultaat.

$$\text{Formule} = \frac{\text{nettoresultaat voor financiële kosten en voor belasting min operationele belasting}}{\text{Financiële kost min belastingvoordeel}}$$

Het belastingvoordeel bestaat erin dat de betaalde intresten kunnen afgetrokken worden van de belastbare basis en zo een belastingvoordeel opleveren. Wanneer de onderneming echter geen winst heeft, is er natuurlijk geen belastingvoordeel.

Nota: Toen ik de cijfers van het segment van de staande netten analyseerde, zag ik extreem hoge waarden voor deze ratio in het jaar 2000. In de globale balans was het resultaat van het boekjaar uitzonderlijk hoog. Toen ik dit bedrag herkende op basis van de individuele jaarrekeningen, bleek dat de sommatie niet klopte in de globale balans. Ook de cashflow is op het resultaat gebaseerd, dus zal ook deze verkeerd berekend zijn. Die cashflow hebben we in de volgende drie ratio's nodig. Daarom heb ik de cijfers van de staande netten van het jaar 2000 vanaf nu niet meer opgenomen. In het deel van de rendabiliteit komt deze problematiek nog eens aan bod.



Grafiek 16: De dekking van de financiële kost door het netto resultaat voor financiële kosten en na belasting

Grafiek 16 geeft de dekking van de financiële kosten door het netto resultaat voor financiële kosten en na belasting weer, deze ratio moet minstens 1 zijn. Dit wil zeggen dat

Gemiddelde over 5 jaar	
B1	-0,59
B2	-0,53
E	0,08
K	-0,49
P	0,25
S	0,37

het resultaat voor financiële kosten en na belasting juist voldoende is om de rentekost te dekken van het boekjaar. In tabel 16 zien we dat de gemiddelde ratio's van B1, B2 en K echter negatief zijn. De ratio wordt negatief als het nettoresultaat ook negatief wordt, dus wanneer er verlies wordt gemaakt.

Tabel 16: Het gemiddelde van de dekking van de financiële kost door het netto resultaat voor financiële kosten en na belasting per segment

Globaal zien we in grafiek 16 dat er bij bepaalde segmenten in sommige jaren nog een goede ratio was van meer dan 1, maar over het algemeen is de ratio minder dan 1 tot zelfs negatief. Dit is een slecht teken voor de solvabiliteit.

Dit alles wil echter niet zeggen dat ze de intrestkost niet kunnen betalen. In het nettoresultaat zitten immers ook nog de niet-kas kosten, zoals afschrijvingen en waardeverminderingen, zij wegen in de sector heel zwaar op het resultaat. Alleen de cashflow uit de bedrijfsexploitatie kan aantonen of ze de intrest kunnen betalen, wat in de meeste gevallen wel in orde is. Er is bijgevolg voldoende cashflow om de intresten te

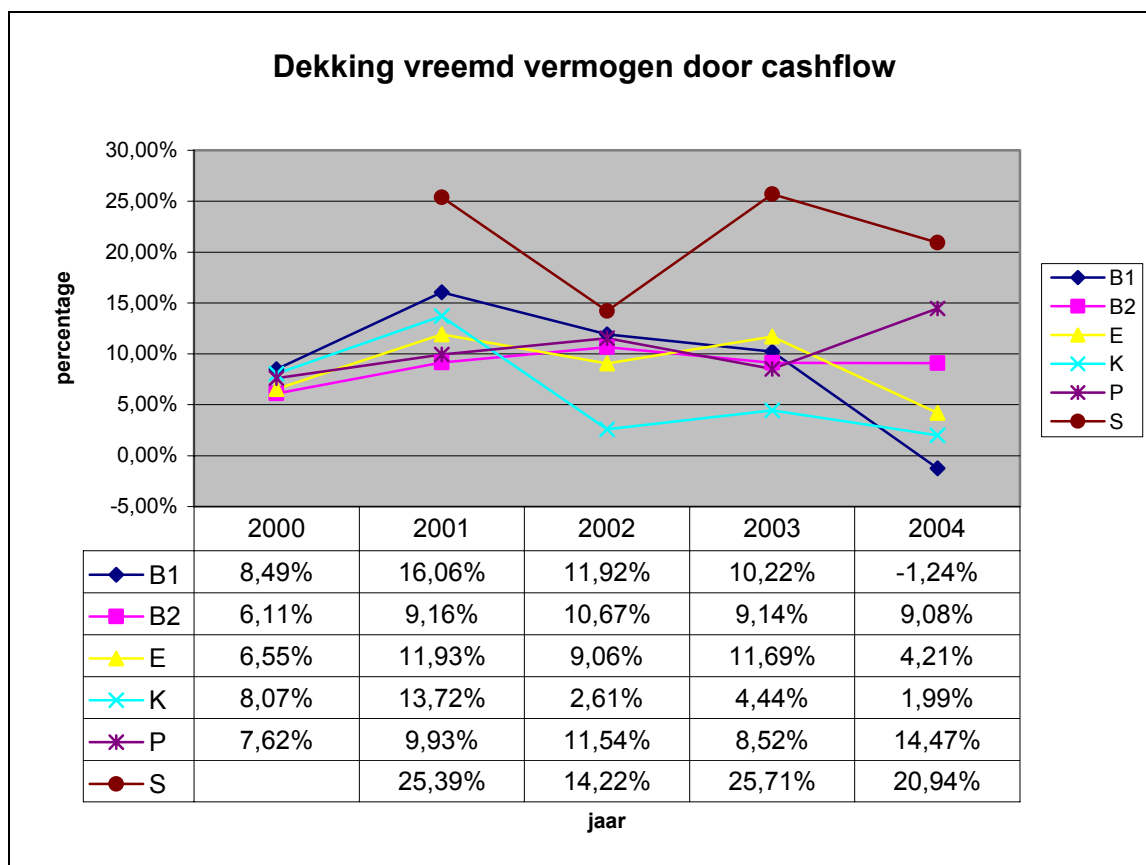
betalen, indien dit niet het geval zou zijn zouden de banken hun geld terug eisen met veel faillissementen tot gevolg.

4.3.5 Dekking van het vreemd vermogen door cashflow

De cashflow wordt berekend door de winst van het boekjaar na belasting op te tellen met de niet-kas kosten: zoals afschrijvingen, voorzieningen en waardeverminderingen. Zo bekomen we een kasstroom die ofwel positief of negatief is. Indien zij positief is hebben we een goede kaspositie.

$$\text{Formule} = \frac{\text{Cashflow voor winstuitkering}}{\text{Vreemd vermogen}}$$

Met deze ratio kunnen we zien in welke mate de ondernemingen in staat zijn hun schulden te betalen met de cashflow.



Grafiek 17: De dekking van het vreemd vermogen door de cashflow

Het eerste wat opvalt in grafiek 17 met de dekking van het vreemd vermogen door de cashflow, is dat bijna alle ratio's positief zijn, dit in tegenstelling tot de vorige. De cashflow's zijn bijgevolg positief. Wanneer we een negatief nettoresultaat hebben en een positieve cashflow kunnen we besluiten dat er veel niet-kas kosten zijn.

Wanneer we de inverse berekenen van de ratio bekomen we het aantal jaren, dat nodig is om de schulden af te betalen. Dit wil zeggen dat bijvoorbeeld B1 er 11 jaar zal over doen

Gemiddelde over 5 jaar		aantal jaren
B1	9,09%	11,00
B2	8,83%	11,32
E	8,69%	11,51
K	6,17%	16,22
P	10,42%	9,60
S	17,25%	5,80

om haar schuld af te betalen met de cashflow die ze genereert. We zien ook dat B1 in 2004 te kampen had met een negatieve cashflow, dit komt de solvabiliteit zeker niet ten goede. De kustvisserij zou er gemiddeld gezien zelfs 16 jaar over doen om zijn schuld te betalen.

Tabel 17: Het gemiddelde van de dekking van het vreemd vermogen door de cashflow per segment

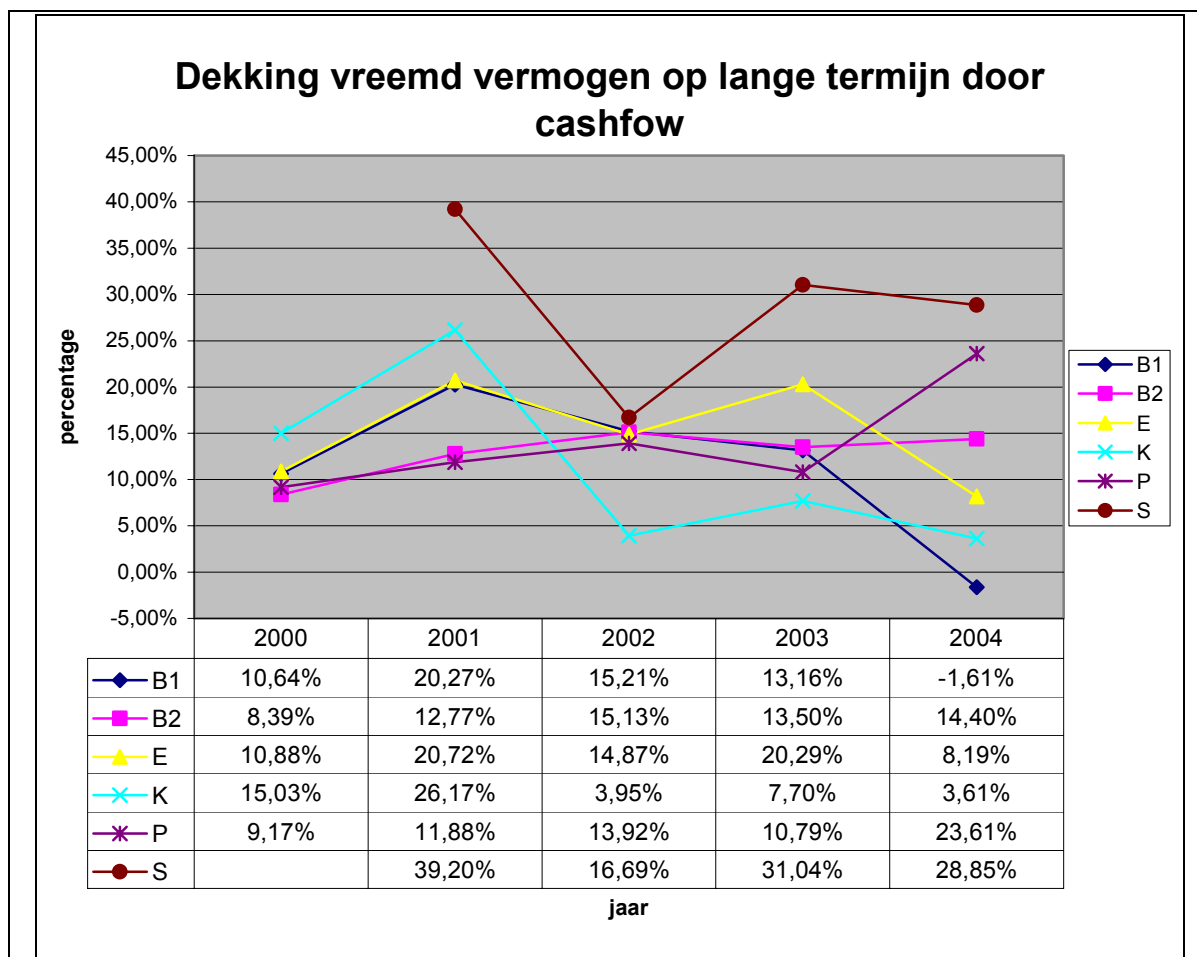
Voor de staande netten ziet het er iets beter uit. Met de huidige cashflow zouden ze binnen de 6 jaar hun schuld kunnen aflossen.

4.3.6 *Dekking van het vreemd vermogen op lange termijn door cashflow*

Deze ratio is een variant op de voorgaande ratio. Hier bekijken we hoe lang het zou duren om de schulden op lange termijn af te lossen met de gegenereerde cashflow. In theorie gaat deze ratio er vanuit dat de schulden op korte termijn zich vanzelf zullen oplossen door het vrijkomen van de vlottende activa.

Uit de liquiditeitsanalyse hebben we echter gezien dat de sector moeilijkheden heeft om de korte termijn schulden af te lossen. Met deze ratio bekijken we nu eens hoe het zit met de lange termijn schulden.

$$\text{Formule} = \frac{\text{Cashflow}}{\text{Vreemd vermogen op lange termijn}}$$



Grafiek 18: De dekking van het vreemd vermogen op lange termijn door de cashflow

Grafiek 18 stelt de dekking van het vreemd vermogen op lange termijn door de cashflow

	Gemiddelde over 5 jaar	aantal jaren
B1	11,53%	8,67
B2	12,84%	7,79
E	14,99%	6,67
K	11,29%	8,86
P	13,87%	7,21
S	23,16%	4,32

voor. Deze ratio is echter moeilijk te beoordelen, om ze goed te kunnen interpreteren zouden we immers de looptijd van de aangegane schulden op lange termijn moeten weten. In tabel 18 zien we dat de gemiddelden ongeveer tussen de 6 en de 8 jaar liggen.

