

# ILVO

SOCIO-ECONOMISCHE ONDERZOEKSCHEL VISSERIJ

**Instituut voor Landbouw en  
Visserijonderzoek**

**Eenheid: Dier - Visserij  
Eenheid: Landbouw en Maatschappij**

Ankerstraat 1  
B-8400 Oostende, België  
Tel.: +32 59 342250  
Fax: +32 59 330629  
www.ilvo.vlaanderen.be

## VALDUVIS

**Fact Sheet II Rentabiliteit Totaal Vermogen**  
*Verwerken opmerkingen MSP III*

Juni 2014

### Socio-economische onderzoekscel Visserij

#### Koen Mondelaers

Eenheid Landbouw en Maatschappij  
koen.mondelaers@ilvo.vlaanderen.be

#### Els Vanderperren

Eenheid Dier - Visserij  
Sectie Visserijtechniek  
els.vanderperren@ilvo.vlaanderen.be

#### Kim Sys

Eenheid Dier - Visserij  
Sectie Visserijtechniek  
kim.sys@ilvo.vlaanderen.be

#### Arne Kinds

Eenheid Dier - Visserij  
Sectie Visserijtechniek  
arne.kinds@ilvo.vlaanderen.be

#### Laura Schotte

Eenheid Landbouw en Maatschappij  
laura.schotte@ilvo.vlaanderen.be



**LAURA SCHOTTE**

Deze fact sheet werd opgesteld in het kader van het VALDUVIS-project. VALDUVIS ontwikkelt een methodologie om de duurzaamheid van de in België aangelande vis te scoren zowel voor de ecologische, sociale als economische pijler van duurzaamheid.

Deze tweede fact sheet Rentabiliteit Totaal Vermogen is een aanvulling op de eerste uit februari 2014. Hier worden de opmerkingen van het MSP verwerkt. Voor de aanleiding, beschrijving en berekeningswijze van de indicator Rentabiliteit Totaal Vermogen wordt verwezen naar de eerste fact sheet.

## Inhoud

I. Multi Stakeholders Proces.....	2
II. Discussiepunten & aanpassingen .....	2
A. Keuze voor bruto rentabiliteit .....	2
B. Berekening en benchmarking .....	2
C. Simulatie .....	4

## I. Multi Stakeholders Proces

Op 16 mei 2014 werd een *multistakeholdersproces* (MSP) gehouden waarop belangrijke spelers uit de visserijsector werden uitgenodigd. Het doel van het MSP was de nieuw ontwikkelde indicator onder de loep te nemen. Hierbij werden een aantal discussiepunten besproken: 'Welke data wordt voor de berekening gebruikt?', 'Hoe worden de scores/kleuren/klassen bepaald?', 'Hoe scoort de Belgische vloot op deze indicator?',....

De opmerkingen en suggesties van de aanwezige stakeholders worden door het VALDUVIS-team in beschouwing genomen en waar mogelijk meegenomen in de verdere uitwerking van de indicatoren. Hieronder volgen de belangrijkste discussiepunten omtrent Rentabiliteit Totaal Vermogen en de verwerking ervan.

## II. Discussiepunten & aanpassingen

### A. Keuze voor bruto rentabiliteit

De stakeholders waren het eens om te werken met de bruto rentabiliteit, om zo het effect van afschrijvingen op de rentabiliteit te elimineren. Op deze manier wordt geen onderscheid gemaakt tussen een onderneming die net nieuwe investering doet (en dus grotere afschrijvingen kent) tegenover een onderneming met kleine afschrijvingen.

### B. Berekening en benchmarking

Het *benchmarken* is geen eenvoudige kwestie. Vergelijken tegenover volledige Belgische economie is niet realistisch door erg verschillende eigenschappen van visserijsector. Vergelijken tegenover de primaire sector is wel nog oké volgens de stakeholders door de gelijkaardige kenmerken.

