

# West-Vlaamse sector in de kijker: De visserij

**Annelies Demeyere**

Stafmedewerker, sociaal-economisch beleid  
WES Onderzoek & Advies

Dit artikel gaat dieper in op een typisch West-Vlaamse sector: de visserij. In de enge betekenis van het woord betreft de visserijsector louter de productie van vis (primaire sector). In de bredere betekenis van het woord omvat de visserijsector naast de productie van vis ook de verwerking en distributie van vis (secundaire en tertiaire sector) en de diverse toeleveranciers van de visserijsector (herstellingsbedrijven, koelnijverheid en scheepsbouw).

Achtereenvolgens worden de volgende aspecten van de visserijsector besproken:

- vloot
- aanvoer
- tewerkstelling
- toegevoegde waarde
- financiële analyse
- visserijbeleid
- SWOT-analyse en toekomstperspectieven

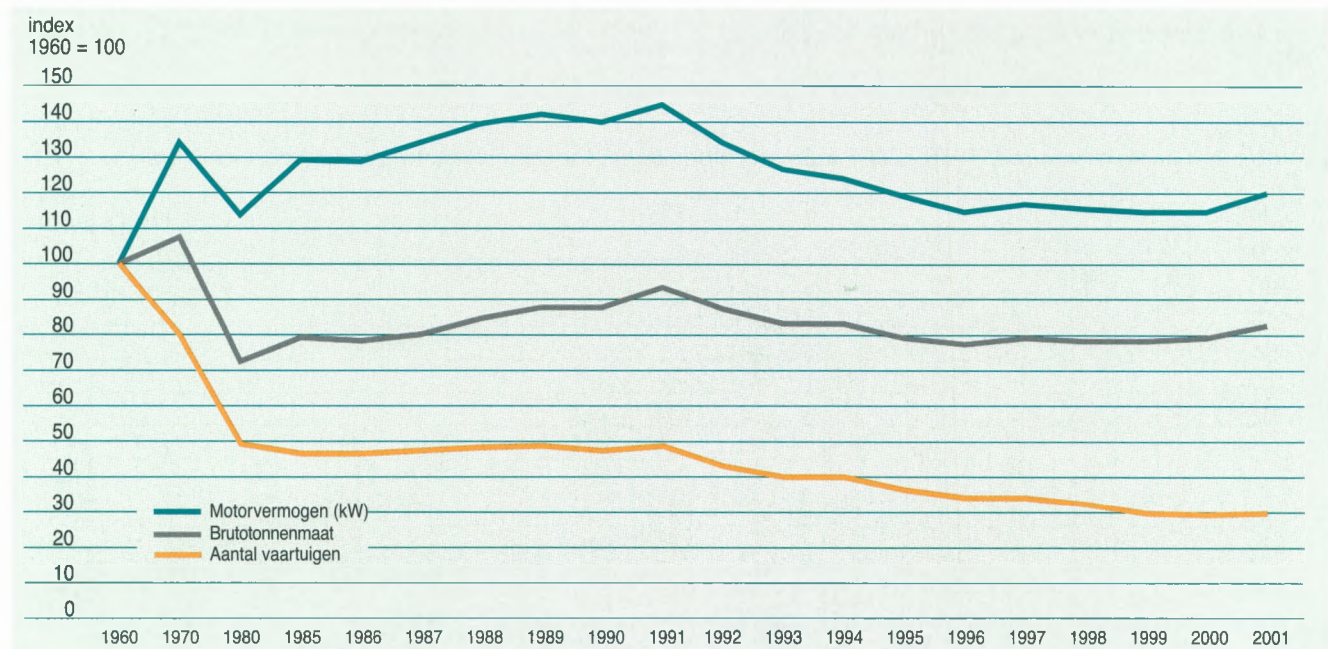


Foto: © Jean Godecharle

## Vloot

Figuur 1 geeft een beeld van de evolutie van de Belgische vissersvloot sinds 1960. Uit de gegevens blijkt dat tussen 1960 en 1980 de vloot in aantal vaartuigen werd gehalveerd. De daaropvolgende periode schommelde de vloot rond de 200 vaartuigen. Na 1991 zijn duidelijk de gevolgen van de Meerjarige Oriëntatieprogramma's (MOP's) van de Europese Commissie zichtbaar. De opgelegde herstructureringen in de zeevisserijsector droegen er toe bij dat de Belgische vloot sedert 1991 continu daalde en eind 1999 nog amper 128 vaartuigen telde. In 2000 en 2001 lijkt de

Figuur 1  
Evolutie van de Belgische zeevisserijvloot, 1960 - 2001



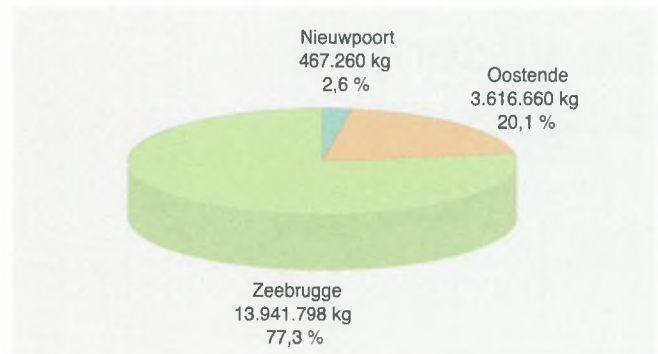
Bron: Ministerie van middenstand en landbouw, dienst zeevisserij, verwerking: WES Onderzoek & Advies

vloot zich weer te stabiliseren en zelfs lichtjes toe te nemen. Op 1 januari 2003 bestond de Belgische vloot echter uit nog slechts 112 actieve vaartuigen. Hoewel het aantal vaartuigen tussen 1960 en vandaag drastisch is verminderd, ging hiermee geen evenredige afname van de totale capaciteit gepaard. De **brutotonnenmaat** lag in 2001 slechts 17% lager dan in 1960 terwijl het **motorvermogen** of de drijfkracht van de vloot met bijna 20% is toegenomen. Er is dus sprake van een kleiner aantal vissersvaartuigen, weliswaar met een grotere individuele capaciteit uitgedrukt in motorvermogen en brutotonnenmaat. Sinds 1980 namen zowel het gemiddelde motorvermogen als de gemiddelde brutotonnenmaat per vaartuig jaar na jaar sterk toe.

