

Drs. W.P. Davidse

No. 5.68

Ir. J.W. de Wilde

DE KOTTERVISSERIJ IN BREDER PERSPECTIEF 1978-1982

December 1981



SIGN: L26-5.68
EX. NO: A
MLV: 8207166

Landbouw-Economisch Instituut

Afdeling Visserij en Bosbouw

155986

Inhoud

	Blz.
WOORD VOORAF	5
SAMENVATTING	7
1. DE KOTTERVISSERIJ IN DE JAREN 1978 t/m 1980	14
1.1 Vlootinzet en resultaten voor de sector als geheel	14
1.2 De bedrijfsuitkomsten van schepen met noordelijke thuishavens (Maatschap Noord)	20
1.3 De bedrijfsuitkomsten van schepen met zuidelijke thuishavens (Maatschap Zuid)	25
1.4 De bedrijfsuitkomsten van schepen met bemanning op arbeidsovereenkomst	29
2. ONTWIKKELING VAN DE ARBEIDSOPBRENGST PER MAN	32
2.1 Waarom een berekening van de arbeidsopbrengst per man?	32
2.2 Het verband tussen motorvermogen en arbeidsop- brengst per man in de drie sectoren van de kotter- visserij (1978 t/m 1980)	33
2.2.1 Maatschap Noord	33
2.2.2 Maatschap Zuid	33
2.2.3 Arbeidsovereenkomst	37
2.3 Enkele factoren die de arbeidsopbrengst per man be- invloeden	37
2.3.1 Het aantal zeedagen	37
2.3.2 De brandstofprijs	40
2.3.3 De verschillende deelsystemen	41
2.4 Hoe kijken de vissers er zelf tegenaan?	43
3. VOORUITZICHTEN VOOR DE KOTTERVISSERIJ OP KORTE TERMIJN	46
3.1 Herhaalt de geschiedenis zich?	46
3.2 Veronderstellingen, gemaakt ten behoeve van de ra- mingen voor 1981 en 1982	46
3.3 Raming van de bedrijfsuitkomsten van kleine, middel- grote en grote kotters in 1981 en 1982	47
3.4 Prognoses voor de kottersector als geheel	52
3.5 Historisch perspectief	54
3.6 Zal het werkelijk zo gaan?	56
SUMMARY	60
BIJLAGE Het WIR-effect op de kosten en op het nettoresultaat	61

Woord vooraf

Met dit rapport wordt de reeks publikaties over de bedrijfsresultaten van de kottervisserij voortgezet. In enkele opzichten wijkt het verslag echter af van voorgaande rapporten.

Allereerst wordt een overzicht gegeven van de definitief berekende cijfers over een periode van 2 jaar, nl. 1978 t/m 1979. Voorgaande verslagen hadden vrijwel altijd betrekking op één jaar, zoals publikatie 5.57 met cijfers over 1977. Om de omvang van het rapport binnen leesbare grenzen te houden is een deel van de verantwoording van de (oudere) cijfers niet opgenomen. Deze zijn voor belangstellenden beschikbaar in de vorm van een interne nota.

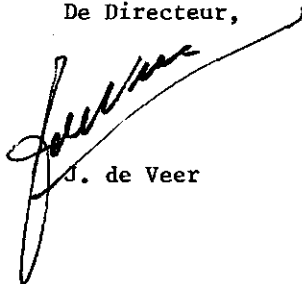
Bij het verschijnen van dit rapport in het begin van 1982 is er echter alweer een jaar verstreken, nl. 1981. Om deze reden zijn in het rapport op basis van veronderstellingen begrotingen opgenomen over de verwachte bedrijfsuitkomsten van de jaren 1981 en 1982 voor bedrijven met kleine, middelgrote en grote kotters.

Ten slotte is in dit verslag een afzonderlijk hoofdstuk gewijd aan de inhoud en betekenis van het kengetal "arbeidsopbrengst per man". Bovendien zijn in deze publikatie de kleine zeevisserij en garnalenvisserij als één geheel opgenomen onder de term "kottervisserij". De reden hiervan is, dat de groep specifieke garnalenvissers steeds kleiner is geworden. Zonodig wordt in de tekst en tabellen nog wel afzonderlijk aandacht besteed aan de garnalenvisserij.

Het onderzoek is uitgevoerd door Drs. W.P. Davidse en Ir.J.W. de Wilde. De bedrijfsboekhoudingen zijn onder leiding van A. den Dulk samengesteld door S. Eppinga, A. van der Harst, C.E.F. Pronk en C. Taal.

Den Haag, december 1981

De Directeur,



J. de Veer

Samenvatting

Vlootinzet en resultaten voor de kottervisserij als geheel.

De vlootinzet in de kottervisserij is in 1980 belangrijk toegenomen. Het aantal kotters steeg in dat jaar van 501 tot 538, terwijl het totaal motorvermogen van de vloot met 14% toenam tot 384.000 pk. Deze vlootuitbreiding werd vooral gerealiseerd door het in de vaart brengen van 31 nieuwe kotters met een gemiddeld motorvermogen van 1400 pk. Er kan worden geconcludeerd dat met deze vlootvernieuwing de 6- à 7-jarige investeringscyclus in de kottervisserij werd voortgezet. In tegenstelling tot de voorgaande investeringscycli is er bij de huidige investeringsgolf geen sprake van het in de vaart komen van een nieuwe generatie, beduidend grotere schepen.

Wanneer de vlootinzet wordt gerelateerd aan de aangevoerde hoeveelheden blijkt dat de ontwikkeling in dit opzicht niet ongunstig was. De totale aanvoer vertoont in de afgelopen 5 jaar een regelmatige toename (van 113,5 tot 145,7 mln. kg), die zelfs de toename van het motorvermogen overtrof. Als gevolg hiervan nam de gemiddelde vangst per kg toe van 322 kg in 1976 tot 404 kg in 1980. Deze laatste hoeveelheid ligt echter nog aanzienlijk beneden het gemiddelde van 430 kg per pk voor de jaren 1972 en 1973.

Een 6- à 7-jarige cyclus zoals hierboven voor de investeringen werd beschreven kan ook ten aanzien van het verloop van de totale besomming van de kottervisserij worden opgemerkt. In 1979 werd dan een peil in het besommingsverloop bereikt vergelijkbaar met dat in 1973; de totale besomming bedroeg in beide jaren respectievelijk f 422,2 miljoen en f 285,8 miljoen. Gemeten in gulden van gelijke koopkracht was de totale besomming in 1979 echter lager dan die in 1973; aangezien het totaal motorvermogen gedurende deze 6 jaar met 15% is toegenomen werd per pk in 1979 (in reëel opzicht) aanzienlijk minder besomd dan in 1973 (f 1.343,- tegenover f 1.605,-). In 1980 werd deze verhouding nog ongunstiger doordat de totale besomming in dit jaar (reëel) met ongeveer 2,5% daalde tot f 437,7 miljoen bij een uitbreiding van het totaal motorvermogen, dat gemiddeld in de vaart was, met bijna 9%.

Het verloop van het totaal netto-resultaat van de kottervisserij geeft na de twee goede jaren 1978 en 1979 (totaal netto-overschot resp. f 31,2 mln. en f 26,7 mln.) in 1980 dan ook een belangrijke teruggang te zien (netto-tekort f 2,6 mln.). Hierbij moet opgemerkt worden dat dit totaal netto-resultaat in 1979 in belangrijke mate is beïnvloed doordat in dat jaar voor het eerst rekening is gehouden met het effect van de WIR-premie. De vervangingsnieuwwaarde van de kotters is verminderd met de WIR-premie, hetgeen een vermindering van afschrijving en rente tot gevolg heeft. Wanneer geen rekening was gehouden met dit WIR-effect zou het totaal netto-overschot in 1979 uitgekomen zijn op f 13,8 mln.

Bij de stagnerende ontwikkeling van de totale besomming in 1980 stegen de totale kosten in dat jaar met ruim 11%. De belangrijkste oorzaken hiervoor waren de vergroting van de vlootinzet en de sterke stijging van de gasolieprijs, waardoor de totale gasoliekosten met bijna 50% toenamen tot f 118,3 miljoen. Deze kostenpost maakte in 1980 maar liefst 27% uit van de totale besomming van de kottervloot.

Bedrijfsresultaten per schip

Dit verloop van het netto-resultaat trad niet bij alle onderzochte pk-groepen in dezelfde mate op. De kleine kotters (t/m 300 pk) van de hoofdgroep Maatschap Noord geven in 1980 een wisselvallig beeld te zien, waarbij het netto-resultaat in doorsnee toch op peil bleef ten opzichte van 1979. De middencategorie Noordkotters (301-1300 pk) geeft in 1980 weliswaar een aanmerkelijke teruggang te zien, doch netto-tekorten kwamen bij deze kotters in dit jaar gemiddeld toch nog niet voor. Dit was wel het geval bij de grootste Noordkotters (1301-2000 pk), waarvoor over 1980 netto-tekorten werden berekend van f 54.900,- (1301-1500 pk) en f 120.100,- (1501-2000 pk).

De schepen met zuidelijke thuishavens geven ongeveer hetzelfde beeld te zien, met uitzondering van de kotters tot 300 pk. Het netto-resultaat van deze kleine kotters werd in 1980 belangrijk negatief als gevolg van de ongunstige gang van zaken in de garnalenvisserij vanuit zuidelijke thuishavens. Hoewel ook de grootste zuidkotters (boven 1100 pk) in 1980 beneden de nullijn uitkwamen waren de netto-resultaten voor deze kotters toch minder ongunstig dan die van de grootste noordkotters.

Voor de kotters met bemanning op arbeidsovereenkomst was 1979 het gunstigste jaar, in tegenstelling tot de maatschapskotters die in 1978 over het algemeen de beste resultaten behaalden. In 1980 daalde het netto-resultaat bij alle onderzochte CAO-groepen echter zeer scherp, tot ver beneden de nullijn.

De resultaten per tak van visserij worden in dit rapport weergegeven over het jaar 1979. Hieruit blijkt onder andere dat de kotters met een motor van 800 pk of minder de grootste verscheidenheid in de uitgeoefende visserijen te zien geven, met name de noordkotters van deze categorie. De spanvisserij leverde hierbij de beste resultaten op, vooral voor de kotters tussen 300 en 800 pk Noord. De garnalenvisserij werd in belangrijke mate beoefend met de kotters tot 300 pk; de uitkomsten in deze tak van visserij waren voor deze schepen aanzienlijk ongunstiger dan de als nevenvisserij uitgeoefende boomkorvisserij. Behalve het netto-overschot of -tekort per schip is voor de kottervisserij de gemiddelde arbeidsopbrengst per man een geschikte maatstaf voor de beoordeling van het bedrijfsresultaat. Het resultaat van de visserij bestaande uit het netto-overschot of -tekort, vermeerderd met de betaalde en berekende deellonen, wordt bij deze maatstaf betrokken op de arbeidsinzet.

In 1978 en 1979 steeg deze gemiddelde arbeidsopbrengst per man globaal met het motorvermogen. Uitzonderingen hierop vormden de grootste kotters (boven 1300 pk) van de groep Maatschap Noord, waarvoor in deze beide jaren de gemiddelde arbeidsopbrengst per man duidelijk lager was dan voor de kotters rond 1200 pk. Bij de zuidkotters was dit juist andersom; in deze categorie werd de hoogste arbeidsopbrengst per man in 1978 en 1979 behaald op de grootste kotters (1501-2000 pk).

Het jaar 1980 geeft, vooral als gevolg van de sterke stijging van de oliekosten, een duidelijke nivellering te zien van de gemiddelde arbeidsopbrengst per man. Bij de drie hoofdgroepen Maatschap Noord en Zuid en Arbeidsovereenkomst daalde in dat jaar het motorvermogen waarbij de gemiddelde arbeidsopbrengst maximaal was. Voor Maatschap Noord werden dit de kotters met een motor rond 1000 pk. Bij Maatschap Zuid was dit eveneens het geval, doch hierbij valt nog een piek waar te nemen voor de kotters rond 500 pk. Ook bij de groep Arbeidsovereenkomst werd in 1980 de hoogste gemiddelde arbeidsopbrengst per man gerealiseerd op de kotters rond 500 pk.

Voor een goed begrip van de gemiddelde arbeidsopbrengst per man dienen enkele factoren in aanmerking te worden genomen. In de eerste plaats kan het gebruikelijk deelsysteem ertoe leiden dat er een groot verschil ontstaat tussen het inkomen van de eigenaar en dat van de overige opvarenden. Met name was dit het geval in 1980, toen het (rest) inkomen van de eigenaar in bepaalde gevallen (sterk) negatief werd, bij betrekkelijk geringe dalingen in het deelloon van de overige opvarenden. In de tweede plaats is het van belang om in aanmerking te nemen dat het aantal vaardagen voor de kleine kotters beduidend geringer is dan voor de grote. Hierdoor ontstaat per dag bezien een gunstiger beeld van de arbeidsopbrengst per man voor de kleine kotters.

Kasstroom en investeringsgedrag

Wanneer men het verloop van het netto-resultaat per pk-groep over de afgelopen jaren beziet dan kan hieruit het investeren in grote kotters niet goed verklaard worden. Kottereigenaren houden er, naar het lijkt, andere maatstaven op na bij het nemen van hun investeringsbeslissingen dan strikt bedrijfseconomische. Een maatstaf die het investeren in grote kotters wel aannemelijk maakt is het bruto-overschot, dat in feite de bruto-kasstroom vormt (afgezien van het als kosten opgevoerde "deel" van de eigenaar). Wanneer dit bruto-overschot wordt geconfronteerd met de financieringslasten dan blijkt dat, gemiddeld over de afgelopen 3 jaar, bij de grote kotters meer ruimte was voor deze lasten dan bij de kleine. Globaal genomen was het gemiddelde bruto-overschot (over 1978-1980) van de kotters boven 600 pk ruim voldoende om de financieringslasten op te brengen op basis van een financiering met 50% vreemd vermogen. Deze ruimte werd groter bij toenemend motorvermogen.

Bij de groep Arbeidsovereenkomst waren het alleen de kotters

boven 1100 pk waarbij de financieringslasten konden worden opgebracht door een gemiddeld schip (ook op basis van 50% vreemd vermogen).

Raming van de bedrijfsresultaten voor 1981 en 1982

Uitgaande van de voorlopig berekende bedrijfsuitkomsten over 1980 zijn, op basis van een aantal veronderstellingen, de bedrijfsresultaten voor 1981 en 1982, zowel per schip als in totaal, geraamd. Bij het uitvoeren van deze ramingen zijn twee varianten onderscheiden: a) de besomming per schip neemt zowel in 1981 als 1982 gemiddeld met 5% toe, evenals de kosten exclusief olie en deellonen. Er is hierbij verondersteld dat de olieprijs in 1981 met 15 cent en in 1982 nog eens met 10 cent per liter stijgt. In de tweede variant (b) is uitgegaan van een gelijk blijvende besomming per schip in 1981, terwijl voor 1982 een toename met 5% is verondersteld. Bij deze berekeningswijze is uitgegaan van een geringere toename van de olieprijs in 1982 (met 5 cent per liter).

Beide varianten laten een beduidende verslechtering zien in 1981 en 1982 van het gemiddelde netto-resultaat per schip. Bij de tweede variant is dit nog meer het geval dan voor de eerstgenoemde, vooral doordat de veronderstelde gelijk blijvende besomming in 1981 voor een ernstige terugval van het netto-resultaat zorgt. Voor de kleinere en middelgrote kotters lijken de netto-tekorten in het algemeen nog wel opgevangen te kunnen worden, voor de grote (boven 1500 pk) zijn deze tekorten in doorsnee zo hoog dat bij bedrijven met uitkomsten beneden het gemiddelde liquiditeitsproblemen kunnen ontstaan. In tabel 1 worden een aantal uitkomsten van de ramingen weergegeven. (Zie blz. 11).

Voor het opstellen van prognoses voor de kottervisserij als geheel in 1981 en 1982 is het van groot belang om een beeld te krijgen van de mate waarin de vloot nog wordt uitgebreid. Verondersteld mag worden dat de nieuwbouwgolf met de in 1981 op te leveren schepen ten einde loopt. Aangenomen is dat deze nieuwbouw vrijwel volledig als uitbreiding aan de vloot zal worden toegevoegd. In dit geval zullen in 1982 gemiddeld 574 kotters in de vaart zijn, terwijl het totaal motorvermogen dan met 20% toeneemt ten opzichte van 1980.

Het totaal netto-tekort voor de kottervisserij als geheel ontwikkelt zich in variant A van f 3 miljoen in 1980 via f 21 miljoen in 1981 tot f 35 miljoen in 1982. In variant B ontstaan netto-tekorten van f 34 miljoen in 1981 en f 41 miljoen in 1982. Hierbij daalt het gemiddelde reële deelloon per bemanningslid in twee jaar met 7% (variant A) of 11% (variant B).

Wanneer deze prognoses in historisch perspectief worden gezien dan kan worden geconstateerd dat de ontwikkelingen in 1981 en 1982 sterk lijken op die in 1974 en 1975. Opnieuw ontstaat een keerpunt doordat de kostenstijging de besommingsstijging inhaalt; de olieprijsstijging en de vlootuitbreiding spelen de voornaamste rol bij het ontstaan van deze kostenstijgingen.

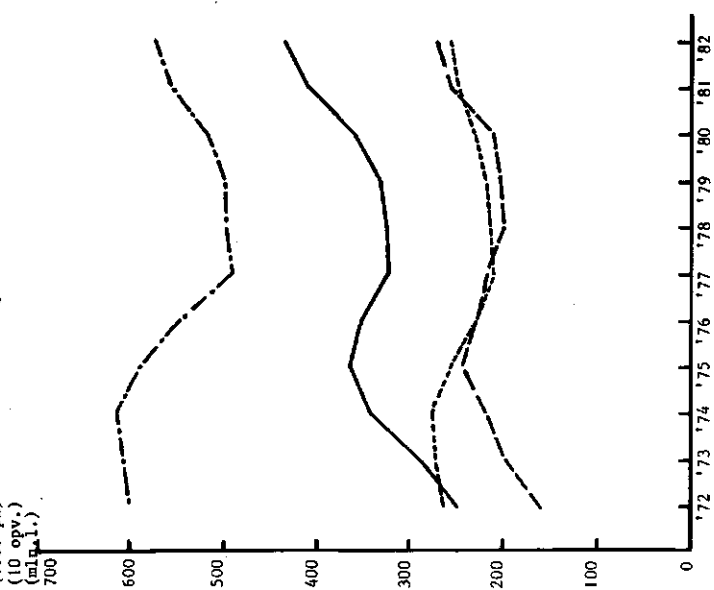
Tabel 1. Prognose van de netto-resultaten van kleine, middelgrote en grote kotters in 1981 en 1982
(in 1000 gld.)

	KW-groep (pk-groep)	1980	Variant A 1)		Variant B 2)	
			1981	1982	1981	1982
Maatschap Noord	301- 440					
	(401- 600)	+ 4	- 10	- 17	- 26	- 29
	591- 810					
	(801-1100)	+ 77	+ 25	- 1	- 13	- 20
	1101-1470					
	(1501-2000)	-120	-195	-248	-246	-268
<hr/>						
Maatschap Zuid	301- 440					
	(401- 600)	+111	+ 98	+ 93	+ 77	+ 78
	591- 810					
	(801-1100)	+ 53	+ 11	- 12	- 24	- 30
	1101-1470					
	(1501-2000)	- 14	-105	-159	-166	-185
<hr/>						
Arbeidsovereenkomst	301- 440					
	(401- 600)	- 86	-133	-170	-165	-180
	591- 810					
	(801-1100)	-163	-226	-280	-270	-293
	811-1100					
	(1101-1500)	-286	-403	-502	-472	-514

- 1) Variant A: Besomingsstijging per schip in 1981 en 1982: 5%;
stijging van de olieprijs met resp. 15 en 10 cent per liter.
- 2) Variant B: Besomingsstijging per schip in 1981 en 1982 0 en 5%;
stijging van de olieprijs met resp. 15 en 5 cent per liter.