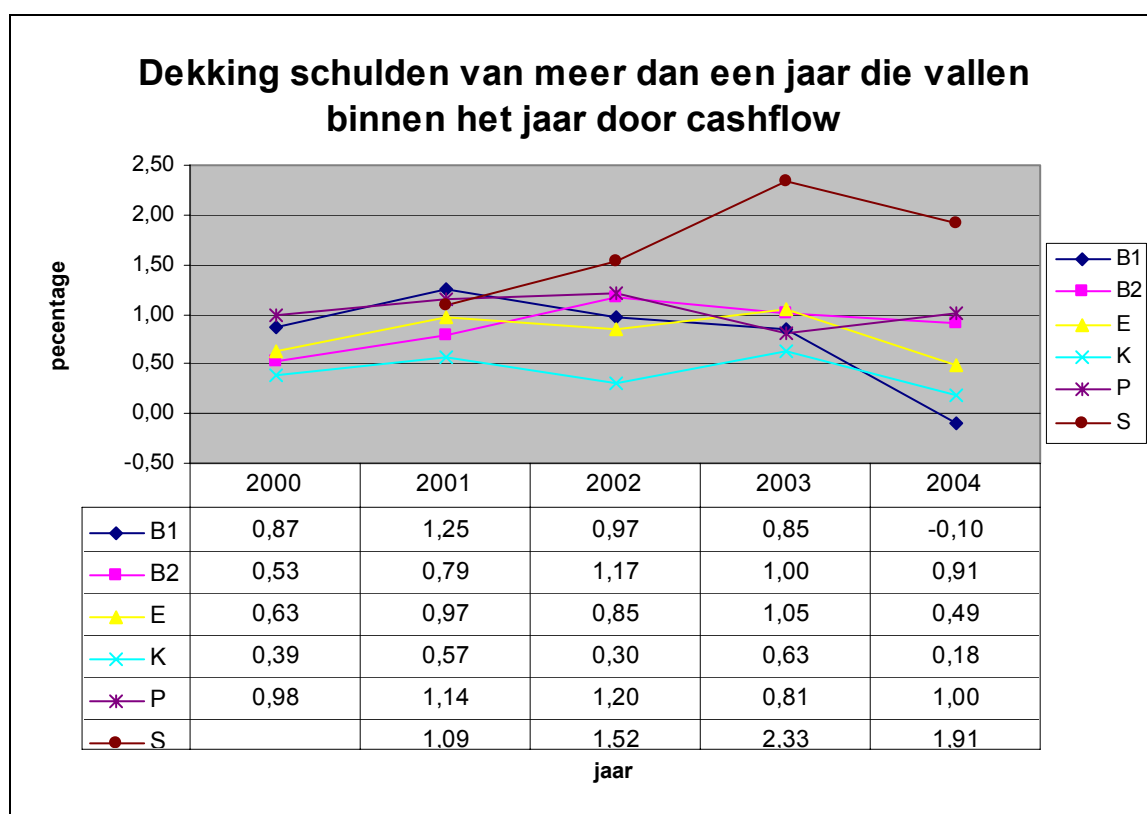
Tabel 18: Gemiddelde per segment van de dekking van het vreemd vermogen op lange termijn door de cashflow

Stel dat de gemiddelde resterende looptijd van de leningen 10 jaar is, dan is dit een goed teken, indien de gemiddelde resterende looptijd 5 jaar zou bedragen dan zou dit een minder goed teken zijn. Het is aan te raden om deze ratio op individueel niveau per bedrijf te berekenen en deze dan te vergelijken met het gemiddelde zoals hier berekend. Hoe kleiner de ratio, dus hoe hoger het aantal jaren, hoe groter de kans op falen. De staande netten doen het terug wat beter met minder dan vijf jaar.

4.3.7 Dekking van schulden meer dan een jaar die vervallen binnen het jaar door de cashflow

Bij leningen op lange termijn moet er elk jaar een stuk van het kapitaalgedeelte afgelost worden bij de bank. Met deze ratio kunnen we nagaan of ze deze schuld kunnen afbetalen met de cashflow die beschikbaar is. Deze ratio moet dus minstens 1 zijn, wat betekent dat de cashflow juist voldoende is om die schulden af te lossen. Indien deze ratio minder is dan 1, dan is dit een slecht teken. Het wordt ook wel eens een knipperlicht genoemd, het is immers een indicatie voor een dreigend faillissement.

$$\text{Formule} = \frac{\text{cashflow}}{\text{Schulden meer dan een jaar die vervallen binnen het jaar}}$$



Grafiek 19: De dekking van de schulden op meer dan een jaar die vervallen binnen het jaar

In grafiek 19, met de dekking van de schulden op meer dan een jaar die vervallen binnen het jaar zien we dat vier op de zes segmenten ook op deze ratio zeer slecht scoren, met als uitschieter de kustvisserij. Deze segmenten zijn niet in staat hun schuld af te lossen, die binnen het jaar vervalt, ze bevinden zich in een gevaarlijke zone. Vooral het B1 segment, die had in 2004 een negatieve cashflow, zodat de ratio negatief wordt. In 2001 had dit segment echter nog ratio van meer dan 1.

Gemiddelde over 5 jaar	
B1	0,77
B2	0,88
E	0,80
K	0,42
P	1,03
S	1,37

Tabel 19: Gemiddelde per segment van de dekking van de schulden op meer dan een jaar die vervallen binnen het jaar

Bij de B2 zien we een daling vanaf 2002 en in 2004 eindigt dit segment zelfs onder de minimumwaarde van 1, geen goed teken dus. De eurokotters kunnen in 2004 slechts 50 % van de schuld aflossen, nochtans was er tot 2003 nog een stijgende trend met in datzelfde jaar een ratio van meer dan 1. De kustvisserij hebben in 2004 een zware klap gekregen, nog geen 20% van de schuld die op korte termijn vrijkomt, kan afbetaald worden met de gegenereerde cashflow.

De plankenvisserij doet het beter op deze ratio met een gemiddelde van meer dan 1. Toch kunnen we ook hier niet zeggen dat ze solvabel zijn, omdat de positieve marge maar heel klein is. De staande netten scoren het best, de voorbije 4 jaar was de ratio altijd groter dan 1, maar ook hier is deze marge niet voldoende.

4.3.8 *Besluit*

In alle ratio's zien we duidelijk een slechte solvabiliteit voor het merendeel van de sector. Ook de trend is in het merendeel van de ratio's over de verschillende jaren meestal een verslechtering van de solvabiliteit. Deze trend stellen we vast wanneer we het jaar 2000 vergelijken met 2004.

Wat ons ook opvalt, is dat het segment van de middelgrote boomkorkotter B1 zware klappen heeft gekregen in 2004, met een schuldgraad van meer dan 100 % en een negatieve cashflow, waardoor ze in problemen komen om hun vreemd vermogen af te lossen.

Bij de grote boomkorkotter B2 zien we ook een negatieve trend van de schuldgraad en de financiële onafhankelijkheid. Een gemiddelde schuldgraad van meer dan 80 % is zeker niet solvabel. Ook het nettoresultaat voor financiële kosten is onvoldoende om de financiële kosten te dekken en er is onvoldoende cashflow om het vreemd vermogen binnen een redelijke termijn af te lossen.

De eurokotters hebben een hoge schuldgraad, daarenboven kregen ze in 2004 nog een zware klap te verwerken, in dat jaar tijd steeg de schuldratio immers met bijna 6 %. Ook de zelffinancieringsgraad daalde enorm in datzelfde jaar. Hieruit kunnen we besluiten dat er in 2004 grote verliezen werden geleden. De cashflow is ook hier ontoereikend om het vreemd vermogen binnen een redelijke termijn af te lossen.

Bij de kustvisserij is de algemene trend van de schuldgraad niet goed. In de laatste 5 jaar steeg deze ratio met een kleine 30 %. De lange termijn schuldgraad steeg zelfs met ongeveer 36 % ten opzichte van 2004. Ook de zelffinancieringsgraad is de laatste drie jaar

negatief en in dalende lijn. Ook hier zien we dat de cashflow niet voldoende is voor de afbetaling van het vreemd vermogen. Vooral de ratio cashflow / totaal vreemd vermogen is zeer slecht. Het zou gemiddeld gezien 16 jaar duren om alle schulden af te lossen met huidige cashflow. De ratio cashflow / vreemd vermogen lange termijn is maar de helft, 8 jaar, wat betekent dat er veel schulden op korte termijn zijn.

De twee segmenten die het meest solvabel zijn ten opzichte van de rest zijn de staande netten en de plankenvisserij. Aangezien deze segmenten maar een klein percentage vormen geeft dit slechts een weinige hoop voor de sector. Niettegenstaande dat de plankenvisserij een betere solvabiliteit heeft dan de andere segmenten, zijn er in 2005 toch 3 bedrijven gestopt of overgeschakeld op boomkor. Dit komt natuurlijk door hun slechte liquiditeit, zoals eerder besproken. Met andere woorden, hun betere solvabiliteitspositie was geen garantie voor de klap die ze te verwerken kregen op vlak van liquiditeit in het jaar 2004.

Het segment van de staande netten staat er voorlopig nog het best voor. Ze hebben een goede liquiditeitspositie, een redelijke solvabiliteitspositie en hun cashflow is hoog genoeg om het vreemd vermogen af te lossen binnen een redelijke termijn. Hun schuldgraad en financiële onafhankelijkheid zijn niet uitstekend, maar wel beter dan de andere segmenten. Er zit ook een kleine positieve trend in de algemene schuldgraad. In de lange termijn schuldgraad zien we zelfs een verbetering van ongeveer 6 % in 2004 in vergelijking met 2000.

Opdat we ons een beeld kunnen vormen van de volledige sector, volgt nu tabel 20 met het gewogen gemiddelde per ratio. De werkwijze is dezelfde als bij het hoofdstuk liquiditeit.

Algemene schuldratio	81,68%
Financiële onafhankelijkheidsgraad	18,46%
Lange termijn schuldgraad	74,77%
zelffinancieringsgraad	-12,26%
Dekking financiële kosten	-0,32
Dekking vreemd vermogen	8,68%
Dekking vreemd vermogen lange termijn	13,35%
Dekking schulden meer dan een jaar die vervallen binnen het jaar	0,81

Tabel 20: Samenvatting van de solvabiliteitsratio's

Deze tabel bevestigt alleen maar onze conclusies, maar dan voor de volledige sector. De schuldratio is heel hoog. De minimumnorm van 30 % financiële onafhankelijkheid wordt zeker niet gehaald. De sector kan het eigen vermogen niet laten groeien door interne financiering, integendeel. Door een negatieve zelffinancieringsgraad verkleint dit het eigen vermogen. Een tweede gevolg van deze negatieve ratio is dat de sector behoefte heeft aan externe financiering, dit komt dan weer tot uiting in de hoge schuldratio. In de dekking van

de financiële kost door het nettoresultaat voor financiële kost en na belasting zien we dat de ratio negatief is. Hieruit concluderen we dat er geen operationele winsten zijn, maar operationele verliezen. Met de huidige cashflow zou het meer dan 11 jaar duren om het vreemde vermogen af te lossen en 7 jaar voor het vreemd vermogen op lange termijn. We leiden dus af dat de afbetaling van het vreemde vermogen op korte termijn ook in het gedrang komt. De laatste ratio bevestigt dit, aangezien de ratio minder is dan 1. Er is dus onvoldoende cashflow om de lange termijn schulden die vervallen binnen het jaar af te lossen.

4.4 Rendabiliteit

4.4.1 Bruto- en nettoverkoopmarge

In deze ratio's gaan we de relatie na van het resultaat ten opzichte van de verkopen. De brutoverkoopmarge houdt rekening met het bedrijfsresultaat voor niet-kaskosten en de nettoverkoopmarge met het bedrijfsresultaat na niet-kaskosten. Het bedrijfsresultaat is de winst of het verlies uit de bedrijfsuitvoering, dit betekent voor financiële- en uitzonderlijke kosten en opbrengsten.

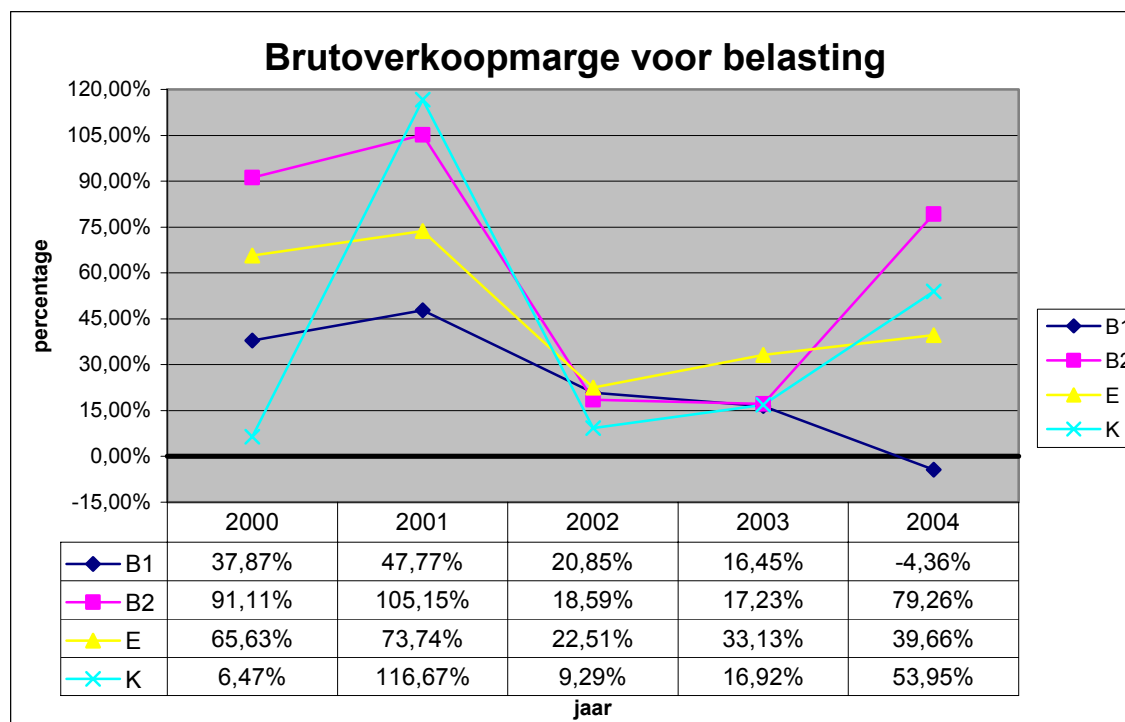
$$\text{Brutoverkoopmarge} = \frac{\text{Brutobedrijfsresultaat (voor niet - kaskosten)}}{\text{verkopen}}$$

$$\text{Nettoverkoopmarge} = \frac{\text{Nettobedrijfsresultaat (na niet - kaskosten)}}{\text{verkopen}}$$

De brutoverkoopmarge toont hoe groot de rendabiliteit is. Hoe groter de marge, hoe groter de rendabiliteit. Het is ook een indicator omtrent de efficiëntie van commercieel-, productie- en personeelsbeleid, aangezien de ratio alleen rekening houdt met bedrijfsresultaten. Deze ratio houdt geen rekening met de niet-kaskosten.