### Aanvoervolume en besomming

**Figuur 2** geeft de evolutie van de **aanvoer** weer vanaf 1960. In 1960 voerden de Belgische vissersboten ruim 55.000 ton vis aan, waarvan 47.569 ton in Belgische havens en 7.628 ton in vreemde havens. Daarna is de productie van de Belgische zeevisserij trendmatig gedaald. In 2001 werd nog maar 18.060 ton aangevoerd door Belgische vaartuigen in Belgische havens. Dit is amper 38% van het volume in 1960. Ten opzichte van het voorgaande jaar, wordt het jaar 2001 daarentegen gekenmerkt door een toename van 2,7% van de hoeveelheid vis die door Belgische vissersvaartuigen in Belgische havens werd aangevoerd. De laatste vijftien jaar heeft de aanvoer in vreemde havens aan relatief belang gewonnen. Waar tussen 1960 en 1990 slechts enkele piekjaren van 7.000 ton werden waargenomen, valt op dat vanaf 1990 jaarlijks 7.000 ton of meer door Belgische vaartuigen in buitenlandse havens wordt aangevoerd. Tegenover de trendmatige daling van het aanvoervolume staat de trendmatige toename van de **besomming** of de aanvoerwaarde. De totale waarde van de Belgische visproductie bedroeg in 1960 amper 15.205.000 euro terwijl voor 2001 een recordhoogte van 96.584.000 euro wordt genoteerd. Bij het in rekening brengen van de inflatie

**Figuur 3**  
**Aanvoervolume van Belgische vissersvaartuigen in Belgische zeehavens in 2001**



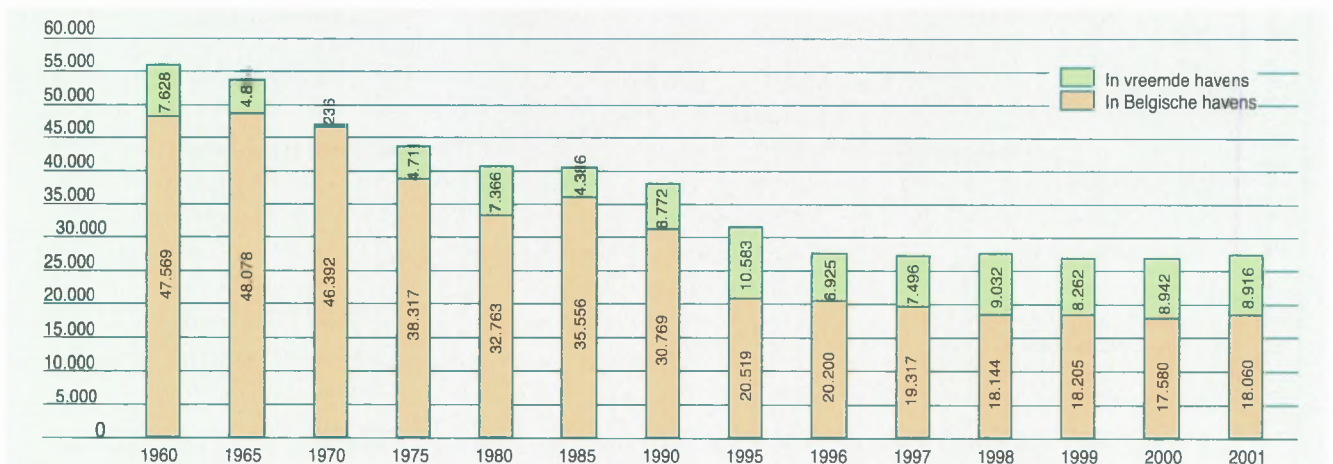
Bron: Ministerie van middenstand en landbouw, dienst zeevisserij, verwerking: WES Onderzoek & Advies

tussen 1950 en 2001, bedraagt de globale aanvoerwaarde van de Belgische vissersvaartuigen 12.567.000 euro in 1960 en 14.820.000 euro in 2001 (uitgedrukt in constante prijzen van 1950).

Wanneer we deze cijfers vergelijken met de gegevens uit **figuur 2**, blijkt dat over de periode 1960-2001 het aanvoervolume meer dan halveerde terwijl de waarde ervan steeg met 18%. Daaruit kan worden afgeleid dat de reële gemiddelde prijs per kilogram vis is gestegen van 22,8 eurocent in 1960 tot 54,9 eurocent in 2001 (uitgedrukt in constante prijzen van 1950).

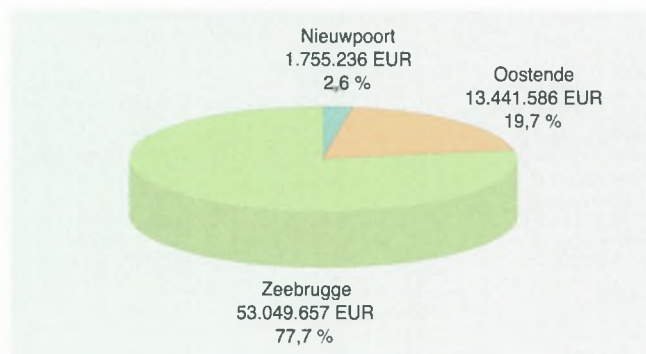
Als verklaring voor deze stijging van de reële prijzen sinds 1960 kan worden verwezen naar de beperkte aanvoer als gevolg van de opgelegde visquota in combinatie met een stijgende vraag naar vis. Daarnaast speelde ook de gewijzigde samenstelling van de aanvoer een belangrijke rol. De Belgische zeevisserij heeft zich duidelijk gespecialiseerd in de duurdere platvissen (tong en schol). Ook de rondvis kabeljauw zorgde voor hogere prijzen. Schol, tong en kabeljauw zijn kwantitatief de voornaamste vissoorten in België en vertegenwoordigen respectievelijk 26,2%, 20,6% en 9,1% van het aanvoergewicht in 2001.

**Figuur 2**  
**Evolutie van aanvoervolume, 1960 - 2001 (aanvoer door Belgische vissersvaartuigen uitgedrukt in ton)**



Bron: Ministerie van middenstand en landbouw, dienst zeevisserij, verwerking: WES Onderzoek & Advies

**Figuur 4**  
Aanvoerwaarde van Belgische vissersvaartuigen in Belgische zeehavens in 2001



Bron: Ministerie van middenstand en landbouw, dienst zeevisserij, verwerking: WES Onderzoek & Advies

De havens van Zeebrugge, Oostende en Nieuwpoort waren in 2001 samen goed voor ruim 18.000 ton aanvoer-volume met een totale waarde van 68.246.479,60 euro (aanvoer door Belgische vaartuigen). Zowel naar aanvoer-volume (**figuur 3**) als naar besomming (**figuur 4**) blijkt duidelijk het overwicht in de haven van Zeebrugge.

In 2001 realiseerde de haven van Zeebrugge 77,3% van het aanvoervolume en 77,7% van de totale besomming. De Oostendse vissershaven nam 20,1% van de aanvoer en 19,7% van de besomming voor zijn rekening. Het restant, 2,6% van de aanvoerwaarde en 2,6% van de besomming, landde aan in de haven van Nieuwpoort, die hiermee een vrij beperkt en eerder lokaal belang heeft.

Wanneer we terugblikken naar 1960, realiseerde de haven van Zeebrugge slechts 15% van de aanvoer en 21% van de besomming, tegenover respectievelijk 79% en 73% voor Oostende. Het relatief belang van de haven van Zeebrugge is van 1960 tot nu trendmatig gestegen.