Grafiek 1a
(aantal)
(1000 pk)
(10 opv.)
(mil.)

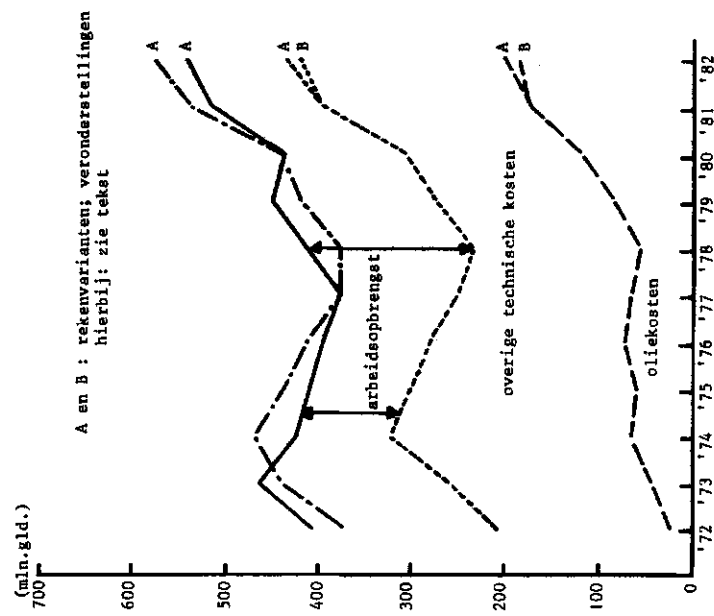
Gem. vlootomvang, bemanning en brandstofverbruik
van de kottersvisserij 1972-1982
(1981 en '82 geschat)



--- aantal kotters
--- motorvermogen (pk)
--- aantal opvarenden
--- brandstofverbruik

Grafiek 1b

Kosten en opbrengsten van de kottersvisserij
1972-1982 in guldens van 1980
(1981 en '82 begroot)



--- totaal kosten
--- besamming
--- totaal techn. kosten
--- oliekosten

A en B : rekenvarianten; veronderstellingen
hierbij: zie tekst

arbeidsopbrengst

overige technische kosten

oliekosten

Opgemerkt moet worden dat de gemaakte veronderstellingen zeker niet pessimistisch genoemd kunnen worden. Integendeel, de toename van de totale besomming tot f 600 miljoen in 1982 lijkt te optimistisch. Deze toename van de totale besomming met 37% ten opzichte van 1980 ontstaat door de veronderstelde besommingsstijging per schip van 5% en een vlootuitbreiding met 20% ten opzichte van 1980. Variant B lijkt op dit moment een hoger realiteitsgehalte te hebben.

Of de werkelijke ontwikkelingen, met name in 1982, zullen verlopen als in de prognoses is aangegeven zal worden bepaald door factoren als:

- De invloed van de nieuwe tongjaarklasse die in het najaar van 1981 in de vangst groeit.
- De ontwikkeling van de olieprijs.
- De omvang van de vlootuitbreiding in 1981 en een niet ondenkbare, koude sanering in 1982.
- De bereidheid van de bemanningsleden om zich in dezelfde mate als voorheen in te zetten, bij aanmerkelijk lagere verdiensten.
- Ontwikkelingen in het EG-visserijoverleg.

1. De kottervisserij in de jaren 1978 t/m 1980

1.1 Vlootinzet en resultaten voor de sector als geheel

Gedurende de jaren 1976 t/m 1979 bleef de kottervloot gestabiliseerd op een niveau van 500 schepen. Het jaar 1980 geeft weer een aanzienlijke vlootuitbreiding te zien, vooral als gevolg van het in de vaart brengen van 31 nieuwe kotters. Bovendien nam het aantal kotters nog toe door aankopen van tweedehands schepen uit het buitenland en ook door het weer in de vaart brengen van opgelegde schepen. Dit alles leidde in 1980 tot een toename van 501 (per ultimo 1979) tot 538 schepen.

Het totale motorvermogen van de kottervloot steeg in 1980 met 14% tot ruim 384.000 pk. Dit betekende een overschrijding van de grootste vlootinzet die tot dusver in 1974 bereikt werd; in dat jaar telde het totale motorvermogen 368.000 pk. Het gemiddelde motorvermogen nam in 1980 toe van 672 tot 714 pk, hetgeen uiteraard het gevolg was van het in de vaart brengen van schepen met sterkere motoren. Het gemiddelde motorvermogen van de 31 nieuwe schepen die in 1980 in de vaart werden gebracht bedroeg 1400 pk; wanneer hierbij de elf nieuwe schepen uit 1979 betrokken worden komt men op een gemiddeld motorvermogen van 1372 pk voor 42 nieuwe schepen. Vastgesteld kan worden dat deze motorsterkte op hetzelfde niveau ligt als die van de kotters die tijdens de investeringsgolf van 1974/75 aan de vloot werden toegevoegd (gemiddeld 1400 pk van 70 schepen in deze beide jaren).

Als gevolg van de investeringen in 1979 en 1980 is de categorie grote kotters (boven 1100 pk) aanmerkelijk uitgebreid, namelijk van 20% aan het eind van 1978 tot 26% per ultimo 1980 (140 kotters op dat tijdstip). Toch bestond de kottervloot aan het eind van 1980 nog voor ruim een derde (185 schepen) uit kotters met een motor van 300 pk of minder.

Een nadere detaillering van de vlootmutaties naar regio leert dat de toename van het totaal aantal schepen het gevolg was van de vlootuitbreiding in de noordelijke thuishavens. De hoofdgroep "Maatschap Noord" geeft namelijk een toename te zien van 340 schepen aan het eind van 1978 tot 384 per ultimo 1980; de uitbreiding van de Urker vloot van 116 tot 140 kotters gedurende deze periode droeg het meest bij aan deze vlootvermeerdering in het Noorden. De Zuidvloot verminderde daarentegen met 3 schepen (118 per ultimo 1978 - 115 per ultimo 1980), terwijl ook het aantal schepen met bemanning op arbeidsovereenkomst daalde (40 per ultimo 1978 - 39 per ultimo 1980).

Tabel 1.1 Overzicht van de vloot van de kottervisserij (per 31 december)

	1973	1974	1975	1976	1977	1978	1979	1980 ¹⁾
Aantal vaartuigen waarvoor de kot- tervisserij hoofd- bedrijf was:	615	614	560	500	495	498	501	538
Gemidd. motorvermogen:								
- in kW	378	441	472	479	483	481	494	525
- in pk	514	600	641	651	657	655	672	714
Aantal vaartuigen met een motor van:								
kW								
pk								
1- 75	23	20	19	18	21	19	14	14
76- 110	66	63	60	56	47	46	46	48
111- 150	30	30	34	37	41	41	40	39
151- 220	90	79	69	66	66	72	80	84
221- 300	64	45	26	17	16	17	13	16
301- 440	142	128	99	72	70	70	67	67
441- 590	97	92	84	70	68	68	69	69
591- 810	61	67	66	64	65	63	60	61
811- 960	34	53	54	52	54	55	58	66
961-1100	8	30	34	33	32	32	37	44
1101-1470	-	7	15	15	15	15	17	30
Aantal vaartuigen met een ouderdom van:								
- 0 - 10 jaar	307	299	271	250	243	210	187	197
- 11 - 20 jaar	185	198	177	141	143	170	188	197
- meer dan 20 jaar	123	117	112	109	109	118	126	144

1) Voorlopige cijfers.

Bron: Directie van de Visserijen; CBS; Scheepsvaartinspectie; LEI.

De inkringing van de zuidvloot betekent niet dat de schippers-eigenaren uit de havens ten zuiden van Scheveningen minder investeerden dan hun noordelijke collega's. In 1979 en 1980 werden in totaal namelijk 11 nieuwe kotters toegevoegd aan de zuidvloot, hetgeen betekent dat er in de groep "Maatschap Zuid" naar verhouding evenveel werd geïnvesteerd als in "Maatschap Noord". Het verschil in vlootontwikkeling tussen noord en zuid moet onder andere ook worden toegeschreven aan het kopen van tweedehands schepen in het buitenland; de 10 schepen die hierdoor aan de vloot werden toegevoegd in 1980 werden allen gekocht door schippers-eigenaren in het noorden.

Wanneer de hiervoren beschreven ontwikkeling van de vlootinzet wordt geconfronteerd met het verloop van de totale vangst, blijkt dat de ontwikkeling in dit opzicht niet ongunstig is geweest. De totale aanvoer van de kottervisserij was gedurende de periode 1973 tot en met 1977 tamelijk stabiel met variaties tussen 113,3 en 120,3 miljoen kilogram. In de jaren 1978 tot en met 1980 steeg deze totale aanvoer steeds verder tot bijna 146 miljoen kg. Deze toename van de totale vangst overtrof de toename van het totale motorvermogen, met name in 1980. Als gevolg hiervan steeg de gemiddelde vangst per pk van 352 kg in 1977 via 387 kg in 1978 tot 404 kg in 1980. Hiermee werd echter nog niet het niveau bereikt dat werd gerealiseerd vóór de investeringsgolf van 1974/75. Per pk werd in 1971 en 1972 namelijk gemiddeld 510 en 466 kg gevangen.

De totale geldopbrengst ontwikkelde zich in de afgelopen drie jaren nog gunstiger dan de totale aanvoer: een toename van f 326,4 miljoen in 1977 via f 372 miljoen in 1978 tot f 435,4 miljoen volgens voorlopige berekeningen in 1980. Hiermee lag de totale besomming van de kottervloot in dit laatste jaar 33% boven het niveau van 1977, terwijl dit percentage voor de aangevoerde hoeveelheid uitkomt op 28.

De opgetreden inflatie doet natuurlijk afbreuk aan deze gunstige ontwikkeling van de totale besomming. Wanneer een correctie wordt gemaakt voor de verminderde koopkracht van de gulden blijkt de totale besomming van 1980 toch nog 15% hoger te zijn geweest dan in 1977. Ten opzichte van 1979 kon de besommingontwikkeling in 1980 de inflatie echter niet bijhouden, aangezien de besomming in 1980 met 3% daalde, gemeten in guldens van gelijke koopkracht.

Tabel 1.2 Aanvoer en besomming v.d. kottervisserij in totaal en per eenheid motorvermogen

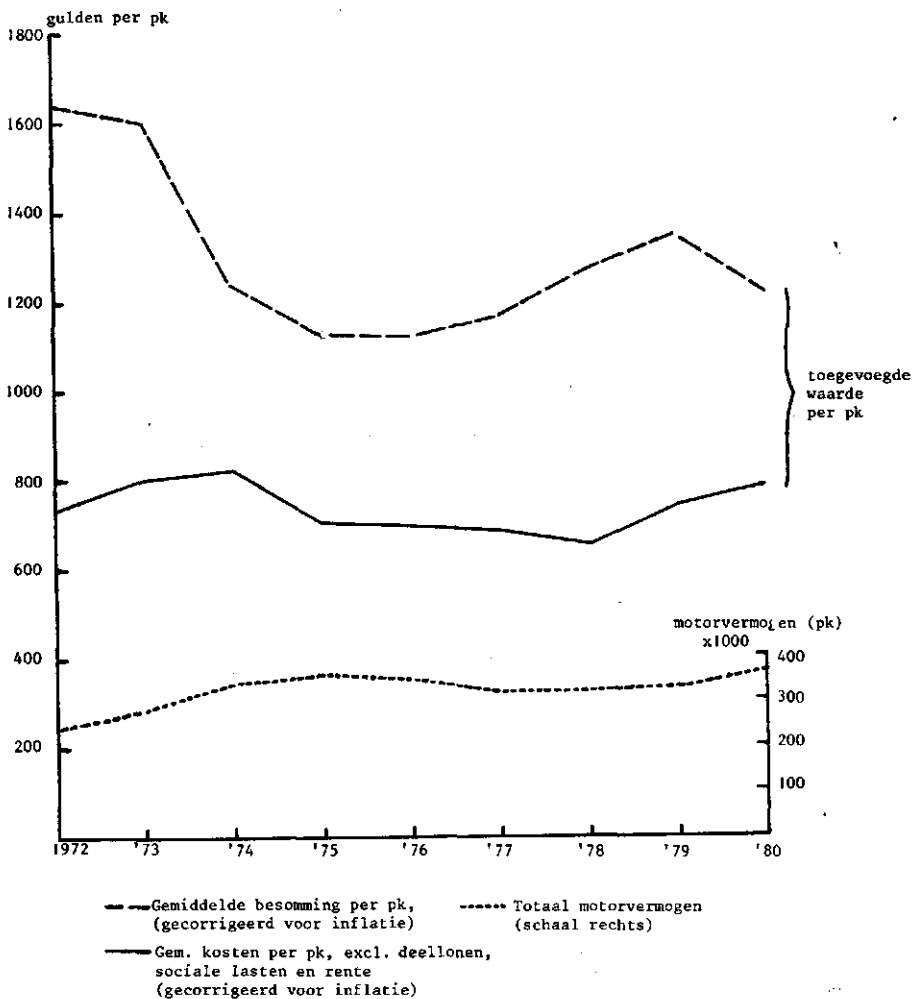
	1973	1976	1977	1978	1979	1980 1)
Aanvoer (mln. kg)	113,3	113,5	114,1	126,1	132,9	145,7
Opbrengst (mln.gld.)						
nominaal	285,8	322,3	327,2	372,0	422,2	437,7
gedefleerd 2)	462,4	394,8	377,1	413,1	447,9	437,7
Totaal motorvermogen						
in 1000 kW 3)	212	260	238	240	244	265
Aanvoer per kW (kg)	534	437	479	525	545	550
Besomming per kW (gld.)						
nominaal	1348	1240	1375	1550	1730	1652
gedefleerd 2)	2181	1523	1584	1721	1835	1652
Totaal motorvermogen						
in 1000 pk 3)	288	353	324	326	332	361
Aanvoer per pk (kg)	393	322	352	387	396	404
Besomming per pk (gld.)						
nominaal	992	913	1010	1141	1272	1212
gedefleerd 2)	1605	1122	1163	1267	1343	1212

1) Voorlopige cijfers.

2) Gedefleerd met het prijsindexcijfer voor de gezinsconsumptie.

3) Totale motorvermogen dat gemiddeld over het jaar in de vaart was.

Grafiek 1.1 Verband tussen inzet (motorvermogen) en resultaten (besomming, kosten per pk) in de kottervisserij



In grafiek 1.1 wordt o.a. het verloop van de gemiddelde besomming per pk voor de kottervisserij als geheel in beeld gebracht. Ook in dit geval is de besomming voor de inflatie gecorrigeerd; zodoende kan worden geconstateerd dat de besomming per pk in 1979 en 1980 weliswaar hoger was dan in de jaren 1975 tot en met 1977, doch nog aanzienlijk lag beneden het niveau van de jaren 1972/73. In 1979 en 1980 kwam deze besomming per pk uit op respectievelijk f 1.343,- en f 1.212,- tegenover een niveau van ruim f 1.600,- per pk in 1972 en 1973.

De gemiddelde kosten per pk lagen (voor inflatie gecorrigeerd) in 1979 en 1980 ongeveer op hetzelfde niveau als in 1972 en 1973 en boven het niveau van de jaren 1975 tot en met 1978. Hierbij moet opgemerkt worden dat de totale kosten van de kottervisserij als geheel in dit opzicht zijn verminderd met de deellonen, de sociale lasten en de rente. De overblijvende kosten zijn dan de zogenaamde "non-factorkosten" of wel de kosten die de bedrijfstak kottervisserij moet betalen aan andere bedrijfstakken. Wanneer deze "non-factorkosten" worden afgetrokken van de besomming ontstaat de toegevoegde waarde. Dit bedrag is de som van de inkomens die in de kottervisserij verdiend zijn (deellonen + sociale lasten + rente + netto-resultaat).

In grafiek 1.1 valt voorts te constateren dat deze toegevoegde waarde per pk in 1980 een scherpe daling vertoont na een betrekkelijk gunstige ontwikkeling in 1978 en 1979. In 1980 bedroeg de toegevoegde waarde per pk gemiddeld f 434,- tegenover ongeveer f 600,- in 1978 en 1979. In de goede jaren 1972 en 1973 kwam de toegevoegde waarde per pk uit op respectievelijk f 894,- en f 800,-, gemeten in guldens van dezelfde koopkracht als in 1980.

De scherpe daling van de toegevoegde waarde per pk in 1980 was de resultante van een toename van het totale motorvermogen en een vermindering van de totale toegevoegde waarde van de kottervisserij (van f 190 mln. in 1979 tot f 157 mln. in 1980). Binnen deze toegevoegde waarde bleef de post "deellonen" behoorlijk op peil in 1980. Volgens voorlopige berekeningen bedroeg het uitbetaalde "deel", vermeerderd met de berekende "deellonen" voor de schippers-eigenaren in dat jaar voor de kottervisserij als geheel f 125,2 miljoen tegenover f 131,7 miljoen in 1979 (een daling met ongeveer 5%). De vermindering van de totale toegevoegde waarde in 1980 kwam dan ook grotendeels ten laste van het totaal netto-resultaat: dit geeft een daling te zien van f 26,7 miljoen in 1979 tot een netto-tekort van f 2,6 miljoen volgens voorlopige berekeningen in 1980. Deze teruggang van het netto-resultaat moet grotendeels worden toegeschreven aan de sterke stijging van de gasoliekosten. Voor de kottervisserij nam deze post toe van f 52,5 miljoen in 1978 via f 79,6 miljoen in 1979 tot ruim f 117 miljoen in 1980. Hiermee bereikten de gasoliekosten een aandeel van 26,8% van de totale besomming van de kottervisserij in 1980, terwijl dit percentage in 1978 nog uitkwam op 14,1.

Tabel 1.3 Totale besomming, kosten en netto-overschot van de kottervisserij van 1973 t/m 1980 (bedragen x 1000 gld.)