De nettoverkoopmarge houdt rekening met alle bedrijfskosten inclusief de niet-kaskosten zoals: afschrijvingen, waardeverminderingen en voorzieningen.

Deze ratio's kunnen niet berekend worden voor de segmenten van de plankenvisserij en de staande netten, omdat de omzet van deze segmenten niet vermeld is. Aangezien deze segmenten maar een klein deel uitmaken van de Belgische vloot brengt dit de betrouwbaarheid echter niet in het gedrang.



Grafiek 20: De brutoverkoopmarges voor belasting

In grafiek 20 met de brutoverkoopmarges voor belasting en tabel 21 met de gemiddeldes per segment zien we dat de brutomarges aan de hoge kant liggen. We zouden hieruit

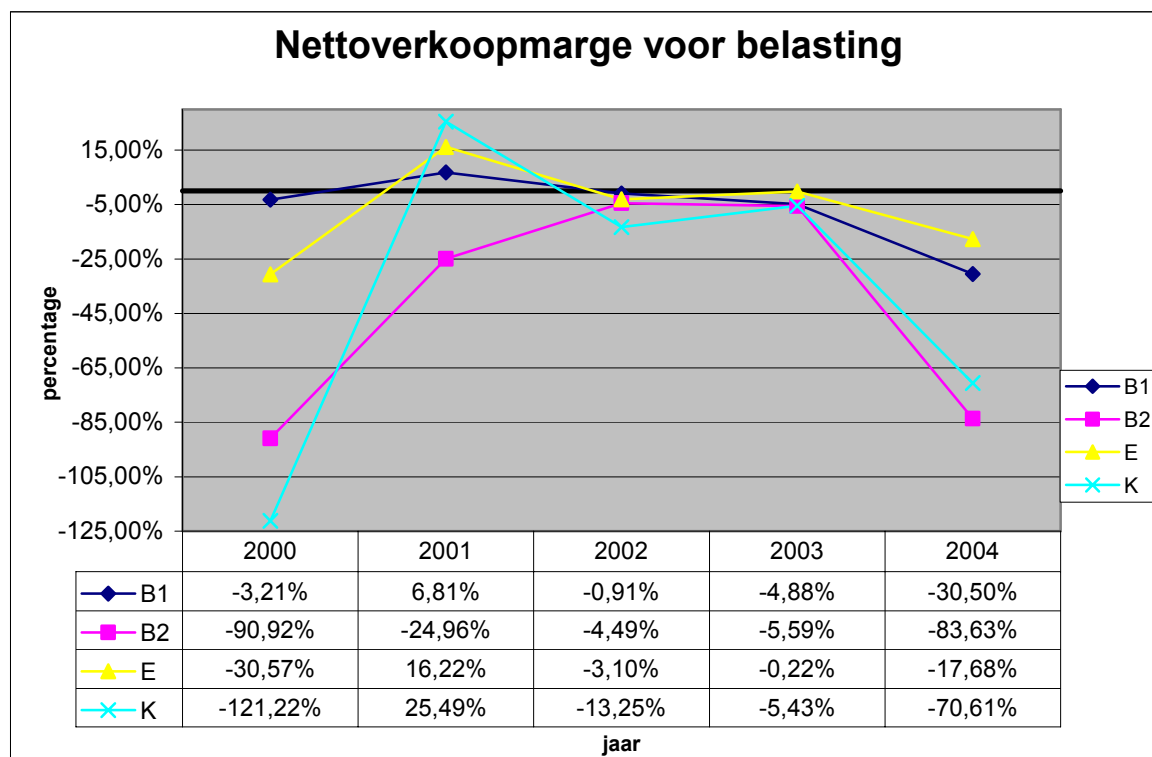
gemiddelde over 5 jaar	
B1	23,72%
B2	62,27%
E	46,93%
K	40,66%

kunnen besluiten dat de sector efficiënt werkt. Er is voldoende omzet om de variabele kosten (kaskosten) te dekken. Onder de variabele kosten zitten ondermeer: aankopen van grondstoffen, allerlei soorten diensten en diverse goederen en personeel.

Tabel 21: Gemiddelde per segment van de brutoverkoopmarges voor belasting

Schema:	Omzet
- Aankopen handelsgoederen	
- Diensten en diverse goederen	variabele bedrijfskosten
- Personeel	(kaskosten)
- <u>Diverse kosten</u>	
- Afschrijvingen	vaste bedrijfskosten
- Waardevermindering	(niet-kaskosten)

De evolutie in de laatste twee jaar is bovendien zelfs positief, na een forse daling in het jaar 2002. Het enige segment dat het niet goed doet, is de middelgrote boomkorkotter (B1), daar is de trend dalend tot zelfs negatief in 2004.



Grafiek 21: De nettoverkoopmarges voor belasting

De visserijsector is natuurlijk een sector met hoge investeringskosten, daarom moeten we de brutoverkoopmarges vergelijken met de nettoverkoopmarges. Deze laatste houdt onder meer rekening met de afschrijvingen en dus ook met de investeringen.

In grafiek 21 met de nettoverkoopmarges en tabel 22 met de gemiddeldes per segment zien we duidelijk dat de niet-kaskosten een zware invloed hebben op de verkoopmarge. De

gemiddelde over 5 jaar	
B1	-6,54%
B2	-41,92%
E	-7,07%
K	-37,00%

gemiddelden komen zelfs niet meer boven het nulpunt. In tegenstelling de brutoverkoopmarge is de trend zelfs negatief.

Deze ratio toont aan dat de efficiëntie en de rendabiliteit zwaar te lijden hebben onder de vaste kosten.

Tabel 22: Gemiddelde van de nettoverkoopmarges voor belasting per segment

Dit heeft volgens mij te maken met twee zaken. Ten eerste is er een hoge investeringskost, met zware afschrijvingen tot gevolg. Een vaartuig bouwen kost heel wat geld (bijvoorbeeld een grote boomkorkotter € 3.500.000). Ten tweede hebben we ook het fenomeen van de herwaarderingen. In de solvabiliteitsanalyse hebben we gezien dat er in sommige segmenten veel herwaarderingen geboekt worden. Deze herwaarderingen moeten natuurlijk ook afgeschreven worden. Dit kan ook een reden zijn voor de hoge niet-kaskosten. Om even te illustreren hoe zwaar deze kost is, berekenen we de afschrijvingskost ten opzichte van de afschrijfbaar activa. We nemen de som van de oprichtingskosten, de materiële- en immateriële vaste activa. Deze vergelijken we met de

kostenrekening 63, afschrijvingen, waarvan we dan het gemiddelde nemen. Het resultaat is te zien in tabel 23:

	2000	2001	2002	2003	2004
gemiddeld afschrijvingspercentage	14,21%	14,56%	14,98%	16,18%	17,88%
aantal jaar	7,04	6,87	6,67	6,18	5,59

Tabel 23: Overzicht van het gemiddelde afschrijvingspercentage

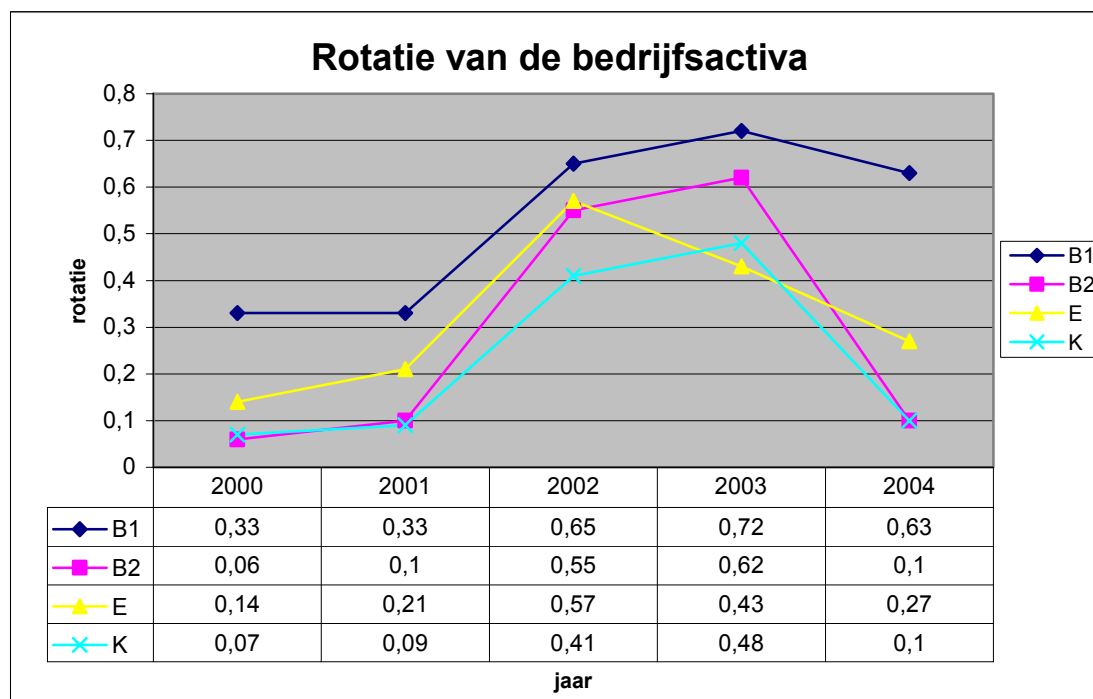
We zien dus dat het gemiddelde afschrijvingspercentage inderdaad zeer hoog is en in stijgende lijn. Aan het huidige ritme zou de activa in het jaar 2004 binnen de 6 jaar afgeschreven zijn.

4.4.2 *De rotatie van de bedrijfsactiva*

De verkoopmarges op zich kunnen geen afdoende bewijs leveren over de efficiëntie van de ondernemingen, maar het is een eerste indicatie. Dit komt omdat we bij de verkoopmarges geen rekening houden met de mate waarin de bedrijfsactiva worden benut. Daarvoor moeten we de verkoopmarge linken met de rotatie van de bedrijfsactiva, omdat deze ratio wel rekening houdt met de capaciteitsbenutting.

$$\text{Rotatie van de bedrijfsactiva} = \frac{\text{Verkopen}}{\text{Bedrijfsactiva}}$$

De rotatie van de bedrijfsactiva geeft aan hoeveel keer de ingezette middelen zijn omgezet. We merken hier terug op dat het segment van de staande netten en de plankenvisserij ook hier niet zijn opgenomen, aangezien de omzet van deze bedrijven niet is vrijgeven.



Grafiek 22: De rotatie van de bedrijfsactiva

Voor de interpretatie van deze ratio zijn geen normen vooropgesteld, ze is afhankelijk van sector tot sector. Toch zien we in grafiek 22 dat de ratio's zeer laag liggen. Dit duidt ofwel op de hoge investeringen ofwel op de lage verkoopprijzen. In het vorige hoofdstuk zagen we dat de brutoverkoopmarges redelijk goed was. Dit was een eerste indicatie van een goede efficiëntie in de sector. Nu zullen we nagaan of dit nog zo blijft wanneer we rekening houden met de benutting van de activa. We zullen de bruto verkoopmarge vermenigvuldigen met de rotatie. Dan bekomen we de cijfers weergegeven in tabel 24, de gemiddeldes per segment zijn terug te vinden in tabel 25.

	2000	2001	2002	2003	2004
B1	12,50%	15,76%	13,55%	11,84%	-2,75%
B2	5,47%	10,52%	10,22%	10,68%	7,93%
E	9,19%	15,49%	12,83%	14,25%	10,71%
K	0,45%	10,50%	3,81%	8,12%	5,40%

Tabel 24: Overzicht van de brutoverkoopmarge vermenigvuldigd met de rotatie van de bedrijfsactiva

gemiddelde over 5 jaar	
B1	10,18%
B2	8,96%
E	12,49%
K	5,66%

Tabel 25: Gemiddelde per segment van de brutoverkoopmarge vermenigvuldigd met de rotatie van de bedrijfsactiva

We zien dat de marges sterk gedaald zijn. De efficiëntie is toch niet zo hoog als we eerst gedacht hadden, maar over het algemeen zijn de marges toch nog positief, behalve in 2004

voor de B1 boomkorkotter, dit segment werkt het minst efficiënt. Voor alle segmenten zien we echter wel een significante daling in 2004.

We kunnen niet zeggen dat de sector volledig inefficiënt werkt. Er zijn redelijk wat positieve waarden te zien, maar toch moeten we rekening houden met een aantal extreme waarden die deze gemiddelden toch beïnvloeden. Ook de negatieve trend in 2004 kan voor problemen zorgen. Bijgevolg moeten we deze waarden dus zeer eng interpreteren.