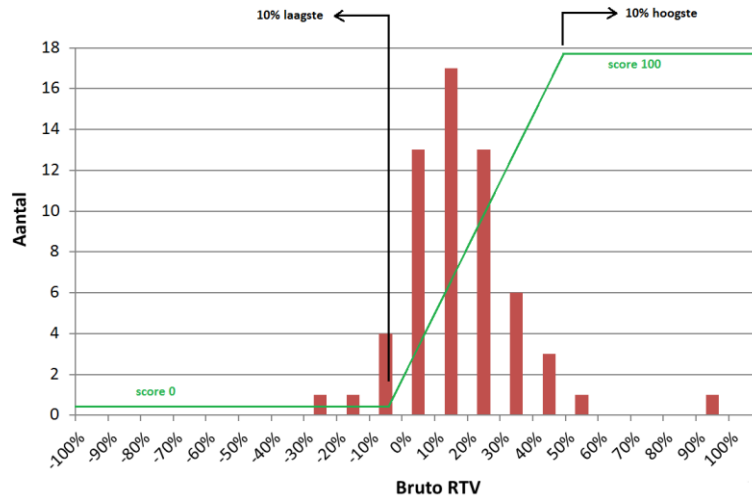
Er wordt geopperd te kijken naar de evolutie van de rentabiliteit van een individuele reder. Is de rentabiliteit gedaald of gestegen tegenover een aantal jaar geleden? Alhoewel dit zeker interessante informatie kan bieden voor de individuele reder, valt dit echter buiten de scope van VALDUVIS. Binnen VALDUVIS worden schepen en/of technieken immers tegenover elkaar of tegenover een externe *benchmark* geplaatst. Het simpelweg dalen of stijgen van de rentabiliteit zegt niks over de grootte van deze rentabiliteit.

Tijdens het MSP werd een aantal keer aangehaald dat de visserijsector sterk afhankelijk is van externe factoren en dus ook grote fluctuaties kent. Op vraag van de stakeholders is besloten om met gemiddelden van financiële data te rekenen. Op deze manier worden onverwachte of uitzonderlijke situaties uitgevlakt. De periode waarover het gemiddelde berekend wordt is drie jaar. Dit wordt gedaan door:

- jaarrekeningen voor 2010, 2011 en 2012 op te vragen
- bruto RTV berekenen voor elk jaar
- gemiddelde te nemen

Het resultaat hiervan is te zien in figuur 1. De waarden zijn gegroepeerd in ranges van 10%. Twee extreme waarden zijn uit de figuur gelaten om de visuele interpreteerbaarheid te vereenvoudigen.

Het nadeel van werken met een gemiddelde score over drie jaar is dat de evolutie in de rentabiliteit minder snel zichtbaar is. Wanneer een bepaald schip veranderingen doorvoert met het oog op het verbeteren van de rentabiliteit, zal dit minder snel gereflecteerd worden in de waarde en dus ook de behaalde duurzaamheidsscore.



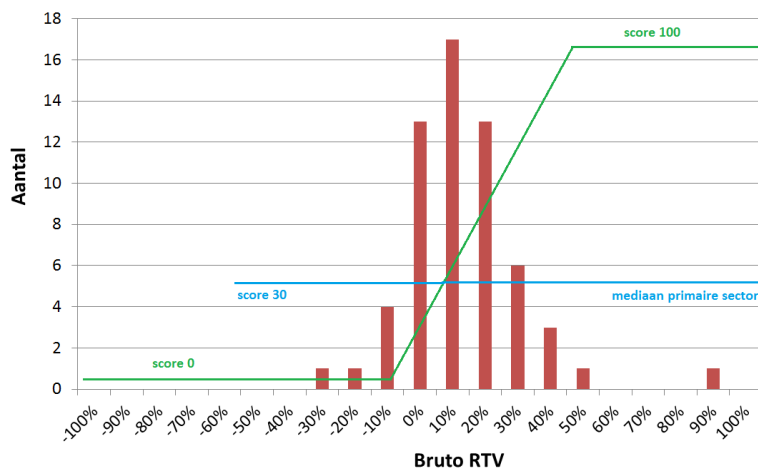
**Figuur 1: Verdeling bruto RTV en lineaire regressie**

