

Drs. W.P. Davidse  
Drs. R. Rijnveld  
Drs. W. Smit  
Ir. J.W. de Wilde

ONTWIKKELINGEN IN DE KLEINE ZEEVISSERIJ  
IN NEDERLAND

Mededelingen en Overdrukken  
No. 97

C27  
97A



Landbouw-Economisch Instituut - Conradkade 175 - Den Haag  
Tel.: 61 41 61

Overdruk uit: "De Visserijwereld", 32e jaargang No.19,  
10 mei 1973.

## TEN GELEIDE

De in deze publikatie gebundelde artikelen zijn verschenen in het bijzondere nummer, dat door de redactie van De Visserijwereld jaarlijks ter gelegenheid van het begin van het nieuwe haringseizoen wordt uitgegeven.

De artikelen behandelen een aantal aspecten van de ontwikkeling in de kleine zeevisserij. Deze tak van visserij heeft in de laatste 10 jaar een zeer dynamische ontwikkeling achter de rug en bevindt zich nog steeds in een fase van sterke expansie. Deze ontwikkeling is niet helemaal zonder gevaren, gezien de zich voordoende overbevissing.

In de 3 artikelen worden o.m. de toekomstige ontwikkeling van de kottervisserij, alternatieve gebruiksmogelijkheden van kotters en de financiering behandeld. Deze onderwerpen dekken niet de gehele problematiek in de kottervisserij. Om deze reden zal binnenkort een meer uitgebreide publikatie over de economische perspectieven van de Nederlandse kottervisserij verschijnen (LEI-publikatie 5.20).

De 3 artikelen, die in deze publikatie zijn gebundeld, zijn geschreven door Drs. W.P. Davidse, Drs. R. Rijnveld, Drs. W. Smit en Ir. J.W. de Wilde, allen medewerkers van de afdeling Visserij en Bosbouw.

Den Haag, mei 1973

Landbouw-Economisch Instituut

## EKONOMISCHE GEVOLGEN VAN DE UITBOUW VAN DE KLEINE ZEEVISSERIJVLOOT

Drs. W. Smit, afdeling Visserij en Bosbouw, LEI

Zoals bekend heeft de kleine zeevisserij in de laatste 10 à 15 jaar een stormachtige ontwikkeling doorgemaakt. Om enkele cijfers te noemen, het aantal kotters bedroeg per ultimo 1972 462, dit is ruim 30% boven de 348 per eind 1960. Deze stijging is echter eerst in combinatie met de toeneming van de gemiddelde grootte van de kotters (bijv. gemeten in het aantal p.k.'s) als indrukwekkend te kenschetsen: per eind 1972 was voor de kleine zeevisserij 237 000 p.k. in de vaart, dit is bijna 3,5 maal zoveel als de 68 000 p.k. per eind 1960.

Gezien deze sterke expansie, die zich op dit moment versneld voortzet -er zijn vermoedelijk tenminste 80 à 100 nieuwe schepen in bestelling, waarvan de kleinste een motorvermogen heeft van 900 p.k.-lijkt het zinvol de economische gevolgen van de uitbouw nader te analyseren. Hierbij kan worden aangehaakt bij een reeds eerder gepubliceerde beschouwing over de toekomst van de Nederlandse kleine zeevisserij. 1) Gegeven de investeringsactiviteit in de laatste 10 à 15 jaar en de voortzetting daarvan in de nabije toekomst is een taxatie gemaakt van de omvang van de kleine zeevisserijvloot in 1982. Deze vloot zou dan -zonder beperkingen t.a.v. de vangstmogelijkheden, e.a.- ongeveer 500 kotters groot kunnen zijn met een gemiddeld motorvermogen van 1140 p.k. per kotter.

### Wat is kleine zeevisserij?

Of in dit verband nog het woord "kottervloot" van toepassing zal zijn wordt dan overigens een merkwaardig vraagstuk. In de door de overheid gehanteerde statistieken wordt het onderscheid tussen kotters en trawlers tegenwoordig gemaakt op grond van de lengte van het schip: boven 27 meter lengte heet een vaartuig daarbij een trawler. In dat licht bezien evolueert de kottervloot dan snel in de richting van een "trawlervloot". Opgemerkt zij dat in de ons omringende landen alleen West-Duitsland een kottervloot onder die naam kent; in andere landen noemt men alle schepen waarmee de één of andere vorm van sleepnetvisserij wordt uitgeoefend eenvoudig trawlers, ook bijvoorbeeld in België. De in Nederland gehanteerde 27-meter grens leidt tot een merkwaardig verloop van statistische cijfers van enerzijds "loggers en trawlers" en anderzijds de kottervloot. In dit artikel zal onder de kleine zeevisserij dan ook worden verstaan de "kottervisserij" met schepen van verschillende typen van in hoofdzaak schippers-eigenaren en specifieke kotter-rederijen. In deze vloot zijn bijvoorbeeld ook begrepen schepen van de grote zeevisserij (trawlers) die thans door schippers-eigenaren worden geëxploiteerd.

1) W. Smit, Bijdrage tot een toekomstvisie voor de kleine zeevisserij, Visserijwereld 21 december 1972.

## Situatie in 1972 en 1982

Voor de kleine zeevissersvloot in 1972 waren aanvoer en besomming als volgt:

	<u>Mln. kg.</u>	<u>Mln. gld.</u>
Tong	15	109
Andere platvis	49	62
Rondvis, enz.	36	38
Haring en makreel	<u>12</u>	<u>8</u>
Totaal	112	217

Van deze besomming ad 217 miljoen gulden was ongeveer 111 miljoen nodig ter bestrijding van de kosten (behalve deel en sociale lasten), zodat een bedrag van 106 miljoen gulden als inkomen overbleef. Bij een totale bemanning van 2232 opvarenden betekende dit f. 47.500,- per man.

Bij een gelijkblijvende waarde van de gulden zouden in 1982 de kosten -zonder deel en sociale lasten- door de uitbreiding van de vloot een bedrag van rond 270 miljoen gulden gaan uitmaken. Om dan tevens de totale bemanning van stel 3000 man eenzelfde inkomen te kunnen verschaffen als in 1972 zal bovendien 143 miljoen gulden nodig zijn. Tezamen levert dit een te realiseren besomming op van 413 miljoen in gulden van 1972.

In een visie op lange termijn dient men noodzakelijkerwijze rekening te houden met het verschijnsel inflatie. Bij een voorzichtig te schatten inflatiepercentage van 5% per jaar wordt deze te realiseren besomming in 1982 zelfs 675 miljoen. Bij deze besomming bedragen de kosten -exklusief deel en sociale lasten- 440 miljoen en het arbeidsinkomen 235 miljoen, dat is per opvarende f. 78.000,-, zijnde juist evenveel koopkracht als de f. 47.500,- in 1972 als wordt uitgegaan van 5% inflatie per jaar.

Waar moet het verschil tussen de 217 miljoen gulden in 1972 en de te maken besomming van 675 miljoen in 1982 vandaan komen? In principe is een beantwoording van deze vraag vrij eenvoudig: uit de lengte of uit de breedte, met andere woorden: er zal meer gevangen moeten worden ofwel meer voor de vis moeten worden "gemaakt".