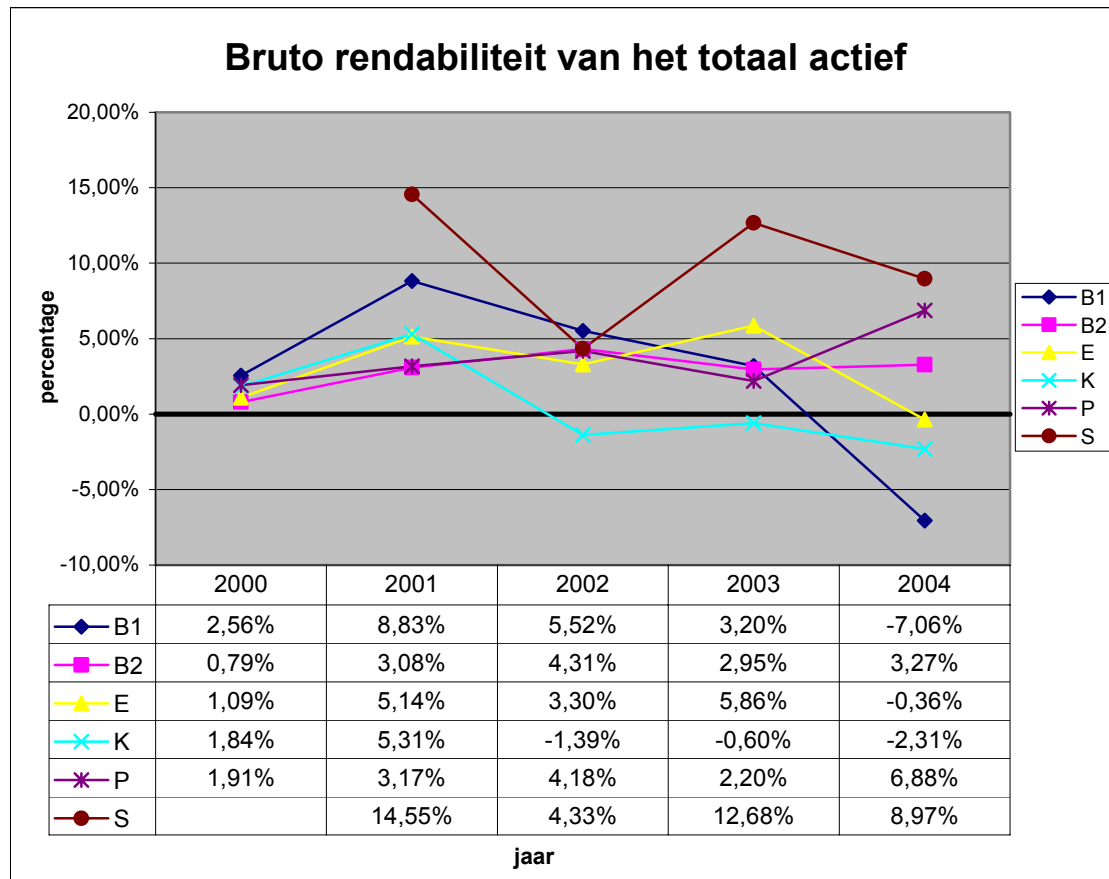
4.4.3 *Bruto- en nettorendabiliteit van het totaal actief*

Met deze ratio's bekijken we of de activa voldoende benut worden en of de totale activa genoeg opbrengen. Bij de rendabiliteit van het totaal actief wordt het resultaat berekend in verhouding met het totaal van de geïnvesteerde middelen. Omdat de activa gefinancierd worden met eigen- en vreemd vermogen, gebruiken we het resultaat voor aftrek van financiële kosten. Op die manier is er geen invloed van de financieringswijze.

$$\text{Bruto rendabiliteit van het totaal actief} = \frac{\text{Brutoresultaat (voor niet - kaskosten) en voor financiële kosten en voor belasting}}{\text{Totaal actief}}$$

$$\text{Netto rendabiliteit van het totaal actief} = \frac{\text{Nettoresultaat (na niet - kaskosten) en voor financiële kosten en voor belasting}}{\text{Totaal actief}}$$

De netto rendabiliteit moet minstens gelijk zijn aan een percentage die gelijk is aan de som van een percentage op een risicoloze lening (zoals een staatsobligatie) plus een risicopremie. De OLO's worden beschouwd als risicoloos. Die hebben ongeveer een rentevoet van 3,5 %. Wanneer we hierbij een risicopremie tellen van minstens een 4 %, dan zou de norm minstens 7,5 % moeten zijn.



Grafiek 23: De bruto rendabiliteit van het totaal actief

Nota: In de kengetallen die ik uit de cd-rom haalde, had ik voor het segment van de staande netten een bruto rendabiliteit van $-29,33\%$ en een netto rendabiliteit van $54,4\%$ in het jaar 2000. Toen ik deze cijfers kritisch bekeek, zag ik dat er hier iets niet klopte, aangezien de netto rendabiliteit logischerwijze lager moet zijn dan de bruto rendabiliteit. Door aftrek van de niet-kosten wordt het resultaat uiteraard nog lager. Toen ik de globale resultatenrekening erbij nam, zag ik een extreem hoge waarde voor de afschrijvingen en de personeelskosten. Waarop ik die cijfers controleerde aan de hand van de individuele jaarrekeningen. Ik nam de som van alle afschrijvingen en ook van alle personeelskosten uit de jaarrekeningen van de bedrijven en kwam tot de conclusie dat deze waarden niet in overeenstemming waren met de waarden in de globale resultatenrekening. Daarom lijkt het mij ook aangeraden om het jaar 2000 van het segment van de staande netten niet op te nemen in het rendabiliteitsonderzoek. De overige jaren bleken na controle wel correct te zijn.

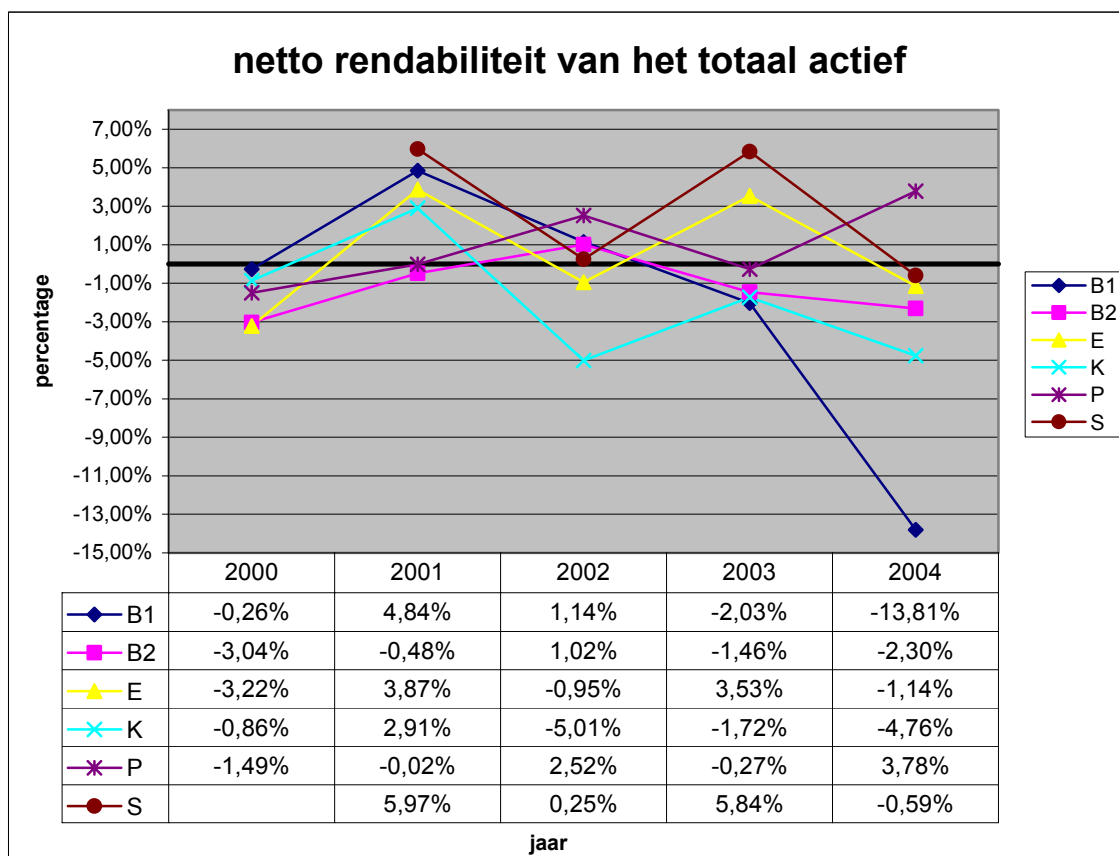
Grafiek 23 toont de bruto rendabiliteit van het totaal actief. In tabel 26 zien we dat de gemiddelde rendabiliteit van de segmenten zeer laag is. In de meeste gevallen is het

gemiddelde over 5 jaar	
B1	2,61%
B2	2,88%
E	3,01%
K	0,57%
P	3,67%
S	8,11%

rendement dus nog lager dan een risicoloze investering, rekening houdend met het feit dat we hier de niet-kaskosten nog niet in rekening hebben gebracht. In 2001 was er nochtans een positieve trend ten opzichte van 2000 voor alle segmenten.

Tabel 26: Gemiddelde van de brutorendabiliteit van het totaal actief per segment

Voor de middelgrote boomkorkotter (B1) is de evolutie sinds 2001 dalend tot zelfs negatief in 2004. Dit segment doet het in 2004 het minst goed. De grote boomkorkotter kreeg in 2003 een daling te verwerken, maar herstelde zich licht in 2004. De eurokotters kregen een ferme deuk in 2004, de rendabiliteit daalde zelfs tot onder nul. Bij de kustvisserij zien we een opeenvolging van negatieve rendabiliteiten in de afgelopen 3 jaar. De plankenvisserij en de staande netten doen het hier aanzienlijk beter.



Grafiek 24: De netto rendabiliteit van het totaal actief

De netto rendabiliteit is de beste manier om je investering te beoordelen. Zoals eerder gezegd moet deze rendabiliteit aan een minimumnorm voldoen. In grafiek 24 met de netto rendabiliteiten van het totaal actief en de gemiddeldes per segment in tabel 27 zien we dat deze norm zeker niet wordt gehaald. De segmenten B1, B2 en K hebben zelfs een

gemiddelde over 5 jaar	
B1	-2,02%
B2	-1,25%
E	0,42%
K	-1,89%
P	0,90%
S	2,29%

gemiddelde negatieve rendabiliteit. De andere segmenten hebben wel een positieve rendabiliteit, maar voldoen zeker niet aan de minimumrendementseis. Als we weten dat een risicoloze obligatie ons een rendement geeft van minstens 3 %, dan zijn deze risicovolle investeringen niet rendabel.

Tabel 27: Gemiddelde per segment van de netto rendabiliteit van het totaal actief

4.4.4 *Bruto- en nettorendabiliteit van de bedrijfsactiva*

Deze ratio houdt alleen rekening met de activa die een onderneming gebruikt voor zijn werkzaamheden, hier worden dus de financiële vaste activa uitgesloten. Aangezien er in de visserijsector niet veel participaties worden genomen en de post financieel vast actief niet van groot belang is, lijkt het mij niet nodig deze ratio te bespreken.

4.4.5 *Bruto- en nettorendabiliteit van het eigen vermogen*

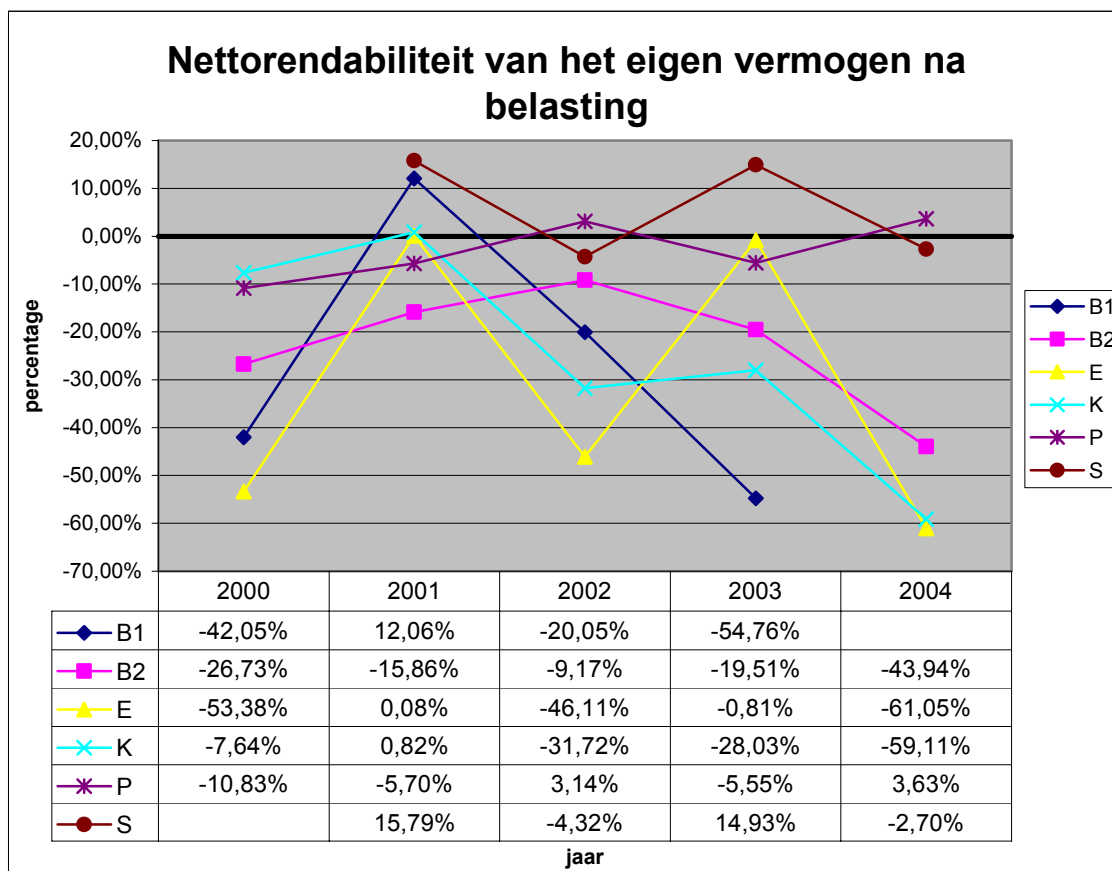
Deze ratio wordt ook wel de ROE genaamd (return on equity). Dit is een ratio waar de winst of het verlies in verhouding staat tot het eigen vermogen. We kunnen de resultaten nemen van het boekjaar voor of na belastingen. De brutorendabiliteit is een aanvulling op de nettorendabiliteit, zo zien we de invloed van de niet-kas kosten. De brutorendabiliteit wordt berekend met de winst na belasting.

