

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

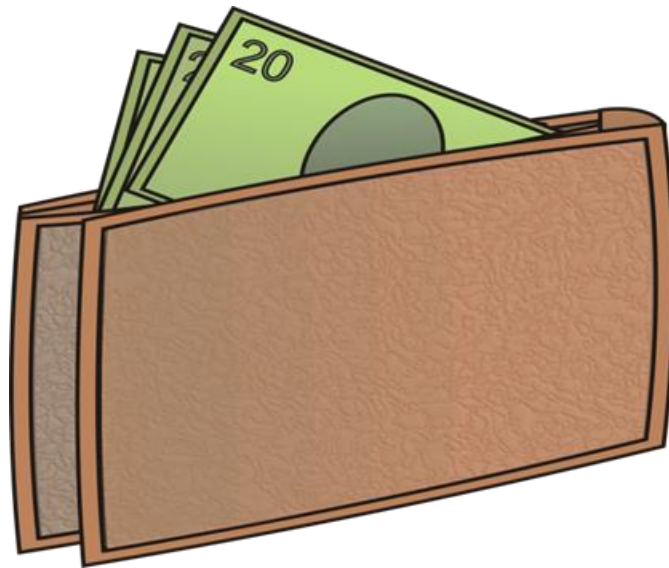
Eenheid Dier - Visserij
Sectie Visserijtechniek
kim.sys@ilvo.vlaanderen.be

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 factsheet is opgesteld in kader van het project VALDUVIS. VALDUVIS ontwikkelt een methodologie om de duurzaamheid van de in België aangelande vis te scoren, zowel voor de ecologische, economische en sociale pijler.

Binnen de sociale pijler worden een aantal thema's behandeld, waaronder *loon van bemanning*. Deze tweede fact sheet 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 Verloning wordt verwezen naar de eerste fact sheet.

Inhoud

I.	Multistakeholdersproces.....	2
II.	Discussiepunten en aanpassingen.....	2
A.	Berekening VTE.....	2
B.	Werkeloosheid.....	3
C.	Simulatie.....	4

I. Multistakeholdersproces

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 indicatoren 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 de indicator Verloning en de verwerking ervan.

II. Discussiepunten en aanpassingen

A. Berekening VTE

Tijdens het MSP werden bedenkingen geuit over de berekening van het Voltijds Equivalent dat 288 vaartdagen bedraagt (drukt een jaarlijkse voltijdse tewerkstelling uit, zie eerste fact sheet). Dit waren nochtans de gegevens bekomen via het Sociaal Secretariaat. Na nogmaals een bevraging te doen werd dit cijfer bevestigd. Een Voltijds Equivalent wordt berekend door uit te gaan van 48 werkweken, waarbinnen telkens zes dagen wordt gewerkt.

Het betrekkelijk hoge getal is het gevolg van het feit dat met *vaartdagen* wordt gerekend. Dit is een heel andere situatie dan in de meeste andere sectoren, waarbij een werkdag gelijk staat aan een kalenderdag. Als gevolg van de berekeningswijze kunnen er tot drie vaartdagen voorkomen per kalenderdag.

Daarnaast bestaat er in het kader van mobiliteit ook een vaartdagenregeling. Hierbij mag elk schip maximaal 270 vaartdagen realiseren in alle gebieden samen, een getal dat lager ligt dan het VTE. De reden hiervoor is dat drie verschillende manieren bestaan om vaartdagen te berekenen. Afhankelijk van welke toepassing (mobiliteit, fonds voor arbeidsongevallen of sociaal secretariaat) wordt een andere manier toegepast.

Aangezien jaarlijks de gegevens van het Sociaal Secretariaat gebruikt worden om tewerkstelling te rapporteren naar de EU, gaat de voorkeur uit naar deze berekeningswijze.

B. Werkeloosheid

Tijdens het MSP werd geopperd ook rekening te houden met de werkloosheid en de bijhorende uitkeringen. Op die manier wordt het volledige inkomen beschouwd van een visser. De indicator Verloning heeft echter een andere insteek. Deze indicator wil uitdrukken wat het gemiddeld inkomen dankzij het uitvoeren van visserijactiviteiten is. Pas wanneer dit voldoende hoog is, is het uitvoeren van deze activiteit sociaal gerechtvaardigd.

Daarnaast is dit een vaak voorkomende indicator en wordt deze ook toegepast binnen de rapportering van het STECF (Scientific, Technical en Economic Committee for Fisheries) van de Europese Commissie (zie Annual Economic Report, 2013). Dit heeft als voordeel dat de waarden van de Belgische sector vergeleken kunnen worden met Europese waarden (belangrijk voor *externe benchmarking*).

Omdat tijdens het MSP duidelijk werd dat het concept VTE niet door iedereen begrepen werd, volgt hieronder nog een verklarend voorbeeld.

BEMANNINGSNIVEAU

288 vaartdagen = 1 VTE

Bemanningslid werkt 180 vaartdagen per jaar:

$$180/288 = 0,625 \text{ VTE}$$

Tijdens deze periode verdient bemanningslid 20.000 €:

$$20.000 \text{ €} / 0,625 \text{ VTE} = 32.000 \text{ €} / \text{VTE}$$

VAARTUIGNIVEAU (zie eerste fact sheet)