Het uitdoofbeleid ten aanzien van de IJslandvaarders en het verdwijnen van de haringvangst verklaren het afgenomen belang van de haven van Oostende. In België heeft men de keuze tussen drie visveilingen waar de visaanvoer moet geveild worden.

### De drie Belgische visveilingen worden verder besproken in de rubriek *Spectrum* op blz. 37

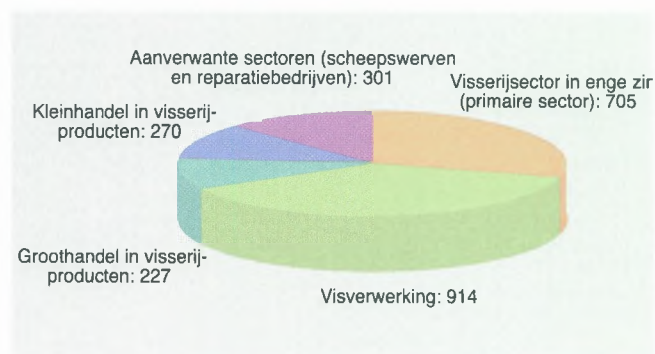
#### Tewerkstelling

Om de tewerkstelling die gecreëerd wordt door de visserij in kaart te brengen, houden we rekening met de ruimere definitie voor de visserijsector. Naast de tewerkstelling bij de productie van vis wordt ook gekeken naar de tewerkstelling gecreëerd bij de verwerking en distributie van vis en in enkele aanverwante sectoren (scheepswerven en reparatiebedrijven).

**Figuur 5** toont de bezoldigde tewerkstelling op 1 juni 2001 in de visserijsector en de aanverwante sectoren in de West-Vlaamse zeevisserijsector.

De totale West-Vlaamse zeevisserijsector stelde in het jaar 2001 2.417 bezoldigden tewerk. Ongeveer 29% daarvan is werkzaam in de zeevisserij in de enge betekenis van de sector, namelijk de primaire visproductie op zee.

**Figuur 5**  
Bezoldigde tewerkstelling in de visserijsector en aanverwante sectoren in West-Vlaanderen, juni 2001

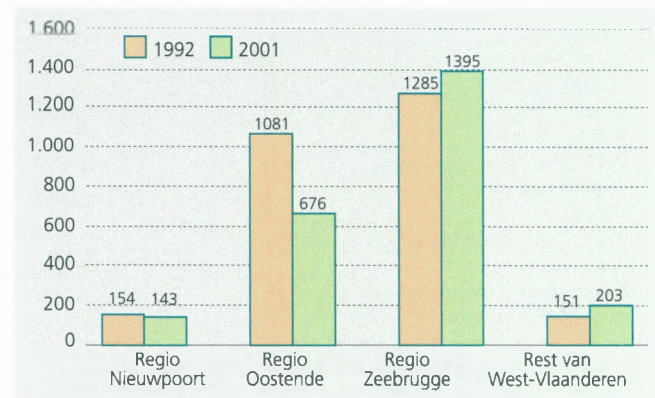


Bron: RSZ, GOM - West-Vlaanderen, verwerking: WES Onderzoek & Advies

De industriële bedrijvigheid rond de visserijsector is goed voor nog eens 50,3% van de bezoldigde tewerkstelling in de visserijsector. Naast de scheepswerven en reparatiebedrijven (12,5%) is het vooral de visverwerkende nijverheid (37,8%) die voor een groot aantal banen zorgt. Tot slot zijn er de tertiaire handelsactiviteiten die zowat 20,6% van de bezoldigde arbeid in de visserijsector voor hun rekening nemen. Binnen de tertiaire handelsactiviteiten kan onderscheid worden gemaakt tussen de groothandel in vis- en visserijproducten en de kleinhandel die respectievelijk 9,4% en 11,2% van de totale bezoldigde tewerkstelling in de visserijsector vertegenwoordigen.

Uit **figuur 6** blijkt dat de Zeebrugse regio duidelijk de belangrijkste positie inneemt met betrekking tot de bezoldigde werkgelegenheid. Meer dan de helft van de banen (57,7%) is gesitueerd in de gemeenten Knokke-Heist, Zeebrugge, Brugge en Blankenberge. De regio Oostende, waaronder de gemeenten Bredene, Oostende en Middelkerke komt op de tweede plaats met 28,0% van de bezoldigde tewerkstelling. Een kleine 5,9% van de

**Figuur 6**  
Bezoldigde tewerkstelling in de visserijsector (brede zin) en aanverwante sectoren op 1 juni 1992 en 1 juni 2001



Bron: RSZ, GOM - West-Vlaanderen, verwerking: WES Onderzoek & Advies

Tabel 1  
Toegevoegde waarde van alle havens in 2000 (in miljoen euro)

Sector	Brugge / Zeebrugge			Oostende		
	2000	Procentuele wijziging (1)		2000	Procentuele wijziging (1)	
		1999 - 2000	1991 - 2000		1999 - 2000	1991 - 2000
Visserij	22	10,8	- 0,2	5	- 37	- 7,5
Voeding (inclusief visverwerking)	52	- 11,1	1,9	15	0,5	7,2
Scheepsbouw- en herstelling	6	45,5	1,3	3	15,7	- 7,7
Totaal particuliere sector	698	8,6	1,9	99	- 13,3	- 7,7
Totaal openbare sector	100	- 15	2,8	42	22,8	3,7
<b>Algemeen totaal</b>	<b>798</b>	<b>5</b>	<b>2</b>	<b>141</b>	<b>- 5,1</b>	<b>- 5,4</b>

(1) Jaarlijkse gemiddelde groei  
Bron: Nationale Bank van België

bezoldigden in de visserijsector wordt tewerkgesteld in Nieuwpoort en Koksijde.

Wanneer we de evolutie sinds 1992 beschouwen, merken we dat de regio's Oostende en Nieuwpoort over de periode 1992-2001 aan geboden tewerkstelling hebben ingeboet. Vooral in Oostende is de totale tewerkstelling over de periode 1992-2001 er fors op achteruit gegaan. Enkel voor de regio Zeebrugge ligt het niveau van de totale tewerkstelling in de visserij en aanverwante sectoren in 2001 hoger dan het niveau van 1992.

Voornamelijk binnen de primaire sector en in de aanverwante sectoren daalde het aantal bezoldigden over de periode 1992-2001 sterk. Daartegenover blijkt dat in alle regio's het aantal bezoldigden in de groothandel in visserijproducten enorm is toegenomen. Met uitzondering

van de regio Oostende, kende ook de visverwerkende sector een groei in bezoldigde tewerkstelling.