In onze studie zullen we alleen rekening houden met de nettorendabiliteit na belasting. Aangezien de sector meestal verlies lijdt, is er dus bijna geen verschuldigde belasting. Het verschil tussen de twee ratio is dan ook zeer klein.

$$\text{Nettorendabiliteit van het eigen vermogen na belasting} = \frac{\text{Resultaat van het boekjaar na belasting}}{\text{Eigen Vermogen}}$$

$$\text{Brutorendabiliteit van het eigen vermogen na belasting} = \frac{\text{Resultaat van het boekjaar na belasting} + \text{niet - kaskosten}}{\text{Eigen Vermogen}}$$

De netto winst is de vergoeding die normaal ten goede komt aan de aandeelhouders. De nettorendabiliteit is dus een belangrijke indicatie voor hen.



Grafiek 25: De nettorendabiliteit van het eigen vermogen na belasting

Grafiek 25 geeft de nettorendabiliteit van het eigen vermogen na belasting. Eerst en vooral merken we op dat de ratio van het segment van de staande netten in het jaar 2000 opnieuw niet is opgenomen. Ook zien we dat er in het jaar 2004 een ratio ontbreekt, deze ratio gaf immers een verkeerd beeld van de situatie, aangezien deze ratio extreem hoog was. Bij een kritische analyse van de ratio kwam het volgende aan het licht: zoals we al weten, had de B1 boomkorkotter een negatief eigen vermogen in het jaar 2004, ook had ze een negatief resultaat. Wanneer twee negatieve getallen door elkaar worden gedeeld krijg je een positief getal. Het is natuurlijk niet logisch dat een bedrijf met een negatief eigen vermogen, die verlies maakt een positieve rendabiliteit heeft. Dit is de reden waarom ik deze ratio uit het onderzoek heb weggelaten.

Wanneer we nu de gemiddelde cijfers in tabel 28 bekijken, zien we dat de rendabiliteit op het eigen vermogen zeer slecht is. Bijna alle segmenten hebben de laatste 5 jaar een negatieve rendabiliteit gehad. De plankenvisserij had soms een licht overschot, maar globaal gezien heeft dit segment ook een negatieve rendabiliteit van -3 %.

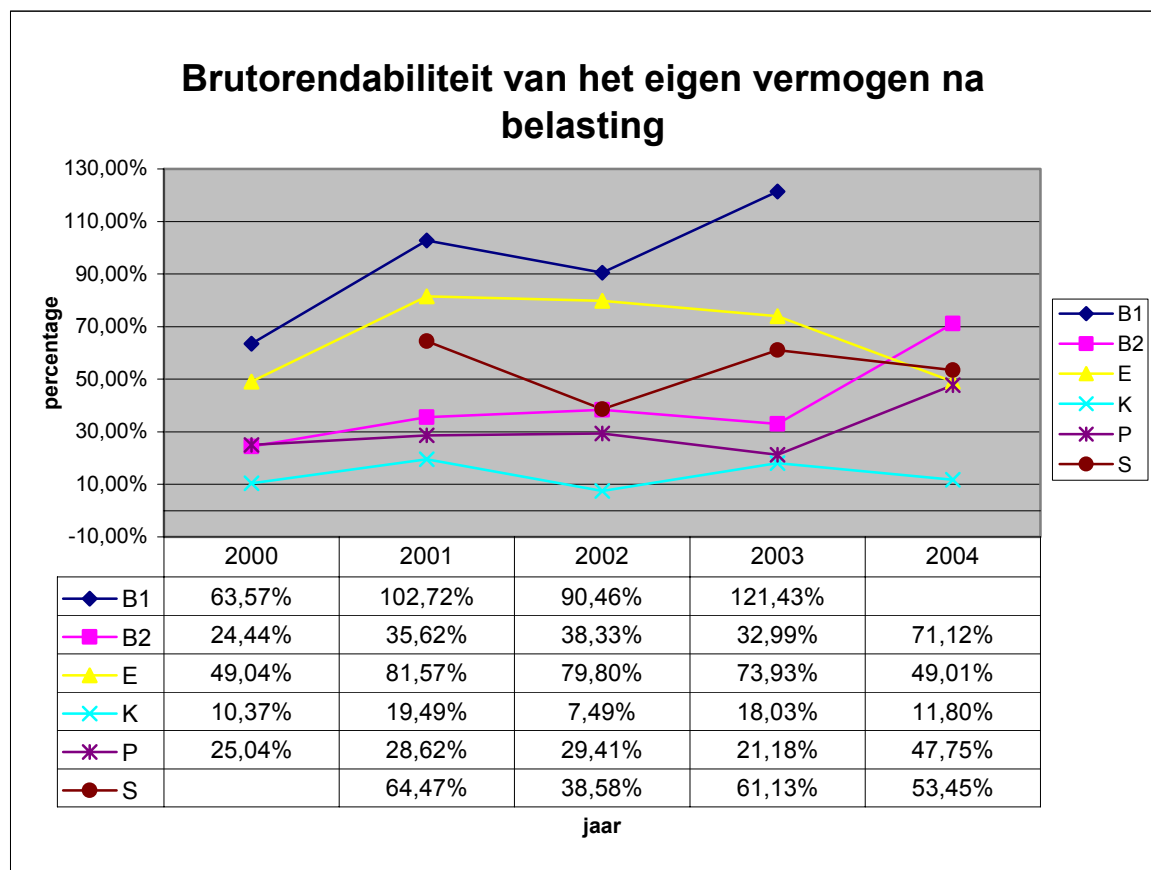
Het segment van de staande netten is zeer wisselvallig. Het ene jaar is het goed en het

gemiddelde over 5 jaar	
B1	-20,96%
B2	-23,04%
E	-32,25%
K	-25,14%
P	-3,06%
S	4,74%

andere jaar is het negatief. Over de 5 jaar heeft het wel een rendabiliteit van meer dan 4,5% opgebouwd. Het is dan ook het enige segment met een globaal positief cijfer, toch kunnen we niet spreken van een rendabel segment, omdat het percentage toch nog laag blijft.

Tabel 28: Gemiddelde per segment van de nettorendabiliteit van het eigen vermogen na belasting

We zien ook dat voor bijna alle segmenten de ratio in 2004 letterlijk in elkaar stort. Bij de B1 boomkorkotter zien we een sterke daling vanaf 2001, zoals we al weten staat dit segment er het slechts voor. De B2 boomkorkotter daalt terug vanaf 2002 na een lichte stijging de voorbijgaande jaren. De eurokotters zijn zeer wisselvallig en maken grote sprongen. De kustvisserij zit ook in een sterk dalende trend.



Grafiek 26: De brutorendabiliteit van het eigen vermogen na belasting

De brutorendabiliteit in grafiek 26 en de gemiddeldes in tabel 29 geven ons een zicht op de rendabiliteit van het eigen vermogen, als we geen rekening houden met de niet-kaskosten.

We zien dat de ratio's een heel stuk hoger liggen. We kunnen zelfs spreken van zeer goede ratio's.

De kustvisseren presteren het minst goed, met 13,44 %, de andere segmenten liggen boven

gemiddelde over 5 jaar	
B1	75,64% (2000-2003)
B2	40,50%
E	66,67%
K	13,44%
P	30,40%
S	43,53%

de 30 %. Een opmerking bij de B1 boomkorkotter: het gemiddelde geeft ons eigenlijk geen goed beeld. Dit is immers het gemiddelde van 2000 tot 2003, maar zoals we al weten is de ratio in 2004 hier niet te berekenen door het negatieve eigen vermogen. Na een korte berekening ben ik tot de conclusie gekomen dat naast het netto resultaat ook het bruto resultaat negatief was in 2004.

Tabel 29: Gemiddelde per segment van de brutorendabiliteit van het eigen vermogen na belasting

Het is dus zeer duidelijk te zien dat de niet-kaskosten heel zwaar doorwegen op het resultaat. Zoals eerder gezegd is dit zeker en vast te wijten aan de hoge investeringskost, maar ook aan de vele herwaarderingen die geboekt zijn en dus ook afgeschreven moeten worden.

4.4.6 *Besluit*

Volgens dezelfde methode als bij de liquiditeit en de solvabiliteit maken we nu een tabel op met de gewogen gemiddelden. Zo kunnen we in tabel 30 zien wat de rendabiliteit van de sector in zijn geheel is.

Brutoverkoopmarge vóór belastingen (%)	49,25%
Nettoverkoopmarge vóór belastingen (%)	-27,95%
Rotatie van de bedrijfsactiva	0,28
Brutoverkoopmarge X Rotatie	8,82%
Bruto rendab. vh totaal activa vr belast. (%)	2,72%
Netto rendab. vh totaal activa vr belast. (%)	-0,79%
Netto rendab. vh eigen verm. vr belast. (%)	-23,21%
Netto rendab. vh eigen verm. na belast. (%)	-23,97%
Bruto rendab. vh eigen verm. na belast. (%)	44,53%

Tabel 30: Samenvatting van de rendabiliteitsratio's

De brutoverkoopmarge is heel hoog, maar door een lage rotatie van de bedrijfsactiva wordt die rendabiliteit verminderd naar 8,82%. Dit is niet overdreven veel, maar toch is de waarde positief. Dit kan echter niet gezegd worden van de netto verkoopmarge, deze ligt namelijk ver beneden het nulpunt. Dit zien we verder bij alle overige ratio's: de brutowaarden zijn positief en de nettowaarden negatief. Dit komt uiteraard door het grote aantal niet-kas kosten. We besluiten dit hoofdstuk bijgevolg met de conclusie dat de sector niet rendabel is, rekening houdend met alle kosten en opbrengsten.

4.5 De gevolgen in de praktijk³²

Het hoeft geen betoog om vast te stellen dat de financiële toestand van de sector zeer slecht is. In de liquiditeit zien we dat er onvoldoende korte termijn activa vrijkomen om de schulden op korte termijn af te lossen. Globaal gezien is het nettobedrijfskapitaal negatief en het leverancierskrediet abnormaal hoog. Ook de solvabiliteit laat te wensen over, de globale schuldgraad is 81,68%. Op vlak van de rendabiliteit zien we een negatieve netto verkoopmarge. De netto rendabiliteit op de activa en het eigen vermogen zijn eveneens negatief. Nu rijst bijgevolg de vraag: waarom zijn er nog geen massale stopzettingen van visserijbedrijven en waarom blijven de banken geloven in de sector.

Deze vraag legde ik voor aan reder Willy Versluys. Eerst en vooral beschrijf ik zijn visie over waarom het slecht gaat in de zeevisserij, nadien volgt een antwoord op de bovenvermelde vragen.

Veel rederijen zitten in moeilijke papieren door de hoge kosten, daar is de hoge brandstofkost een zeer belangrijke factor in. Dit probleem is de laatste twee jaren alleen maar toegenomen. Om de visserij rendabel te maken kan je drie dingen doen: ofwel meer vis vangen, ofwel een hogere prijs voor de gevangen vis bekomen, ofwel minder kosten maken.

Aangezien de vangsten beperkt zijn door quota is de eerste mogelijkheid geen optie. Daarenboven kan de visserij zijn eigen prijs niet bepalen, de prijs komt immers tot stand op de veiling, behalve als de visser zijn eigen kopers zou zoeken (infra).

Aan de kostenzijde hebben we de vaste en de variabele kosten. De vaste kosten zoals afbetalingen, verzekering en inspecties kunnen niet beïnvloed worden. Onder de variabele kosten hebben we als grootste kosten: brandstof, personeel en materiaal. Een grote boomkorkotter heeft een gemiddeld verbruik van 5000 liter diesel per 24 uur. De gemiddelde kost van een liter diesel was 3 jaar geleden € 0,1983, nu is die € 0,4462. Als we weten dat er 250 dagen op zee mag worden gevist, dan bekomen we een stijging van meer dan € 350 000 of 125 %. Ook het materiaal is duurder geworden, door de stijging van staalpijzen. Aangezien netten een oliederivaat zijn, zijn ook deze in prijs gestegen.

Waarom nog verder doen is dus de vraag? Ten eerste hebben velen geïnvesteerd in goede tijden, zo hebben ze zware leningen afgesloten met persoonlijke waarborgen. Indien ze het bedrijf failliet laten verklaren zouden ze alles kwijt zijn, niet alleen hun investeringsgeld

³² Versluys W. (2006), *Vraag over de visserij*, 15 maart, E-mail aan Willy Versluys, willy@verluys.net, 15 maart 2006, online.

maar ook hun huis en eventuele andere waarborgen, het is dus erop of eronder. De banken hebben geen andere keuze dan af en toe wat door de vingers te zien, anders zou er een cascade van faillissementen zijn en zouden ze opgezadeld worden met vaartuigen die ze nergens kunnen verkopen. De banken geven trouwens geen nieuwe leningen meer uit, maar hoogstens een schuldherschikking. Enkele “gezonde” bedrijven kunnen eventueel nog een lening krijgen voor investering, wanneer ze kunnen aantonen dat ze in de toekomst een meeropbrengst kunnen realiseren of een vermindering van de kosten. Het is onmogelijk het bedrijf te verkopen, omdat niemand geïnteresseerd is in een bedrijf met zware schulden in een verlieslatende sector. Velen hebben wel zin om te stoppen, maar kunnen dit niet omdat ze onder andere geen andere opleiding hebben en dus nergens anders terecht kunnen. Veel reders verwachten veel van de sloopregeling en de bijhorende premie. Dit kan uiteindelijk wel een oplossing bieden voor enkelen, maar toch blijft er na belasting nog maar een deel van deze premie over.