## Vergelijking visserij met een fictief industrieel bedrijf

Ter verduidelijking van de situatie in de visserij lijkt het nuttig een parallel te trekken met de ontwikkeling van een fictief industrieel bedrijf. Hierbij is verondersteld, dat zich geen problemen bij de grondstoffenvoorziening voordoen en dat de toenemende produktie kan worden afgezet tegen prijzen, waarin de inflatie volledig is verwerkt. In hoeverre deze veronderstellingen van ongestoorde groei realistisch zijn, blijft hier buiten beschouwing.

Dit bedrijf zou dan in 1972 beschikken over een produktiekapaciteit van 237.000 pk (in de visserij: 462 schepen met gemiddeld 513 pk), die in 1982 uitgroeit tot 570.000 pk (in de visserij: 500 schepen van gemiddeld 1140 pk). De produktie neemt als gevolg daarvan toe van ongeveer 112 miljoen eenheden in 1972 tot 269 miljoen eenheden in 1982. De totale kosten (exklusief arbeidsloon) stijgen door de toenemende produktie en een inflatie van 5% per jaar van 111 miljoen tot 440 miljoen. Door de stijging van de gemiddelde prijs van f. 1,94 tot f. 3,16 (5% inflatie) zou de "besomming" bij afwezigheid van afzetproblemen toenemen van 217 miljoen tot 850 miljoen gulden. Voor de beloning van de arbeid zou dan  $850 - 440 = 410$  miljoen beschikbaar zijn, dat is gemiddeld voor de 3.000 werknemers in 1982 f. 137.000,- per man of naar koopkracht gemeten evenveel als f. 84.000,- in 1972. De veronderstelling van ongestoorde groei leidt derhalve tot een bepaald renderende situatie. De toeneming van de bedrijfsomvang levert onder deze omstandigheden gunstige resultaten op.

#### Ontwikkeling kleine zeevisserij bij ongestoorde groei

Wordt dezelfde redenering als hierboven voor het industriële bedrijf toegepast op de kleine zeevisserij, dan zou zich de situatie moeten ontwikkelen, zoals aangegeven is in tabel 1.

Tabel 1. Ontwikkeling kleine zeevisserij bij ongestoorde groei

	<u>1972</u>	<u>1982</u> <sup>1)</sup>
<u>Aanvoer (miljoenen kg.):</u>		
Tong	15	36
Andere platvis	49	118
Rondvis enz.	36	86
Haring en makreel	<u>12</u>	<u>29</u>
Totaal	112	269
<u>Gemiddelde prijs (gld. per kg.):</u>		
Tong	7,27	11,83
Andere platvis	1,27	2,06
Rondvis enz.	1,06	1,72
Haring en makreel	0,67	1,14
Totaal	1,94	3,16
<u>Bedrijfsresultaten (miljoen gld.):</u>		
<u>Besomming:</u> Tong	109	426
Andere platvis	62	243
Rondvis	38	148
Haring en makreel	<u>8</u>	<u>33</u>
Totaal	217	850
<u>Kosten (zonder deel e.d.)</u>	<u>111</u>	<u>440</u>
<u>Arbeidsinkomen</u>	<u>106</u>	<u>410</u>

<u>Aantal opvarenden</u>	2232	3000
Arbeidsinkomen per opvarende (gld.)-----	47.500	137.000

1) Rekening houdend met 5% inflatie per jaar

De cijfers die in tabel 1 voor de gehele bedrijfstak kleine zeevisserij worden gegeven, kunnen ook per vaartuig worden uitgedrukt. Dit levert het volgende beeld op:

	<u>1972</u>	<u>1982</u>
Besomming	f. 470.000,-	f. 1.700.000,-
Kosten (zonder deel e.d.)	" 240.000,-	" 880.000,-
Arbeidsinkomen	<u>f. 230.000,-</u>	<u>f. 820.000,-</u>
Aantal opvarenden	4,8	6
Arbeidsinkomen per man	f. 47.500,-	f. 137.000,-

Op het eerste gezicht is dit uiteraard een even bevredigende situatie als bij het eerdergenoemde industriële bedrijf. De visserij ontmoet echter in deze beschreven groei problemen welke het bepaald onwaarschijnlijk maken dat bovenstaande situatie in 1982 bereikt zal worden. Deze problemen zullen voor zover thans valt te bezien niet al te zeer in de kostensfeer liggen, hoewel er enkele tekenen zijn die voor bepaalde kostensoorten een sterkere prijsstijging doen verwachten dan de gemiddelde prijsstijging die in de inflatie tot uiting komt. Met name een schaarste aan olie zou de prijs van motorbrandstof ongunstig kunnen beïnvloeden, terwijl er geen aanwijzingen zijn dat de sterke toeneming van de kosten van het bouwen en repareren van schepen en motoren die in de afgelopen jaren heeft plaats gehad in de nabije toekomst zal verminderen.

De grootste problemen echter zijn te verwachten aan de opbrengstzijde. De opbrengsten zijn zoals gezegd te beschouwen als een vermenigvuldiging van hoeveelheid produkt en prijs. De produktie bestaat bij de visserij uit de aangevoerde vis, en het is die aanvoer die de grootste hinderpaal zal zijn om de beschreven groei te bereiken. Het zal namelijk weinigen zijn ontgaan dat deskundigen op het gebied van de kennis van de visstand ernstige waarschuwingen aan het visserijbedrijf hebben gericht ten aanzien van de overbevising.

Het is hier niet de plaats in te gaan op de biologische en technische aspecten van dit probleem. Aan de hand van enkele alternatieven zal in het volgende echter wel een poging worden ondernomen om de economische konsekwenties van een achterblijvende visvangst te onderzoeken.

Omdat het nog niet mogelijk blijkt een redelijk nauwkeurige schatting te maken van de toekomstige vangsten van de kleine zeevisserij met betrekking tot alle van belang zijnde vissoorten zij er uitdrukkelijk op gewezen dat wordt uitgegaan van een aantal veronderstellingen.

## Invloed van geringere vangsten en hogere prijzen

Ten eerste moet -volgens de lijnen van de gangbare verwachting-rekening worden gehouden met een belangrijk kleinere tongaanvoer dan in tabel 1 is beschreven. Gesteld zij bijvoorbeeld, dat de aanvoer van tong zich zal beperken tot 20 miljoen kg. Daartegenover zal waarschijnlijk een gedeelte van de mindere vangst worden gekompenseerd door prijsstijgingen. Tot nu toe is aangenomen dat de prijzen zich in verhouding tot de gemiddelde prijsstijging (de inflatie) zullen gedragen. Aannemende dat het relatief schaars worden van de tong gepaard gaat met een extra prijsstijging -stel bijvoorbeeld een stijging van 40% tot f. 16,56 in plaats van f. 11,83 in de situatie van 1982- dan zal de tongbesomming een bedrag van 331 miljoen gulden opleveren.