### Toegevoegde waarde

Om het economisch belang van de visserijsector te schetsen, kan naast de tewerkstellingsgegevens ook de toegevoegde waarde worden geanalyseerd op basis van de gegevens van de Nationale Bank.

Tabel 1 toont de toegevoegde waarde gecreëerd door de twee belangrijkste visserhavens (Brugge/Zeebrugge en Oostende) en specificeert de resultaten voor de visserij en de aanverwante sectoren<sup>2</sup>.

Het geheel van de diverse activiteiten in de twee beschouwde havens behaalde in 2000 een toegevoegde waarde van 939 miljoen euro. Ongeveer 85% van dit

Tabel 2  
Detail kostenfactoren binnen de besomming, nettoresultaat voor belastingen, 2001 (in euro)

	Kustvissers (0 - 300 PK)		Eurokotters (0 - 300 PK)			
		% ten opzichte van de totale kosten	% ten opzichte van de besomming		% ten opzichte van de totale kosten	% ten opzichte van de besomming
<b>Besomming</b>	<b>175.855</b>			<b>521.594</b>		
Kosten						
Loonkosten	58.726	38,5	33,4	162.693	41,6	31,2
Los- en verkoopkosten	6.138	4,0	3,5	38.287	9,8	7,3
Verzekering	8.952	5,9	5,1	18.517	4,7	3,6
Onderhoud	16.797	11,0	9,6	37.352	9,5	7,2
Vistuig	6.704	4,4	3,8	27.244	7,0	5,2
Ijs, gas, zout	1.556	1,0	0,9	781	0,2	0,1
Brandstofkosten	30.149	19,8	17,1	89.388	22,8	17,1
Huur toestellen	30	0,0	0,0	378	0,1	0,1
Andere kosten	23.315	15,3	13,3	16.570	4,2	3,2
<b>Totaal</b>	<b>152.366</b>	<b>100,0</b>	<b>86,6</b>	<b>391.210</b>	<b>100,0</b>	<b>75,0</b>
<b>Bruto Bedrijfsresultaat (1)</b>	<b>23.489</b>		<b>13,4</b>	<b>130.384</b>		<b>25,0</b>
Afschrijvingen (2)	20.463			110.635		
<b>Netto Bedrijfsresultaat (1) - (2) = (3)</b>	<b>3.026</b>			<b>19.749</b>		
Financiële kosten (4)	4.207			35.883		
Financiële opbrengsten, subsidies (5)	24.057			23.810		
<b>Netto Winst / Verlies vóór Belastingen (3) - (4) + (5)</b>	<b>22.875</b>			<b>7.676</b>		

Bron: Ministerie van middenstand en landbouw, dienst zeevisserij, verwerking WES Onderzoek & Advies

totaal werd gerealiseerd door de haven van Zeebrugge, zo'n 15% door de haven van Oostende. Terwijl de haven van Zeebrugge een jaarlijks gemiddelde groei van 2% behaalde over de periode 1991-2000, ging de toegevoegde waarde in de haven van Oostende over dezelfde periode er jaarlijks gemiddeld met 5,4% op achteruit. Wanneer we deze resultaten opsplitsen naar de visserij en aanverwante sectoren, blijkt dat de betekenis van de visserij, als deelsector, niet volledig te verwaarlozen is: een toegevoegde waarde van 27 miljoen euro is immers goed voor toch bijna nog 3% van de totale toegevoegde waarde die wordt gegenereerd in de particuliere sector in de beide havenzones. Niettegenstaande zijn zowel voor de haven van Zeebrugge als voor de haven van Oostende de jaarlijkse gemiddelde groeivoeten van deze deelsector negatief over de periode 1991-2000. Enkel in de haven van Zeebrugge is de toegevoegde waarde in 2000 opnieuw sterk gestegen: +10,8% in vergelijking met het jaar ervoor. De totale toegevoegde waarde vanuit de visserij in ruime zin, dit wil zeggen met inbegrip van de voedingsnijverheid en de scheepsbouw en -herstelling, wordt geraamd op 103 miljoen euro of 12,9% van de totale toegevoegde waarde die private bedrijven realiseren in de haven van Brugge-Zeebrugge<sup>3</sup>. De openbare sector in zijn geheel is goed voor nog eens 142 miljoen euro of ruim 15% van het algemeen totaal over de twee havendelen. Uit de analyse van de bezoldigde tewerkstelling en de toegevoegde waarde blijkt dus dat de activiteiten in de visserij zeer ruim van aard zijn en ver buiten de visserij in enge zin reiken. Dit zogenaamde multiplicatoreffect wordt bewerkstelligd door onder meer volgende deelsectoren:

- de eigenlijke visproductie (visvangst);
- de visveiling;
- de toelevering aan de visserijsector;
- de groot- en kleinhandel in vis- en visproducten;
- de visbewerkende en visverwerkende nijverheid.

### Financiële analyse

In deze paragraaf geven we een korte bespreking van de evolutie van de rentabiliteitstoestand van het zeevisserijbedrijf in zijn geheel. De cijfers die voor deze financiële analyse worden gebruikt, zijn afkomstig van de dienst zeevisserij van het Ministerie van middenstand en landbouw<sup>4</sup> en berusten op (vrijwillig) toegestuurde boekhouding-uittreksels die betrekking hebben op meer dan de helft van de actieve vissersvloot. Gezien de relatief grote omvang van de steekproef en de redelijke betrouwbaarheid van de meeste gegevens, kunnen we de uit de steekproef afgeleide tendensen en feiten als voldoende representatief voor de ganse populatie beschouwen.

Om een beter inzicht te verkrijgen over de werkelijke situatie in de Belgische zeevisserij, wordt de vloot sedert 1989 volgens het soort vaartuig ingedeeld in zes groepen: kustvissers, Eurokotters, kleine bokken (0-300 PK), middelgrote bokken (301-899 PK), grote bokken (+899 PK) en plankenvissers (inclusief kreeftenvissers) van respectievelijk 28, 30, 4, 6, 53 en 8 vaartuigen in 2001.