Niettemin al deze elementen gelooft de heer Versluys nog in de toekomst van de zeevisserij. Hij heeft de laatste jaren heel wat onderzoek gedaan naar nieuwe vistechnieken en een nieuw type vaartuig. Deze onderwerpen worden uitvoerig besproken in het volgende hoofdstuk.

5 Toekomstperspectieven en nodige maatregelen

Na de financiële analyse kunnen we dus besluiten dat de visserijsector er momenteel niet goed voorstaat. Dit is deels te wijten aan de stijgende kosten, zoals de hoge olieprijs.

In tegenstelling tot een stijging van de kosten, zijn de opbrengsten echter niet toegenomen, wat een gevolg is van opgelegde quota. Quota vermindert de vangst, en bijgevolg ook de inkomsten. Anderzijds hebben de reders de prijsvorming niet in handen. Alle gevangen vis wordt verkocht via de veiling in de vismijnen waar de wet van vraag en aanbod geldt, tenzij de visser terug zelf zijn kopers zou zoeken (infra).

De overheid moet natuurlijk een afweging maken in het beleid. Zonder beperkingen zou de zee op lange termijn immers leeggevist zijn. In dit hoofdstuk bespreken we de huidige problemen en de mogelijkheden voor de toekomst.

5.1 Specifieke maatregelen voor de Vlaamse Visserij^{33 34}

In een persoonlijk gesprek met ing. Willy Versluys vroeg ik hem hoe hij de toekomst van de Belgische visserij ziet. De heer Versluys heeft naar eigen zeggen al heel wat onderzoek gedaan omtrent het ontwikkelen van nieuwe vistechnieken. Hij reisde ook naar verschillende landen om ideeën te verzamelen. In mijn zoektocht naar informatie was deze persoon een van de weinigen die nog een positieve toekomst ziet voor de Belgische visserijsector. Ik vind het dan ook zeer belangrijk om zijn bevindingen en ideeën te bespreken.

We vertrekken van het idee dat een minimumvloot in stand gehouden moet worden. Bij een verdere afbouw bestaat het gevaar immers dat de randsectoren zullen verdwijnen (zoals vismijnen, groot- en kleinhandel, toeleverings- en herstelbedrijven, onderzoek- en controlecentra, scholen,...).

5.1.1 Groot vlootsegment (meer dan 221 KW)

In de eerste plaats zou het groot vlootsegment (vaartuigen met een motorvermogen van meer dan 221 Kw) zich meer moeten toespitsen op het bevissen van **andere vissoorten**, waar geen of veel minder quotabeperkingen op zijn. Deze soorten zijn ondermeer: inktvis, Noorse kreeftjes (in het Fladen gebied), zeeduivel (West Ierland). Om het probleem van

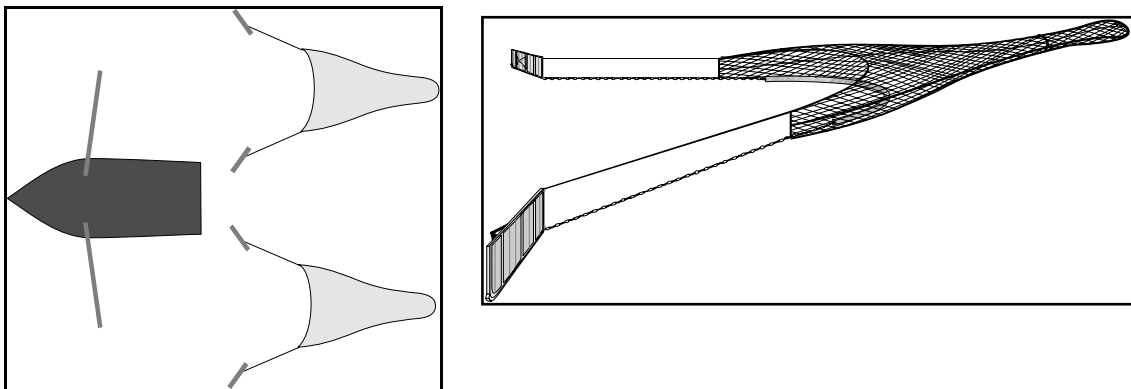
³³ Bron: Versluys W.. (2006), *interview*, 8 februari.

³⁴ Bron: Versluys, W. (2006), *Mogelijkheden voor de Vlaamse visserij: werkdocument*, Oostende, s.n.

een te lage prijs op de veiling op te lossen stellen we voor dat de vissers een coöperatieve vennootschap oprichten en zo vooraf kopers zoeken en de prijs vastleggen. De garnaalvissers zijn in 2006 begonnen met dit systeem (infra).

Daarnaast kunnen er een aantal alternatieve vistechnieken toegepast worden, zoals de outrigger bordentrawl, het twin rigging en de rolsloffen.

De **outrigger bordentrawl** kan geïnstalleerd worden op alle boomkorkotters, die minder dan 1000 PK hebben. Deze techniek kan ook gebruikt worden door het klein vlootsegment (vaartuigen met een motorvermogen van 221 Kw of minder). Het systeem is een combinatie van de traditionele boomkor met de plankenvisserij. Zoals bij de boomkorvisserij blijven gieken noodzakelijk, dit zijn de bomen (stokken) aan weerszijden van het schip en vastgemaakt aan de voormast. Het verschil met de traditionele boomkorkotters is dat hier de boomkor zelf vervangen wordt door planken. Met deze techniek is de vangst iets minder groot, maar uit een studie blijkt dat dit een besparing van 50 % kan opleveren op de brandstofkost. Dit komt onder meer omdat de snelheid tijdens het vissen lager ligt. Met deze techniek kan gevist worden op garnalen, langoustines, inktvissen, platvis, ronde vis, kortom op alle vissoorten.



Afbeelding 5: Outrigger bordentrawl³⁵

De **twin rigger** volgt hetzelfde principe als de traditionele plankenvisserij, hiervoor is bijgevolg geen giek nodig. De netten worden voortgetrokken vanaf het achterdek van het vaartuig en komen ook niet op de zeebodem. Deze techniek heeft een aantal belangrijke voordelen. In de eerste plaats is deze techniek beter voor het milieu, aangezien ze de grond veel minder beschadigt. Ten tweede is deze methode ook economischer, omdat deze ook minder brandstof verbruikt. Het verschil met de traditionele plankenvisserij is dat bij de twin rigger gebruikt wordt gemaakt van twee netten in plaats van één. Het systeem kan eventueel ook uitgebreid worden naar drie netten of zelfs vier.

³⁵ Bron: Vanhee J., H. Pollet s.a., s.l., *SDVO-Project Outrigger, CD-ROM*.

De **rolslaffen** kunnen geïmplementeerd worden op alle traditionele boomkorkotters, zowel op het klein als op het groot segment. Het idee is simpel en gemakkelijk uit te voeren. Zoals we al weten worden de netten van boomkorkotters over de bodem van de zee gesleept. Aan beide uiteinden van de boomkor hangt een ijzeren slee. Het zijn deze sleeën die over de bodem worden voortgetrokken, wat uiteraard een grote weerstand met zich meebrengt. Het idee bestaat erin deze sleeën te vervangen door rollen die als het ware over de zeebodem rijden. Dit zal de weerstand verminderen en dus het verbruik doen dalen. Deze techniek zou dus zowel een ecologische als een economische verbetering zijn. Het systeem is echter niet toepasbaar op alle visgronden onder andere op te zachte bodems.



Afbeelding 6: Rolslaffen

Ten derde zouden er op alle vaartuigen **econometers** moeten geplaatst worden. Met deze meters kunnen we het brandstofverbruik controleren en kan de schipper zien hoeveel liter benzine het vaartuig verbruikt. Wanneer hij vindt dat het verbruik te hoog ligt kan hij zijn snelheid aanpassen en aldus het meest economische verbruik bepalen. Deze meters worden nu meer en meer geïnstalleerd.

Vervolgens zou er een **actieve samenwerking** moeten zijn tussen de reders. De Vlaamse Visserij Coöperatie CVBA, opgericht in 1997 is een stap in de goede richting. Deze coöperatieve samenwerking is noodzakelijk om gezamenlijke aankopen te doen en op deze manier betere prijzen te bekomen bij de leveranciers. Hier moeten we wel vermelden dat er in de sector weinig intentie is om samen te werken. Veel reders houden immers vast aan oude gewoonten en principes. Deze mentaliteit moet dringend veranderen, de toekomst van de sector kan ervan afhangen. De heer Versluys pleit dan ook voor meer samenwerking, die gebaseerd is op vertrouwen, mensen en geloof in de toekomst.

Op langere termijn zou de heer Versluys willen streven naar een afbouw van de boomkorvisserij en deze vervangen door **kleinere vaartuigen met borden** in plaats van met een boomkor. Het zou ecologisch (geen boomkor) en economisch (minder brandstofverbruik) beter zijn. Wanneer grotere vaartuigen vervangen zouden worden door kleinere, zou er ook een daling zijn van het vermogen (minder bruto tonnage / minder

motorvermogen). Het vrijgekomen vermogen zou ter beschikking gesteld moeten worden voor nieuwe investeerders. In de huidige sloopwetgeving zal dit vermogen definitief verdwijnen, waardoor jonge reders nog zeer moeilijk de stap kunnen zetten om een eigen rederij op te starten.

5.1.2 *Klein vlootsegment (Max. 221 KW)*

Zoals al eerder is aangehaald voor het groot vlootsegment kan ook het klein vlootsegment op andere vissoorten vissen. We kunnen **oude visserijen** uit het verleden terug invoeren, zoals het vissen op haring en schelpen. Voor deze vissoorten en schelpen werden in het verleden, tot op vandaag, geen goede prijs meer verkregen op de veiling. Dit kwam doordat er zich geen kopers meer aanboden, die in deze vissoorten en schelpen geïnteresseerd waren. Het gevolg is nu dat we onze quota voor haring omruilen voor tong. In de toekomst zouden we beter minder van deze quota ruilen en zelf terug op deze vissoorten vissen, met behulp van de huidige moderne middelen. De reders zouden dan zelf nieuwe of bestaande afzetmarkten moeten zoeken en rechtstreeks hun vis verkopen aan deze kopers. In de theorie wordt deze methode ook wel de verticale integratie genoemd.

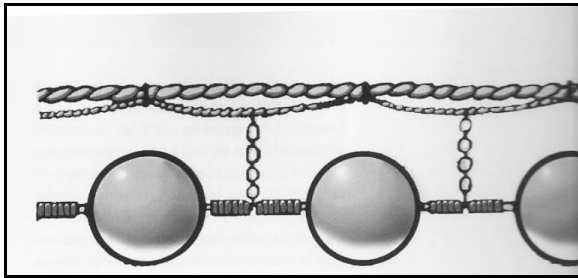
Deze methode wordt sinds kort toegepast voor de “**Vlaamse garnaal**”, waarbij een aantal garnaalvissers zich hebben verenigd in de Vlaamse Visser Vereniging CVBA. De bedoeling is om van de garnaal een kwaliteitsproduct te maken. Zo zal in de toekomst de productie, de verwerking en de verkoop van de garnaal in eigen handen worden genomen. Na de vangst van de garnaal worden die op Vlaamse wijze gekookt aan boord van het schip. De reders zullen zelf klanten zoeken en rechtstreeks aan hen verkopen. Er zal ook een samenwerking zijn met de VLAM, die de marketing zal verzorgen voor dit project. De garnaal zal niet behandeld worden met bewaarmiddelen, zodat de natuurlijke versheid van de garnaal verzekerd is. Het label van de “Vlaamse grijze garnaal” zal bovendien ook juridisch beschermd worden, op deze manier kan de visser zelf zijn prijs bepalen. Dit is een hoopvol bericht voor de garnaalvissers die vorig jaar (2005) hun garnaal aan dumpingprijzen moesten verkopen. Als deze methode succesvol is, kan er in toekomst misschien zelfs werk gemaakt worden van een label voor krabben en andere vissoorten.

Ook het klein vlootsegment kan gebruik maken van de alternatieve vismethodes, zoals hierboven beschreven, namelijk de outrigger bordentrawl, twin rigging en de rolsloffen. Daarenboven kan dit segment nog gebruik maken van andere methodes zoals de square rockhopper, de pulskor, het jigging systeem en de fuiken.

De **square rockhopper** is een constructie, die bestaat uit vierkante rubberen flappen, die voor het net worden gespannen. Dit systeem is beter, aangezien ze verhindert dat er teveel stenen of andere materialen in het net terecht komen. Deze techniek zal in eerste instantie gebruikt worden in de garnaalvisserij en vervangt de traditionele garnaalklossen (rubber bollen die het net over de zeebodem slepen), er zijn ook reeds proefreizen voorzien voor de Eurokotters voor de visserij in het Engels kanaal.