Ook de vangsten van andere vissoorten kunnen mogelijkermits minder zijn dan in tabel 1 is verondersteld. Er wordt aangenomen, dat de toeneming van de vangsten van de overige vissoorten in de periode 1972-1982 slechts 30% zal zijn van de toeneming in de eerste benadering (tabel 1) en dat hiertegenover de prijzen een extra stijging van 30% ondergaan. Dit zou, tezamen met de hiervoor aangenomen aanvoer van 20 miljoen kg. tong, in 1982 het volgende aanvoerbeeld opleveren:

	Miljoen kg	Miljoen gulden
Tong	20	331
Andere platvis	70	188
Rondvis, enz.	51	115
Haring en makreel	17	25
Totaal	158	659

Na aftrek van gelijke kosten ad 440 miljoen gulden levert een en ander een totaal arbeidsinkomen op van 219 miljoen gulden, dat is per opvarende f. 73.000,-, ongeveer 47% minder dan in de eerste benadering of wel overeenkomend met f. 45.000,- in 1972. In deze situatie zal dus in 1982 het reële arbeidsinkomen per opvarende wat lager liggen dan in 1972. Met nadruk moet er nogmaals op worden gewezen dat deze aanvoercijfers niet pretenderen de werkelijke vangstmogelijkheden in 1982 aan te geven, doch dat het een hypothetische situatie betreft. Overigens betekent één en ander de volgende gang van zaken per vaarttuig:

Besomming	f. 1.318.000,-
Kosten (zonder deel, enz.)	f. 880.000,-
Arbeidsinkomen	f. 438.000,-
Idem per opvarende	f. 73.000,-

## Invloed van incidenteel lage prijzen en vangsten

De genoemde berekening kan worden gezien als een gemiddelde situatie. Door allerlei natuurlijke en economische omstandigheden kan de stand van zaken in een bepaald jaar uiteraard aanzienlijk afwijken van een globaal verloop.

Daarom zal de invloed worden nagegaan van bijvoorbeeld een (tijdelijke) prijsdaling, waarbij de visstand geen vangstverhoging van betekenis toestaat. Uitgaand van een prijsval van bijvoorbeeld 20% ten opzichte van de hierboven beschreven situatie zal dan in 1982 de totale besomming 527 miljoen gulden bedragen. Bij een kostenbedrag van wederom 440 miljoen belooft het arbeidsinkomen slechts 87 miljoen. Dat is per opvarende f. 29.000,- een bedrag dat overeenkomt met bijna f. 18.000,- in 1972.

Een en ander per schip uitgedrukt:

Besomming	f. 1.054.000,-
Kosten (zonder deel enz.)	f. 880.000,-
Arbeidsinkomen	f. 174.000,-
Idem per opvarende	f. 29.000,-

Dit gemiddelde arbeidsinkomen per opvarende is overigens belangrijk lager dan het gemiddelde deelloon per opvarende. Dit betekent voor de schipper-eigenaar gemiddeld een bedrijfseconomisch netto-tekort. Zelfs een daling van de prijzen met gemiddeld 10% zou het netto-resultaat gemiddeld reeds negatief doen zijn.

Uit deze berekening blijkt dat het relatief met 20% achterblijven van het prijsniveau een daling van het gemiddelde arbeidsinkomen per opvarende met 40% bewerkstelligt en wel tot een niveau waarop waarschijnlijk binnen enkele jaren de belangstelling voor de kleine zeevisserij belangrijk zal afnemen.

Ook een terugval van de aanvoer zal niet nalaten een gevoelige negatieve invloed op de inkomenspositie uit te oefenen. Als bijvoorbeeld de aanvoer van tong door welke oorzaak dan ook (strengere winter?) terugvalt tot een niveau van 6 miljoen kg. in plaats van 20 miljoen, zal weliswaar een prijsstijging deze aanvoerdaling gedeeltelijk compenseren. Het is echter duidelijk dat de prijs, met name op korte termijn, niet gemakkelijk die hoogte zal bereiken (ruim driemaal zo hoog) die voor een volledige compensatie nodig zou zijn. Als in dit geval de prijsstijging op bijvoorbeeld 50% wordt gesteld, dan zal de tongbesomming dalen van 331 tot 142 miljoen gulden. De totale besomming en dus ook het totale arbeidsinkomen zal met eveneens 189 miljoen gulden dalen. Per vaartuig wordt het gemiddelde resultaat dan aldus:

Besomming	f. 940.000,-
Kosten (zonder deel enz.)	f. 880.000,-
Arbeidsinkomen	f. 60.000,-
Idem per opvarende	f. 10.000,-

Dit gemiddelde arbeidsinkomen per man van f. 10.000,- komt overeen met f. 6.200,- in 1972, aanzienlijk beneden het minimumloon. Het nettoresultaat ligt in dit geval gemiddeld per vaartuig rond een tekort van f. 200.000,-. Ook een grote aanvoerdaling is derhalve fnuikend voor de rentabiliteit en de continuïteit van de kleine zeevisserij.



## Slotbeschouwing

Resumerend kan worden gesteld dat bij onverminderde mogelijkheden voor vangstverhoging de schaalvergroting in de kleine zeevisserij een zonnige toekomst zou bewerkstelligen. Het is echter de vraag of deze onbeperkte vangstmogelijkheden een reëel uitgangspunt kunnen zijn. Veeleer moet met een beperking van de vangstmogelijkheden rekening worden gehouden. Bij deze beperking door het eenvoudig ontbreken van een voldoende beschikbare visstand blijkt die toekomst reeds belangrijk minder rooskleurig getaxeerd te kunnen worden.

Bovendien leidt in die situatie een min of meer autonome terugval, hetzij in het prijsniveau, hetzij in de vangsten, tot gevoelige dalingen van het gemiddelde inkomensniveau in de kleine zeevisserij. Een dergelijke daling van de aanvoer is door allerlei natuurlijke oorzaken helaas maar al te goed denkbaar, zodat daar steeds rekening mee moet worden gehouden. Ook een ongunstige prijsontwikkeling is niet ondenkbaar, hoewel deze veronderstelling op dit moment minder reëel lijkt dan een daling van de aanvoer.

Bij de veronderstellingen, die aan de rekenvoorbeelden ten grondslag liggen, is steeds uitgegaan van een vloot in 1982 van 500 schepen met een totale capaciteit van 570.000 pk en een totale bemanning van 3000 opvarenden. Daarbij moet niet worden vergeten, dat een eenvoudige extrapolatie van de ontwikkeling van de vloot in de afgelopen 10 jaar, gevoegd bij de huidige investeringsactiviteit, tot een voorspelling van een vlootomvang van 600 schepen in 1982 zou kunnen leiden. Echter alleen al de problemen die rijzen bij het aantrekken van een voldoende aantal (gekwaliceerde) opvarenden voor een dergelijke vloot hebben geleid tot een afzwakking van deze trend tot het vermelde aantal van 500 schepen.

Het zal duidelijk zijn, dat indien reeds op kortere termijn (binnen enkele jaren) de gesignaleerde gevaren van dalende vangsten en onvoldoende prijskompensatie zich gaan voordoen, dit eveneens invloed zal hebben op de omvang van de vloot op langere termijn. Het is daarentegen bekend, dat het proces van aanpassing aan gewijzigde omstandigheden in de visserij in vele gevallen langzaam verloopt. Op de oorzaken hiervan zal thans niet nader worden ingegaan, maar het lijkt wel zaak, dat iedere kottervisser voor zich de toekomst zo reëel mogelijk onder ogen ziet. Dit geldt in het bijzonder, indien hij plannen heeft om op korte termijn zijn bedrijf belangrijk uit te breiden. Met name door het aantrekken van veel krediet voor de financiering van een nieuw schip kan hij bijzonder snel in een kwetsbare positie komen.

## HEBBEN DE REUZENKOTTERS DE TOEKOMST?

Ir. J.W. de Wilde, Afdeling Visserij en Bosbouw,  
Landbouw-Economisch Instituut.

De ontwikkeling in de kleine zeevisserij vertoont sterke overeenkomsten met een bewapeningswedloop, waarin de deelnemers zich van steeds krachtiger middelen voorzien teneinde de eigen positie te verbeteren of een reeds verworven gunstige positie te behouden. Hoewel alom het besef begint door te dringen dat de beschikbare middelen ook een bedreiging gaan vormen voor de eigen levensmogelijkheden, is niemand (nog) bij machte de eenmaal op gang gekomen ontwikkeling te keren.