Teneinde te komen tot de bespreking van de rentabiliteit van de visserijsector (in enge betekenis) geeft **tabel 2** vooreerst een gedetailleerd overzicht van de verschillende

	Bokkenvissers (0 - 300 PK)		Bokkenvissers (301 - 899 PK)		Bokkenvissers (+ 899 PK)		Plankenvissers (inclusief kreeftenvissers)				
	% ten opzichte van de totale kosten	% ten opzichte van de besomming	% ten opzichte van de totale kosten	% ten opzichte van de besomming	% ten opzichte van de totale kosten	% ten opzichte van de besomming	% ten opzichte van de totale kosten	% ten opzichte van de besomming			
<b>1993.104</b>			<b>1.051.745</b>		<b>1.322.168</b>			<b>465.690</b>			
78.464	41,7	36,2	291.434	40,4	27,7	394.990	36,8	29,9	154.954	40,3	33,3
50.934	11,9	10,3	83.797	11,6	8,0	117.741	11,0	8,9	10.236	2,7	2,2
17.084	4,0	3,5	36.349	5,0	3,5	47.311	4,4	3,6	28.569	7,4	6,1
34.114	8,0	6,9	69.497	9,6	6,6	88.745	8,3	6,7	55.901	14,5	12,0
32.289	7,5	6,5	46.597	6,5	4,4	81.599	7,6	6,2	12.779	3,3	2,7
193	0,0	0,0	2.395	0,3	0,2	736	0,1	0,1	19	0,0	0,0
8.466	25,3	22,0	182.220	25,3	17,3	325.889	30,4	24,6	72.906	19,0	15,7
53	0,0	0,0	3.979	0,6	0,4	1.894	0,2	0,1	0	0,0	0,0
6.491	1,5	1,3	4.544	0,6	0,4	13.624	1,3	1,0	49.120	12,8	10,5
<b>8.090</b>	<b>100,0</b>	<b>86,8</b>	<b>720.812</b>	<b>100,0</b>	<b>68,5</b>	<b>1.072.528</b>	<b>100,0</b>	<b>81,1</b>	<b>384.484</b>	<b>100,0</b>	<b>82,6</b>
<b>5.014</b>	<b>13,2</b>		<b>330.933</b>		<b>31,5</b>	<b>249.641</b>		<b>18,9</b>	<b>81.206</b>		<b>17,4</b>
16.634			189.584			218.428			73.563		
<b>8.380</b>			<b>141.348</b>			<b>31.212</b>			<b>7.643</b>		
9.305			63.018			60.905			38.210		
4.544			53.759			67.773			54.773		
<b>3.619</b>			<b>132.090</b>			<b>38.080</b>			<b>24.207</b>		

Tabel 3  
Kengetal winstgevendheid over de periode 1991 - 2001

	Omzet (EUR)			
	1991	1999	2000	2001
Kustvissers (0 - 300 PK)	104.216	141.033	183.765	175.855
Eurokotters (0 - 300 PK)	310.488	530.003	451.624	521.594
Bokkenvissers (0 - 300 PK)	300.816	321.290	269.844	493.104
Bokkenvissers (301 - 899 PK)	603.476	978.687	1.123.015	1.051.745
Bokkenvissers (+ 899 PK)	1.072.442	1.160.053	1.253.503	1.322.168
Plankvissers (inclusief kreeftenvissers)	318.413	369.649	497.053	465.690

Bron: Ministerie van middenstand en landbouw, dienst zeevisserij, verwerking WES Onderzoek & Advies

kostenfactoren binnen de besomming en de bepaling van de nettowinst vóór belastingen voor het boekjaar 2001. Zoals uit de tabel blijkt is de **nettowinst vóór belastingen** gelijk aan het netto bedrijfsresultaat verminderd met de financiële kosten<sup>5</sup> en vermeerderd met de financiële opbrengsten en subsidies. Het **nettobedrijfsresultaat** is gelijk aan het brutobedrijfsresultaat verminderd met de afschrijvingen. Het **brutobedrijfsresultaat** wordt verkregen door van de courante bedrijfsopbrengsten alle courante bedrijfskosten behalve de afschrijvingen in mindering te brengen. In de tabel wordt een verdere verdeling gemaakt van de totale courante bedrijfskosten naar de verschillende componenten.

Uit de tabel blijkt dat alle groepen vaartuigen in 2001 een positief nettobedrijfsresultaat boekten. Bij de middelgrote bokken werd de grootste nettowinst voor belastingen opgetekend (132.090 euro). Voor de andere categorieën varieerde het nettobedrijfsresultaat vóór belastingen van 7.676 euro voor de Eurokotters tot 38.080 euro voor de grote bokkenvissers.

Deze resultaten voor 2001 zijn opmerkelijk veel beter dan het jaar ervoor (2000). Toen sloten alle vaartuiggroepen, met uitzondering van de middelgrote bokken (301-899 PK),

het boekjaar af met een nettoverlies vóór belastingen. Voor alle vaartuigen, met uitzondering van de kleine bokken, maakten de kosten in 2000 meer dan 80% van de besomming uit. De opsplitsing van de totale kosten naar de verschillende kostencategorieën maakt duidelijk dat dit hoge percentage in hoofdzaak te wijten was aan de zeer hoge brandstofkosten tijdens het jaar 2000. Terwijl in 1999 de kosten voor brandstof 11,70% (kustvissers) tot 21,66% (bokkenvissers +899 PK) van de totale kosten uitmaakten, lag het percentage voor 2000 bij alle categorieën hoger dan 22%. Ondermeer omwille van die hoge brandstofkosten was bij alle vaartuiggroepen, met uitzondering van de middelgrote bokken, de jaarbesomming te klein om een brutobedrijfsresultaat te bekomen dat groot genoeg was om de afschrijvingen van de vaartuigen te kunnen realiseren. Deze slechte resultaten voor 2000 en de relatief betere resultaten voor 2001 weerspiegelen zich ook in de **kengetallen winstgevendheid**. Het kengetal wordt berekend aan de hand van volgende formule:

$$\text{kengetal winstgevendheid} = (\text{nettowinst vóór belastingen} / \text{omzet}) * 100$$

Tabel 4  
Overzicht van de 99 visbedrijven in de Top 30.000, 2001 (bedragen in duizend euro)

Omzet (*)	Aantal bedrijven	Omzet per categorie	Aandeel categorie in totale omzet (%)	Toegevoegde waarde per categorie	Gemiddelde toegevoegde waarde binnen categorie	Aandeel categorie in totale toegevoegde waarde (%)	Nettoresultaat per categorie	Aantal bedrijven met nettoverlies
> 30 miljoen euro	7	399.800	46,2	39.271	5.610	39,4	20.640	0
20 - 30 miljoen euro	5	118.947	13,8	4.072	814	4,1	- 4.068	1
10 - 20 miljoen euro	7	111.436	12,9	10.880	1.554	10,9	1.066	0
5 - 10 miljoen euro	15	104.710	12,1	16.199	1.080	16,3	7.331	1
2,5 - 5 miljoen euro	16	61.310	7,1	9.775	611	9,8	329	4
1 - 2,5 miljoen euro	37	58.671	6,8	13.484	364	13,5	- 96	15
< 1 miljoen euro	12	10.081	1,2	5.868	489	5,9	80	5
<b>Totaal</b>	<b>99</b>	<b>864.955</b>	<b>100,0</b>	<b>99.549</b>	<b>1.006</b>	<b>100,0</b>	<b>25.282</b>	<b>26</b>

(\*) Sommige bedrijven publiceren een brutomarge in plaats van omzet. Achter die brutomarge zit doorgaans een grotere omzet. Als de bedrijven een omzet bekend maken, zouden ze een hogere plaats in de rangschikking innemen