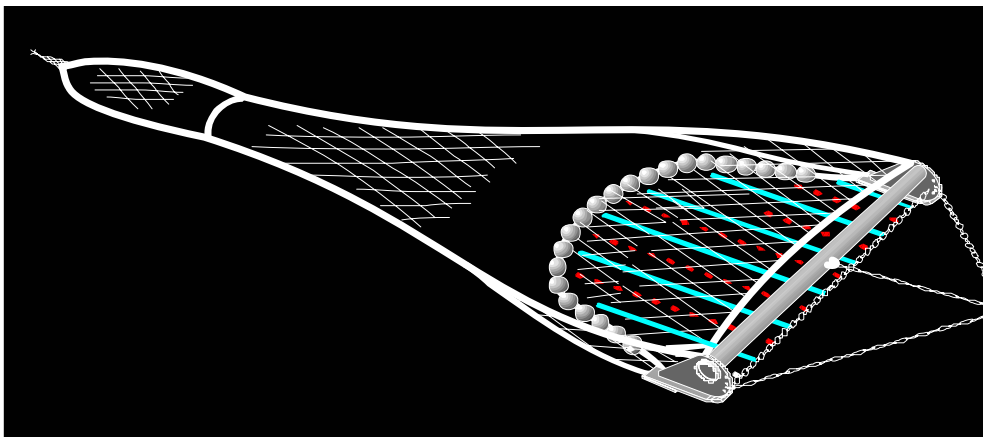


Afbeelding 7: Square rock hoppers



Afbeelding 8: Traditionele garnaalklossen.

De **pulskor** is een voorbeeld van elektrische visserij. Bij deze methode worden voor de netten geen kettingen (wekkers of kittelaars) gespannen die de grond omwoelen en het net lichtjes door de bodem trekken. Het net wordt juist over de zeebodem gesleept. Speciale metalen draden (elektroden) slepen over de bodem en zorgen voor elektrische impulsen. Door deze impulsen springt de vis en de garnaal op en wordt ze opgevangen door de netten. Aangezien de netten niet over de bodem slepen is er minder weerstand en daalt het brandstofverbruik. Nu is dit systeem nog verboden in Europa, maar gehoopt wordt om het over de twee jaar te implementeren. Deze methode is vooral geschikt voor de garnaalvisserij. Onderzoek heeft uitgewezen dat grote garnalen meer vatbaar zijn voor de impulsen dan kleine. Op deze manier vang je dus de kleine garnaal niet, het is bijgevolg ook een selectieve vismethode.



Afbeelding 9: Pulskor

Het **jiggingsysteem** behoort net zoals het segment van de staande netten tot de passieve visserij. Het jiggingsysteem volgt hetzelfde principe als dat van de lijnvisserij, maar dan met een automatische hengel, waaraan diverse haken aan een vislijn zijn bevestigd. De vissers zetten de jiggingsmachines uit op de plaats waar ze vissen (meestal bij wrakken), en gaan door een automatisch systeem op en neer. Wanneer een bepaalde (ingestelde) trekkracht op de vislijn uitgeoefend wordt (door de gevangen vis) komt de vislijn automatisch naar boven. Zo kan één visser verschillende jiggingsmachines bedienen.

Ook het systeem van **fuiken** is een techniek van passieve visserij. Hier worden speciale kooien of potten op de bodem van de zee geplaatst. Het systeem zit zo in elkaar dat de vis er gemakkelijk in kan zwemmen maar moeilijk terug uit kan. Dit systeem is vooral voor kreeften en krabben een aangewezen techniek. Het spreekt voor zich dat alle technieken van passieve visserij zowel ecologische als economische voordelen hebben. De zeebodem blijft intact en de brandstofkost vermindert aanzienlijk. Wanneer er minder brandstofverbruik is, is er ook minder CO₂ uitstoot.

Naast deze alternatieve vismethodes zou er ook werk gemaakt moeten worden van betere **behandelingstechnieken** voor de bewaring van de gevangen vis en schaaldieren aan boord van de vissersvaartuigen, zoals: koelcontainers, afkoelapparatuur, garnaalverwerkingsmachines. Vers gekookte garnalen kunnen bijvoorbeeld het langst bewaard worden op een temperatuur tussen 0°C tot -2 °C. Zo blijven ze vers en moeten er geen bewaarmiddelen aan toegevoegd worden, op deze manier stijgt de kwaliteit en dus de verkoopprijs.

Niet alleen voor de garnaal, maar ook voor langoustines, Sint Jakobsschelpen, kreeften en de krabben zijn koelcontainers en nautische apparatuur aangewezen. Een eerste voordeel is dat de kreeften en krabben levend worden aangevoerd en dus kwalitatief beter zijn. Een tweede voordeel is dat je met levende kreeften en krabben een bijkomend segment van

klanten kunt aanspreken. Bijvoorbeeld restaurants die levende schelpdieren in een aquarium bewaren, alvorens ze klaar te maken voor hun klanten.

5.1.3 *Algemeen*

Volgens de heer Versluys moet er **meer samenwerking** komen tussen de verschillende partijen in de visserij zowel tussen de vissers-reders onderling als met de overheid (de administraties en de kabinetten). De bereidheid om te luisteren en de durf om te kijken naar de toekomst zijn op dit ogenblik van groot belang.

Informatie en resultaten van onderzoeken moeten geïnvulgariseerd, beter en sneller verspreid worden. Dit kan door gebruik te maken van de moderne communicatiemiddelen, gerichte mailing en gespecialiseerde pers.

De **opleiding** tot het beroep van visser mogen we ook niet uit het oog verliezen. Er is immers een hoge nood aan gekwalificeerd personeel. Een aanpassing van het maritiem onderwijs met specificatie naar het visserijonderwijs, dringt zich op.

Ook moeten de **organisaties** ter ondersteuning van de visserij transparanter zijn en effectief werken. De heer Versluys pleit hierbij voor een centralisatie van de instanties.

Het zou nuttig zijn om **onderzoek** te verrichten naar de relatie tussen de temperatuur en de vangsten en de relatie van de bodemgesteldheid versus de vangsten. Het zou kunnen dat een bepaalde vissoort meer voorkomt in bijvoorbeeld zandgrond dan in kleigrond. Dat temperatuur een belangrijke rol speelt is bekend. Apparatuur aan boord van vissersschepen die deze temperaturen registreren kan een aanduiding geven van mogelijke vissoorten en hoeveelheden.

De heer Versluys wil ook een experiment uitvoeren met **biodiesel**, volgens hem moeten we nu kennis opdoen voor later. Biodiesel is nu nog duurder dan gewone diesel, maar er komt een tijd wanneer dit anders kan zijn. Dan is het beter dat we de kennis reeds bezitten. De heer Versluys bouwt momenteel een nieuw type vissersvaartuig, een catamaran, die hij eventueel zou willen uitrusten met biodiesel als brandstof. Het zal bovendien een innovatief polyvalent vaartuig zijn, het zal met andere woorden vlot kunnen overschakelen op diverse vismethoden zowel slepen met borden als toepassen van passieve vistechnieken.

5.2 De problematiek van de brandstofkost en biodiesel

Aangezien de problematiek van de hoge brandstofkost zo brandend actueel is, wil ik hier toch nog wat verder op ingaan. De laatste jaren zijn we geconfronteerd met een sterke stijging van de brandstofkosten. Zoals we ook al weten, is het verbruik van een vaartuig zeer hoog. Zo is het **verbruik** van een grote boomkorkotter gemiddeld 4500 tot 5000 liters per 24 uur. Sommige verbruiken zelfs tot 6000 liter per 24 uur. De grote boomkorkotters zijn verantwoordelijk voor 80 % van het totale brandstofverbruik. Een eurokotter verbruikt gemiddeld 1800 liter per 24 uur en een kustvisser 600 liter per 24 uur. Het gemiddeld jaarlijks verbruik van brandstof in de visserijsector is ongeveer 80 miljoen liter.

De **rendabiliteit** van een vaartuig is dus sterk afhankelijk van de brandstofprijzen. Een stijging in de brandstofprijs heeft onmiddellijk een weerslag op de rendabiliteit. Om de brandstofkost onder controle te houden, moeten we ofwel de brandstofprijs onder controle houden ofwel de vraag naar brandstof doen dalen.

De **brandstofprijs** is afhankelijk van de prijs op de internationale markten en is dus niet direct beïnvloedbaar. Een optie is dat de overheid de taksen op brandstof verlaagd, zodat de prijs daalt; dit wordt echter door de Europese Commissie niet toegelaten. Een andere optie is een coöperatieve vennootschap oprichten, met een groot aantal rederijen. Op deze manier kunnen de rederijen beter prijzen afdwingen bij de brandstofproducenten. Deze optie stuit echter op twee moeilijkheden. In de eerste plaats is er in de sector een gebrek aan samenwerking om deze coöperatieve op te richten. Daarnaast is het risico voor de coöperatieve vennootschap zeer hoog. De coöperatieve vennootschap zou zelf de brandstof moet aankopen en dan doorverkopen aan de reders. Indien de reders niet zouden betalen door eventuele liquiditeitstekorten, dan zou de coöperatieve al dit geld vooruit moeten betalen. Dit risico is in de huidige situatie zeer reëel en zou ook wel de ondergang kunnen betekenen van dergelijke vennootschap.

Om de **vraag naar brandstof** te beperken zijn er een aantal mogelijkheden. Zoals eerder gezegd, zijn alternatieve vismethodes een goede manier om het verbruik te doen dalen. Ook een overschakeling naar passieve visserij is een optie om het verbruik in te perken. Deze opties worden momenteel volop getest en onderzocht.

In deze context mogen we ook het aspect van de **biobrandstoffen** niet vergeten. Een Europese richtlijn zegt dat de lidstaten 5,75 % biodiesel zou moeten voorzien tegen 2010. Normaal gezien was het streefpercentage 2 % in 2005, maar dat cijfer haalde België niet. Toch wil België deze achterstand inhalen met een streefdoel van 7 % in 2007. De Europese

commissie heeft ook al de goedkeuring gegeven aan België om de accijnzen op biodiesel te verlagen.³⁶ In de visserijsector zou biodiesel als een mogelijke oplossing kunnen dienen voor de toekomst. Indien de accijnsverlaging er daadwerkelijk komt, kan biobrandstof concurreren met de huidige diesel. In de toekomst kan biodiesel misschien goedkoper worden. Door een groeiende productie van biodiesel stijgt de efficiëntie, dit noemen we ook wel het leercurve effect. Ook zal er waarschijnlijk meer concurrentie komen, wat ook een invloed zal hebben op de prijs. Nieuwe uitvindingen kunnen eveneens leiden tot een daling van de prijs, bijvoorbeeld nieuwe graansoorten met een grotere opbrengst. Biodiesel is daarnaast ook milieuvriendelijk (de uitstoot van CO₂ wordt gecompenseerd door de opname van CO₂ door bijvoorbeeld koolzaad), alhoewel er nog een veel discussie is hieromtrent. Tot op vandaag zouden we meer energie in de productie steken dan dat we er kunnen uithalen. Aangezien het grote volume aan brandstof die in de visserijsector wordt verhandeld, kan dit verder ook een opportuniteit zijn voor de overheid om haar objectieven te halen.

5.3 De problematiek van de quota³⁷

Zoals we al weten uit het hoofdstuk **Europees beleid** streeft Europa naar een duurzame exploitatie. Het doel is om ook op langere termijn nog een visindustrie te kunnen garanderen.

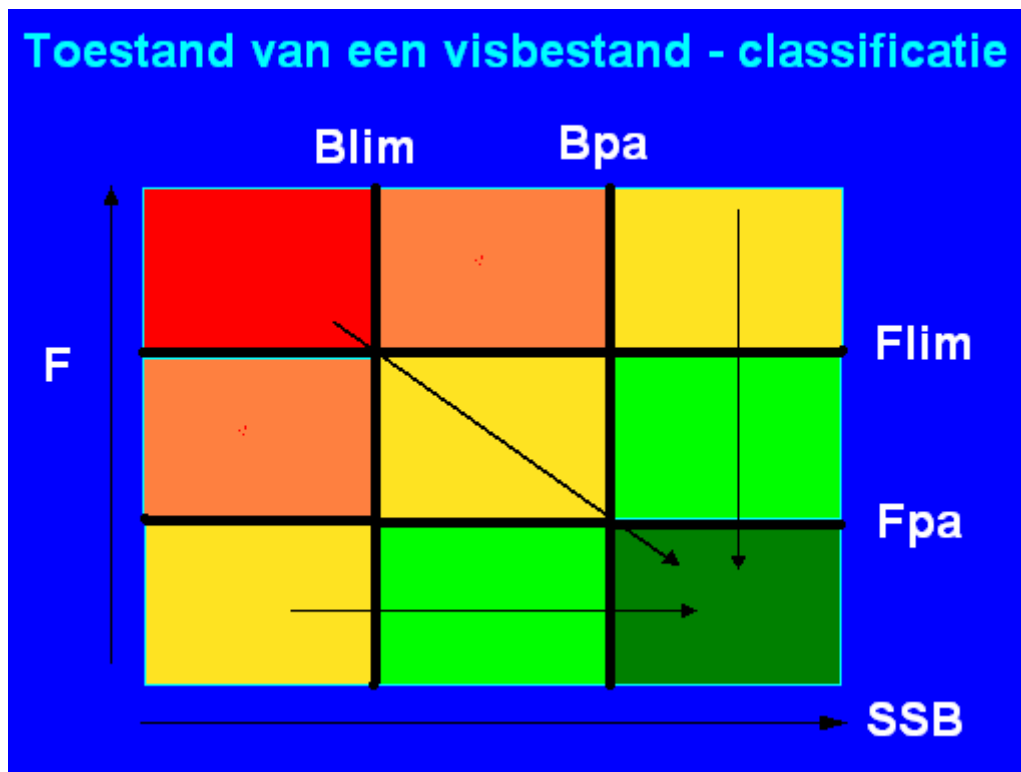
De vissterfte is gerelateerd aan de visserij-inspanningen. Europa wil de vissterfte beperken door het invoeren van de TAC Total Allowable Catch deze TAC's worden vertaald naar quota. Ook het beperken van aantal zeedagen is een maatregel om de visserij-inspanningen te verminderen.