De groene lijn in figuur 1 is het resultaat van de lineaire regressie, een vorm van *interne benchmarking*. Bij deze methode worden aan de 10% laagste en hoogste waarden respectievelijk score 0 en 100 toegekend (op deze manier worden extreme of uitzonderlijke waarden uitgevlakt). Vervolgens wordt aan de hand van lineaire regressie afzonderlijke scores toegekend. (Voor meer informatie, zie eerste fact sheet Rentabiliteit Totaal Vermogen).

Er kan ook *extern benchmarking* uitgevoerd worden. De keuze is hier gevallen op een vergelijking met de primaire sector. De *benchmark* van de primaire sector moet nu ook een gemiddelde over drie jaar zijn. Hiervoor werden de statistieken per activiteitssector geraadpleegd voor de jaren 2010, 2011 en 2012. De gemiddelde kwartielwaarden voor deze drie afgelopen jaren zijn:

- **Q1:** 4,2 %
- **Q2:** 11,2 %
- **Q3:** 20,2 %

De mediaanwaarde van 11,2% is aangeduid in figuur twee. Deze waarde komt via dezelfde lineaire regressieformule overeen met een score van 30. Uit analyse van de data wordt duidelijk dat 65% van de reders zich boven deze waarde bevindt.



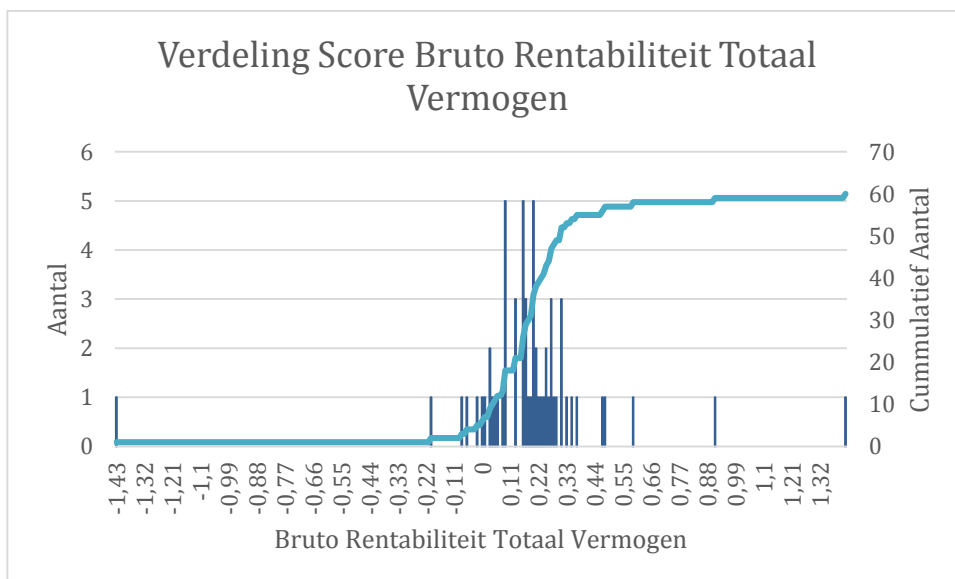
**Figuur 2: Externe vergelijking primaire sector**

Opmerking:

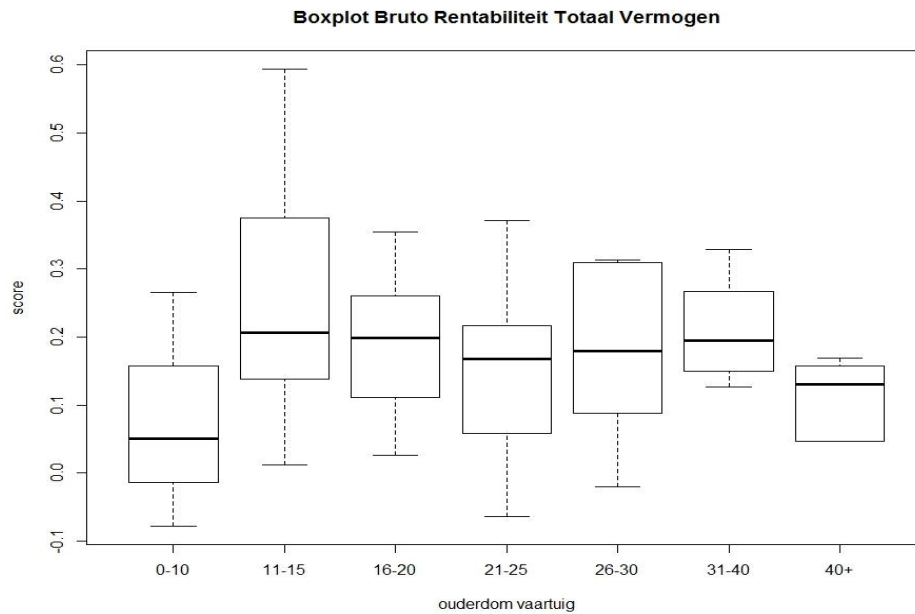
Een aantal rederijen bestaan nog maar 2 of 1 jaar en hiervoor kan dus geen gemiddelde over drie jaar berekend worden. In deze situatie is de (gemiddelde) waarde over 2 of 1 jaar zijn wel meegenomen in de figuur en bij het berekenen van de lineaire regressie. Dit kan bij de individuele scores aangeduid worden door respectievelijk een (\*) of twee (\*\*) sterretjes.

### C. Simulatie

Aan de hand van de gegevens uit de jaarrekeningen afkomstig uit de balanscentrale (Nationale Bank) werden de scores berekend. Omdat de gegevens van 2013 nog niet beschikbaar zijn werd verder gewerkt met gegevens uit 2010, 2011 en 2012. Op die manier kon de indicator voor 61 rederijen berekend worden. De scores liggen hoofdzakelijk tussen -0,01 en 0,35, aan beide zijden van de grafiek komen echter grote outliers voor. De scores zijn zeer vaartuig gebonden, door de beperkte omvang van de data set is het statistisch gezien ook moeilijker om patronen waar te nemen per vaartuigkarakteristiek.



Onderstaande boxplot geeft een overzicht weer van de scores volgens de ouderdom van het vaartuig. Opvallend is dat de twee uiterste leeftijdsklassen ook de laagste scores hebben. Een mogelijke verklaring kan zijn dat nieuwere vaartuigen eerst een leerproces ondergaan en een hogere schuldaflissingen hebben waardoor hun cijfers wat lager zijn. De lagere scores van de oudste vaartuigen kan verklaard worden door een mogelijke verminderde efficiëntie. Vaartuigen in de groep 11 tem 15 hebben de hoogste scores, er kan verondersteld worden dat deze vaartuigen in het algemeen over de nieuwste technieken beschikken en na een leerproces op volle efficiëntie varen.



Indien de jaarlijkse scores vergeleken worden zien we een afname van de gemiddelde score (0,25 (2010), 0,17 (2011) en 0,12 (2012)), ook op vaartuigniveau is deze afname vast te stellen. 43 van de 58 vaartuigen waarvoor de 3 scores berekend konden worden kenden een afname van hun bruto rentabiliteit totaal vermogen. Dalende visprijzen en stijgende brandstofkosten liggen hier waarschijnlijk mee aan de oorzaak.

---

EINDE FACT SHEET