Ook in de kleine zeevisserij is men zich het dreigen van gevaren wel bewust, zoals blijkt uit de bij elke bijeenkomst van de kottersvisserij oploeiende discussies over de tongvisserij en het motorvermogen van de schepen.

De tong is het belangrijkste produkt van deze tak van het Nederlandse visserijbedrijf, en juist om deze vis beter te kunnen vangen is men steeds meer motorvermogen in zijn schepen gaan installeren. Daardoor, en door de uitbreiding van de vloot met ongeveer 60%, beschikt de kleine zeevisserij nu over vijfmaal zoveel kracht als vijftien jaar geleden. Bij de maatschap, waar men voor ongeveer twaalf jaar op de boomkor begon over te gaan, omdat die voor de visserij op tong en andere platvis geschikter bleek te zijn dan de bordentrawl, is de ontwikkeling nog sterker: een meer dan verdubbelde vloot en het achtvoudige motorvermogen (nu ruim 200.000 p.k.). In dit artikel zal dan ook de vraag centraal worden gesteld, in hoeverre verdere vergroting van de kotters nog zinvol is.

### Gezichtspunten bij vergroting visserij-inspanning

De steeds toenemende visserijdruk op tong die met deze ontwikkeling samenging, heeft er toe geleid, dat deze soort in de Noordzee -waar de Nederlanders zich een soort monopoliepositie hebben verworven: 80% van de aanvoer van tong uit dit gebied komt voor hun rekening- thans als ernstig overbevestigd moet worden beschouwd.

Door DE VEEN, de bioloog van het RIVO, die tong en andere platvis onder zijn hoede heeft, is hierop herhaalde malen gewezen. Naar zijn mening is een vloot van 90.000 p.k. voldoende om tot in lengte van jaren een maximale tongvangst uit de Noordzee te halen, zoals hij in 1972 op de jaarvergadering van de Visserbond en in dit blad heeft betoogd. Het is niet zeker of bij die maximale aanvoer de totale opbrengst ook maximaal zal zijn, maar het staat wel vast, dat de totale kosten minder dan de helft zouden bedragen van die van de huidige vloot, zodat de winst aanmerkelijk groter zou worden.

Voor de individuele ondernemer, wiens invloed op het totale gebeuren gering is, geldt echter dat hij slechts kans ziet zijn eigen winst en inkomen te verhogen door vergroting van zijn visserij-inspanning, d.w.z. door het in de vaart brengen van een steeds groter schip met steeds meer motorvermogen.

Nadat gebleken was dat van overheidswege het stellen van een maximum aan het motorvermogen per schip niet gerealiseerd kon worden -tijdens de bezinning hierop leek er een zekere matiging te zijn- is de investeringsslag weer in volle hevigheid losgebarsten. Thans zijn naar schatting 80 tot 100 schepen in aanbouw of bestelling, waarvan het aantal p.k.'s in totaal de biologisch gezien optimale vloot zal benaderen. Nu zullen in de loop van de tijd dat deze schepen in de vaart komen wellicht evenveel schepen uit het bedrijf verdwijnen, maar daarvan is het gemiddelde motorvermogen vermoedelijk niet hoger dan het gemiddelde van de huidige vloot, n.l. ca. 500 p.k. Er blijft dus sprake van een enorme uitbreiding van de vangstcapaciteit. Indien deze op de tong gaat worden ingezet, en daar heeft het alle schijn van, zal de overbevissing alleen maar ernstiger worden, met als gevolg nog verder teruglopende vangsten en nog grotere afhankelijkheid van de sterkte van de jaarklassen.

#### Aanwendingsmogelijkheden van grote kotters

Met de nieuwbouw van een moderne "reuzenkotter" zijn enorme bedragen gemoeid; 2 à 2,5 miljoen gulden is al "normaal". De ondernemer die een dergelijke investering doet, zal een duidelijk beeld moeten hebben van het totaal aan aanwendingsmogelijkheden van zo'n schip met het oog op onverwachte toekomstige ontwikkelingen. Immers de levensduur is langer dan de 3 à 4 jaar die een kotter tegenwoordig in vele gevallen bij de eerste eigenaar blijft, terwijl de toekomstige waarde afhangt van de gebruiksmogelijkheden van het vaartuig. Iemand die nu het plan opvat een kotter te laten bouwen van zeg 1600 p.k., zal hem pas over één à twee jaar opgeleverd krijgen. Tien jaar later, in 1985, behoeft het schip technisch nog lang niet aan zijn eind te zijn.

Gezien de situatie en ontwikkeling van de tongvisserij lijkt het zinvol eens te zien in hoeverre men met de huidige grote kotters in staat is, gedurende het gehele jaar of gedeelten daarvan, andere visserijen op de Noordzee of daarbuiten te bedrijven. Hierbij speelt een groot aantal factoren van biologische, technische, economische en sociale aard een rol; de hierna volgende beschouwing pretendeert dan ook niet volledig te zijn.

#### Technische beperkingen bij een groter motorvermogen.

Alvorens daarmee te beginnen dienen echter nog enige kanttekingen bij het opvoeren van het motorvermogen te worden gemaakt. De bedoeling van het installeren van meer p.k.'s is in eerste instantie het meer tong kunnen vangen. Daarbij is een mechanisme werkzaam, dat in de volgende punten uiteengezet kan worden: meer vermogen geeft meer stuwkracht (mits de juiste voortstuwer is aangebracht), en meer stuwkracht betekent dat bij het vissen

- 1. een zwaarder en groter vistuig met meer weerstand
- 2. het vistuig bij een groter snelheid gesleept kan worden.

Een groter vistuig (langere bomen) bestrijkt een groter oppervlakte, waarop meer tong aangetroffen kan worden. Een zwaardere tuig (zwaardere bomen, sloffen, wekkers, kettingmatten) graaft dieper en vergroot de kans dat de tong opgejaagd en gevangen wordt. Een hogere vissende snelheid vergroot het bestreken gebied en vermindert de ontspanningskansen van de tong. Men kan echter t.a.v. deze punten niet onbegrensd verder gaan.

De hanteerbaarheid vormt een beperkende faktor bij de vergroting en de verzwaring van het vistuig.

In de praktijk komt het er al op neer dat men in Noord en Zuid tot een standaardlengte van de bomen is gekomen. Verdere verzwaring, waardoor nog dieper gegraven wordt dan nu reeds gebeurt -naar men aanneemt gaat het net tot aan de boom door de grond- heeft nauwelijks zin, aangezien de tong zich niet metersdiep zal ingraven. De snelheid tijdens het vissen is thans reeds opgevoerd tot 5 knoop. De druk die de vangst moet doorstaan neemt toe met het kwadraat van de snelheid, althans in water. Zo heeft een verhoging van de snelheid van  $3 \frac{1}{2}$  tot 5 knoop een verdubbeling van de kracht op de gevangen vis tengevolge evenals een verhoging van 5 naar 7 knoop. Bij een bepaalde snelheid zullen deze krachten door de vis niet kunnen worden doorstaan, zodat hij wordt beschadigd en de kwaliteit wordt aangetast. Dan kan aan een voorwaarde voor een goede prijs niet langer worden voldaan.