Bron: Het Visserijblad, 2/2003, verwerking WES Onderzoek & Advies

Nettowinst vóór belastingen (EUR)				Kengetal winstgevendheid (%)			
1991	1999	2000	2001	1991	1999	2000	2001
2.684	21.444	- 8.735	22.875	2,6	15,2	- 4,8	13,0
39.541	13.324	- 25.815	7.676	12,7	2,5	- 5,7	1,5
2.539	47.322	- 2.997	23.619	0,8	14,7	- 1,1	4,8
11.093	197.258	73.822	132.090	1,8	20,2	6,6	12,6
99.933	38.387	- 52.224	38.080	9,3	3,3	- 4,2	2,9
1.488	65.714	- 76.076	24.207	0,5	17,8	- 15,3	5,2

Het kengetal winstgevendheid, uitgedrukt in %, moet volgens de Commissie van de Europese Gemeenschap, die deze rentabiliteitsratio hanteerde bij de beoordeling van nieuwbouwdossiers van vissersvaartuigen, boven de 5% liggen. In **tabel 3** werden aan de hand van de gegevens inzake nettowinst vóór belastingen en omzet de kengetallen winstgevendheid berekend voor de verschillende groepen van vaartuigen en voor de jaren 1991, 1999, 2000 en 2001. Voor alle vaartuiggroepen zijn deze in 2001 positief omwille van het positief netto-resultaat vóór belastingen (zie tabel 2). De kustvissers en de middelgrote bokkennisers kenden de grootste rendabiliteit met een nettowinst

vóór belasting ten belope van respectievelijk 22.875 en 132.090 euro of 13,0% en 12,6% van hun besomming in dat jaar. In 2000 was de enige rendabele categorie deze van de bokkennisers 301-899 PK met een kengetal winstgevendheid van 6,6%. Zoals eerder vermeld, was dit immers de enige categorie met een positief netto-resultaat vóór belastingen. In vergelijking met 1991 heeft de groep van de Eurokotters over de voorbije jaren het sterkst aan rendabiliteit ingeleverd. Voornaamste reden hiervoor zijn de gestegen afschrijvingen waarmee deze groep wordt geconfronteerd.

# VISMIJN OOSTENDE

Wegtransport →		← van Noord tot Zuid Europa
Scheepstransport →		← ferry diensten over het kanaal
Spoortransport →		← op internationaal net
Luchttransport →		← met de nabije luchthaven

## YOUR GATEWAY TO EUROPE

EVO (Exploitatie Vismijn Oostende) richt zich vooral naar een kwaliteitsmarkt: gekoelde opslagplaatsen, automatisch sorteren, ondersteuning koeltransporten, vlugge distributie, elektronisch veilen op verschillende veilingen en thuis kopen zijn onze troeven voor uw kwaliteit

Voor meer inlichtingen: Exploitatie Vismijn Oostende:  
 Tel.: 059-32 34 12 - 059-33 90 90 - 059-33 90 99 Fax: 059-32 05 82  
 E-mail: [info@vismijnoostende.be](mailto:info@vismijnoostende.be)  
 Permanente info aanlandingen: tel.: 059-51 86 34

### Visbedrijven in de top 30.000

In **tabel 4** wordt een overzicht gegeven van de 99 bedrijven uit de vissector (in ruime zin) die voorkomen in de Top 30.000 van het financieel-economisch magazine Trends. De bedrijven werden in dalende volgorde gerangschikt naar omzet<sup>6</sup> en vervolgens gegroepeerd in functie van hun omzet. Op die manier werden zeven categorieën bedrijven gecreëerd: bedrijven met een omzet van meer dan 30 miljoen euro, 20-30 miljoen euro, 10-20 miljoen euro, 5-10 miljoen euro, 2,5-5 miljoen euro, 1-2,5 miljoen euro en minder dan 1 miljoen euro. De gegevens hebben betrekking op het jaar 2001 en zijn afkomstig van de jaarrekeningen die bij de Nationale Bank werden neergelegd. Hierbij dient te worden opgemerkt dat niet alle vennootschappen aan die wettelijke verplichting voldoen. De 99 visbedrijven die voorkomen in de Top 30.000 zijn samen goed voor een omzet van 865 miljoen euro.

Bijna de helft van deze totale omzet is afkomstig van slechts zeven grote visbedrijven. De meeste visbedrijven kennen daarentegen een omzet tussen de 1 en 2,5 miljoen euro. Wat betreft de toegevoegde waarde, blijkt dat de zeven grootste bedrijven bijna 40% van de totale toegevoegde waarde, die 100 miljoen euro bedraagt, voor hun rekening nemen. Gemiddeld gezien genereerde elk bedrijf binnen de categorie met een omzet van meer dan 30 miljoen euro ongeveer 5.610.000 euro aan toegevoegde waarde in

2001. De 37 bedrijven met een omzet tussen de 1 en 2,5 miljoen euro waren in 2001 samen goed voor 13,5 miljoen euro aan toegevoegde waarde, dit is ongeveer 364.000 euro toegevoegde waarde per onderneming, wat lager is dan de toegevoegde waarde die een bedrijf met een omzet van minder dan 1 miljoen euro gemiddeld realiseerde in datzelfde jaar.

26 van de 99 visbedrijven uit de Top 30.000 werden geconfronteerd met een nettoverlies voor 2001. Vooral bij de kleinere bedrijven, met een omzet op jaarbasis van 5 miljoen euro of minder, werd in een derde van de gevallen een negatief nettoresultaat opgetekend. Opmerkelijk is ook dat alle bedrijven met een omzet hoger dan 30 miljoen euro samen een bijzonder hoog nettoresultaat kenden en dat geen enkel bedrijf uit deze categorie afzonderlijk verliescijfers optekende.

In **tabel 5** wordt in meer detail de omzet, toegevoegde waarde en het nettoresultaat van de tien (qua omzet) grootste visbedrijven weergegeven. Uit deze tabel blijkt dat de grote nettowinst van de categorie bedrijven met de hoogste omzet voornamelijk toe te schrijven is aan het positief nettoresultaat van Pieters Visbedrijf. In 2001 boekte dit visbedrijf uit Brugge een nettowinst van bijna 16 miljoen euro, wat vier keer zo veel was als het nettoresultaat van het jaar daarvoor. De omzet van het bedrijf steeg van 139,5 miljoen euro in 2000 naar ruim



## Provinciaal Maritiem Instituut

Maritiem Technisch- en Beroepssecundair Onderwijs.