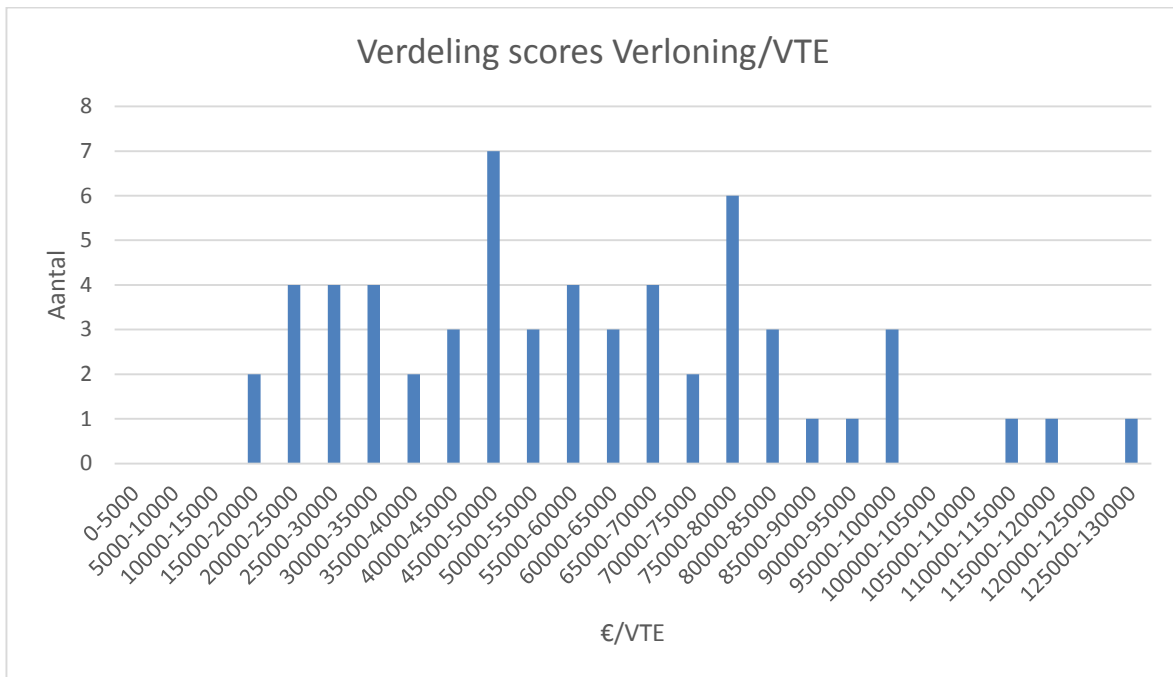
Op een vaartuig wordt alles samen 4,4 VTE gewerkt gedurende 1 jaar

De totale loonkost bedraagt 180.000 € :

$$180.000 \text{ €} / 4,4 \text{ VTE} = 40.909 \text{ €} \text{ wordt gemiddeld per VTE equivalent verdiend}$$

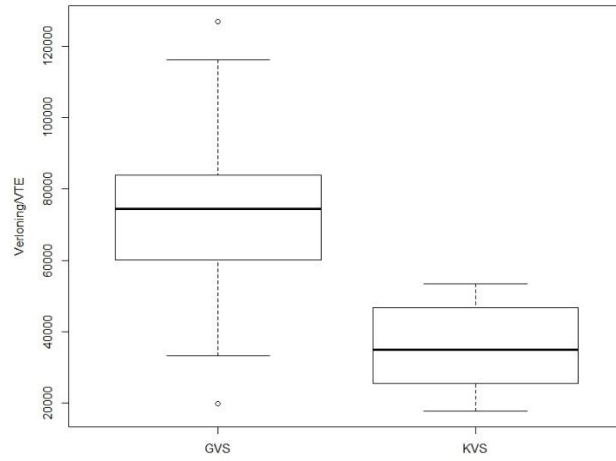
C. Simulatie

Omdat nog niet alle boekhoudkundige uittreksels te raadplegen zijn voor 2013 werd gebruik gemaakt van gegevens daterend uit 2012 om deze indicator te berekenen. Daarvoor werd gebruik gemaakt van de jaarlijkse boekhoudkundige gegevens uit de balanscentrale. Op die manier kon de indicator berekend worden voor 59 vaartuigen. Met de gegevens uit de smartfish databank werd eveneens een simulatie uitgevoerd. Meer vaartuigen zijn in deze databank terug te vinden, de gegevens komen echter niet overeen met deze uit de balanscentrale. Door de scores berekend met de gegevens uit de smartfish databank met een factor 0.625 te vermenigvuldigen worden gelijkaardige waarden bekomen als met de gegevens balanscentrale. Gezien in beide berekeningen de score reeds uitgedrukt zijn per VTE moet achterhaald worden vanwaar deze afwijking komt.



Figuur 1: Spreiding score's Verloning/FTE

Er is besloten verder te werken met de gegevens uit de balanscentrale. De scores hebben een wijde range van +/- €18000/VTE tot +/- €127000/VTE. Aangezien deze scores op vaartuigniveau berekend zijn is er een groot verschil tussen vaartuigen uit het Groot Vloot Segment (>221kW) en Klein Vloot Segment (= <221kW). Dit verschil is hoofdzakelijk te wijten aan het verschil in zeedagen tussen beide vlootsegmenten. Vaartuigen uit het Klein Vloot Segment zijn over het algemeen minder op zee dan vaartuigen uit het Groot Vloot Segment. Deze vaartuigen zijn meer afhankelijk van het weer waardoor ze bij te onstuimig weer niet uitvaren. Door regelgeving kunnen ze maximaal 180 zeedagen met boomkor (uitz. garnaal en dredge) of borden in de kabeljauw herstelgebieden vissen (II, IV, VIId en VIIa) en door hun beperkte motorvermogen en tonnage is de reikwijdte beperkt om naar andere visgronden te varen, ook dit kan een mogelijke beperking zijn. Daarnaast liggen de besommingen ook een stuk lager bij vaartuigen uit het Klein Vloot Segment.



Figuur 2: Boxplot per segment (Verloning/FTE)

EINDE FACT SHEET