Om deze TAC's te bepalen worden een aantal parameters verwerkt: de biomassa (SSB), de sterftegraad (F) en de rekruterings (aangroei), daarna worden een aantal referentiewaarden vastgelegd. We hebben een ondergrens voor de biomassa (Blim) en een bovengrens voor de biomassa (Bpa). Wanneer we beneden de ondergrens van de biomassa gaan, daalt de vispopulatie. De bovengrens is een soort buffer om zeker te zijn niet beneden de ondergrens te gaan. Ook is er een bovengrens van de sterftegraad (Flim) en een ondergrens van de sterftegraad (Fpa). De sterftegraad mag niet hoger zijn dan de bovengrens, anders

³⁶ Bron: Vlaams Informatiecentrum over land- en tuinbouw, <http://www.vilt.be/>, 3 april 2006, online.

³⁷ Bron: Demaré, W. (2005), *mondelijke presentatie*, 22 december.

daalt de vispopulatie. Ook hier is de ondergrens een soort buffer. Op deze manier bekomen we onderstaande classificatie³⁸, te zien in afbeelding 10:



Afbeelding 10: De classificatie van de toestand van een visbestand

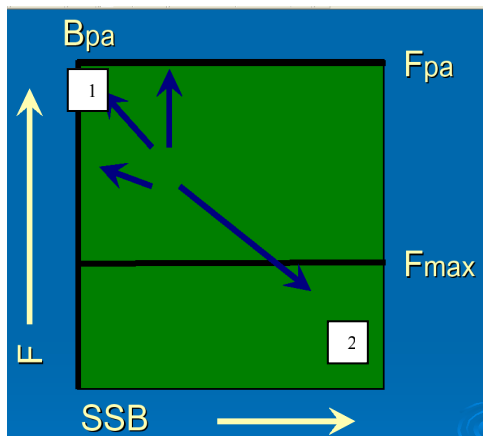
Rood en donker oranje: Geen duurzame bevissing met risico op uitsterven van het bestand
Donker geel: verminderd risico op niet duurzame voortplanting
Lichtgroen: potentieel duurzame bevissing
Donkergroen: duurzame bevissing

Het ideale scenario is wanneer we in de donkergroene zone zitten, dan kunnen we spreken van een duurzame vispopulatie. Dit scenario is jammer genoeg geen lange termijn oplossing.

Het probleem vormt zich, omdat de buffers niet groot genoeg zijn. De grenzen Fpa en Bpa zijn eigenlijk minimum buffers. In de praktijk wordt er gestreefd om juist binnen deze waarden te zitten, zo komt er een enorme druk op deze grenzen (zie afbeelding 11, punt 1 infra). Natuurlijk schommelen de parameters van jaar tot jaar, wanneer er dan in een bepaald jaar een grote sterfte is, dan zullen de buffers niet voldoen en komen we al snel in de licht groene, oranje en in het slechtste geval de rode zones. De optimale situatie zou zijn om binnen de donkergroene zone een streefdoel te hebben in de rechter benedenhoek, daar is de substantiële massa het grootste en het sterftecijfer het kleinst. Deze doelstelling wil de

³⁸ Bron: Demaré, W. (2005), *Kustfocus – visserij, Welke alternatieven zijn er te bedenken voor quota?*, www.kustbeheer.be, 4 januari 2006, online.

Europese commissie halen tegen het jaar 2015. Zo kunnen we door nu minder te vissen op langere termijn meer vissen. Dit zal uiteraard offers op korte termijn vragen.



Afbeelding 11: Illustratie van de druk op de referentiegrenzen en een eventuele oplossing.

Het systeem van de quota faalt ook bij een gemengd visserijsysteem, zoals dit in de Belgische boomkorvisserij het geval is. Hiermee bedoelen we dat het bijna onmogelijk is om op 1 specifieke soort te vissen. Met de boomkor komen verschillende vissoorten in de netten terecht. Er worden dus ook vissoorten gevangen, waarvan de quota al bereikt zijn of waarvan België de quota heeft verkocht en dus deze vis niet meer mag vangen. Deze vis moet dan terug in de zee geworpen worden. De overlevingskansen van deze vissen zijn echter klein door de opgelopen verwondingen. Volgens Dhr. Demaré zou er dan ook een verleiding zijn om die deze vis via niet officiële kanalen te verkopen.

Het systeem van quota geeft bovendien een aansporing aan een individu om zelf zo vlug mogelijk, zoveel mogelijk vis te vangen. Een individu heeft er natuurlijk alle baat bij om zelf zoveel mogelijk van de quota op te vissen. Dit leidt tot de bouw van grotere schepen, met als gevolg overbevissing. In het laatste hoofdstuk zullen we ook nog zien dat grotere schepen een veel groter negatief effect hebben op het milieu dan kleinere. De vissterfte stijgt, omdat deze boten meer schade toebrengen aan de zeebodem. Een oplossing zou een systeem met individuele quota kunnen zijn, waar elke reder dan een individueel quotum zou krijgen. Deze quota zouden ook omwisselbaar moeten zijn met andere reders. Sedert dit jaar is dit systeem ingevoerd op vrijwillige basis. In België is er slechts 1 visser die met dit systeem meewerkt, het valt dus nog af te wachten of dit succesvol zal zijn. Deze visser kan nu namelijk geen quota omruilen omdat er geen tegenpartij is. Een mogelijke oplossing zou zijn een verplichte invoering van individuele quota.

5.4 De mariene beschermde gebieden en kustvisserij³⁹

Volgens Jan Turf van de Bond Beter Leefmilieu is het systeem van de quota ontoereikend. Volgens hem zijn er mariene beschermde gebieden nodig, zogenaamde reservaten waar de vis zich kan voortplanten. Na het volgroeien, zwemmen de vissen naar andere gebieden, waar het vissen dan wel toegelaten is.

Volgens dhr. Turf heeft België nog een bijkomend probleem. Door de opwarming van de zee trekt de garnaal meer naar het noorden. België zit aan het zuidelijkste punt van het koud water gebied. Het aantal garnalen neemt dus af voor de Belgische kust. Dit is slecht nieuws voor de Belgische garnaalvissers.

Zoals reeds eerder aangehaald, heeft de boomkorvisserij een grote invloed op het milieu. In de eerste plaats vernietigt het de bodem van de zee, door het slepen van de netten over de zeebodem. Daarnaast verbruikt het ook veel brandstof, door de grote weerstand die gecreëerd wordt tijdens het vissen. Dit heeft natuurlijk negatieve gevolgen op het vlak van CO₂ uitstoot. Ten slotte is er ook nog de problematiek van de bijvangsten (supra). Volgens de Bond Beter Leefmilieu ligt de oplossing bij de kustvisserij. Dit segment vaart met veel kleinere boten (+/-70 BT), daardoor brengt ze veel minder schade met zich mee. Omdat de kustvisserij echter niet kan concurreren tegen de grote boomkorkotters moeten er speciale maatregelen komen zoals:

- geen beperkingen op de kustvisserij (< 70 BT) in de mariene beschermde gebieden en een verbod voor vaartuigen boven de 70 BT in deze gebieden;
- betere afstemming tussen het Federale beleid (mariene beschermde gebieden) en het Vlaamse beleid (de visserij);
- actieve steun bij het vernieuwen van de vloot op zoek naar nieuwe vistechnieken;
- meer specifieke invulling van de bestaande mariene beschermde gebieden voor de bescherming van de vis. Bijvoorbeeld:
 - a. In deze beschermde gebieden aanduiden waar de specifieke broedplaatsen zijn. Daar zou dan in bepaalde periodes van het jaar een verbod moeten komen om te vissen;
 - b. De mariene beschermde gebieden opdelen in zones en bij elke zone aangeven welke vismethode toegelaten is.

³⁹ Bron: Turf J. (2005), *mondelijke presentatie*, 22 december.

- uitbreiding van de 3-mijlszone naar een 6-mijlszone;
- strengere reglementering van de sportvisserij.

Algemeen Besluit

De vraag die we ons stelden in de inleiding was of de Belgische visserij nog rendabel is. In het hoofdstuk financiële analyse zijn we tot de conclusie gekomen dat dit niet het geval is. In de laatste 5 jaar kleuren de netto rendabiliteit cijfers zelfs negatief. Niet alleen de rendabiliteit, maar ook de liquiditeit en de solvabiliteit zien er over het algemeen niet goed uit. Er zijn dus op korte termijn zeker een aantal problemen op te lossen.

De Europese Unie streeft naar een duurzame visserij en daarom moet de visinspanning beperkt worden om de huidige overbevissing een halt toe te roepen. Door deze beperkingen kunnen de vissers hun productie niet meer opdrijven en zo stagneert ook de inkomsten. Aan de andere kant blijven de kosten stijgen mede door de stijgende olieprijs en tal van andere kosten.

Om een oplossing te bieden aan dit probleem moeten we dus een manier vinden om efficiënter te werken om zo de kosten te kunnen reduceren. Deze manieren kunnen variëren van het gebruik van bepaalde methoden waardoor het brandstofverbruik daalt, tot het overschakelen naar andere vissoorten waar minder vangstbeperkingen op zijn. Ook door selectievere vistechnieken kan de efficiëntie stijgen, hiermee bedoelen we vistechnieken waarmee we gericht kunnen vissen op één bepaalde soorten. Daarenboven moeten we maatregelen treffen om de kleinere vaartuigen te beschermen. Deze zijn namelijk veel meer ecologisch, hierbij zou de overheid een grote rol moeten spelen.

Zoals in alle sectoren is innovatie ook een belangrijke factor voor de toekomst . Deze innovatie kan ondermeer zijn: het ontwikkelen van nieuwe vistechnieken, onderzoek naar de relatie temperatuur van het zeewater en de vissoort, het ontwikkelen van biodieselmotoren, enzovoort.

Als laatste wil ik ook nog benadrukken dat een grotere samenwerking een goede zaak zou zijn voor de efficiëntie en kan resulteren in lagere kosten of stijgende opbrengst. Een groep van een aantal reders kan namelijk betere prijzen afdwingen bij de leveranciers dan elk individu afzonderlijk. Door samenwerking is het ook mogelijk om nichemarkten te creëren en zo de productie en de verkoop zelf te regelen, dit kan leiden tot een hogere opbrengst en stabielere prijzen.

Lijst van geraadpleegde werken

- *Aandeel visserij in BBP*, Oostende, Ministerie van de Vlaamse Gemeenschap, Departement Zeevisserij, intern document.
- Boudrez A. (2003), *Financiële analyse*, Kortrijk, Hantal, 3^e bachelor accountancy/fiscaliteit, niet gepubliceerde cursus.
- Bureau van Dijk, s.a., s.l., *Bel-first*, CD-ROM.
- Demaré, W. (2005), *mondelinge presentatie*, 22 december.
- Demaré, W. (2005), *Kustfocus – visserij, Welke alternatieven zijn er te bedenken voor quota?*, www.kustbeheer.be, 4 januari 2006, online.
- ICES (2005), *What do we do*, <http://www.ices.dk/>, 27 september 2005, online.
- Ministerie van de Vlaamse Gemeenschap, Departement Zeevisserij, Oostende intern document.
- Ooghe H., M. Deloof & S. Manigart (2002), *Handboek bedrijfsfinanciering, Theorie en praktijk*, , Antwerpen – New York / Oxford, Intersentia.
- Rederscentrale, <http://www.rederscentrale.be/>, 4 oktober 2005, online.
- Scottish Executive (2004), Regional Advisory Councils <http://www.scotland.gov.uk/>, 27 september 2005, online.
- Somers T., M. Van Sande (2005), <http://www2.vlaanderen.be/>, 28 september 2005, online.
- Tessens E., M. Velghe (2005), *De Belgische zeevisserij, Aanvoer en besomming 2004*, s.l., Demaiter J.
- Tessens E. (2005), interview, 5 september.
- Turf J. (2005), *mondelinge presentatie*, 22 december.
- Vanhee J., H. Pollet s.a., s.l., *SDVO-Project Outrigger*, CD-ROM.
- Vermoortel A. (2005), interview, 23 september.
- VERORDENING (EG) Nr. 2371/2002 VAN DE RAAD van 20 december 2002, inzake de instandhouding en de duurzame exploitatie van de visbestanden in het kader van het gemeenschappelijk visserijbeleid, s.l., Publicatieblad van de Europese Gemeenschappen.
- VERORDENING (EG) Nr. 1263/1999 VAN DE RAAD van 21 juni 1999, betreffende het Financieringsinstrument voor de oriëntatie van de Visserij, s.l., Publicatieblad van de Europese Gemeenschappen.

- VERORDENING (EG) Nr. 2792/1999 VAN DE RAAD van 17 december 1999, tot vaststelling van de uitvoeringsbepalingen van de uitvoeringsbepalingen en voorwaarden voor de structurele acties van de Gemeenschap in visserijsector,s.l., Publicatieblad van de Europese Gemeenschappen.
- VERORDENING (EG) Nr. 1421/2004 VAN DE RAAD van 19 juli 2004, houdende wijziging van Verordening (EG) nr. 2792/1999 tot vaststelling van de uitvoeringsbepalingen en voorwaarden voor de structurele acties van de Gemeenschap in de visserijsector.
- Versluys W. (2005), interview, 8 februari.
- Versluys W. (2006), *Vraag over de visserij*, 15 maart, E-mail aan Willy Versluys, willy@verluys.net, 15 maart 2006, online.
- Versluys, W. (2006), Mogelijkheden voor de Vlaamse visserij: werkdokument, Oostende, s.n.
- Vlaams Informatiecentrum over land- en tuinbouw, <http://www.vilt.be/>, 3 april 2006, online.
- Vlaamse overheid, <http://www2.vlaanderen.be>, 28 september 2005, online.

Bijlagen

- Bijlage 1: Tabel voor de verdeling van de subsidies
- Bijlage 2: Globaal financieringsplan voor België: verdeling per zwaartepunt
- Bijlage 3: Globaal financieringsplan voor België: verdeling per jaar