Op welk punt en in welke mate deze begrenzingen effectief gaan worden is nog onbekend, maar het lijkt raadzaam in verband hiermee geen al te grote sprongen te maken. Anders loopt men de kans te investeren in een schip dat hogere kosten met zich meebrengt, zonder de verwachte evenredig hogere opbrengsten op te leveren.

Een ander punt, dat ook voor het vervolg van belang is, is de vrijvarende snelheid die de grotere, sterkere kotters kunnen bereiken. Men dient zich hiervan geen al te grootse voorstelling te maken. Bij schepen als de kotters, die ruimschoots van voortstuwingsvermogen zijn voorzien, is de snelheid vrijwel evenredig met de wortel uit de lengte. Als een kotter van 20 m. lengte 10 knoop loopt, valt van een kotter van 35 m. een niet veel hogere snelheid dan 13 knoop te verwachten. Op 10 uur stomen blijft het kleine schip dan 30 mijl achter bij het qua tonnage en motorvermogen ca. 45 maal zo grote vaartuig. Of anders gezegd, als beide gelijktijdig vanuit Den Helder zijn vertrokken en de grote de Silverpit heeft bereikt, is de kleine kotter bij de Botney Gut aangekomen.

Voor het stomen alleen is een vergroting van de kosten met een faktor 4,5, zoals bij dit voorbeeld, beslist niet de moeite waard.

Men kan het huidige Nederlandse kottertype karakteriseren als een trekpaard, met beperkte kwaliteiten als renpaard of lastdier. Het zijn gedrongen schepen, ontworpen voor het ontwikkelen van een grote trekkracht, nodig voor het succesvol bedrijven van de boomkorvisserij. Daardoor neemt de machinekamer welhaast een belangrijker plaats in dan het visruim, dat betrekkelijk klein is. In verband met de weinig omvangrijke vangsten die wekelijks worden aangevoerd, is er geen behoefte aan meer ruimte.

De gedrongenheid -die voor de bij het vissen met de boomkor noodzakelijke grote stabiliteit zorgt- brengt met zich mee dat de kotters geen hardlopers zijn.

### Alternatieve visserij-technieken

Welke visserijen kunnen nu met deze vaartuigen bedreven worden? In beginsel kan gezegd worden: vele, met een voorkeur voor (aktieve) sleepnet-visserijen. De technische ingrepen die nodig zijn om een schip voor een ander soort trawlvisserij uit te rusten zijn betrekkelijk gering. Op vele kleinere kotters van de vloot wordt hiervan in de loop van het jaar ook gebruik gemaakt, door afwisseling van boomkorren, spannen, kabelvissen en garnalenvissen. Ook bij enkele trawlers maken haringtrawl en boomkor in de loop van een jaar voor elkaar plaats. Nog niet zo lang geleden begon men zijtrawlers geschikt te maken voor de pelagische visserij.

Zo zijn allerlei combinaties mogelijk, bijvoorbeeld ook: boomkor-, span- en pelagische visserij of bodemtrawl-, span- en zegenvisserij, waarbij men van multi-purpose-schepen kan spreken. Gewoonlijk wordt voor het ontwerp van een hoofdtoepassing uitgegaan en stelt men zich voor de neventoepassingen tevreden met sub-optimale oplossingen. Bovendien vaart men met deze schepen over het algemeen uit met de bedoeling van een bepaalde techniek gebruik te maken. Alleen met bodemtrawl en pelagische trawl is wisseling van tuig onderweg realiseerbaar, hoewel meestal nog tijdrovend. De flexibiliteit die men heeft bereikt is nog gering; pas als op elk gewenst moment het juiste vistuig kan worden ingezet, zodat geen kans op een goede vangst hoeft te worden gemist, lijkt de naam multi-purpose volledig gerechtvaardigd.

### Alternatieve visserijen en visgronden

Het kan dus als een reële mogelijkheid worden beschouwd de huidige kotters voor andere visserijen technisch geschikt te maken, hoewel daarbij waarschijnlijk niet een optimaal werktuig tot stand zal komen. De problemen die ontmoet zullen worden liggen eerder op biologisch, economisch en sociaal terrein. De eerste vraag die men zich zal stellen als men om één of andere reden -uitputting van de tong, regulerende maatregelen voor de tongstand- gedwongen is een andere visserij op te zoeken, is: "Op welke soorten kan ik gaan vissen, wat brengen ze op en waar zijn ze te vinden". Voor de grote kotters van meer dan 1000 p.k. staat in het algemeen het vaargebied V open, dat is de hele Noordzee en Skagerrak, Het Kanaal, Bristolkanaal en de Ierse Zee. Meer dan voldoende ruimte om te bevissen, zoals zal blijken. In dit gebied wordt een overvloed aan vissoorten aangetroffen, waarvan een aantal -schol, kabeljauw, schelvis, wijting, haring, makreel- internationaal van kommercieel belang is. Het ligt voor de hand dat men zich in eerste instantie op deze soorten zal richten, omdat hierover van vangstmogelijkheden en prijsvorming iets bekend is, waardoor het risico van het te ondernemen avontuur wat minder kan worden.

Vermoedelijk zal specialisering op een luxe soort, zoals nu op tong, slechts voor enkelingen mogelijkheden bieden.

Een belangrijke oorzaak van de bloei van de kottervisserij is het feit, dat tong door zijn hoge prijs bij kleine vangsten toch grote opbrengsten geeft. De verwerking van deze vangsten levert geen bezwaar om een kleine bemanning mee te voeren, waardoor hoge deellonen mogelijk zijn. Bovendien ligt de meeste tong betrekkelijk dicht voor de deur, zodat weekreizen voldoende vistijd opleveren en ook de kosten betrekkelijk laag zijn.

### Verwerking en berging

Wanneer men zich enige tijd, of het gehele jaar, uitsluitend op andere soorten moet richten dan zullen, om gelijkwaardige inkomens te bereiken, aanzienlijk grotere hoeveelheden aangevoerd, en dus ook verwerkt, moeten worden. Immers de prijs van tong is 5 à 10 maal zo hoog als die van schol en rondvis en vaak meer dan 10 maal zo hoog als die van verse haring en makreel. Omdat het grootste deel van de vangsten van een tongvisser toch al uit bijvis bestaat, zal men in de praktijk ongeveer een driemaal zo grote hoeveelheid moeten aanvoeren als men op rondvis en schol gaat vissen. In plaats van bijvoorbeeld 3400 kg tong en 200 kisten à 40 kg bijvis zal men dan ca. 850 kisten = 34 ton vis, moeten aanvoeren om, bij gelijkblijvende prijsverhoudingen, eenzelfde besomming te behalen. Dat betekent, bij een reisduur van 5 dagen en een bemanning van 5 man dat elke man in dit voorbeeld dagelijks 34 kisten vis moet verwerken. Een stripmachine zal in dat geval goede diensten kunnen bewijzen. Afzien van strippen en schoonmaken van de vis is niet aan te bevelen, omdat men zich met deze soorten op de internationale markt begeeft - de thuismarkt voor verse vis is bij de hier geschetste omstandigheden te beperkt - waar goede kwaliteit een vereiste is om een gunstige prijs te kunnen bedingen.

Haring en ook makreel, vergen in verse vorm nog groter aanvoeren om tot gelijkblijvende opbrengsten te komen, maar daarbij is weinig bewerking nodig, mits men de vis snel genoeg aan wal kan krijgen. Gezouten haring brengt meer op, maar vergt ook meer arbeid, zodat de situatie hierbij ongeveer overeen zal komen met die bij schol en rondvis.