	1973	1974	1975	1976	1977	1978	1979	1980 2)
Gem. aantal schepen in bedrijf	608	615	588	547	493	497	500	520
Gemiddelde:								
Meetbriefflengte (m)	24	25	25	25	25	25	25	26
Motorvermogen: (kW)	378	441	472	479	483	481	493	510
Inhoud casco (brt)	91	103	115	116	115	115	115	125
Ouderdom casco (jr.)	15	15	12	16	18	17	19	19
Ouderdom motor (jr.)	7	7	7	7	8	7	8	9
Aantal opvarenden (man)	4,5	4,5	4,3	4,2	4,3	4,3	4,3	4,4
Aantal opvarenden totaal	2.706	2.747	2.541	2.296	2.101	2.130	2.176	2.286
Gasolieverbruik (x 1000 l)	195.698	217.373	234.650	228.113	215.504	199.921	203.182	210.871
Bruto-besomming	285.747	287.698	307.136	322.282	327.249	371.988	422.182	437.708
Kosten:								
Gasolie	27.166	44.730	45.019	59.266	57.619	52.496	79.561	118.296
Smeerolie	1.962	2.761	3.097	3.259	3.141	2.852	2.900	3.434
Dekbehoeften	1.222	1.407	1.454	1.358	1.312	1.438	1.529	1.629
Navigatie/visopsparing	6.867	7.621	7.775	7.667	7.386	7.786	7.835	7.794
Reparatie/onderhoud casco	8.811	9.553	10.262	9.912	10.101	11.451	13.035	13.840
Reparatie/onderhoud motor	7.615	8.648	8.940	8.884	8.910	10.272	10.901	11.757
Verzekering vaartuig	10.404	11.522	14.345	10.283	9.604	10.284	10.904	11.636
Vistuig	14.154	21.391	21.263	19.587	16.379	16.145	17.108	19.603
Koelings/conservering	3.507	3.868	4.452	4.651	3.408	3.350	3.471	3.629
Deel e.d. bemanning	105.653	91.813	96.119	101.015	102.358	122.644	131.661	125.181
Sociale voorzieningen	6.258	8.284	8.871	7.499	7.841	8.363	8.373	9.964
Diversen	5.672	6.260	7.623	8.075	8.854	10.144	11.355	12.106
Opvangfondsen	- 596	- 758	- 2.339	- 3.020	- 966	- 257	- 1.252	- 654
Afleveringskosten	19.174	19.327	20.616	21.395	23.572	24.298	30.124	31.904
Afschrijving casco/motor	36.483	55.515	49.415	47.686	43.609	40.801	44.498 1)	46.223
Rente totaalvermogen	16.738	25.451	31.046	29.455	24.000	18.748	23.480 1)	23.949
Totaal	271.090	317.393	327.958	336.976	327.128	340.815	395.483	440.290
Netto-resultaat	14.657	-29.695	-20.822	-14.694	121	31.173	26.699 1)	-2.582

1) M.i.v. 1979 is voor het eerst rekening gehouden met het effect v.d. WIR-premies. Via een verlagings v/h indexcijfer voor de bouwkosten van schepen komt de post "afschrijvingen" globaal genomen 15% lager uit dan zonder WIR het geval zou zijn geweest. Als gevolg v.d. invoering v.d. WIR behoeft immers minder gereserveerd te worden ter vervanging v/h goedkopeur geworden schip. Doordat ook de rente over het totaalvermogen, a.g.v. de lagere boekwaarde v.d. schepen, lager uitkomt is het effect op het netto-overschot aanzienlijk: zonder rekening te houden met de WIR-premie zouden de totale kosten f 12,9 mln. hoger zijn geweest (f 8,8 mln. meer afschrijving en f 4,1 mln. meer rente). Het totale netto-overschot zou zonder dit WIR-effect, uitkomen op f 13,8 mln. in 1979.

2) Voorlopige cijfers.

1.2 De bedrijfsuitkomsten van schepen met noordelijke thuishaven ("Maatschap Noord")

Zoals in paragraaf 1 van dit hoofdstuk werd opgemerkt was de toename van het aantal kotters in 1979 en 1980 uitsluitend het gevolg van de vlootuitbreiding van de hoofdgroep "Maatschap Noord". Als gevolg hiervan nam het aandeel van de noordvloot in het totale motorvermogen van de kottervisserij toe van 64% aan het eind van 1978 tot bijna 68% per ultimo 1980.

De toename van de totale besomming van de noordvloot van f 240,5 miljoen in 1978 tot f 292,5 miljoen in 1980 betekent eveneens een sterkere toename dan de besommingsstijging voor de kottervisserij als geheel. De bijdrage van "Maatschap Noord" aan de totale besomming van de kottervisserij kwam redelijk overeen met het aandeel in het totale motorvermogen. In 1978 was namelijk ruim 64% van de totale besomming afkomstig van de noordvloot, terwijl dit percentage in 1980 gestegen was tot bijna 67%.

Evenals voor de kottervisserij als geheel was 1978 een zeer gunstig jaar voor de eigenaren van de schepen met noordelijke thuishavens. Het totale netto-overschot voor de noordvloot kwam in dat jaar uit op ongeveer f 23,2 miljoen; vervolgens daalde dit cijfer tot f 18,7 miljoen in 1979, terwijl volgens voorlopige berekeningen in 1980 nog juist boven de nullijn gevaren werd met een netto-resultaat van f 2 miljoen. Het zal duidelijk zijn dat de toename van de gasoliekosten (van f 32,7 mln. in 1978 tot f 74,8 mln. in 1980) in belangrijke mate verantwoordelijk was voor dit dalend verloop van het netto-overschot.

Het bovengeschetste dalend verloop van het netto-resultaat trad bij de afzonderlijke pk-groepen niet in dezelfde mate op. Voor de kleinste kotters van de noordvloot (t/m 200 pk) bleef het netto-resultaat vrij stabiel, wanneer 1980 wordt vergeleken met 1978. De middelgrote kotters (601-1300 pk) geven een belangrijke achteruitgang te zien van het netto-overschot, vooral in 1980, doch dit cijfer kwam in dat jaar toch nog niet beneden de nullijn. Hierbij geeft de groep 801-1100 pk in 1980 het hoogste netto-overschot te zien (f 77.500,- volgens voorlopige berekeningen).

De grootste kotters (boven 1300 pk) kwamen in 1980 aanzienlijk onder de bedrijfseconomische nullijn uit, met een dieptepunt voor de groep 1501-2000 pk van f 120.100,- netto-tekort. In 1978 en 1979 werden door deze kotters nog netto-overschotten behaald van gemiddeld f 136.800,- (1301-1500 pk) en f 105.300,- (1501-2000 pk).

Het gemiddelde "deel" per volwassen opvarende geeft, als gevolg van het meebetalen aan de hogere gasoliekosten een duidelijk nivellerende tendens te zien in het jaar 1980. Het "deelloon" van de bemanningsleden op de kotters tot en met 400 pk steeg in het algemeen in 1979 en 1980, terwijl dat van de opvarenden op de kotters boven 400 pk in 1980 over het algemeen beduidend lager was dan in 1979. Deze daling was het sterkst voor de bemanningsleden van de grootste kotters (van f 100.100,- in 1979 tot een gemiddeld

Tabel 1.4 Gemiddelde bedrijfsresultaten per vaartuig Maatschap Noord.
(in 1000 gld.)

	1974	1975	1976	1977	1978	1979 1)	1980 2)
1- 75 kW (1- 100 pk)							
Brutobesomming	49,9	95,9	31,1	94,7	61,9	73,2	101,6
Netto-overschot	-10,4	11,1	-5,7	15,1	1,0	4,8	1,3
Deel volwassen opvarende	11,3	19,4	11,9	16,2	14,2	16,3	19,2
76- 110 kW (101- 150 pk)							
Brutobesomming	124,1	136,7	88,6	138,3	151,6	139,4	196,5
Netto-overschot	-2,9	-4,4	-14,7	-5,1	-0,2	-7,6	0,3
Deel volwassen opvarende	19,8	23,9	18,3	24,3	24,4	25,8	33,3
111- 150 kW (151- 200 pk)							
Brutobesomming	161,7	166,3	103,0	174,5	190,8	187,6	239,4
Netto-overschot	0,6	2,3	-12,4	13,0	19,0	8,8	17,4
Deel volwassen opvarende	25,8	31,0	21,9	32,8	36,4	35,4	43,8
151- 220 kW (201- 300 pk)							
Brutobesomming	247,9	257,4	265,5	291,8	316,7	337,0	411,7
Netto-overschot	-5,4	-9,1	-8,8	8,1	20,7	-0,1	-10,3
Deel volwassen opvarende	27,8	31,4	34,0	36,6	42,0	42,1	47,4
221- 300 kW (301- 400 pk)							
Brutobesomming	322,0	362,9	403,6	479,9	531,9	551,2	550,8
Netto-overschot	-19,9	-1,9	33,4	46,6	65,0	47,0	18,9
Deel volwassen opvarende	32,3	42,0	40,0	48,5	52,9	57,2	53,5
301- 440 kW (401- 600 pk)							
Brutobesomming	483,2	541,3	548,9	569,8	704,5	738,9	724,6
Netto-overschot	-71,5	-14,2	-7,3	10,6	72,7	56,7	3,7
Deel volwassen opvarende	33,5	40,7	44,0	45,5	57,8	59,7	54,0
441- 590 kW (601- 800 pk)							
Brutobesomming	596,8	588,7	638,5	777,8	866,0	915,3	1056,4
Netto-overschot	-120,5	-76,5	-59,9	-0,4	77,0	36,2	26,8
Deel volwassen opvarende	36,1	37,2	44,2	55,3	62,6	61,4	64,9
591- 810 kW (801-1100 pk)							
Brutobesomming	900,8	834,1	951,3	1050,0	1189,8	1401,8	1453,2
Netto-overschot	-103,9	-75,1	-40,2	28,2	109,3	128,5	77,5
Deel volwassen opvarende	46,7	45,8	54,1	58,3	71,2	76,7	69,6
811- 960 kW (1101-1300 pk)							
Brutobesomming	1213,3	1160,6	1230,2	1365,3	1615,0	1797,2	1710,5
Netto-overschot	-75,2	-28,7	-20,4	46,0	210,0	184,9	33,2
Deel volwassen opvarende	59,7	60,4	65,4	72,8	91,1	91,3	76,2
961- 1100 kW (1301-1500 pk)							
Brutobesomming	.	1213,2	1299,7	1352,8	1628,1	1922,3	1859,3
Netto-overschot	.	-103,6	-78,0	-34,9	136,8	106,6	-54,9
Deel volwassen opvarende	.	61,0	69,0	69,3	90,4	98,9	80,9
1101-1470 kW (1501-2000 pk)							
Brutobesomming	.	1238,0	1403,4	1436,7	1645,7	2107,8	1848,6
Netto-overschot	.	-134,1	-117,5	-95,5	69,1	105,3	-120,1
Deel volwassen opvarende	.	58,1	68,3	65,4	83,4	100,1	74,7

1) Met ingang van 1979 is rekening gehouden met het effect van de WIR-premie. Hierdoor zijn de posten afschrijving en rente lager dan anders het geval zou zijn geweest. In bijlage 1 wordt de invloed van de WIR-premie op de netto-resultaten weergegeven.

2) Voorlopige cijfers.

Tabel 1.5 Gemiddelde bedrijfsresultaten per vaartuig, per tak van visserij in 1979 "Maatschap Noord" (bedragen x 1000 gld.)

	Aantal zeedagen	Bruto- besomming	Netto- resultaat	Deel volwassen opvarende
76-113 kW (101-150 pk)				
Garnalenvisserij	134	133,5	-7,1	24,8
Boomkor	<u>5</u>	<u>5,9</u>	<u>-0,5</u>	<u>1,0</u>
Totaal	139	139,4	-7,6	25,8
114-150 kW (151-200 pk)				
Garnalenvisserij	120	148,3	3,9	29,5
Spanvisserij	5	20,6	4,0	2,8
Boomkor	9	16,3	2,0	2,5
Overige visserijen	<u>6</u>	<u>2,4</u>	<u>-1,1</u>	<u>0,6</u>
Totaal	140	187,6	8,8	35,4
151-220 kW (201-300 pk)				
Trawlvisserij	3	9,8	2,0	0,9
Garnalenvisserij	46	68,7	-11,1	9,0
Boomkor	52	140,6	-1,4	18,3
Spanvisserij	22	98,1	12,7	11,7
Overige visserijen	<u>9</u>	<u>19,8</u>	<u>-2,3</u>	<u>2,2</u>
Totaal	132	337,0	-0,1	42,1
221-300 kW (301-400 pk)				
Spanvisserij	44	245,8	42,8	27,3
Boomkor	<u>84</u>	<u>305,4</u>	<u>4,2</u>	<u>29,9</u>
Totaal	128	551,2	47,0	57,2
301-440 kW (401-600 pk)				
Trawlvisserij	19	105,8	4,2	7,4
Spanvisserij	48	320,4	48,2	27,1
Boomkor	62	297,5	5,4	23,7
Overige visserij	<u>5</u>	<u>15,2</u>	<u>-1,1</u>	<u>1,5</u>
Totaal	134	738,9	56,7	59,7
441-590 kW (601-800 pk)				
Trawlvisserij	6	27,8	-1,7	2,5
Spanvisserij	12	92,4	17,4	6,4
Boomkor	142	792,4	20,0	52,3
Overige visserijen	<u>1</u>	<u>2,7</u>	<u>0,5</u>	<u>0,2</u>
Totaal	161	915,3	36,2	61,4
591-810 kW (801-1100 pk)				
Trawlvisserij	31	246,2	31,1	12,8
Boomkor	<u>146</u>	<u>1.155,6</u>	<u>97,4</u>	<u>64,0</u>
Totaal	177	1.401,8	128,5	76,8
811-975 kW (1101-1300 pk)				
Trawlvisserij	1	1,0	-1,8	0,1
Boomkor	<u>189</u>	<u>1.796,2</u>	<u>186,7</u>	<u>91,2</u>
Totaal	190	1.797,2	184,9	91,3
976-1100 kW (1301-1500 pk)				
Boomkor	198	1.922,3	107,1	98,9
1101-1470 kW (1501-2000 pk)				
Boomkor	201	2.107,8	105,3	100,1

deelloon van f 74.700,- in 1980); de groep 201-300 pk bijvoorbeeld geeft daarentegen een toename te zien van het gemiddelde "deel" van f 42.100,- in 1979 tot f 47.400,- in 1980.

De bedrijfsuitkomsten per tak van visserij in 1978 en 1979

De boomkorvisserij

Deze tak van visserij is de hoofdvisserij voor de kotters boven 600 pk. Slechts een gering aantal dagen werd door deze kotters gemiddeld besteed aan nevenvisserijen, zoals de trawl- en de spanvisserij. In 1979 was deze specialisatie op de boomkorvisserij enigszins geringer dan in 1978, blijkt een (betrekkelijk geringe) toename van het aantal zeedagen in de trawl- en spanvisserij.

Door de kotters met een motor beneden 600 pk werd de boomkorvisserij uitgeoefend naast andere visserijen, zoals de garnalen, span- en trawlvisserij. Voor de kotters beneden 300 pk kan de boomkorvisserij in het algemeen gezien worden als een nevenvisserij, aangezien de meeste zeedagen werden besteed aan de garnalenvisserij.

Een vergelijking van de gemiddelde besomming en het gemiddelde netto-overschot per zeedag tussen de verschillende takken van visserij voor de kotters tot en met 300 pk leert dat de boomkorvisserij in dit opzicht gunstig afsteekt bij de garnalenvisserij. In vergelijking met de spanvisserij daarentegen werd in de boomkorvisserij in 1978 en 1979 minder besomd per zeedag, terwijl ook het netto-overschot per zeedag in deze jaren in de boomkorvisserij lager was dan in de spanvisserij. Dit geldt niet alleen voor de kotters tot en met 300 pk, doch ook de schepen met een motor tussen 300 en 600 pk.

In het algemeen neemt het aantal zeedagen per schip toe met het toenemen van het motorvermogen. Een goede vergelijking van de bedrijfsuitkomsten tussen kotters van verschillende grootte kan daarom worden gemaakt op basis van het gemiddelde netto-overschot per zeedag. Zowel in 1978 als in 1979 was dit netto-overschot per zeedag het hoogst bij de groep 1101-1300 pk (rond f 1000,-), terwijl de kotters boven 1300 pk in dit opzicht een duidelijke afname te zien geven in de beide genoemde jaren. Opmerkelijk is dat ook de kotters van de groep 801-1100 pk in 1978 per dag een hoger netto-overschot behaalden dan de kotters boven 1300 pk.

De garnalenvisserij

Voor de noordkotters tot en met 200 pk was deze tak van visserij in 1978 en 1979 veruit het belangrijkste. Voor de kleinste kotters (101-501 pk) was het netto-resultaat in de garnalenvisserij in beide jaren negatief. De wat grotere garnalenkotters (151-200 pk) behaalden daarentegen een positief netto-resultaat in 1978 en 1979, waarbij echter in dit laatste jaar een belangrijke daling optrad (van f 14.800,- tot f 3.900,- gemiddeld per schip, toegerekend aan de garnalenvisserij).

Een daling van het netto-overschot in de garnalenvisserij

ontstond in 1979 ook bij de groep 201-300 pk. Voor deze kotters veranderde het netto-overschot van ongeveer f 1.000,- in 1978 in een netto-tekort van f 11.100,- (toegerekend aan de garnalenvisserij) in 1979. Gemiddeld werd door deze kotters slechts 35% van de vaar- en vistijd aan de garnalenvisserij besteed; goede uitkomsten in de nevenvisserijen (met name in de spanvisserij) leidden ertoe dat het netto-tekort voor de kotters 201-300 pk in 1979 beperkt bleef tot slechts ongeveer f 100,- over het gehele jaar.

Het jaar 1980 geeft voor de kleine garnalenkotters (101-150 en 151-200 pk) een herstel te zien van het netto-overschot; de groep 101-150 pk kwam juist boven de nullijn uit met een gemiddeld netto-overschot van ongeveer f 300,- in 1980 (volgens voorlopige berekeningen), terwijl de groep 151-200 pk in 1980 uitkwam op een gemiddeld netto-overschot van f 17.400,-.

Voor de kotters 201-300 pk werd de garnalenvisserij in 1980 een nevenvisserij, aangezien gemiddeld slechts gedurende 28 zeedagen op garnalen werd gevist. In 1978 was voor deze kotters de garnalenvisserij met gemiddeld 65 zeedagen de voornaamste tak van visserij. Deze kotters zijn vooral meer overgegaan op de boomkorren en spanvisserij. Ondanks een aanmerkelijk hogere besomming in 1980 was het netto-overschot toch negatief. In de stijging van de gemiddelde kosten hadden behalve het "deel" van de bemanning, de gasoliekosten en de kosten van het vistuig een belangrijk aandeel.

De ontwikkeling van de gemiddelde besomming en het netto-overschot van de garnalenkotters weerspiegelt de gang van zaken in de garnalenvisserij als geheel in de jaren 1978 tot en met 1980. In deze jaren kenmerkte de garnalenvisserij zich door een stagnerende ontwikkeling van de besomming, bij een aanvoer die in 1979 en 1980 normaal genoemd kan worden. In deze beide jaren kwam de garnalenaanvoer ongeveer overeen met het gemiddelde voor de afgelopen 10 jaar: rond 5000 ton (exclusief de doordraai). De totale garnalenesomming bleef in 1979 en 1980 echter onder dit 10-jaars gemiddelde: rond f 16 miljoen in deze beide jaren tegenover een gemiddelde besomming van f 17,6 miljoen over de periode 1970 tot en met 1979. Gezien de opgetreden inflatie gedurende deze periode kan worden geconstateerd dat de besomming in 1979 en 1980 in reël opzicht sterk is gedaald. Dit was ook al het geval in 1978 toen in totaal f 17,5 miljoen werd besomd.

Uit het voorgaande vloeit voort dat in de garnalenvisserij sprake was (en nog is) van een stagnerende prijsontwikkeling: zoals bekend kan in dit opzicht een verband worden gelegd met de invoer van laag geprijsde garnalen uit West-Duitsland. De ontwikkeling was voor de garnalenvissers in het noorden anders dan voor die in Zuid-Holland en Zeeland. De dalende garnalenesomming in 1979 trad uitsluitend op voor de aanvoer van de noordvloot, terwijl 1980 voor deze kotters juist een herstel van de besomming te zien geeft, bij een achteruitgang van de totale besomming van de zuidvloot. Dit herstel van de besomming in 1980 van de noordelijke garnalenschepen kan worden toegeschreven aan de opleving van de garnalenvisserij op de Waddenzee. In de sterke toename van de be-

somming van garnalen aangevoerd te Harlingen in 1980 (van bijna f 1,2 mln. tot ongeveer f 2 mln.) komt deze opleving van de garnalenvisserij op het Wad tot uitdrukking. In dit verband kan ook gewezen worden op een hiervoor vermelde verbetering van het nettooverschot in 1980 voor de kleine garnalenkotters van de noordvloot. Gezien de in het algemeen toch stagnerende prijsontwikkeling voor garnalen gedurende de afgelopen jaren is het begrijpelijk dat de grotere garnalenkotters (201-300 pk) steeds meer werden ingezet in de boomkor- en spanvisserij.