Kursaalstraat 55  
8301 Knokke-Heist  
Tel. 050/51.10.01  
pmi.heist@west-vlaanderen.be

Mercatorlaan 15  
8400 Oostende  
059/70.40.19  
pmi.oostende@west-vlaanderen.be

website

[www.areyouwaterproof.be](http://www.areyouwaterproof.be)



Tabel 5  
Overzicht van de 10 grootste visbedrijven naar omzet in België, 2000-2001 (in duizend euro)

Rangorde	Bedrijf	Ligging	Omzet	2000		2001		
				Toegevoegde waarde	Nettowinst / verlies	Omzet	Toegevoegde waarde	Nettowinst / verlies
1	Pieters visbedrijf	8000 Brugge	139.463	21.619	3.785	147.146	23.147	15.903
2	Zeebrugse Visveiling	8380 Zeebrugge	52.729	2.553	67	61.288	2.434	22
3	Morubel	8400 Oostende	nb	- 336	- 1.578	51.337	10.264	4.366
4	Gadus	8620 Nieuwpoort	36.725	2.320	118	40.011	2.893	240
5	Hottlet Frozen Foods	2550 Kontich	32.441	2.540	160	35.759	1.311	33
6	ATKA	2870 Puurs	31.190	3.124	10	32.248	4.055	20
7	Seadco	1000 Brussel	32.868	1.079	- 10	32.011	1.065	56
8	Galana	8790 Waregem	27.478	2.170	215	27.948	1.683	80
9	Setraco	8470 Gistel	26.705	1.454	254	26.955	1.443	50
10	Mar Products	1080 Brussel	26.453	1.734	10	22.638	1.892	29

Bron: Het Visserijblad, 2/2003, verwerking WES Onderzoek & Advies

147 miljoen euro in 2001, dit is een stijging van 5,5 %. Met dit sterke omzetcijfer verstevigde het bedrijf haar eerste positie in de rangorde van visbedrijven naar omzet. De Zeebrugse visveiling bekleedt de tweede plaats binnen deze rangorde met een omzet van ongeveer 61 miljoen euro.

De tabel toont daarenboven aan dat de visserijsector niet enkel in enge, maar zeker ook in brede zin, een typisch West-Vlaamse sector is: 6 van de 10 grootste visbedrijven (en 40% van alle visbedrijven uit de Top 30.000) bevinden zich in West-Vlaanderen. Daarenboven zijn de vier visbedrijven met de grootste omzet gevestigd bij of in de zeer nabije omgeving van een vissershaven.

### Het visserijbeleid

Het visserijbeleid wordt grotendeels door Europa gestuurd. In 1983 werd de basis gelegd van het huidige **Gemeenschappelijk Visserijbeleid (GVB)** dat bindend is voor de lidstaten.

De visserij is een activiteit die voornamelijk in internationale wateren wordt uitgeoefend en gekenmerkt wordt door de exploitatie van natuurlijke visbestanden. De milieuzorg in de visserij is er dan ook hoofdzakelijk gericht op de bescherming van de visbestanden zodat een voldoende groot paaibestand wordt gehouden, teneinde niet enkel het voortbestaan van de soort, maar tevens een toekomstige rendabele exploitatie ervan veilig te stellen. Omwille van die reden heeft het Europees visserijbeleid, naast de marktorganisatie en de internationale relaties, voornamelijk betrekking op de instandhouding van de visbestanden (nationaal quotasysteem) en daarmee samenhangend het structuurbeleid (vloot, aquacultuur, verwerking en afzet van producten)<sup>7</sup>.

Het instandhoudingsbeleid heeft tot doel overbevissing tegen te gaan en visbestanden op een economisch en

biologisch aanvaardbaar peil te houden. Daartoe worden jaarlijks per soort en per gebied de totale vangsthoeveelheden vastgelegd (de zogenaamde *Total Allowable Catches* of TAC's), die dan naar de diverse landen worden verdeeld als quota. Aansluitend wordt een maximale grootte van de diverse vissersvloeten ingesteld en wordt ook in een aantal technische maatregelen voorzien (lengte van de boomkor, maaswijdte van de netten, ...). De lidstaten zelf dienen via interne maatregelen de naleving van dit systeem te garanderen.

Het structuurbeleid beoogt de competitiviteit, rendabiliteit en productiviteit van de visserijsector, aquacultuur, verwerking en afzet van vis te verhogen. De Europese commissie werkt hiertoe algemene structuurmaatregelen uit terwijl de lidstaten specifieke maatregelen uitwerken in het kader van de **Meerjarige Oriëntatieprogramma's**. Het Vierde Meerjarige Oriëntatieprogramma (MOP IV) liep van 1997-2001. Ten opzichte van de einddoelstellingen van dit programma stelde de toestand van de Belgische vloot op 31 december 1999 geen problemen meer. De totale maximale brutotonnenmaat van 23.323 BT evenals de totale drijfdracht (67.857 KW) die de Belgische vloot volgens de einddoelstellingen op 31 december 2001 mocht bezitten, werden niet overschreden.

De in dit artikel naar voor gekomen sterke dalingen in de vlootomvang en in de aangevoerde hoeveelheden sinds 1992 zijn grotendeels toe te schrijven aan het stringent vlootbeleid dat de Belgische overheid heeft gevoerd teneinde de vlootcapaciteit in overeenstemming te brengen met het toegelaten productievolume. Zo werd onder meer een machtigingssysteem ingevoerd en werd het motorvermogen van nieuwe vaartuigen beperkt tot 1.200 PK. In 1999 werd dit maximale motorvermogen van de vissersvaartuigen door de Belgische overheid opgetrokken naar 1.300 PK om de concurrentie met het buitenland beter het hoofd te kunnen bieden. In andere lidstaten beantwoordt

de realiteit echter niet altijd aan de beoogde doelstellingen wegens de gebrekkige reglementering (en onvoldoende instrumenten).

Van 1994 tot 1999 liep het 'Communautaire Programma voor Structurele Bijstand in de Sector Visserij' (CPSBV). Dit programma maakt eveneens deel uit van het Structuurbeleid van het Gemeenschappelijk Visserijbeleid en is gericht op het verhogen en in stand houden van de leefbaarheid en de rendabiliteit van de sector, waarbij gestreefd wordt naar modernisering en diversificatie<sup>8</sup>. In toepassing van Verordening 2792/99 werd dit programma verlengd van 2000 tot 2006. Concreet komt het CPSBV neer op het betoelagen van projecten vanuit het Europese Financieringsinstrument voor de Oriëntatie van de Visserij (FIOV).

### Sterkten, zwakten en toekomstperspectieven van de visserijsector

Op basis van voorgaande analyse en enkele gesprekken met betrokkenen uit de visserijsector<sup>9</sup> worden in deze laatste paragraaf de sterkten en zwakten van de Belgische visserijsector samengevat, waaruit vervolgens, rekening houdend met de opportuniteiten en bedreigingen voor de sector, enkele beleidsvoorstellen kunnen worden afgeleid.

Als **sterke punten** zijn te vermelden:

- de geleidelijke vernieuwing en modernisering van de vloot (voornamelijk groot segment van de vloot, boomkorvaartuigen);
- de toename van de individuele capaciteit van de huidige vissersvaartuigen waardoor verdere visgronden bezocht kunnen worden;
- de aanpassing van de Belgische vissershavens aan de huidige noden (goede uitrusting en voorzieningen-peil cf. de Europese normen);
- de investeringen van visveilingen in nieuwe technieken en infrastructuur.