Behalve het probleem van de verwerkingscapaciteit van de bemanning, doet zich het probleem voor van de berging in de doorgaans kleine visruimen van de kotters. Voor een vangst van 34 ton vis, zoals in het voorbeeld, zal 90 à 100 m<sup>3</sup> ruiminhoud wel voldoende zijn, maar wanneer een zeer gunstige visserij wordt aangetroffen, zal de ruiminhoud een beperkende faktor kunnen worden voor de mogelijkheid dit uit te buiten.

### De visstand als beperkende faktor

Een zeer belangrijk punt is de vraag, of de visstand een toenemende visserij-inspanning van Nederlandse kotters zal kunnen verdragen.

Wanneer men de overzichten van de biologen van het RIVO leest, is het beeld weinig optimistisch.

De kabeljauw, die een paar zeer goede jaarklassen heeft opgeleverd, is in de Zuidelijke Noordzee en de Duitse Bocht zo zwaar bevestigd, dat jaarlijks slechts 1/5 van het aantal vissen in een jaarklasse de kans heeft gekregen verder op te groeien. Van de sterk toegenomen kabeljauwstand in dit gebied is dus weinig meer over. Mogelijk is het de Noordelijke populatie, ten N. van de Doggersbank, beter vergaan. Wil men daar echter gaan vissen, dan kosten de uitvaart zowel als de thuisvaart vrijwel een volle dag stomen. Van een weekreis blijven dan maar drie dagen over om naar goede plekjes te zoeken en te vissen. Dat is niet veel om wekelijks 25 à 35 ton vis aan te voeren.

Wat de schol betreft ziet het er wat beter uit. De totale aanvoer uit de Noordzee van deze soort is al een aantal jaren achtereenvolgend flink toegenomen en de Nederlanders nemen hier sinds kort de eerste plaats in, voor de Denen en Engelsen, de traditionele scholvissers.

Thans is echter vrijwel de biologische optimale bevissingsgraad bereikt, zodat een toename van de internationale visserijdruk zal leiden tot vermindering van de totale aanvoer. Wanneer de Nederlanders hun inspanningen om schol te vangen vergroten, zal dit dus ten koste dienen te gaan van de inspanning van andere landen, met name Denemarken en Engeland. Dat zal niet gemakkelijk gaan, want de schol is voor beide landen zeer belangrijk, voor het ene als exportprodukt en voor het andere als een van de meest gegeten soorten. Een voordeel is echter dat de boomkor voor deze visserij in gebruik kan blijven. Ook in dit geval komt men voor het probleem te staan, dat verder gelegen visgronden zullen moeten worden opgezocht -zie bijvoorbeeld het Noordzee-schol projekt van de Directie van de Visserijen- zodat een week te kort is om voldoende vistijd over te houden.

De toestand van de haring in de Noordzee is zodanig kwetsbaar, dat voor deze soort het eerst op internationaal niveau regulerende maatregelen zijn genomen. Zelfs indien deze maatregelen het beoogde effect sorteren en de haringstand weer op peil komt, zal een toename van de bevissing door de Nederlandse kotters vermoedelijk niet toegestaan kunnen worden. Mogelijk dat een beperking van de industrievisserij tot niet voor consumptie geschikte soorten meer ruimte zal verschaffen. Ook schelvis en wijting zouden daarmee gebaat zijn. Deze visserij speelt zich echter vooral af in de Noordelijke en Centrale Noordzee, zodat ook dan de vis nog niet voor de deur ligt.

**Goede alternatieven zijn schaars**

Welk alternatief men voor de tongvisserij ook kiest, men zal het vrijwel zeker verder van huis moeten zoeken. De tijd die men bij weekreizen op de visgronden kan doorbrengen, zal, gezien de te vangen hoeveelheden, vrijwel zeker te kort gaan schieten. Een mogelijkheid is om overweekse reizen in overweging te nemen, zodat gemiddeld per reisdag minder gestoomd en meer gevist kan worden.

Bijvoorbeeld in plaats van 50 weekreizen van 5 dagen, die per jaar 100 dagen stomen en 150 visdagen opleveren, zou men 25 reizen van 10 dagen kunnen maken met 50 dagen stomen en 200 dagen vissen. Men krijgt dan echter met bemanningsproblemen te kampen. In de eerste plaats zal men de zondag die in de reis valt in een nabijegelegen haven of althans niet vissend willen doorbrengen. Dat scheelt in het voorbeeld 25 visdagen, maar er zijn nog altijd 25 gewonnen ten opzichte van de weekreizen. Van groter zorg wordt het vermoedelijk, of men überhaupt voldoende bemanning voor een dergelijke visserij kan vinden. Velen zullen het bezwaarlijk vinden de helft van de weekends niet thuis te kunnen doorbrengen. Bovendien zal er langer en meer werk per reis moeten worden verzet dan in de boomkorvisserij op tong, waar de grenzen van het uithoudingsvermogen al vrijwel zijn bereikt. Een ekstra man zal dus geen luxe zijn, maar daarmee wordt het deel per man, bij gelijkblijvend totaal deel, kleiner, en daarmee de aantrekkelijkheid.

Tenslotte is er, mochten alle hiervoor geopperde problemen opgelost kunnen worden, het probleem van het specialisme van de visser. Men zegt wel: "een bokkervisser is geen haringvisser", en: "een haringvisser die erop uitgestuurd wordt om kabeljauw te vangen zal, als hij toevallig haring tegenkomt, met haring thuiskomen en niet met kabeljauw". De kennis die men zich, meestal door jarenlange praktijk, van een bepaalde visserij op bepaalde gronden heeft eigen gemaakt zit meestal zeer diep en voor het omschakelen op een andere visserij moet men dit voor een groot deel overboord zetten en opnieuw beginnen.

### Slotbeschouwing

De in dit artikel gegeven opmerkingen zijn niet uitpuittend ten aanzien van de beschouwde problematiek. Zij hebben tot doel te wijzen op een aantal moeilijkheden die zich kunnen voordoen wanneer de thans in de vaart gebrachte en nog te brengen grote boomkorkotters gedwongen zijn zich gedeeltelijk van de tong af te wenden en hun heil ten dele elders te zoeken. Deze dwang kan tot stand komen als bij voortgaande ongebredelde visserij de vangsten onvoldoende worden om de visserij rendabel te bedrijven. Meer voor de hand ligt de veronderstelling, dat voor het zover gekomen is, regulerende maatregelen van kracht zullen worden, door quota-regelingen en/of gesloten tijden.

Ook dan zal een deel van de visserijcapaciteit voor andere vissoorten en andere gronden gebruikt moeten worden en gezien de bestaande grote over-capaciteit (vanuit biologisch gezichtspunt) zal dat een niet te verwaarlozen deel zijn.

De lezer moet zich echter door de sombere ondertoon van dit verhaal niet terneer laten drukken. Reeds eerder hebben de kottervisserij de bakens tijdig verzet, toen het tij bleek te keren.

Het is echter wel zaak tijdig te ontdekken, hoe het tij keert en op welke wijze de bakens kunnen worden verzet.



## DE KOTTERVISSER ALS INKOMENSVERGROTER EN FINANCIER

Drs. W.P. Davidse en Drs. R. Rijnveld,  
Afdeling Visserij en Bosbouw, Landbouw-Economisch Instituut

### Inleiding

Onder deze, wat prikkelende titel, zal in kort bestek de problematiek van de financiering in de kottervisserij worden besproken. Bij nieuwbouw, modernisering of aankoop van een groter vaartuig schieten de eigen middelen van de ondernemer vaak tekort en moet vreemd vermogen (krediet) worden aangetrokken.