1.3 De bedrijfsresultaten van kotters met zuidelijke thuishavens ("Maatschap Zuid")

Tegenover een toegenomen aandeel van "Maatschap Noord" in het totale motorvermogen en de totale besomming van de kottervisserij als geheel staat een geringe daling voor "Maatschap Zuid" in dit opzicht, wanneer 1980 wordt vergeleken met 1978. Met een totaal van ruim 81.000 pk zorgde de zuidvloot in 1978 voor bijna 25% van het totale motorvermogen van de kottervisserij; in 1980 was het totale motorvermogen van de zuidkotters toegenomen tot bijna 89.000 pk, hetgeen neerkwam op ongeveer 23% van dit totaal voor alle kotters.

De totale besomming van de zuidvloot steeg van f 89,8 miljoen in 1978 via f 97,8 miljoen in 1979 tot f 102,7 miljoen in 1980. Dit komt neer op een toename van 14,3% gedurende deze periode, waarmee de besommingsstijging van de zuidkotters enigszins achterbleef bij de toename van de totale besomming van de kottervisserij; deze lag in 1980 namelijk 17,7% boven de besomming in 1978. Het verloop van het totaal netto-overschot van de zuidvloot in de jaren 1978 tot en met 1980 geeft ongeveer hetzelfde beeld te zien als dit cijfer voor de noordkotters: een gunstige uitkomst voor 1978 met een netto-overschot van f 7,1 miljoen voor de zuidkotters gezamenlijk, gevolgd door een daling in 1979 (tot f 4,9 mln.) en opnieuw een daling in 1980 (tot f 1,3 mln. volgens voorlopige berekeningen). Hierbij moet opgemerkt worden dat de daling in 1979 voor de zuidvloot groter was, terwijl 1980 juist wat minder ongunstig uitviel voor deze kotters in vergelijking met de noordkotters. Deze geringere daling voor de zuidvloot was vooral het gevolg van de minder grote kostenstijging voor de zuidkotters (met 9,1% in '80 vergeleken met '79) ten opzichte van de noordkotters (kostenstijging 14,6% in 1980). Een belangrijke factor hierbij was dat de toename van de totale gasoliekosten van de zuidkotters (van f 19 mln. in 1979 tot f 28 mln. in 1980) geringer was dan de stijging van deze kostenpost bij de noordkotters. Hierin komt de minder vergaande uitbreiding van de vlootcapaciteit in het zuiden tot uitdrukking.

Tabel 1.6 Gemiddelde bedrijfsresultaten per vaartuig Maatschap Zuid (in 1000 gld.)

	1974	1975	1976	1977	1978	1979 1)	1980 2)
111- 150 kW (151- 200 pk)							
Brutobesomming	.	133,2	104,8	234,1	223,7	204,5	221,8
Netto-overschot	.	-21,6	-16,3	13,3	-2,6	-16,8	-29,4
Deel volwassen opvarende	.	17,6	13,9	28,7	29,6	24,2	25,8
151- 220 kW (201- 300 pk)							
Brutobesomming	197,8	220,4	195,3	310,6	300,0	342,3	375,6
Netto-overschot	-1,5	-16,1	-27,8	17,0	2,3	0,3	-29,4
Deel volwassen opvarende	23,6	26,1	25,0	38,1	36,5	38,9	40,4
301- 440 kW (401- 600 pk)							
Brutobesomming	468,9	449,8	509,5	597,2	729,5	714,5	836,8
Netto-overschot	-12,0	-20,7	-10,2	44,5	105,8	78,7	110,8
Deel volwassen opvarende	32,4	34,8	42,7	50,8	64,8	60,8	62,3
441- 590 kW (601- 800 pk)							
Brutobesomming	658,4	654,5	708,6	726,4	864,3	980,8	1050,1
Netto-overschot	-51,6	-32,0	-3,7	3,3	90,8	102,1	63,7
Deel volwassen opvarende	41,3	44,2	54,1	55,8	64,5	65,4	67,9
591- 810 kW (801-1100 pk)							
Brutobesomming	936,9	914,1	1028,9	1035,6	1187,7	1302,2	1416,5
Netto-overschot	-91,8	-30,9	1,6	36,6	122,8	102,8	53,2
Deel volwassen opvarende	52,3	54,8	64,7	63,4	75,9	79,3	75,2
811-1100 kW (1101-1500 pk)							
Brutobesomming	.	1010,3	1168,2	1232,9	1352,5	1553,9	1676,4
Netto-overschot	.	-162,5	-126,4	-78,6	34,8	10,9	-32,5
Deel volwassen opvarende	.	56,9	66,4	72,1	82,1	85,6	79,2
1101-1470 kW (1501-2000 pk)							
Brutobesomming	.	1360,7	1678,3	1764,9	1913,8	2116,6	2262,9
Netto-overschot	.	-233,8	84,3	-8,9	173,5	64,3	-14,3
Deel volwassen opvarende	.	62,4	80,1	82,6	89,2	89,8	84,8

1) M.i.v. 1979 is rekening gehouden met het effect v.d. WIR-premie. Hierdoor zijn de posten afschrijving en rente lager dan anders het geval zou zijn geweest. In bijl.1 wordt de invloed van de WIR-premie op de netto-resultaten weergegeven.

2) Voorlopige cijfers.

Evenals voor de noordkotters valt voor de zuidkotters een duidelijke vermindering waar te nemen in 1979 en 1980 van de motorvermogens waarmee de hoogste netto-overschotten werden behaald.

In 1978 geven de grootste kotters (1501-2000 pk) met een netto-overschot van gemiddeld f 173.500,- het gunstigste verschil te zien tussen de besomming en de totale kosten. In 1979 en 1980 echter overtroffen de kostenstijgingen bij deze kotters aanzienlijk de besommingstoename, waardoor in 1980 volgens voorlopige berekeningen een gemiddeld netto-tekort van f 14.300,- ontstond. Hiertegenover geven de middelgrote zuidkotters (601-1100 pk) een veel minder vergaande achteruitgang van het netto-overschot te zien in 1979 en 1980: 601-800 pk f 90.800,- in 1978 - f 63.700,- in 1980 en 801-1100 pk f 122.800,- in 1978 - f 53.200,- in 1980. Opmerkelijk is dat de kotters van de groep 401-600 pk in 1980 ongeveer hetzelfde netto-overschot behaalden als in 1978 (ongeveer f 110.000,-). De kleine zuidkotters (151-200 pk en 201-300 pk) geven echter weer een voortgaande daling te zien van het netto-overschot en beide groepen kwamen in 1980 uit op een netto-tekort van ongeveer f 29.000,-.

Het gemiddelde "deel" per volwassen opvarende geeft gedurende de jaren 1978 tot en met 1980 een zekere stabilisatie te zien, hoewel bij de grote kotters meer sprake is van een (geringe) daling in 1980 dan bij de kleine. In 1980 liep dit gemiddelde "deel" uiteen van ongeveer f 26.000,- voor de groep 151-200 pk tot bijna f 85.000,- voor de grootste kotters (1501-2000 pk).

Voor de kotters met een motor van 300 pk of minder was de boomkorvisserij in 1978 en 1979 een nevenvisserij naast de garnalenvisserij als hoofdbedrijf. In deze beide jaren waren de uitkomsten in de boomkorvisserij in het algemeen aanmerkelijk beter dan die in de garnalenvisserij; hierdoor werden netto-tekorten die bij deze laatste visserij ontstonden teruggebracht. De trawlvisserij die door deze kleinere kotters in betrekkelijk geringe mate werd uitgeoefend leverde in 1978 en 1979 gemiddeld ook nog een positieve bijdrage aan het netto-resultaat.

Voor de kotters boven de 400 pk was de boomkorvisserij het hoofdbedrijf; hiernaast werd de trawlvisserij uitgeoefend, het meest door de kotters 601-800 pk (gedurende ongeveer 20% van het aantal zeedagen). Met deze kotters werd gemiddeld per zeedag in de trawlvisserij een hoger netto-overschot behaald dan in de boomkorvisserij. In het algemeen leverde deze trawlvisserij in 1978 en 1979 een positieve bijdrage aan het totale netto-resultaat.

De garnalenvisserij

Zoals eerder werd opgemerkt was de garnalenvisserij het hoofdbedrijf voor de kotters met een motor van 300 pk of minder. Deze kotters geven in 1979 een uitbreiding van het aantal dagen in de garnalenvisserij te zien, terwijl in 1980 de activiteiten in de garnalenvisserij met deze kotters weer werden verminderd, ten gunste van de boomkor- en trawlvisserij.

Tabel 1.7 Gemiddelde bedrijfsresultaten per vaarttuig, per tak van visserij in 1979. Maatschap Zuid (bedragen x1000 gld.)

	Aantal zeedagen	Brutobe- sommig	Netto- resultaat	Deel volw. opvarende
114- 150 kW (151- 200 pk)				
Garnalenvisserij	100	126,0	-25,0	15,0
Boomkor	37	78,5	8,2	9,2
Totaal	137	204,5	-16,8	24,2
151- 200 kW (201- 300 pk)				
Garnalenvisserij	126	256,9	-2,7	29,4
Boomkor	35	67,4	2,3	7,1
Trawlvisserij	7	18,0	0,7	2,4
Totaal	168	342,3	0,3	38,9
301- 440 kW (401- 600 pk)				
Boomkor	125	567,4	69,2	48,4
Trawlvisserij	29	147,1	9,5	12,4
Totaal	154	714,5	78,7	60,8
441- 590 kW (601- 800 pk)				
Boomkor	124	766,5	73,0	49,7
Trawlvisserij	33	214,3	29,1	15,7
Totaal	157	980,8	102,1	65,4
591- 810 kW (801-1100 pk)				
Boomkor	164	1.268,6	103,3	77,4
Trawlvisserij	5	33,6	-0,5	1,9
Totaal	169	1.302,2	102,8	79,3
811-1100 kW (1101-1500 pk)				
Boomkor	173	1.546,2	10,5	85,2
Trawlvisserij	1	7,7	0,5	0,4
Totaal	174	1.553,9	11,0	85,6
1101-1470 kW (1501-2000 pk)				
Boomkor	172	2.116,6	64,3	89,8
Totaal	172	2.116,6	64,3	89,8

Gemiddeld per zeedag gezien waren de besomming en het netto-overschot in de garnalenvisserij voor de kotters tot en met 300 pk laag in verhouding tot de nevenvisserij (boomkor- en trawlvisserij).

Wanneer de garnalenvisserij voor de groep "Maatschap Zuid" als geheel wordt gezien dan kan worden geconstateerd dat in 1979 een geringe opleving ontstond, blijkens de toename van de totale garnalenbesomming, in het zuiden van ongeveer f 5 miljoen tot bijna f 5,9 miljoen. Dit was het gevolg van een grotere aanvoer van garnalen (zowel zoute als flauwe). In 1980 echter daalde de garnalenaanvoer weer en de optredende prijsstijging (voor flauwe garnalen) bood hiervoor onvoldoende compensatie. De zoute garnalen bleven zelfs gelijk in prijs, gemiddeld over 1980 vergeleken met 1979, hoewel de aanvoer ervan met 23% verminderde.

Bij de garnalenkotters in het zuiden kwam dit tot uiting in een lagere garnalenbesomming in 1980; weliswaar boden de overschakeling op de boomkor- en trawlvisserij in dat jaar hiervoor compensatie, doch als gevolg van de hogere kosten trad voor deze kotters tot en met 300 pk toch een aanmerkelijke daling op van het netto-resultaat in 1980 (tot f 29.000,- volgens voorlopige berekeningen).

1.4 De bedrijfsuitkomsten van schepen met bemanning op arbeidsovereenkomst

De "CAO-vloot" telde aan het eind van 1980 39 schepen, hetgeen een vermindering betekent ten opzichte van de beide voorgaande jaren met één schip. In 1980 werd één nieuw schip aan deze vloot toegevoegd.

De bedrijfsuitkomsten waren voor de CAO-kotters in de periode 1978 tot en met 1980 zeer wisselvallig. Het jaar 1979 was zeer gunstig met een totale besomming voor de CAO-vloot van f 52,3 miljoen, terwijl in 1980 deze totale besomming weer daalde tot het niveau van 1978 (f 42,5 mln.). Bij sterk gestegen kosten ten opzichte van 1978 betekende dit natuurlijk een sterke achteruitgang in het totale netto-overschot. Het netto-overschot van f 3,1 miljoen voor de CAO-kotters gezamenlijk in 1979 sloeg dan ook om in een totaal netto-tekort van f 5,9 miljoen in 1980 (volgens voorlopige berekeningen).

Wanneer men de ontwikkeling van het netto-overschot bij de afzonderlijke pk-groepen beziet dan dringt de conclusie zich op dat de continuïteit voor een aantal kotterbedrijven in deze sector problematisch is geworden in 1980. De gemiddelde netto-tekorten lopen in dat jaar op met het toenemen van het motorvermogen en varieerden van f 86.500,- (401-600 pk) tot f 286.000,- (1101-1500 pk). Het goede jaar 1979 laat variaties zien in het netto-overschot van f 20.400,- (801-1100 pk) tot f 184.700,- (1101-1500 pk).

Het gemiddelde "deel" per opvarende bleef na de stijgingen in 1979 en 1980 redelijk op peil, hetgeen vooral mogelijk was doordat de bemanningsleden, op grond van de wijze van "deel"-berekening, niet meebetaalden aan de sterk gestegen oliekosten.

Voor de kotters tot en met 800 pk bleef de trawlvisserij (borden-trawl) de hoofdvisserij, waarbij de boomkorvisserij in 1979 van toenemend belang werd als nevenvisserij. De spanvisserij was van betrekkelijk geringe betekenis voor de groep 601-800 pk.

Gemiddeld per zeedag bezien waren de besomming en het netto-resultaat in de boomkorvisserij in het algemeen hoger dan in de borden-trawlvisserij voor de kotters tot en met 800 pk.

De boomkorvisserij was hoofdvisserij of de enige tak van visserij voor de kotters boven 800 pk. De trawlvisserij was voor de groep 801-1100 pk een belangrijke nevenvisserij in 1978 en 1979, doch ook bij deze kotters werden in beide jaren in de boomkorvisserij betere netto-resultaten behaald.

Tabel 1.8 Gemiddelde bedrijfsresultaten per vaarttuig; kotters met bemanning op arbeidsovereenkomst (bedragen x 1000 gld.)

	1973	1974	1975	1976	1977	1978	1979 ¹⁾	1980 ²⁾
301- 440 kW (401- 600 pk)								
Brutobesomming	679,3	575,5	495,1	693,1	724,4	834,6	900,7	893,2
Netto-overschot	24,5	-64,8	-105,1	-23,7	15,4	75,7	50,7	-86,5
Deel matroos	30,0	27,8	27,3	36,5	37,0	42,2	45,1	44,2
441- 590 kW (601- 800 pk)								
Brutobesomming	.	639,9	637,2	769,3	784,7	917,9	1076,3	959,8
Netto-overschot	.	-136,1	-115,5	-36,4	-27,8	58,2	59,7	-120,9
Deel matroos	.	29,6	30,6	35,4	36,9	42,0	46,7	44,4
591- 810 kW (801-1100 pk)								
Brutobesomming	.	.	843,9	966,3	969,1	981,0	1251,8	1170,0
Netto-overschot	.	.	-79,2	-96,7	-116,9	-71,7	20,4	-163,4
Deel matroos	.	.	35,6	38,9	42,6	43,5	52,9	52,0
811-1100 kW (1101-1500 pk)								
Brutobesomming	.	.	1258,2	1398,5	1371,6	1506,2	2122,9	1772,3
Netto-overschot	.	.	-109,4	-103,3	-138,9	41,2	184,7	-286,0
Deel matroos	.	.	50,2	52,9	50,9	55,5	73,2	67,4

1) Met ingang van 1979 is rekening gehouden met het effect van de WIR-premies. Hierdoor is het netto-overschot hoger dan anders het geval zou zijn geweest. In bijl.1 wordt het effect van de WIR-premies gemiddeld per groep weergegeven.

2) Voorlopige cijfers.

Tabel 1.9 Gemiddelde bedrijfsresultaten per vaartuig, per tak van visserij in 1979.

Arbeidsovereenkomst (bedragen x 1000 gld.)

	Aantal zeedagen	Bruto- besom- ming	Netto- resul- taat	Deel volw. opvarende
301- 440 kW (401 - 600 pk)				
Trawlvisserij	163	693,1	33,1	33,3
Boomkor	<u>48</u>	<u>207,6</u>	<u>17,6</u>	<u>11,8</u>
Totaal	211	900,7	50,7	45,1
441- 590 kW (601 - 800 pk)				
Trawlvisserij	188	973,7	62,8	42,4
Spanvisserij	8	41,5	0,2	1,8
Boomkor	<u>15</u>	<u>61,1</u>	<u>-3,2</u>	<u>2,5</u>
Totaal	211	1076,3	59,8	46,7
591- 810 kW (801 -1100 pk)				
Boomkor	150	923,7	25,6	38,0
Trawlvisserij	<u>67</u>	<u>328,1</u>	<u>-5,2</u>	<u>14,9</u>
Totaal	217	1251,8	20,4	52,9
811-1100 kW (1101-1500 pk)				
Boomkor	229	2122,9	184,7	73,2

2. Ontwikkeling van de arbeidsopbrengst per man

2.1 Waarom een berekening van de arbeidsopbrengst per man?

Er zijn verschillende manieren om het economisch resultaat van een bedrijf of bedrijfstak te meten. Een veel gebruikte maat is het netto-resultaat, dat is het bedrag dat overschiet (of tekort komt) als alle kosten van de opbrengsten zijn afgetrokken. Die kosten bestaan uit de zogenaamde non-factorkosten: de kosten die niet aan de beide in de onderneming werkzame produktiefactoren arbeid en kapitaal kunnen worden toegerekend en de factorkosten: de kosten van arbeid en kapitaal.

Een tweede maat is de toegevoegde waarde, dat is wat overschiet als de non-factorkosten van de opbrengsten worden afgetrokken. Deze maat geeft aan wat er totaal in het bedrijf door de produktiefactoren te zamen is verdiend. Vaak wordt dit betrokken op het aantal mensen dat aan de produktie heeft meegewerkt zodat men als maat krijgt: de toegevoegde waarde per manjaar.

Dikwijls wordt het bedrijfsresultaat gemeten in rentabiliteit. De beloning van de produktiefactor kapitaal (de rente) wordt daartoe samengenomen met het netto-resultaat en dit totaal wordt dan uitgedrukt in een percentage van het geïnvesteerd vermogen (kapitaal). Een soort tegenhanger hiervan is de arbeidsopbrengst per man. In plaats van het resultaat van de produktie te betrekken op het kapitaal wordt het hierbij betrokken op de factor arbeid: het netto-resultaat wordt bij de arbeidskosten (de deellonen) geteld en gedeeld door de arbeidsinzet. Daarmee wordt een beeld verkregen van het gemiddelde inkomen dat de arbeid heeft opgeleverd.

Voor de kottervisserij is de arbeidsopbrengst per man een zeer geschikte maat voor het bedrijfsresultaat. In deze bedrijfstak staat de inkomenswerving voorop en spelen beleggingsoverwegingen over het algemeen slechts een bijrol. Met name de visserij in Maatschapsverband houdt in dat de "maats"-eigenaars en bemanningsleden een afspraak hebben gemaakt over de onderlinge verdeling van de arbeidsopbrengst. Deze tracht men zo goed mogelijk te benaderen door een aantal directe kosten op de bruto-opbrengsten in mindering te brengen. Via historisch ontwikkelde verdeelsleutels wordt een billijke verdeling nagestreefd.

Bij de visserij op Arbeidsovereenkomst is het beloningssysteem van de bemanningsleden niet zozeer gericht op een billijke verdeling van de arbeidsopbrengst als wel op stabiliteit van het inkomen van de opvarenden. Ook als de verrichte arbeid uiteindelijk niets heeft opgebracht zal de eigenaar hier zijn (mede-)opvarenden een (garantie)loon moeten uitbetalen.