**Negatief** voor de sector is:

- de sterke daling van het aantal vissersvaartuigen;
- het tekort aan bemanning;
- de gedaalde en onregelmatige aanvoer tengevolge van de opgelegde vlootafbouw en het Europese quota-beleid;
- het zwakke rendement van de Belgische vloot (voornamelijk het segment van de Eurokotters);
- de gedaalde visaanvoer van Belgische schepen in Belgische havens, hetgeen mede het gevolg is van de grote afstand tussen de visgronden en de thuishaven van de Belgische havens;
- de voortgaande verkoop van Belgische vissersvaartuigen aan buitenlandse (veelal Nederlandse) rederijen;
- de beperkte vormen van samenwerking tussen de Belgische visveilingen.



## NIEUWPOORTSE VIS, natuurlijk (en) vers !



- **NIEUWPOORT**, een poort aan de **ZEE** met zijn:
  - Strand, verkeersvrije zeedijk en sfeervolle winkelstraten
  - Vernieuwde promenade langs de Havengeul tussen bad en stad
  - Maritiem karakter met internationale zeilwedstrijden, zeilscholen, zee- en binnenjachthavens, rondvaartboten op zee en binnenkanalen en zijn vissershavens

- **NIEUWPOORT**, hoofdstad van de **DAGVERSE VIS** met zijn kustvissers, visserskaai, visveiling, vishandels en restaurants

- **NIEUWPOORTSE VISVEILING**, een gemeentelijke dienstverlening aan vissers en handelaars als toeristische troef. Bezoeken aan de vissershaven en de visveiling en simulatieverkoop mogelijk voor bedrijven, scholen en verenigingen.



Meer inlichtingen

**Stedelijke Visveiling Nieuwpoort, Kaai - 8620 Nieuwpoort**

Tel.: 058-22 49 70 - Fax: 058-23 67 20 - E-mail: [visveiling.nieuwpoort@yucom.be](mailto:visveiling.nieuwpoort@yucom.be)

**Dienst voor Toerisme, Marktplaatsplein 7 - 8620 Nieuwpoort**

Tel.: 058-22 44 22 - Fax: 058-22 44 28 - E-mail: [info@nieuwpoort.be](mailto:info@nieuwpoort.be)



Waardevolle **opportuniteiten** worden gegeven door:

- een toename in visconsumptie;
- het gezonde imago van vis;
- de geografische quotaspreading in diverse EG-wateren;
- de centrale ligging in Europa van de Belgische vissershavens (tussen de Noordelijke visgronden en de Zuidelijke afzetmarkt);
- de (verwachte) invoering van meerjarige TAC's door het GVB van 2003 (wat moet leiden tot meer stabiliteit in aanvoer);
- de groeiende aandacht van overheidswege voor de sector (bijvoorbeeld het voorstel vanuit de EG voor oprichting van Regionale Adviesraden);
- het vernieuwd en uitgebreid sociaal statuut voor de Belgische zeevissers (ondermeer de introductie van een gewaarborgd minimumloon voor vissers bij een slechte vangst en invoering van sociale bescherming bij ziekte en ongeval).

Toch stellen zich ook een aantal belangrijke **bedreigingen**:

- de huidige hoge brandstofprijzen en de onzekerheid rond de verdere evolutie ervan;
- de belangrijkste visgronden die ver van de Belgische havens gelegen zijn;
- de Europese regelgeving die omwille van de overcapaciteit op Europees vlak en de overbevissing een aantal beperkende maatregelen (restrictieve quota, quotadalingen en beperkingen op het aantal vaardagen) oplegt aan de visserijsector waardoor de strategische speelruimte beperkt wordt;
- het ontbreken van een hechte commerciële band/afhankelijkheid tussen de lokale visverwerkende en visbewerkende nijverheid en de aanvoer van vis in de Belgische havens.

Belangrijkste **beleidsaanbevelingen** op korte en middellange termijn voor de Belgische visserijsector zijn samen te vatten onder volgende punten:

- Ten eerste is blijvende aandacht nodig voor de modernisering van de havens en visveilingen;

- Ten tweede dient de modernisering van de vloot voortgezet te worden en mag voornamelijk de modernisering van het kleine segment van de vloot (in de eerste plaats de kustvissers) niet uit het oog verloren te worden;
- Ten derde is het aanbevolen een grotere samenwerking tussen de verschillende visveilingen na te streven (op vlak van simultane verkoop, gezamenlijke koeltransporten, promotie,...);
- Ten vierde dient de mogelijkheid en haalbaarheid om het visaanbod buiten het bestaande quotasysteem uit te breiden onderzocht te worden (mogelijkheden voor vissen op andere soorten en andere visgronden nagaan);
- Ten vijfde is het niet onbelangrijk dat er bij de Europese Commissie verder wordt op aangedrongen de bestaande visquota (in de eerste plaats deze voor kabeljauw) zo goed mogelijk te onderzoeken en te (her)beoordelen in functie van overeenstemming met de realiteit (omvang van de visbestanden) en bij afwijking, deze quota dringend te herzien.

- 1 SWOT: Strengths, Weaknesses, Opportunities, Threats
- 2 'Economisch belang van de zeehavens, Haven van Brugge-Zeebrugge', Boekjaar 2000, Nationale Bank van België, Agentschap Brugge
- 3 Deze cijfers dienen beschouwd te worden als bovengrenzen. 'Voedingsnijverheid' en 'scheepsbouw en -herstelling' zijn immers niet beperkt tot enkel de visserijsector.
- 4 'Uitkomsten van de Belgische Zeevisserij', jaarlijkse verslagen, Ministerie van middenstand en landbouw, dienst zeevisserij
- 5 Met financiële kosten worden hier bedoeld de kosten van schulden (intresten, commissies...) en andere kosten betreffende het vaartuig.
- 6 Voor de volledige rangorde van de visbedrijven kunnen we verwijzen naar Het Visserijblad, 2/2003.
- 7 'Landbouw, tuinbouw en visserij in Vlaanderen, Feiten en cijfers 2001', Vlaamse Onderzoekseenheid land- en tuinbouweconomie (VOLT), 2002, p.28-30
- 8 Jacques Viaene, Thierry Vergeynst, Xavier Gellynck, 'Communautair Programma voor Structurele Bijstand in de sector visserij. De socio-economische analyse van de Belgische vissersvloot', april 1997
- 9 De kwalitatieve invulling van dit artikel werd mede mogelijk gemaakt door de inbreng van de heer Maertens, directeur van de dienst zeevisserij van het Ministerie van middenstand en landbouw, en de heren Corbisier (directeur) en Aspeslag van de Rederscentrale.