Het aantrekken van krediet is een zeer normale situatie in de kottervisserij en houdt nauw verband met de ongelijkmatige vermogensbehoefte gedurende de economische levensduur van een schip. Bij aanschaf van een schip is de vermogensbehoefte het grootst om daarna weer geleidelijk te dalen in evenredigheid met de vrijkomende afschrijvingen. De kredietfaciliteiten die de ondernemer ter beschikking staan -al of niet gebruik makend van een garantie-regeling van de overheid- zijn tezamen met de eigen middelen veelal voldoende om in zijn totale vermogensbehoefte te voorzien.

Er is in feite pas sprake van financierings-problematiek, indien de ondernemer de aanschaf van een nieuw schip met relatief veel vreemd vermogen moet financieren in verhouding tot het beschikbare eigen vermogen. Men spreekt dan van scherp gefinancierde bedrijven, die veelal duur top-krediet moeten opnemen. In dit verband is de vraag aan de orde of de ondernemer er verstandig aan doet zulke zware financieringslasten in de vorm van rente- en aflossingsverplichtingen op zich te nemen.

### Inkomensvergroting en veilige financiering

Evenals het geval is met andere "kleine" zelfstandigen verenigt de kottervisser meerdere functies in één persoon. Hij is niet alleen arbeidskracht in de maatschap, maar ook ondernemer in de feitelijke zin van het woord. Hij moet uit dien hoofde kennis hebben op technisch, commercieel, economisch en fiscaal terrein. De eisen, die aan de kottervisser in elk van zijn verschillende functies worden gesteld, worden bijna van jaar tot jaar zwaarder. In dit opzicht heeft alleen te worden gewezen op de technische (r)evolutie in de kottervisserij in de laatste 10 jaar.

In het kader van dit artikel beperken wij ons tot de eisen, die in bedrijfseconomisch opzicht aan de kottervisser worden gesteld. De economische theorie leert, dat de zelfstandige ondernemer streeft naar een zo hoog mogelijk inkomen. In de praktijk is dit beginsel weliswaar aan zekere beperkingen gebonden door persoonlijke overwegingen of omstandigheden.

Dit neemt niet weg, dat met name in de kottervisserij het economisch motief nog in sterke mate richting gevend is. Dit blijkt onder meer uit de sterke expansie van de kottervloot in de laatste 10 jaar. De gunstige rentabiliteit heeft, tezamen met de ter beschikking staande soepele kredietfaciliteiten en de mogelijkheid van investeringsaftrek, geleid tot een krachtige modernisering en uitbreiding van de vangstcapaciteit van de kottervloot.

De kottervisser is echter niet alleen ondernemer in de zin van "inkomensvergroter", maar tevens "financier" in zijn eigen bedrijf. In deze laatste hoedanigheid dient hij zich af te vragen of zijn bedrijf wel voldoende "veilig" is gefinancierd. Scherp gefinancierde bedrijven staan immers voor zware aflossings- en renteverplichtingen, met name in de eerste jaren na de nieuwbouw. In de praktijk wordt bij het aangaan van zware financieringslasten als het ware vooruitgelopen op toekomstige winsten. Naast de elk jaar vrijkomende afschrijvingen zijn ook besparingen uit de winst noodzakelijk om te kunnen voldoen aan de zware financieringslasten.

De indruk bestaat dat, gezien de bestaande hoogconjunctuur in de kleine zeevisserij, de kottervisser zich in de allereerste plaats ondernemer in de vorm van "inkomensvergroter" voelt en zich weinig of niets aantrekt van de "financieringsrisico's", die hij -vaak onbewust- loopt. Financieringsrisico's zijn uiteraard alleen aanwezig, indien in de toekomst de gunstige rentabiliteit in de meeste kottersondernemingen in het gedrang zou komen. Hoewel er o.i. in dit opzicht geen reden tot ongebreideld optimisme bestaat, valt op dit punt met enige zekerheid weinig te zeggen.

Het vraagstuk van het afwegen van de voordelen van inkomensvergroting tegenover de nadelen van de te grote financieringsrisico's zal dan ook voor de periode 1972-1976 worden behandeld aan de hand van twee rekenvoorbeelden. In beide gevallen wordt uitgegaan van het in de vaart komen van een schip op 1 januari 1972 van 900 p.k. ad 1,3 mln. In het eerste geval wordt hierbij een gunstige rentabiliteit aangehouden in het tweede geval worden aanzienlijk slechtere vooruitzichten in aanmerking genomen. Aan deze rekenvoorbeelden gaat echter eerst nog een stukje theorie vooraf.

Waaruit bestaat het inkomen van een kottervisser?

Behalve zijn schipperspet heeft de kottervisser, zoals uit het voorgaande blijkt, nog andere "petten" op: die van arbeidskracht in zijn eigen bedrijf en die van ondernemer. Voor een opvarende schipper-eigenaar behoort een "deel" te worden berekend, gelijk aan dat van zijn bemanningsleden. Dit "deel" vormt dan voor hem een vergoeding voor de door hem aan boord verrichte arbeid.

Als ondernemer zal de kottervisser streven naar een zo hoog mogelijk overschot van besomming boven de totale kosten. Dit netto-overschot vormt zijn winst, of wel de "premie" voor het ondernemen, waarbij inbegrepen is een vergoeding voor het dragen van het risico.

Wanneer het ondernemen ongunstig uitvalt, d.w.z. wanneer de totale kosten de besomming overtreffen, draagt de schipper-eigenaar het verlies. In dit geval is er dus sprake van een negatief inkomensbestanddeel (naast het "deel").

### De bedrijfseconomische winst

Wat is nu de betekenis van de winst, in bedrijfseconomische zin? Men moet de winst niet zien als de uitkomst van een eenvoudige rekening (besomming-kosten), waarbij er altijd maar één goed antwoord is. Wanneer twee personen, onafhankelijk van elkaar, de winst van een bedrijf berekenen, zullen zij waarschijnlijk tot twee verschillende uitkomsten komen. Zij kunnen dan toch beiden de som goed gemaakt hebben. Het verschil kan bijvoorbeeld veroorzaakt zijn door een verschil in schatting van de periode waarover wordt afgeschreven. De één zal bijvoorbeeld een kotter afschrijven in 20 jaar, de ander in 15 jaar. Bij het beoordelen van de winst van een bedrijf dient men zich dus o.a. goed te realiseren over welke periode de afschrijving is berekend.

Bij de berekening van de bedrijfseconomische winst voor een kotter vormt de afschrijving een zeer belangrijke kostenfaktor. Afschrijven betekent in bedrijfseconomisch opzicht een fonds vormen dat voldoende groot is om, wanneer de economische levensduur van het schip is verstreken, een nieuw schip te kunnen bekostigen. Er is dan sprake van een vervangingsinvestering, waarbij het nieuwe schip even groot is en hetzelfde motorvermogen heeft als het oude.

Het is bekend, dat de bouwkosten van een nieuw schip ieder jaar aanzienlijk stijgen. Dit betekent, dat het afschrijvingsfonds mee zal moeten stijgen met deze bouwkosten, om t.z.t. een nieuw (duurder) schip te kunnen kopen. Hieruit vloeit voort, dat zal moeten worden afgeschreven op basis van de huidige waarde (de vervangingswaarde).