In dit hoofdstuk zal in de eerste plaats worden getoond hoe de arbeidsopbrengst per manjaar in de verschillende kottergroepen

evolueerde van 1978 tot 1980. Vervolgens wordt nader ingegaan op enkele achtergronden van verschillen in niveau en ontwikkeling. Ten slotte zal nog aandacht worden besteed aan een gebruikelijke, niet bedrijfseconomische, wijze van beschouwen van het bedrijfsresultaat.

2.2 Arbeidsopbrengst per manjaar in 1978, 1979 en 1980

2.2.1 Maatschap Noord

Bij de kotters van Maatschap Noord nam de arbeidsopbrengst per manjaar in 1978 sterk toe met het motorvermogen van ca. 30.000 gld./manjaar bij 130 pk, tot bijna 130.000 gld./manjaar bij vermogens rond 1200 pk. Daarboven namen de gemiddelde inkomens weer af, zodat deze bij de grootste kotters (1750 pk) nog maar weinig hoger waren dan bij de schepen rond 1000 pk.

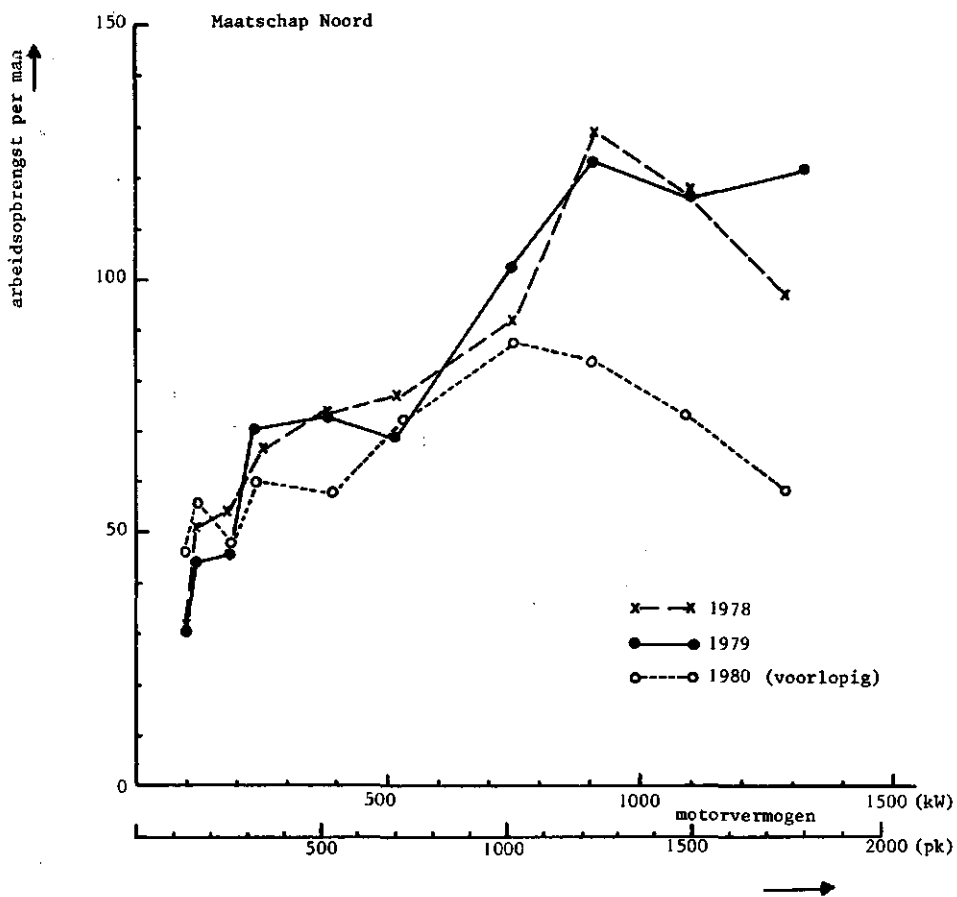
Het beeld van 1979 is in grote trekken hetzelfde. Alleen is het verloop onregelmatiger dan in 1978 doordat sommige groepen een beter resultaat bereikten en andere een slechter. Met name de verbetering van de grootste kotters is opmerkelijk. De drie groepen grote kotters (1200 pk) kwamen daarmee tot nagenoeg gelijke gemiddelde arbeidsopbrengsten per manjaar van ca. 120.000 gld.

De voorlopige uitkomsten van 1980 laten juist bij deze groepen de grootste terugval zien en wel sterker naarmate het vermogen toeneemt. Ook van de meeste andere groepen vielen de resultaten tegen, alleen de kleinste kotters (200 pk) wisten een verbetering te bereiken. Door deze bewegingen zijn de gemiddelde inkomens in dit segment van de kottervisserij sterk genivelleerd. Was in de voorgaande jaren de verhouding tussen hoogste en laagste ruim 4:1 in 1980 was deze teruggebracht tot minder dan 2:1. De arbeidsopbrengst per manjaar van de grootste kotters kwam op het peil van de 350 pk en de (ook al tegenvallende) kotters van de groep 401-600 pk; zelfs weinig hoger dan dat van de groepen kleinste kotters (300 pk of minder). De toppositie, die jarenlang door de schepen rond 1200 pk (de "twaalfhonderders") werd ingenomen, ging in 1980 over naar de daaronder gelegen groep 801-1100 pk.

2.2.2 Maatschap Zuid

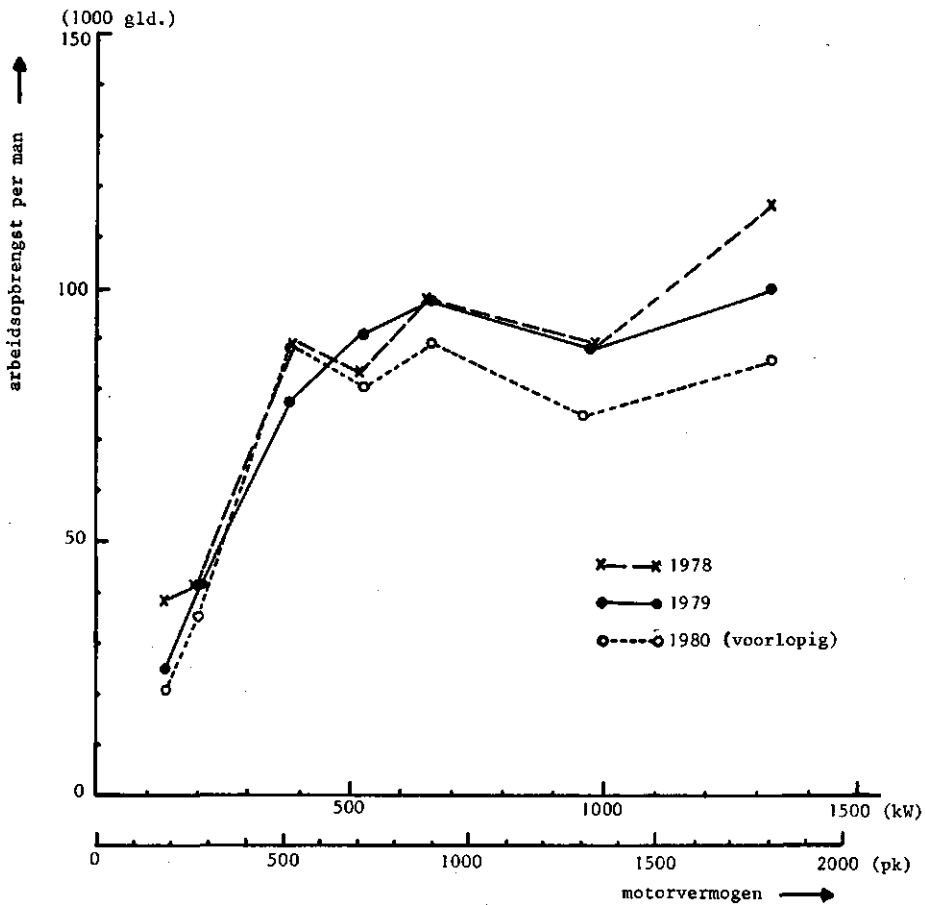
Het verloop van de arbeidsopbrengst per manjaar met het motorvermogen ziet er bij Maatschap Zuid anders uit dan bij de Noordkotters. Het geheel valt min of meer in twee stukken uiteen: de kleine kotters (300 pk of minder) en de middelgrote en grote (meer dan 400 pk). De twee groepen kleine kotters kwamen in 1978 tot een gemiddelde arbeidsopbrengst per manjaar van omstreeks 40.000 gld. Op de grotere kotters kwam het gemiddelde inkomen op meer dan het dubbele tot het drievoudige. Er was daarbij een stijgende tendens met het motorvermogen, zodat de grootste kotters de hoogste arbeidsopbrengst per manjaar opleverden.

Grafiek 2.1 Arbeidsopbrengst per manjaar

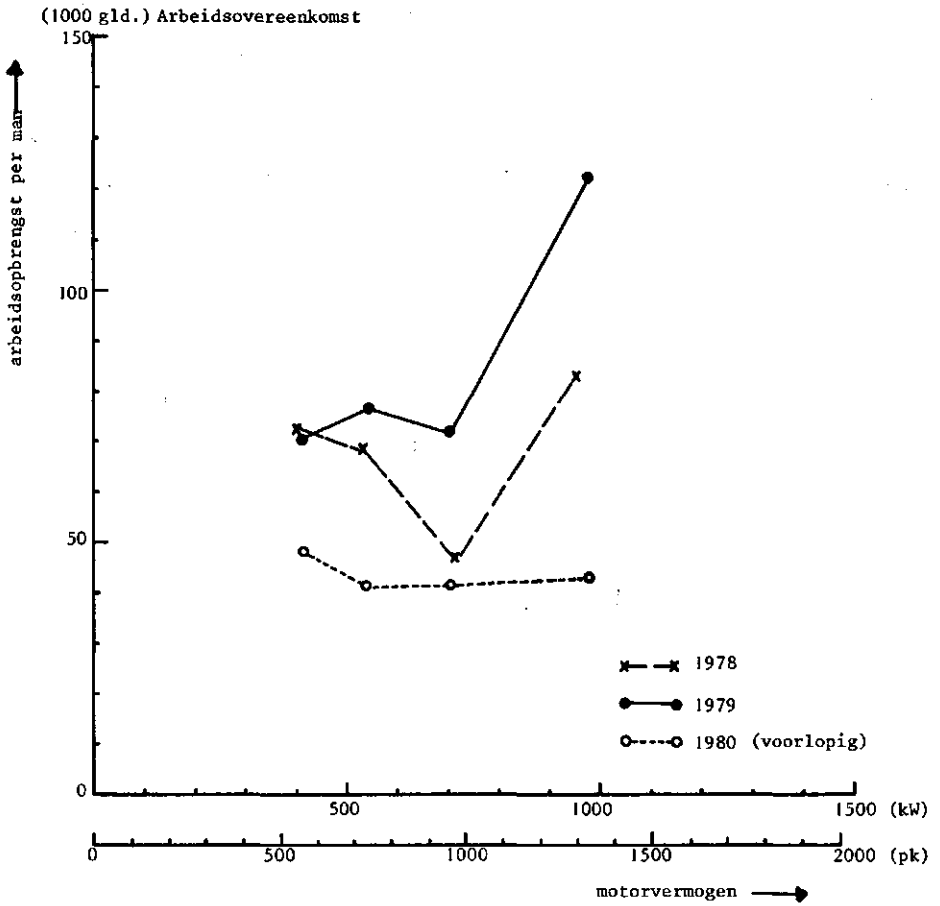


Grafiek 2.2 Arbeidsopbrengst per manjaar

Maatschap Zuid



Grafiek 2.3 Arbeidsopbrengst per manjaar



Die stijgende tendens was ook in 1979 nog aanwezig, maar zwakte, doordat de grootste kotters met 15% terugvielen. In iets mindere mate gebeurde dat ook met de groep van 401-600 pk. Bij de kleinste kotters nam de arbeidsopbrengst per manjaar zelfs met ca. 40% af, zodat de verhouding tussen hoogste en laagste tot 4 : 1 opliep.

Het jaar 1980 bracht een vrijwel algemene verlaging van de gemiddelde arbeidsopbrengsten om de Zuid. Alleen de groep 401-600 pk herstelde zich tot het niveau van 1978. Daarmee ging de stijgende tendens bij de grotere kotters over in een licht dalende met het motorvermogen. Niet langer leverden de grootste kotters de hoogste gemiddelde inkomens, maar die van rond 900 pk en die van rond 500 pk. Doordat de resultaten van de kleinste kotters nog verder terugliepen was hier van nivellering geen sprake: nog steeds bedroeg de hoogste gemiddelde arbeidsopbrengst per manjaar het viervoudige van de laagste.

2.2.3 Arbeidsovereenkomst

De visserij op Arbeidsovereenkomst laat weer een geheel ander beeld zien van het verloop van de arbeidsopbrengst per manjaar met het motorvermogen. Was er bij de Maatschapsgroepen over het algemeen een stijgende tendens in 1978, deze is hier nauwelijks te bespeuren. Tot 1100 pk nam het per opvarende gemiddeld opgebrachte inkomen vrij sterk af, waarnaast de groep grootste kotters tot de hoogste arbeidsopbrengst per manjaar kwam. Het niveau blijft over het geheel genomen achter bij dat van de Maatschapsgroepen.

Met uitzondering van de in 1978 goed lopende 401-600 pk-kotters bracht 1979 een flinke verbetering in de resultaten. Nu bleven alleen de schepen rond 950 pk nog duidelijk achter bij het peil van de Maatschap. De groep van 1101-1500 pk deed het zelfs uitstekend, vergelijkbaar met dezelfde groep Noordkotters.

De terugslag van 1980 is bij dit segment van de kottervisserij na het zo gunstige 1979 schrikbarend geweest. Bij de grootste kotters werd de arbeidsopbrengst per manjaar tot een derde van het vorige jaar teruggebracht. De beide middengroepen moesten bijna de helft inleveren en de kleinste kotters "slechts" een derde. Daarmee werden de arbeidsopbrengsten per man volledig genivelleerd tot een peil van 40 - 50.000 gld./manjaar. Alleen bij de kleine Zuidkotters bracht de arbeid in 1980 gemiddeld minder op.

2.3 Enkele factoren die de arbeidsopbrengst per man beïnvloeden

2.3.1 Het aantal zeedagen

In plaats van het manjaar kan ook de mandag als maat voor de inzet van arbeid in de visserij worden gebruikt. Tot op zekere hoogte is dit zelfs een nauwkeuriger maat, omdat hiermee exacter wordt aangegeven hoeveel tijd de visser daadwerkelijk met zijn

beroep bezig is geweest. Weliswaar wordt ook als men niet op zee vertoeft veel tijd aan het bedrijf besteed, maar daaraan valt in het algemeen lang niet het gewicht toe te kennen als aan de op zee doorgebrachte tijd.

Het aantal zeedagen loopt bij de onderscheiden segmenten van de kottervisserij meer of minder sterk uiteen met het motorvermogen. Tabel 2.1 geeft de gemiddelde aantallen zeedagen over de beschouwde drie jaren van de diverse kottergroepen. (Van jaar op jaar lopen die aantallen overigens weinig uiteen).

Tabel 2.1 Gemiddeld aantal zeedagen in 1978, 1979 en 1980 per kottergroep

Pk	101-	151-	201-	301-	401-	601-	801-	1101-	1301-	1501-
	150	200	300	400	600	800	1101	1300	1500	2000
Maatschap Noord	141	141	134	128	142	162	182	192	197	200
Maatschap Zuid	.	143	163	.	152	158	169	174	175	.
Arb. overeenkomst	.	.	.	.	216	210	212	229	.	.

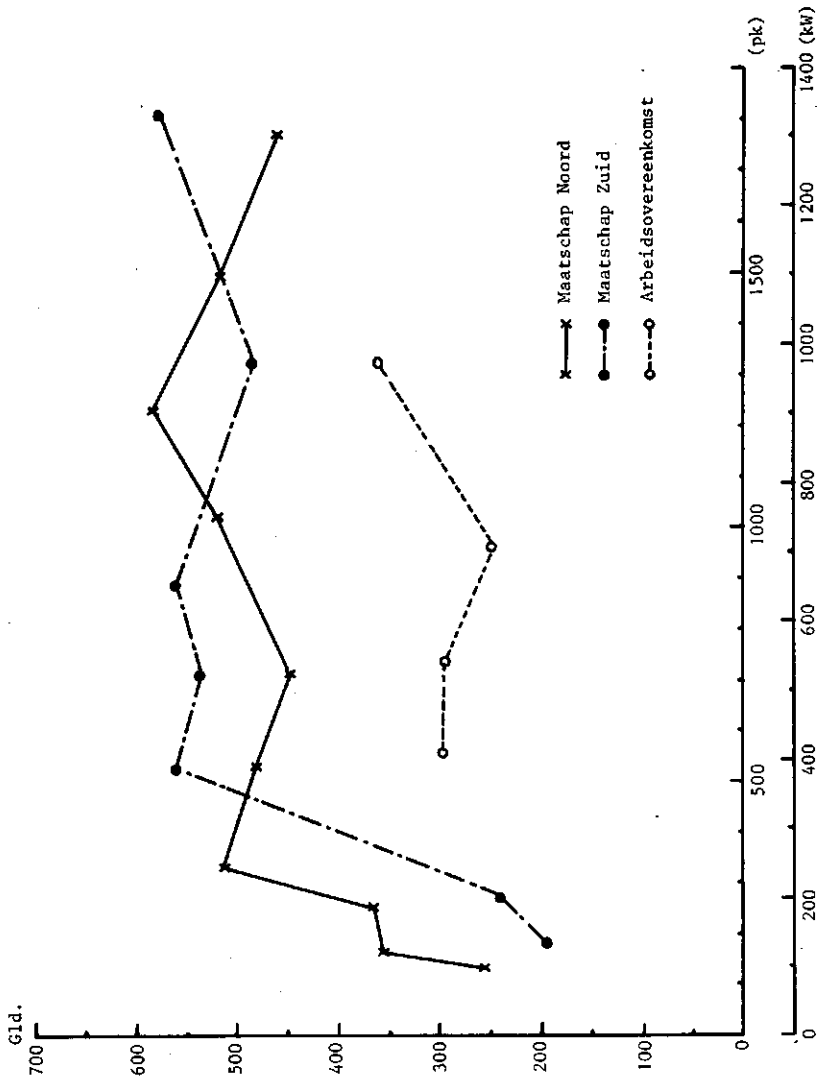
Om de Noord neemt bij de kleine kotters (400 pk) het aantal zeedagen af bij stijgend motorvermogen; bij de middelgrote kotters (401-1100 pk) treedt een vrij sterke stijging op die bij de grootste kotters weer afneemt. Bij Maatschap Zuid neemt het aantal zeedagen minder sterk toe met het motorvermogen. Voor kleine- en middenslag kotters komen de aantallen redelijk in de buurt van die in het Noorden. Alleen de kottertjes van 201-300 pk springen eruit met 163 dagen. Boven 800 pk blijven de Zuidkotters echter duidelijk achter bij de Noordelijke.

De vissers op arbeidsovereenkomst vertoeven gemiddeld aanzienlijk langer op zee dan de Maatschapsvissers: van 210 tot 230 dagen. Dergelijke aantallen waren voorheen in de Maatschap ook niet ongevoen.

Wanneer we de arbeidsopbrengsten per manjaar van de onderscheiden groepen delen door het aantal zeedagen, dan blijkt de waargenomen toename met het motorvermogen vooral een gevolg te zijn van de grotere arbeidsinzet (= aantal mandagen) en slechts in beperkte mate van het grotere motorvermogen. Figuur 2.4 laat zien dat de gemiddelde arbeidsopbrengst per mandag over de beschouwde jaren bij de groepen met meer dan 300 pk betrekkelijk kleine schommelingen vertoont. Bij de Maatschap ligt het gemiddelde niveau rond 500 gld./mandag, waarbij de Zuiderlingen over het algemeen iets meer verdienen dan hun Noordelijke collega's. Uitschieters zijn de 1200 pk Noordkotters en de 1800 pk Zuidkotters. Voor de kleine Maatschapskotters en de bedrijven op Arbeidsovereenkomst lagen de gemiddelde inkomens per dag op een aanzienlijk lager niveau van ca. 300 gld./mandag. Hier blijft de Zuid achter bij het Noorden.

Met nadruk zij erop gewezen dat de grafiek gemiddelden van enkele jaren weergeeft. Resultaten van goede en slechte jaren com-

Grafiek 2.4 Arbeidsopbrengst per mandag gemiddeld over 1978, 1979 en 1980 (voorlopig)



penseren elkaar daardoor. De afname met het vermogen die zich in 1980 in de arbeidsopbrengsten per mandag manifesteerde komt zodoende hier niet tot uiting. Deze laat zich echter uit de voorgaande beschouwing per jaar voldoende afleiden. Met name de grote kotters van Maatschap Noord hebben een stevige veer moeten laten: een teruggang met 35 tot 50% ten opzichte van 1978 of 1979. In het Zuiden behoefde "slechts" 25% van de arbeidsopbrengst per mandag te worden ingeleverd.

2.3.2 De brandstofprijs

De stijging van de olieprijsen is één van de sterkste invloeden die de laatste jaren op de gang van zaken in de kottersvisserij heeft ingewerkt. De in Nederland meest bedreven boomkorsvisserij is energie-intensief: grote boomkorkotters verbruiken 2 à 2,5 lt. brandstof per kg aangevoerde vis. Het nagenoeg verdubbelen van de gemiddelde gasolieprijs van 1978 op 1980 deed bij de grote Maatschapkotters (boven 1100 pk) het aandeel van de besomming dat de olielasten voor zich opeisten, toenemen van 18% tot 33%. Bij de Arbeidsovereenkomst steeg dit aandeel zelfs van bijna 22% tot 40%. Daarmee werd dit de grootste kostenpost in de exploitatie van deze grote schepen. Groter nog dan de loonkosten, waarvan het aandeel in de bruto-opbrengsten in dezelfde tijd afnam van ca. 33% tot ca. 28% bij de Maatschap en bij de Arbeidsovereenkomst praktisch gelijk bleef met iets meer dan 33%.

Het is duidelijk dat elke kostenstijging (bij gelijkblijvende opbrengsten) een vermindering van het gemiddeld verdiende inkomen tengevolge heeft. Tabel 2.2 geeft aan hoe groot de vermindering van de gemiddelde arbeidsopbrengst per man is in de onderscheiden vermogensgroepen als de brandstofprijzen met 1 cent per liter toenemen. Terwijl zo'n prijsstijging bij de kleinste kotters (tot 200 pk) nog geen 200 gld./manjaar uitmaakt, kost dit bij de grote kotters (boven 1100 pk) 1600 à 2000 gld. per manjaar aan inkomen.

Globaal gezien komt het neer op een vermindering van de arbeidsopbrengst per manjaar van 1,25 gld. per pk bij elke cent olieprijsstijging. De prijsstijging van ca. 27 ct./lt. die van 1978 tot 1980 optrad heeft dus een vermindering van het gemiddeld jaarinkomen per opvarende van grote kotters veroorzaakt van 40 à 55.000 gld. Bij kleine kotters beliep dit ongeveer een tiende van dit bedrag.

Tabel 2.2 Vermindering van de arbeidsopbrengst per manjaar per cent brandstofprijsstijging (in gld. op basis gemiddelden brandstofverbruik en bemanning in 1978 en 1979)

Pk-groep	101- 150	151- 200	201- 300	301- 400	401- 600	601- 800	801- 1100	1101- 1300	1301- 1500	1501-
Maatsch.Nrd.	173	171	314	400	543	884	1254	1602	1855	1950
Maatsch.Zd.	.	216	332	.	626	1000	1157	1658		1953
Arb. overeenk.	.	.	.	.	798	852	1151	1824		.

2.3.3 Verschillende deelsystemen

In het voorgaande is steeds gesproken van arbeidsopbrengsten per man of gemiddelde inkomens. Dat houdt natuurlijk niet in dat elke opvarende dit inkomen zou genieten. Alleen als het netto-resultaat nihil is, is het mogelijk dat de eigenaar evenveel verdient als de "maten". Ook wanneer alle opvarenden eigenaar zijn, is het inkomen gelijk wanneer tenminste het netto-resultaat gelijkelijk verdeeld wordt. Is het netto-resultaat positief dan heeft de (opvarende) eigenaar een groter inkomen, wordt er bedrijfseconomisch verlies geleden dan hebben de overige bemanningsleden een groter inkomen dan dit gemiddelde.

Zoals in de inleiding werd aangegeven zijn de deelsystemen in de visserij te beschouwen als een middel om de arbeidsopbrengst te verdelen over de mensen die de arbeid inbrengen en de eigenaar(s) van de produktiemiddelen. Bij de Maatschap is dit nog het meest duidelijk. Na elke reis worden daar de directe kosten (w.o. de oliekosten) van de bruto-opbrengst afgetrokken en de resterende netto- of "Maatschaps"-opbrengst verdeeld tussen bemanning en produktiemiddelen (dus de eigenaars daarvan). Voorheen placht algemeen op 50/50 basis gedeeld te worden. Met de toenemende kapitaalintensiteit is dit in de richting van 40% voor de bemanning en 60% van het schip verschoven, terwijl op de kleine kotters dikwijls de omgekeerde verhouding wordt gehanteerd.

In beginsel is deze gang van zaken erop gericht dat de eigenaar voldoende geld krijgt om zijn schip en vistuig in goede staat te houden (en zo nodig te vervangen), terwijl de arbeidsopbrengst wordt verdeeld onder de inbrengers van de arbeid. De arbeidsopbrengst wordt dan op grond van (historische) ervaring geschat op 40 á 60% van de "Maatschaps"-besomming. Zolang dit een redelijk juiste schatting is blijft het netto-resultaat dicht bij nul. Veranderingen in kostenopbouw en -niveau en in het opbrengstenpeil zorgen echter steeds voor afwijkingen van deze evenwichtsverdeling, nu eens ten gunste van de eigenaar(s), dan weer ten gunste van de opvarenden.

Het deelsysteem van de visserij op Arbeidsovereenkomst is minder gericht op een billijke verdeling van de arbeidsopbrengst maar meer op stabiliteit van het inkomen van de opvarenden. Hier vindt (althans tot voor kort) in feite geen verrekening van directe kosten plaats, maar worden de traditionele 'delen' rechtstreeks op de besomming betrokken. Wordt daarbij een overeengekomen garantieloon niet overschreden, dan wordt dit garantieloon uitbetaald. Tegenslagen in opbrengsten of directe kosten die bij de Maatschap door eigenaar(s) en bemanning gezamenlijk gedragen worden, komen bij de Arbeidsovereenkomst in sterke mate, dan wel geheel voor rekening van de eigenaar. Bij gunstige ontwikkelingen in de besomming profiteert de bemanning mee, die in de kosten komen geheel ten goede van de eigenaar(s).

De verminderingen van de arbeidsopbrengst per manjaar tengevolge van olieprijsstijgingen uit tabel 2.2 worden verdeeld over eigenaars en opvarenden zoals in tabel 2.3 is aangegeven.

Tabel 2.3 Gemiddelde vermindering van het inkomen van eigenaar en opvarende bij een brandstofprijsstijging van 1 ct./lt. in gld; uitgaande van gemiddelden brandstofverbruik, bemanning en deelpercentages 1978 en 1979

	Maatschap Zuid		Maatschap Noord		Arbeidsovereenkomst	
	eigenaar	opvarende	eigenaar	opvarende	eigenaar	opvarende
75-101 kW (101 - 150 pk)	161	97	.	.	.	.
110-150 kW (151 - 200 pk)	175	92	281	119	.	.
150-225 kW (201 - 300 pk)	468	153	546	156	.	.
225-300 kW (301 - 400 pk)	838	190	.	.	.	.
300-450 kW (401 - 600 pk)	1300	272	1456	287	4209	60
450-600 kW (601 - 800 pk)	2406	403	2634	451	4651	64
600-800 kW (801 - 1100 pk)	3959	534	3536	514	6494	86
800-950 kW (1101-1300 pk)	5397	672)	5142	723	10967	137
950-1100 kW (1301-1500 pk)	6222	782)				
1100-1500 kW (1501-2000 pk)	6784	781	7620	780	.	.

1) Gemiddeld per opvarende als 7½% van de oliiekosten ten laste van de opvarenden wordt gebracht.

Bij de Maatschapskotters nemen de opvarenden 40 tot 55% van de toename van de oliekosten of wel de vermindering van de totale arbeidsopbrengst voor hun rekening. De rest, bij de grote kotters 60%, komt ten laste van de eigenaars via een lager netto-resultaat. Dat kan oplopen tot 7600 gulden per cent olieprijsstijging bij de grootste Zuidkotters. De verhogingen van de olieprijzen van 1978 tot 1980 hebben voor de eigenaars van grote kotters in Maatschap een inkomensvermindering van 135 à 205.000 gld. met zich meegebracht. De deellonen van de bemanningsleden verminderden daarnaast met 18 à 21.000 gld.

De bemanningsleden op Arbeidsovereenkomst plachten geen invloed van de oliekostenstijgingen op hun lonen te bemerken. Begin 1981 is er echter overeenstemming bereikt tussen werkgevers en werknemers dat ca. 7,5% van de oliekosten ten laste van de bemanning kan worden gebracht. Daarmee is in de tabel rekening gehouden. Van de vermindering van de totale arbeidsopbrengst door olieprijsstijgingen komt dus nog 92,5% voor rekening van de eigenaar(s). Hierin ligt voor een belangrijk deel ook de verklaring van de verontrustend slechte netto-resultaten van dit segment van de kottervisserij in 1980. Het netto-resultaat van de groep grootste kotters verminderde als gevolg van de olieprijsstijgingen van 1978 tot 1980 gemiddeld met ruim 300.000 gld. Per bemanningslid zou gemiddeld 3700 gld. minder verdiend zijn als de huidige regeling van kracht was geweest.

2.4 Hoe kijken de vissers er zelf tegenaan?

Het voorgaande behelst betrekkelijk weinig dat een aanmoediging tot het investeren in of het varen op grote kotters vormt. Toch vond het gros van de recente investeringen nog in deze categorie plaats. Als één van de argumenten wordt daarvoor aangevoerd dat dit voor het behoud van een goede bemanning noodzakelijk was. Kennelijk zit er zowel in de zienswijze van eigenaars als in die van bemanningsleden wel voordeel in.

Voor een bemanningslid telt vermoedelijk het totaal in een jaar verdiende deelloon toch meer dan de extra inspanning die daar tegenover staat. Onmiskenbaar waren ook in 1980 nog de deellonen op grote kotters hoger dan op kleinere. Niet ten onrechte verwachten bemanningsleden dus op grote kotters meer te verdienen. Het lijkt althans teveel gevraagd dat zij in hun inkomensverwachtingen rekening houden met situaties die nog niet zijn voorgekomen.

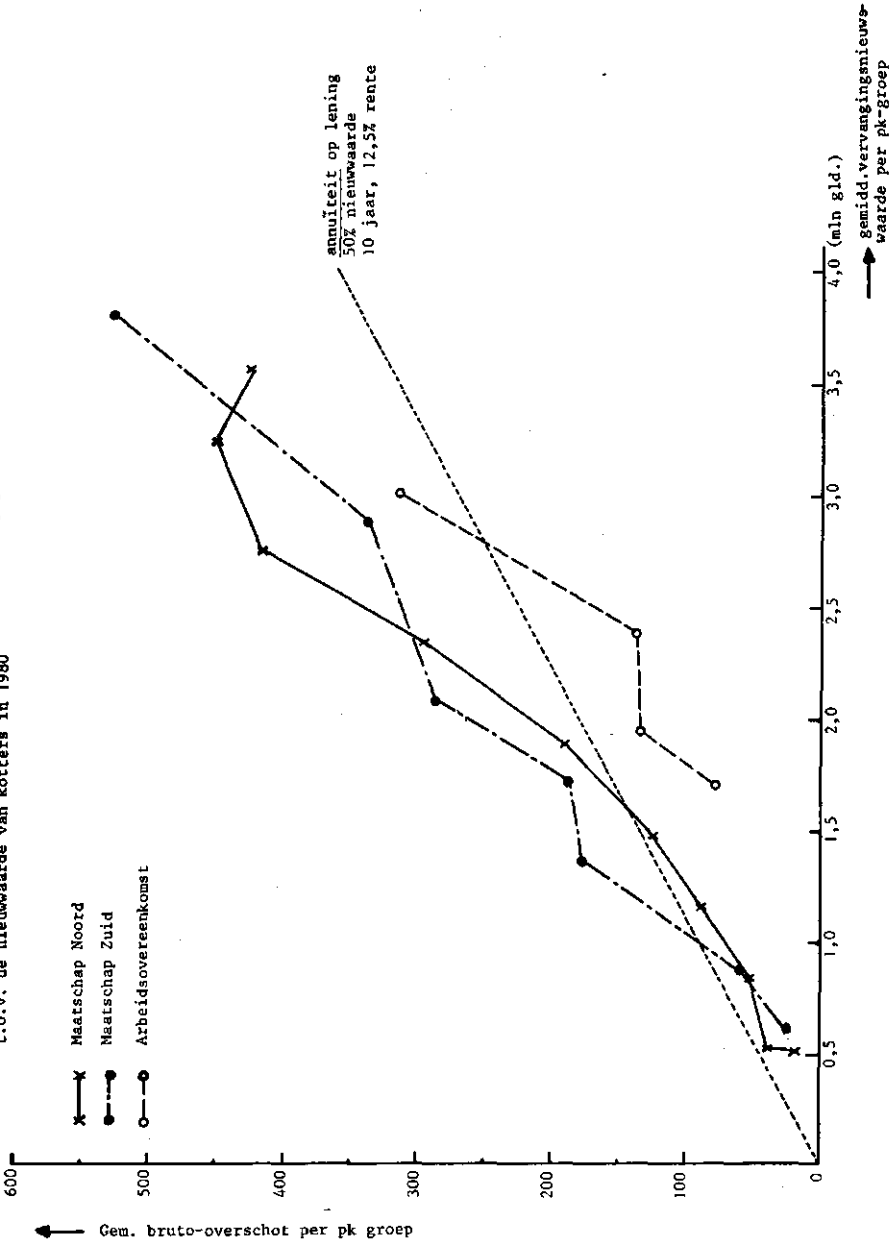
Voor de eigenaars ligt de zaak wat minder duidelijk. Bedrijfs-economisch gezien hebben eigenaren van grote kotters in 1980 meer of minder grote verliezen geleden. Daar stonden wel enkele winstgevendende jaren tegenover, maar van verschillende zijden is herhaaldelijk gewaarschuwd dat er een trend is naar verminderde winstgevendheid van grote kotters. Slechts weinigen hebben zich hierdoor laten weerhouden in grote kotters te investeren. Eigenaren en vermoedelijk ook banken houden er dus andere maatstaven voor het bedrijfsresultaat dan de bedrijfseconomische op na.

Een aannemelijke maatstaf is het bruto-resultaat of de kasstroom. Dit is het bedrag dat overschiet als alle uitgaven, behalve die van de financiering van het schip, zijn betaald. Na dit punt in de resultatenrekening gaan de bedrijfseconomische en andere zienswijzen ook het sterkst uiteenlopen. In de bedrijfseconomische beschouwing wordt het bruto-resultaat verminderd met afschrijvingen op basis van de vervangings- of huidige nieuwwaarde en met berekende rentekosten of wel renteverlies over het geïnvesteerd vermogen. De fiscale inkomens- en winstbepalingen staan slechts aftrek van afschrijvingen op de historische kostprijs en van betaalde rente op leningen toe. Voor de banken volstaat het (in eerste instantie) of uit het bruto-resultaat aflossingen en rente van verstrekte leningen betaald kunnen worden. Het is niet zo verwonderlijk als eigenaars de beide laatste visies volgen: daarmee worden ze het duidelijkst geconfronteerd.

Al deze visies hebben te maken met het reserveren (van een deel) van het bruto-resultaat ten behoeve van de investering in het vaarttuig. Het lijkt dan ook van belang eens te zien hoe de bruto-resultaten in de diverse kottergroepen samenhangen met de geschatte nieuwwaarde. Dit is weergegeven in fig. 2.5. Om een indruk te krijgen welke financieringsmogelijkheden deze bruto-resultaten bieden is tevens een lijn ingetekend die aangeeft wat de jaarlijkse lasten (annuïteit) zijn van een lening ter grootte van de helft van de nieuwwaarde met een looptijd van 10 jaar tegen een rente van 12,5%.

Nu wordt duidelijk dat zowel uit het oogpunt van de financier (bank) als uit dat van de eigenaar het steken van geld in een groot schip aantrekkelijker is dan in een klein. Terwijl de kleine kotters op Maatschap en de middelgrote op Arbeidsovereenkomst een (dergelijke) lening van 50% van de nieuwwaarde niet uit het bruto-overschot konden betalen, konden de grote Maatschapskotters zelfs financieringen met 65% of meer vreemd vermogen dragen. Wel ging het deze kotters in 1980 een stuk slechter, maar ook toen waren rente en aflossing over 50% van de nieuwwaarde nog op te brengen (met uitzondering van de grootste Noordkotters). De positie van de kleine kotters in de Maatschap was in 1980 nauwelijks beter dan in voorgaande jaren, terwijl die van alle groepen in de Arbeidsovereenkomst tot een rampzalig peil daalde (minder dan 50.000 gld.).

Grafiek 2.5 Gemiddeld bruto-resultaat in 1978, 1979 en 1980 (voorlopig)
t.o.v. de nieuwwaarde van kotters in 1980



3. Vooruitzichten voor de kottervisserij op korte termijn

3.1 Herhaalt de geschiedenis zich?

Na enkele voorspoedige jaren komen de voorlopig berekende bedrijfsresultaten over 1980 voor de kottervisserij uit op een klein netto-tekort. De belangrijkste elementen die aan deze teruggang hebben bijgedragen zijn:

- toenemende kosten, enerzijds door een groeiende vloot, anderzijds door sterk stijgende brandstofprijzen;
- ondanks de vlootuitbreiding stagnerende opbrengsten.

Dergelijke elementen speelden ook een rol bij de ernstige teruggang in de kottervisserij ten tijde van de eerste oliecrisis in 1974.

De olieprijsstijging is in 1981 onverminderd voortgegaan en de vlootvernieuwing is pas in dit jaar tot volle ontplooiing gekomen. In dit hoofdstuk zal worden verkend welke gevolgen dit heeft voor de bedrijfsresultaten van verschillende kottergroepen en voor de sector als geheel in 1981 en 1982. Vervolgens zal de gang van zaken sinds 1972 nog eens onder de loupe worden genomen om te zien of de geschiedenis zich inderdaad herhaalt. Ten slotte wordt een beschouwing gewijd aan de wijze waarop de realiteit van de prognoses zal kunnen afwijken.

3.2 Veronderstellingen, gemaakt ten behoeve van de ramingen voor 1981 en 1982

Voor het benaderen van de bedrijfsresultaten van de kottervisserij in 1981 en 1982 moeten enkele veronderstellingen gedaan worden betreffende de ontwikkeling van kosten, opbrengsten en samenstelling van de vloot. De voorlopig berekende bedrijfseconomische resultaten over 1980 dienen als uitgangspunt.

Algemeen kostenpeil: verondersteld wordt dat de technische kosten (behalve die van de olie) jaarlijks met 5% toenemen. Dit inflatiepercentage is ongeveer in overeenstemming met het de laatste jaren geconstateerde.

Olieprijzen: voor 1981 wordt een gemiddelde prijsstijging van 15 ct./lt. brandstof ten opzichte van 1980 verondersteld. Bij het prijsverloop tot nu toe zal dit zonder sterke stijgingen in het najaar gerealiseerd worden. Voor 1982 zijn verschillende veronderstellingen mogelijk: of wel de prijsverhogingen gaan, zij het in verminderd tempo door, resulterend in een prijsstijging van 10 ct./lt. gemiddeld; of wel de prijzen stijgen niet verder ten opzichte van eind 1981, zodat het gemiddelde niet meer dan 5 ct./lt. boven dat van 1981 ligt.

Brutobesommingen: een eerste (optimistische) veronderstelling is dat de besommingen per schip in 1981 de inflatie volgen, zodat ze met 5% toenemen. Gezien de gang van zaken in het verleden en in 1980, toen zelfs dalingen van de besomming per schip optraden, is het gelijk blijven van de besomming per schip ten opzichte van 1980 een tenminste even aannemelijke veronderstelling. Voor 1982 wordt (optimistisch) uitgegaan van een toename met 5% van de besommingen per schip ten opzichte van 1981. Dit optimisme kan slechts worden gegrond op de sterke jaarklasse tong van 1979 die dan volop in de visserij zal komen.

Vlootomvang: aangenomen wordt dat de nieuwbouwgolf met de in 1981 op te leveren schepen ten einde loopt. Naar aanleiding van het verloop in 1980 wordt bovendien verondersteld dat deze nieuwbouw vrijwel volledig als uitbreiding aan de vloot zal worden toegevoegd. Daarmee komt de gemiddelde vloot in 1981 naar schatting op een omvang van 557 kotters en in 1982 op 574 kotters. Het totale motorvermogen neemt door die uitbreiding ten opzichte van 1980 toe met 20% tot ruim 435.000 pk. Dat is een derde meer dan het motorvermogen na de saneringen van 1975 en 1976. Het aantal opvarenden neemt daarbij eveneens toe tot 20% boven het niveau van 1977.

Met deze veronderstellingen zijn twee varianten voor de gang van zaken in 1981 en 1982 uitgerekend:

- Variant A gaat uit van een optimistische verwachting voor het verloop van de besommingen;
- Variant B is minder optimistisch ten aanzien van de besommingen, maar houdt rekening met een stabiliseren van de olieprijs in 1982.

	<u>Besomming per schip</u>		<u>Olieprijs</u>	
	1981	1982	1981	1982
Variant A	+ 5%	+ 5%	+15 ct./1	+ 10 ct./1
Variant B	0%	+ 5%	+15 ct./1	+ 5 ct./1

Beide scenario's kunnen op het eerste gezicht realistisch genoemd worden, in zoverre er geen opeenstapeling van gunstige of ongunstige ontwikkelingen is te verwachten.

3.3 Raming van de bedrijfsuitkomsten van kleine, middelgrote en grote kotters in 1981 en 1982

Met de genoemde veronderstellingen zijn de gemiddelde bedrijfsresultaten in 1981 en 1982 van alle vermogensgroepen begroot. Voor de overzichtelijkheid zullen hier slechts de uitkomsten van een beperkt aantal groepen worden besproken. Ruwweg gezegd zijn dit kleine, middelgrote en grote kotters van Maatschap Noord en Zuid en van de Arbeidsovereenkomst.

Als kleine kotter is de groep van 401-600 pk gekozen; die zijn weliswaar de grootste onder de kleine kotters, maar de groep is vrij van invloeden van de garnalenvisserij en is in alle drie segmenten vertegenwoordigd.

De groep van 801-1100 pk vertegenwoordigt de middelgrote kotters; dit behoeft geen verder commentaar.

Als grote kotter is voor de Maatschap de groep van 1501-2000 pk genomen; bij de Arbeidsovereenkomst is deze groep niet aanwezig, zodat daar kotters van 1101-1500 pk worden beschouwd. (In de voorgaande hoofdstukken blijkt deze groep qua bedrijfsuitkomsten redelijk met de grote Maatschapskotters vergelijkbaar te zijn).

Netto-resultaten per schip

Zoals ook zonder te rekenen uit de veronderstellingen al te begrijpen valt komen de netto-resultaten in 1981 slechter uit dan in 1980 en in 1982 nog weer slechter. In variant A is dit uitsluitend het gevolg van de voortgaande stijging van de olieprijs. In variant B komt daar nog het stagneren van de besommingen in 1981 bij. Het stabiliseren van de olieprijs in 1982 levert toch nog een stijging ten opzichte van de gemiddelde prijs van 1981 die de algemene inflatie van 5% te boven gaat.

Tabel 3.1 Prognose van de netto-resultaten van kleine, middelgrote en grote kotters in 1981 en 1982 (in 1000 gld.)

	KW-groep (pk-groep)	1980	Variant A		Variant B	
			1981	1982	1981	1982
Maatschap Noord	301-440					
	(401-600)	+ 4	- 10	- 17	- 26	- 29
	591-810					
	(801-1100)	+ 77	+ 25	- 1	- 13	- 20
	1101-1470					
	(1501-2000)	-120	-195	-248	-246	-268
Maatschap Zuid	301-440					
	(401-600)	+111	+ 98	+ 93	+ 77	+ 78
	591-810					
	(801-1100)	+ 53	+ 11	- 12	- 24	- 30
	1101-1470					
	(1501-2000)	- 14	-105	-159	-166	-185
Arb. overeenkomst	301-440					
	(401-600)	- 86	-133	-170	-165	-180
	591-810					
	(801-1100)	-163	-226	-280	-270	-293
	811-1100					
	(1101-1500)	-286	-403	-502	-472	-514

Bij de Maatschap leveren van de in 1980 gemiddeld winstgevend de kleine en middelgrote kotters alleen de 500 pk Zuidkotters nog een positief resultaat op. De tekorten bij de andere groepen blijven echter tot redelijk op te vangen bedragen beperkt.

De al in 1980 verliesgevende grote kotters komen tot tekorten die oplopen van ca. 200.000 tot ca. 250.000 gld. om de Noord en van ca. 100.000 tot ca. 175.000 gld. in het Zuiden. Zoals ook uit tabel 3.4 blijkt, zullen de eigenaars van dergelijke schepen uit andere bronnen moeten putten om in hun levensonderhoud te voorzien. Naast spaargelden (die na de investeringshousse vermoedelijk niet erg royaal aanwezig zullen zijn) komen daarvoor de in rekening gebrachte afschrijvingen en rente op het geïnvesteerd vermogen in aanmerking, voor zover deze niet worden opgeslokt door aflossingen en rente op leningen. Ook hier zal de ruimte in een aantal gevallen door recente investeringen en de hoge rentestand gering zijn.

Van de schepen op arbeidsovereenkomst zullen netto-resultaten van kwaad tot erger gaan. Op de kleinste kotters kunnen tekorten verwacht worden die overeenkomen met die van de grote Zuidkotters. Bij de grote kotters kunnen de tekorten (gemiddeld!) oplopen tot een half miljoen gulden in 1982. Geen bedrijf van de onderhavige omvang kan een dermate verliesgevende situatie lang volhouden. Het ziet er dan ook naar uit dat dit segment van de kottervisserij bij de genoemde veronderstellingen in grote moeilijkheden zal komen te verkeren. Alleen drastische verbeteringen in de gang van zaken kunnen dat voorkomen. (Overigens behoeven die bij de CAO-kotters niet uitgesloten te worden, gezien de resultaten in 1979).

Deel en sociale lasten per opvarende

De gemiddeld per opvarende verdiende lonen en sociale lasten laten een veel minder variërend verloop zien dan de netto-resultaten.

Bij de Maatschapsdeellonen werken besomingsstijging en olieprijsstijging tegen elkaar in. In variant A is er bij de kleine kotters een licht overwicht van de besomingsstijging, bij de grote overweegt het duurder worden van de olie duidelijk, bij de middelgrote schepen komt de aanvankelijke daling van de lonen tot stilstand. In variant B heeft na de forse teruggang van de inkomens in 1981 een licht herstel plaats in 1982.

Op de Noordelijke grote kotters daalt het gemiddelde deel tot het peil van die op de middelgrote; om de Zuid blijft nog enig verschil naar kottergrootte gehandhaafd.

De bedragen in de tabel 3.2 zijn nominaal. In reële waarde zullen de opvarenden over de gehele linie moeten inleveren. Voor 1981 kan dat op de grote Noordkotters oplopen tot 22%.

Bij de kotters op Arbeidsovereenkomst werkt de in 1981 van toepassing geworden deelaf trek ter compensatie van de gestegen olieprijs door in de lonen. Daardoor is in variant A over 1981 ondanks de toename van de besomming een lichte daling van de lonen zichtbaar, die in variant B, bij gelijk gebleven opbrengsten, wat

Tabel 3.2 Prognose van de gemiddelde deellonen en sociale lasten per opvarende op kleine, middelgrote en grote kotters in 1981 en 1982 (in 1000 gld.)

	KW-groep (pk-groep)	1980	Variant A		Variant B	
			1981	1982	1981	1982
Maatschap Noord	301-440					
	(401-600)	57	57	58	53	55
	591-810					
	(801-1100)	73	70	70	64	67
	1101-1470					
	(1501-2000)	79	71	69	65	67
Maatschap Zuid	301-440					
	(401-600)	63	63	64	59	61
	591-810					
	(801-1100)	79	76	76	71	73
	1101-1470					
	(1501-2000)	88	83	81	76	78
Arb. overeenkomst	301-440					
	(401-600)	63	63	66	61	64
	591-810					
	(801-1100)	68	67	70	65	68
	811-1100					
	(1101-1500)	89	86	90	83	87

sterker uitvalt. In 1982 stijgen de lonen echter weer met de besomming mee. Op de kleine kotters wordt zo in reële termen in 1981 5 à 8% ingeleverd, op de grote 8 à 11%.

Arbeidsopbrengst per opvarende

De combinatie van beide hiervoor beschouwde begrippen levert (zoals in hoofdstuk 2 uitvoerig is behandeld) de arbeidsopbrengst per opvarende. De negatieve tendens in de netto-resultaten komt hierin sterk tot uiting.

Op de kleine en middelgrote Maatschapskotters blijft de arbeid nog een redelijk aanvaardbare, zij het verminderde beloning opbrengen. Bij de grote Maatschapskotters, met name de Noordelijke, en de kotters op Arbeidsovereenkomst daalt de gemiddelde opbrengst van de arbeid echter tot een bedenkelijk laag niveau. De grote CAO-kotters benaderen in variant B zelfs het punt waarop de arbeid niets meer opbrengt.

Tabel 3.3 Prognose van de gemiddelde arbeidsopbrengst per opvarende van kleine, middelgrote en grote kotters in 1981 en 1982 (in 1000 gld.)

	KW-groep (pk-groep)	1980	Variant A		Variant B	
			1981	1982	1981	1982
Maatschap Noord	301-440					
	(401-600)	58	55	54	48	49
	591-810					
	(801-1100)	88	75	69	62	63
	1101-1470					
	(1501-2000)	58	37	26	22	20
Maatschap Zuid	301-440					
	(401-600)	89	85	85	76	79
	591-810					
	(801-1100)	89	78	74	66	68
	1101-1470					
	(1501-2000)	86	66	57	50	50
Arb. overeenkomst	301-440					
	(401-600)	48	40	37	33	33
	591-810					
	(801-1100)	41	30	24	20	20
	811-1100					
	(1101-1500)	43	21	10	7	4

Arbeidsinkomen per opvarende eigenaar (Maatschap)

Volledigheidshalve is voor de Maatschapsgroepen berekend welk arbeidsinkomen, dat is het deelloon vermeerderd met het aandeel in het netto-resultaat, de opvarende eigenaars gemiddeld "genieten". Daartoe is verondersteld dat de kotters gemiddeld 1,2 eigenaars hebben, overeenkomstig het landelijk gemiddelde van de kottervloot. (Voor de kotters op Arbeidsovereenkomst is een dergelijke berekening niet op eenvoudige wijze uit te voeren).

Zoals bij de bespreking van de netto-resultaten al opgemerkt werd, zullen de opvarende eigenaars van de grote kotters slechts een negatief arbeidsinkomen uit hun bedrijf krijgen. Naast eventuele inkomensbronnen buiten de visserij en spaargelden zal een verschil tussen berekende en betaalde rente ("rente van het eigen vermogen") kunnen dienen om dit te compenseren. Mocht dit tekort schieten dan is er in vele gevallen nog een verschil tussen berekende afschrijvingen en betaalde aflossingen om uit te putten. Men begint dan echter wel aan "het opeten van de afschrijvingen"; dit zal in later jaren weer op een of andere manier moeten worden goedge maakt. (In het verleden zorgde een waardestijging van de schepen daar nogal eens voor, maar daar kan men niet altijd op rekenen). De eis van het volledig verdienen van de afschrijvingen

Tabel 3.4 Prognose van het gemiddelde arbeidsinkomen van opvarende eigenaars van kleine, middelgrote en grote Maatschapskotters in 1981 en 1982 (in 1000 gld.)

	KW-groep (pk-groep)	1980	Variant A		Variant B	
			1981	1982	1981	1982
Maatschap Noord	301-440					
	(401-600)	60	49	44	31	31
	591-810					
	(801-1100)	138	91	69	53	50
	1101-1470					
	(1501-2000)	-21	-92	-137	-140	-157
Maatschap Zuid	301-440					
	(401-600)	156	144	141	123	127
	591-810					
	(801-1100)	124	85	66	51	48
	1101-1470					
	(1501-2000)	77	-5	-51	-63	-76

kan men natuurlijk laten vallen wanneer toekomstige vervanging door een kleiner schip wordt overwogen.

3.4 Prognoses voor de kottersector als geheel

De geschatte gemiddelde uitkomsten per pk-groep kunnen worden geaggregeerd tot ramingen van de totaalresultaten van de kottersector. Deze ramingen geven een inzicht in de te verwachten ontwikkeling van het kottersbedrijf als geheel. Daarnaast kan het realiteitsgehalte van de veronderstellingen er in sommige opzichten mee worden getoetst.

Met de veronderstelling dat de nieuwbouwgolf eind 1981 voltooid is en dat daarbij weinig schepen aan de visserij worden onttrokken, ontwikkelt de vloot zich als volgt:

	1980	1981	1982
Gemiddeld aantal schepen in de vaart	520	557	574
Gemiddeld totale motorvermogen (1000 kW)	265	302	321
(Gemiddeld totale motorvermogen 1000 pk)	(361)	(410)	(436)
Gemiddeld aantal opvarenden	2286	2473	2554
Totaal brandstofverbruik (mln. liter)	211	256	271

terwijl het aantal schepen met 10% toeneemt groeit het totale motorvermogen met 20%. Het brandstofverbruik zal daarbij zelfs toenemen met 28%. Er zullen in 1982 slechts 12% meer bemanningsleden nodig zijn dan in 1980, zodat duidelijk van een toenemende kapitaalsintensiteit sprake is.

De zich aldus ontwikkelende vloot zal bij de in paragraaf 2 als variant A en variant B omschreven veronderstellingen in 1981 en 1982 de volgende economische resultaten behalen (in mln. gld.):

	1980	Variant A		Variant B	
		1981	1982	1981	1982
Bruto-besomming	438	544	601	518	572
af: oliekosten	118	180	219	180	205
overige (technische) kosten	188	235	260	233	258
Arbeidsopbrengst	132	129	122	105	109
waarvan deel en sociale lasten	135	150	157	139	150
netto-resultaat	- 3	-21	-35	-34	-41

Wat bij de beschouwing van de gemiddelde resultaten van enkele kottergroepen al bleek komt nu in volle omvang naar voren: als alles gaat zoals verondersteld, dan wordt 1981 een slecht jaar voor de kottervisserij en 1982 nog slechter.

Variant B komt beduidend ongunstiger uit dan variant A. Het stagneren van de besomming per schip zou in 1981 leiden tot een 26 miljoen gulden lagere totaalopbrengst, waardoor het netto-tekort 13 miljoen gulden groter uitvalt en er 11 miljoen gulden minder aandeel wordt verdiend. In 1982, als de besomming per schip ook in variant B met 5% ten opzichte van die in 1981 stijgt, zou de totale besomming met 29 miljoen gulden bij variant A achterblijven. Dit heeft een negatieve invloed op het netto-resultaat van 14 miljoen gulden en op de deellonen van 12 miljoen gulden. De meevallende stijging van de olieprijs zou deze negatieve effecten voor ongeveer de helft compenseren.

Als in variant A met de lagere olieprijs in 1982 was gerekend, dan waren de deellonen tot 163 miljoen gulden toegenomen en het netto-tekort tot 27 miljoen gulden verkleind. Omgekeerd zou in variant B met de olieprijsstijging van variant A het netto-tekort tot bijna 50 miljoen gulden toenemen en het deel navenant vermindern.

Wordt uit deze cijfers al duidelijk dat de nabije toekomst er voor de eigenaars over het geheel genomen weinig rooskleurig uitziet, de bemanningsleden zullen er gemiddeld ook niet op vooruitgaan. Dit blijkt uit het volgende overzicht, waarin de bedrijfsuitkomsten per opvarende worden gegeven, herleid tot de geldswaarde van 1980 (in 1000 gld.):

	1980	Variant A		Variant B	
		1981	1982	1981	1982
Brutobesomming	191	209	213	199	203
af: oliekosten	52	69	78	69	73
overige (technische) kosten	81	90	92	90	92
Arbeidsopbrengst	58	50	43	40	38
w.v.: deel en sociale lasten	59	58	55	53	53
netto-resultaat	- 1	- 8	-12	-13	-15

In twee jaar tijd zal volgens variant A per man 7% aan reëel inkomen moeten worden ingeleverd. Volgens variant B is dat zelfs in één jaar al 11%, waarbij het in het volgende jaar blijft. Deze vermindering van het gemiddelde deel treft des te harder omdat het optreedt bij in doorsnee groter wordende schepen (in 1980: 694 pk, in 1982: 760 pk gemiddeld), waarbij men tot voor kort hogere inkomens kon verwachten (zie hoofdstuk 2).

De oliekosten per man nemen daarentegen in 1981 toe met 33% en ook de overige technische kosten per opvarende stijgen met 11%. Daarmee geldt nu voor de vloot als geheel, wat in 1980 alleen nog bij de grote kotters voorkwam: er wordt meer aan brandstof uitgegeven dan aan de bemanning. Men kan zich hierbij afvragen of langzamerhand de voortgaande mechanisering niet zijn doel voorbij geschoten is.

Door de sterke kostenstijgingen daalt de arbeidsopbrengst per man in variant A met tweemaal 14% tot nog geen driekwart en in variant B met 31% respectievelijk 5% tot minder dan twee derde van het bedrag in 1980. Dat is ook in een periode van algemene economische neergang een bedroevende ontwikkeling, vooral in een sector waar tot voor kort van deze neergang nog weinig of niets te merken viel.

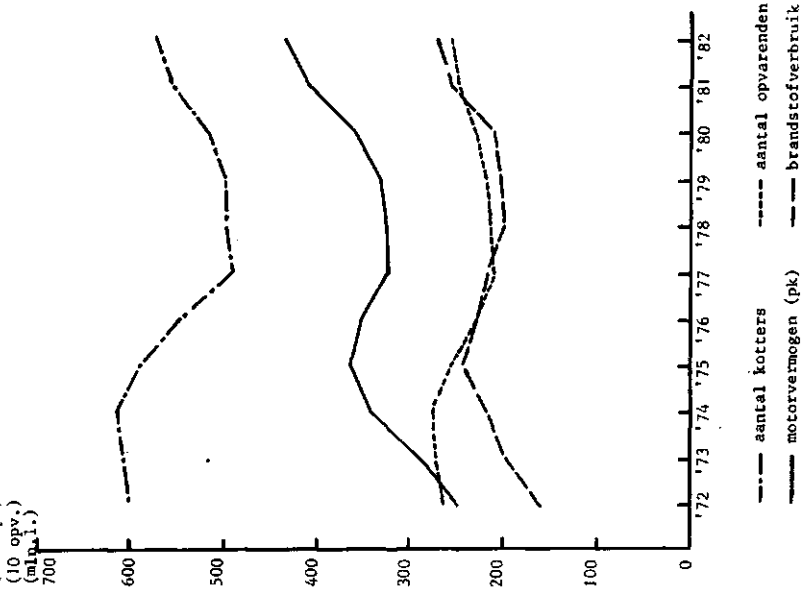
3.5 Historisch perspectief

De in de voorgaande paragrafen geschetste gang van zaken doet in een aantal opzichten sterk denken aan de ontwikkelingen tijdens en na de "eerste oliecrisis" in 1974. We zullen deze geschiedenis weer oprakelen en zien of we er voor de nabije toekomst (nog) van kunnen leren. Daarbij maken we gebruik van een grafiek met technische gegevens van de kottervloot sinds 1972 (grafiek 3.1) en van één met voor inflatie gecorrigeerde economische gegevens (grafiek 3.2).

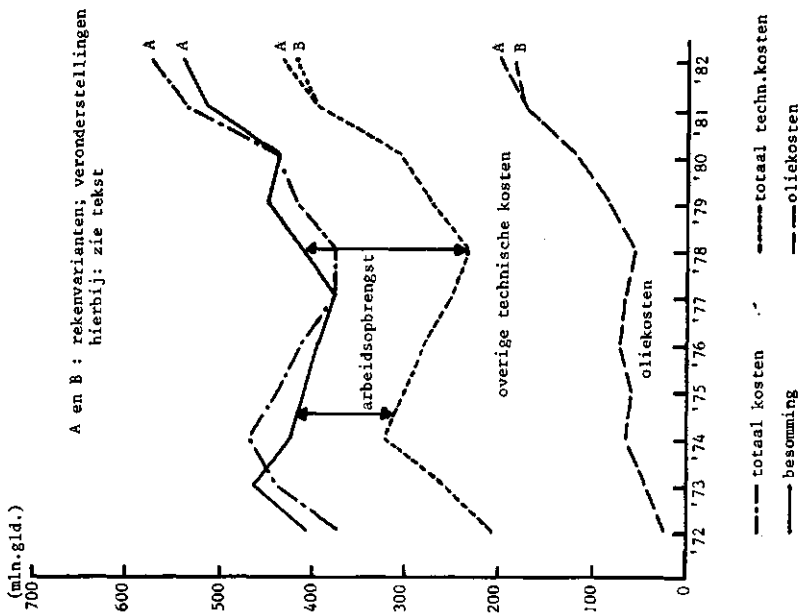
Terwijl het aantal schepen van de kottenvloot van 1974 tot 1977 daalde met 20%, nam het motorvermogen slechts af met 11%, na een in 1975 nog voortgaande stijging. In 1980 werd de top van 1975 opnieuw bereikt en de te voorziene verdere vlootuitbreiding en -vernieuwing kan in 1982 tot een 20% hoger totale motorvermogen leiden. De ontwikkeling van het aantal bemanningsleden volgt meer die van het aantal schepen dan van het motorvermogen, zodat op de vloot van 1982 ongeveer evenveel mensen zullen varen als op die in 1975. De druk van de gestegen brandstofprijzen heeft duidelijk tot enige besparing geleid: bij een vrijwel gelijk motorvermogen was het verbruik in 1980 ca. 13% lager dan in 1975.

Uit de economische grafiek wordt opnieuw duidelijk dat voor het slechte resultaat in 1974 niet alleen de stijging van de olieprijs verantwoordelijk was. Het lag in minstens even grote mate aan de tegenvallende opbrengsten (door stagnerende of teruglopende aanvoer en prijzen) en de sterk stijgende overige technische kosten (waaraan de vlootuitbreiding stevig bijdroeg).

Grafiek 3.1 Gem. vlootomvang, bemanning en brandstofverbruik van de kottervisserij 1972-1982 (1981 en '82 geschat)



Grafiek 3.2 Kosten en opbrengsten van de kottervisserij 1972-1982 in guldens van 1980 (1981 en '82 begroot)



Van 1974 tot 1978 daalde het totaal van de technische kosten gestaag, bij vrijwel constante oliekosten. Enerzijds was dit een gevolg van het inkrimpen van de kottervloot, anderzijds van het ouder worden ervan, waardoor afschrijvings- en rentelast lichter werden. Ook ziet men in de visserij redelijk kans ten aanzien van het onderhoud en reparaties van schepen en uitrusting de tering enigszins naar de nering te zetten, terwijl bovendien de prijsstijgingen voor visserij-uitrusting achterbleven bij het algemene inflatiepeil.

In 1977 haalde de daling van de kosten die van de opbrengsten in en terwijl in 1978 de reële opbrengsten voor het eerst (sinds 1973) weer toenamen bleven de totale kosten gelijk, zodat de visserij weer winstgevend was. De besommingsstijging werd in 1979 voortgezet, maar ging nu gepaard met een even grote kostenstijging. Deze kwam grotendeels op rekening van de olie, doordat een forse prijsstijging optrad. Hierbij moet nog worden bedacht dat de investeringskosten - afschrijving en rente - gunstig werden beïnvloed door de aftrek van de WIR-premie.

Het beeld van 1980 lijkt sterk op dat van 1974: voortgaande kostenstijgingen met een tegenvallende besomming. Alleen werd nu de kostenstijging wél geheel door de olie veroorzaakt, door prijsstijgingen en een kleine toename van het verbruik. De overige technische kosten namen niet of nauwelijks toe, zodat de totale kostenstijging achterbleef bij die in 1974. Daartegenover was de daling van de opbrengsten ook kleiner dan in 1974. Deze daling was vooral een gevolg van tegenvallende tongvangsten, terwijl de gemiddelde prijs voor het geheel afnam door het toegenomen aandeel van goedkopere vissoorten. Door deze verschillen met 1974 kwam de kottervloot in 1980 rond de nullijn uit in plaats van een fors verlies te lijden.

Helaas lijkt een herhaling van de geschiedenis zich toch in 1981 te realiseren. De olieprijsstijging gaat vrijwel onverminderd door, de vlootuitbreiding neemt pas dit jaar zijn grootste vlucht; een toename van de technische kosten met bijna 30% is het resultaat. In de prognoses worden stijgingen van de totale opbrengst voorgesteld welke die uit het topjaar 1973 bijna evenaren (variant B) of zelfs royaal overtreffen (variant A). (Van pessimisme is in dit opzicht dus geen sprake). Dit is echter onvoldoende om de extreme kostenstijging goed te maken, zodat over 1981 een verlies resulteert. Voor 1982 zijn de perspectieven op het eerste gezicht ook niet veel beter dan ze destijds voor 1975 waren.

3.6 Zal het werkelijk zo gaan?

In het voorgaande zijn beide varianten zonder meer naast elkaar weergegeven. De vraag komt nu op welke van de twee varianten de te verwachten gang van zaken het meest waarschijnlijk beschrijft. Helaas pleit een vrij sterk argument eerder voor B dan voor A.

Beziet men de totale besomming die de kottervloot in 1981 zou gaan bereiken, dan ligt die volgens variant A bijna 25% hoger dan in 1980. Een dergelijke besommingsstijging is, gezien de aanvoerbereichten over het eerste deel van het jaar, op zijn minst onwaarschijnlijk. Zelfs variant B, die nog een toename van de totale opbrengst met 18% oplevert in 1981 lijkt al aan de optimistische kant. De toenemende tongvangsten in het najaar kunnen echter nog wat goedmaken. (In de rondvis is het over het algemeen naar verluidt nogal goed gegaan).

Een voortgaande stijging van de opbrengsten tot ruim 600 miljoen gulden in 1982 lijkt helemaal illusoir. Ook in dit geval is variant B al aan de royale kant met 572 miljoen gulden. Weliswaar is het aannemelijk dat verbeterde tongvangsten in 1982 voor een hogere besomming zullen kunnen zorgen, maar of dat tot 30% meer dan in 1980 kan oplopen (18% reële opbrengstverhoging) is twijfelachtig.

Ten aanzien van de olieprijsontwikkeling valt te hopen dat variant B dichter bij de waarheid ligt dan A. Over 1981 kan er zoals gezegd niet veel meer veranderen. Voor 1982 behoort een stabilisering van de olieprijs op het niveau van eind 1981 tot de mogelijkheden. De OPEC-landen zijn het onderling oneens over de te voeren prijspolitiek en enkele voorlopers werden reeds door Saoedi Arabië gedwongen hun prijs weer te verlagen. Ook de licht dalende tendens van de dollarkoers op dit moment (oktober 1981) geeft aanleiding tot enig optimisme in deze.

Een zeer belangrijke bron van verschillen tussen de gemaakte prognoses en de (toekomstige) werkelijkheid is de schatting van de samenstelling van de vloot. Thans is verondersteld dat vrijwel alle nog in de vaart te komen nieuwe kotters een uitbreiding van de vloot betekenen. Hoewel dit de gang van zaken in 1980 weerspiegelt kan dit een taxatiefout zijn. Het is goed mogelijk dat de markt voor uitbreiding van de vloot in 1980 (vrijwel) verzadigd is, zodat in 1981 nog hoofdzakelijk vervanging plaatsvindt. De nieuwbouw gaat dan, via het doorschuiven van schepen binnen de vloot, gepaard met een uitstoot van in het algemeen oudere, kleine kotters. In het uiterste geval blijft dan het aantal schepen constant (per ultimo 1980: 538), maar treedt wel een stijging van het motorvermogen op. Bij de verwachte nieuwbouw in 1981 kan deze stijging nog op tenminste 10% van het vermogen per eind 1980 neerkomen.

Het is ook aannemelijk dat tengevolge van de verslechterende resultaten een deel van de bedrijven in zodanige financiële moeilijkheden komt dat beëindiging onvermijdelijk is. Een opleving van de tongvisserij zal daarbij wel vertragend kunnen werken, maar zelfs bij variant A zullen in 1982 nog forse verliezen te incasseren zijn. Met name bedrijven die hun nieuwe (of pas tweedehands gekochte) kotter met veel vreemd vermogen hebben gefinancierd en waar de bedrijfsresultaten beneden het gemiddelde liggen 1) zullen

1) In het algemeen is de spreiding in de opbrengsten zo groot, dat bij een zelfde motorvermogen de hoogste besommers anderhalf maal de gemiddelde besomming behalen en de laagste besommers slechts de helft.

bij de hoge rentestand van najaar 1981 met betalingsproblemen te kampen krijgen. In welke mate hieruit bedrijfssluitingen zullen voortvloeien valt niet te schatten.

Een andere factor die tot vermindering van het aantal schepen dat aan de visserij deelneemt kan leiden is de tanende belangstelling van bemanningsleden als gevolg van de teruglopende verdiensten. Een massale uitloop valt niet te verwachten omdat de omstandigheden aan wal ook niet bijzonder rooskleurig zijn. In enkele gevallen zal het stilleggen van schepen echter kunnen voorkomen.

Vermindering van het aantal deelnemers aan de visserij kan al vrij snel tot enig soulaas leiden. De gang van zaken bij de saneringen van 1975 en 1976 laat dat ook zien. De totale kosten dalen in beginsel bij inkrimping van de vloot sneller dan de opbrengsten. De laatste zullen in eerste instantie per schip toenemen door betere prijzen als gevolg van een teruglopend aanbod. Na enige tijd zullen ook de vangsten per schip toenemen door een verbeterde visstand als gevolg van de verminderde visserijdruk.

Hierbij valt op te merken dat bij de huidige kosten-opbrengstenverhoudingen het verdwijnen van een aantal grote kotters een aanmerkelijk gunstiger effect zou sorteren dan van een aantal kleine kotters, zelfs als deze een zelfde totale motorvermogen hadden. Dit houdt ook in dat het effect van de eventueel gemaakte taxatiefout ten aanzien van de vlootomvang kleiner is dan op grond van verschillen in aantal en totale motorvermogen kan worden gedacht.

In 1975 en 1976 was er sprake van een gestimuleerde uittreding ("warme sanering"). Thans heeft de overheid zich daartegen al enige malen nadrukkelijk uitgesproken, althans ten aanzien van bedrijven die (zonder vergroting van de hen toegekende vangstmogelijkheden) tot vergroting van de vangstcapaciteit zijn overgegaan.

Een aspect dat in de prognoses eveneens buiten beschouwing is gebleven is de neiging in de visserij de tering naar de nering te zetten. Duidelijk zichtbaar wordt in minder gunstige tijden op de uitgaven voor onderhoud en vistuig bespaard. Hoewel in de huidige kostenopbouw hier betrekkelijk weinig meer mee valt te winnen, helpen alle kleine beetjes. In een aantal gevallen zal hierdoor de grens van wel naar geen betalingsproblemen verschoven kunnen worden.

Besparingen op het brandstofverbruik lijken (na de alleen via vlootinkrimping te realiseren, verhoogde opbrengsten per schip) de meeste zoden aan de dijk te kunnen zetten. De mogelijkheden daartoe zijn bij de huidige stand van de techniek in de platvisvisserij niet bijster groot. Het zal dan ook nodig zijn deze beperkte mogelijkheden ten volle uit te buiten tot nieuwe, minder energie vergende platvisvangsttechnieken zijn ontwikkeld.

Het mogelijk tot stand komen van een Gemeenschappelijk Visserijbeleid is in dit hoofdstuk buiten beschouwing gelaten. Ten aanzien van de zo belangrijke verdeling van de toelaatbare vangsten en de toegang tot de visserijzones zijn in 1981 nog geen wezenlijke vorderingen gemaakt. Het valt nog af te wachten of in 1982 hierover wel overeenstemming bereikt wordt. In elk geval is niet te

voorzien wat de reële uitwerking zal zijn. Indien echter strak de hand wordt gehouden aan de laatste voorstellen voor toewijzingen per land, dan ziet het er voor de Nederlandse visserij beduidend somberder uit dan in de huidige prognoses voor mogelijk is gehouden.

Summery

At the end of 1980 538 vessels were involved in the Dutch near water fisheries (including shrimp fisheries). After 5 years of very low investment activities in 1980 31 new vessels were added to the fleet. This investment decisions were based upon the good net results in the years 1978 and 1979. Total gross receipts in these two years amounted to Dfl. 372 mln and Dfl. 422 mln, and after deduction of all costs net results remained of Dfl 31,2 mln (1978) and Dfl. 26,7 mln (1979).

The year 1980 however was unfavorable for the Dutch near water fisheries owing to a sharp increase of the fuel costs. This caused a change in net profits to net losses, especially for the cutters with horsepower of more than 1100. In total the cutter-fleet suffered a net loss of Dfl. 2,6 mln in 1980.

Estimates of the net results in 1981 and 1982 show a continuing worsening for the cutterfleet as a whole; in the more pessimistic scenario net loss may rise in 1981 to Dfl. 34 mln and to Dfl. 41 mln in 1982. For this scenario it is supposed that gross receipts in 1981 are equal to those in 1980 and that in 1982 gross receipts will rise with 5%. The oil price is supposed to rise with 15 and 5 cents a liter in 1981 and 1982 respectively.

The cutters with engines of 1100 hp and more will suffer the highest losses, which may cause liquidity problems for a number of cutter-owners. It is expected that for the medium size and small cutters also net-losses will occur in most cases. The chance of illiquidity is for these cutters relatively few, owing to the smaller amount of the losses and also to the more limited debt financing.

HET WIR-EFFECT OP DE KOSTEN EN OP HET NETTO-RESULTAAT

Bij de toelichting op enkele tabellen in dit rapport is opgemerkt dat met ingang van 1979 het effect van de WIR-premie is verwerkt bij het berekenen van de gemiddelde bedrijfsresultaten per pk-groep.

In deze bijlage wordt dit WIR-effect gemiddeld per groep cijfermatig weergegeven.

Het ontvangen van een WIR-premie betekent in feite dat het betreffende bedrijfsmiddel, met name het schip, voor de eigenaar van het bedrijf goedkoper wordt. Als gevolg hiervan hoeft minder te worden gereserveerd (afgeschreven) voor een vervangend bedrijfsmiddel. De post afschrijvingen is dan ook met ingang van 1979 verlaagd met het WIR-percentage (15% voor schepen).

In dezelfde mate is de post "rente" verlaagd, omdat een geringer vermogen in de schepen is geïnvesteerd, samenhangend met de lagere boekwaarde van de schepen.

Invloed van de WIR-premies op afschrijving, rente en netto-overschot in 1979
"Maatschap Noord"

	76-113 kW (101-150 pk)	114-150 kW (151-200 pk)	151-220 kW (201-300 pk)	221-300 kW (301-400 pk)	301-440 kW (401-600 pk)
Zonder invloed van WIR-premies:					
Kosten navigatie-middelen	6520	7447	13974	21157	19630
Afschrijving casco en motor	16061	19899	41238	40569	64335
Rente	7053	9706	20179	13764	28068
Netto-overschot	-11705	3579	-10705	36656	40818

Rekening houdend met WIR-premies:					
Kosten navigatie-middelen	5836	6665	12510	18941	17574
Afschrijving casco en motor	13652	16914	35052	34484	54685
Rente	5995	8250	17152	11699	23858
Netto-overschot	-7554	8802	- 82	47022	56734

	441-590 kW (601-800 pk)	591- 810 kW (801-1100 pk)	811- 975 kW (1101-1300 pk)	976-1100kW (1301-1500 pk)	1101-1470kW (1501-2000pk)
Zonder invloed van WIR-premies:					
Kosten navigatie-middelen	19314	28032	24232	28712	30085
Afschrijving casco en motor	113381	156166	220999	305550	329459
Rente	57431	81288	121534	175783	178360
Netto-overschot	8580	89948	130985	31869	26000

Rekening houdend met WIR-premies:					
Kosten navigatie-middelen	17291	25096	21694	25705	26934
Afschrijving casco en motor	96374	132741	187849	259718	280040
Rente	48816	69095	103304	149416	151606
Netto-overschot	36225	128502	184903	107075	105325

Invloed van de WIR-premies op afschrijving, rente en netto-overschot in 1979
 "Maatschap Zuid" en "Arbeidsovereenkomst"

	Maatschap Zuid				
	114-150 kW (151-200 pk)	151-220 kW (201-300 pk)	301-440 kW (401-600 pk)	441-590 kW (601-800 pk)	591-810 kW (801-1100 pk)

Zonder invloed van
WIR-premies:

Kosten navigatie- middelen	10113	15789	19633	19388	24319
Afschrijving casco en motor	30451	46791	59878	75981	153653
Rente	14206	31871	32222	43241	83403
Netto-overschot	-24583	-13158	62793	82192	64825

Rekening houdend met
WIR-premies:

Kosten navigatie- middelen	9051	14132	17572	17353	21766
Afschrijving casco en motor	25883	39772	50896	64584	130605
Rente	12075	27090	27389	36755	70983
Netto-overschot	-16822	302	78669	102110	102846

	Maatschap Zuid		Arbeidsovereenkomst			
	811- 1100 kW (1100- 1500 pk)	1101- 1470 kW (1501- 2000 pk)	301- 440 kW (401- 600 pk)	441- 590 kW (601- 800 pk)	591- 810 kW (801- 1100 pk)	811- 1100 kW (1101- 1500 pk)

Zonder invloed van
WIR-premies:

Kosten navigatie- middelen	27233	33482	21905	20760	23427	29246
Afschrijving casco en motor	268775	357461	59376	117872	177751	262758
Rente	146060	200552	18349	40960	81862	151600
Netto-overschot	-54139	-22950	36771	33745	-20988	119473

Rekening houdend met
WIR-premies:

Kosten navigatie- middelen	24374	29967	19606	18581	20968	26176
Afschrijving casco en motor	228459	303842	50470	100191	151088	223344
Rente	124151	170469	15597	34816	69583	128860
Netto-overschot	10945	64267	50728	59749	20413	184697