Wanneer nu voor een kotter een bedrijfseconomische winst berekend wordt (dan zijn dus de afschrijvingen verdiend), heeft deze winst het karakter van een overschot. Dit overschot kan onttrokken worden aan het bedrijf (kan opgemaakt worden) zonder dat het bedrijf wordt uitgehold. Deze winst vormt dus in beginsel een "verteerbaar" inkomen voor de kottervisser. Hij zal er overigens verstandig aan doen om een deel van deze winst te reserveren voor een eventueel minder gunstige tijd.

In de tweede plaats vormt de bedrijfseconomische winst een belangrijke bron van informatie voor de ondernemer. Wanneer een kotter naar en op de visgronden vaart wordt steeds een koers uitgezet; de navigatiemiddelen vertellen de schipper wat zijn positie is ten opzichte van de uitgezette koers. Op soortgelijke wijze moet iedere ondernemer voor zijn bedrijf als geheel een koers bepalen, waarbij hij in de toekomst moet kijken. De uitkomsten van de administratie, in het bijzonder de winst en de balans, vertellen hem wat zijn positie is, vergeleken met de uitgezette koers. De administratie vormt a.h.w. de "economische decca" voor de ondernemer.

Wanneer b.v. het winstverloop ongunstig is, verkrijgt hij d.m.v. de administratie informatie op grond waarvan hij kan "bijsturen". Het is duidelijk dat een goede administratie evenzeer belangrijk is als goede navigatiemiddelen aan boord, gezien het feit dat steeds meer kotterondernemingen miljoenenbedrijven worden.

### De fiskale winst

De fiskale winst kan men niet zonder meer zien als het "verteerbaar inkomen", noch als bron van informatie t.b.v. de "plaatsbepaling" met het oog op de voor de onderneming uitgezette koers. Als belangrijkste verschillen tussen de fiskale en de bedrijfseconomische winst kunnen genoemd worden:

1. De berekende afschrijvingen. De fiskus accepteert geen afschrijvingen op basis van de vervangingswaarde, zodat fiscaal moet worden afgeschreven op basis van de aanschaffingswaarde. Bij stijging van de bouwkosten zal het afschrijvingsfonds, dat op deze manier gevormd wordt, niet voldoende zijn om het nieuwe schip te financieren. De fiskale en de bedrijfseconomische afschrijvingen kunnen voorts nog verschillen vertonen door toepassing van de vervroegde afschrijving. Sinds 15 juli 1972 is het nl. (weer) toegestaan om 1/3 van de bouwkosten van een schip vervroegd af te schrijven.
2. De investeringsaftrek. Eveneens sinds 15 juli 1972 is het toegestaan om, gedurende 5 achtereenvolgende jaren 5% van de aanschaffingskosten van een schip in aftrek te brengen bij de berekening van de fiskale winst. Deze aftrek kan ook toegepast worden t.a.v. andere aanschaffingen, mits dit onderdelen zijn van schepen (b.v. een radarinstallatie). Dit op grond van een uitspraak van het Gerechtshof te Amsterdam, waarbij een beroep van het accountantskantoor Van Glabbeek gegrond werd verklaard.

### De financiering blijktens de balans

Om inzicht te krijgen in de financiering van een bedrijf moet de balans geraadpleegd worden. Bij wijze van voorbeeld is een eenvoudige bedrijfseconomische balans opgenomen van een denkbeeldig bedrijf.

Debet	Balans per 1 januari 1972		Credit
Vaartuig	f. 1.300.000,-	Eigen vermogen	f. 300.000,-
Overige aktiva	f. 50.000,-	Hypothecaire lening	f.1.050.000,-
Totaal	<u>f. 1.350.000,-</u>	Totaal	<u>f.1.350.000,-</u>

Hoe dient nu een dergelijke balans gelezen te worden?

Aan de credit zijde (of wel de stuurboordzijde) kunnen wij zien, waar het geld vandaan is gekomen. Wij zien een gering eigen vermogen in verhouding tot het verkregen krediet. Aangenomen is dat voor het schip, waarvan de totale bouwkosten f. 1,3 mln. bedroegen, een hypothecaire lening werd ontvangen voor een bedrag van 80% van f. 1,3 mln., tegen een rente van 8%, af te lossen in 10 jaar.

In dit geval is er sprake van een scherp gefinancierd bedrijf; het eigen vermogen maakt slechts 22% uit van het totale vermogen (eigen + vreemd vermogen). Bij een veilig gefinancierd bedrijf zal het eigen vermogen hoger zijn in verhouding tot het verkregen krediet. Wanneer b.v. het eigen vermogen 60% zou vormen van het totale vermogen, zou -onder verder normale omstandigheden- gesproken kunnen worden van een veilig gefinancierd bedrijf. Het eigen vermogen moet in dit verband gezien worden als een "stootkussen" dat, indien het groot genoeg is, ongunstige ontwikkelingen (verliezen) kan opvangen.

Aan de debetzijde (of wel de bakboordkant) kunnen wij zien waar het geld naar toe is gegaan. In dit voorbeeld is het uiteraard voor verreweg het grootste gedeelte in het schip geïnvesteerd. Hierbij is verondersteld, dat het een nieuw schip betreft met een motorvermogen van 900 p.k. De post "overige aktiva" bestaat o.a. uit kas-, bank- en giroaldi.

#### Ontwikkelingen in de financiële positie bij gunstig winstverloop

Wij veronderstellen, dat de denkbeeldige kotter van 900 p.k. in januari 1972 in de vaart gebracht wordt en wij bezien de resultaten over een periode van 5 jaar (van 1972 t/m 1976). Wij kunnen ons voorts indenken dat de gunstige verwachtingen die de schipper-eigenaar had met betrekking tot zijn nieuwe kotter in vervulling gaan: In 1972 wordt een besomming behaald van f. 1,1 mln., waarna de besomming in 1973 en 1974 jaarlijks stijgt met 15%. In een periode van 5 jaar kunnen wellicht minder gunstige jaren optreden, daarom wordt verder aangenomen, dat in 1975 de besomming daalt met 20% en daarna in 1976 gelijk blijft. Om de eindbalans per 31 december 1976 te kunnen opstellen maken wij nog de volgende veronderstellingen:

- De kosten die niet direkt afhankelijk zijn van de besomming, kosten van gasolie, vistuig, vaartuig etc., bedragen in 1972 f. 290.000,- en vertonen een jaarlijkse stijging van 10%.

- Het totale deel bedraagt 36% van de besomming, waarbij voor de opvarende schipper-eigenaar een deel van 6% van de besomming is berekend.

- De afschrijving bedraagt per jaar: 6% op het casco en 13% op de motor (op basis van vervangingswaarde).

- De rente over de hypothecaire lening bedraagt 8% per jaar, terwijl jaarlijks f. 105.000,- van het krediet wordt afgelost.

- De privé-uitgaven bedragen in 1972 f. 25.000,-, waarboven nog inkomstenbelasting betaald moet worden over de fiscale winst.

- De jaarlijkse stijging van de bouwkosten bedraagt 8%.

Het verloop van de besomming en de netto-winst is dan als volgt:

	1972	1973	1974	1975	1976
	( x f.1 000,-)				
Besomming	1.100	1.265	1.455	1.164	1.164
Netto winst	165	213	282	52	8

Rekening houdend met deze ontwikkeling gedurende deze 5 jaar en gelet op de overige gemaakte veronderstellingen, ziet de balans aan het eind van deze periode er als volgt uit.

Debet	Balans per 31 december 1976		Credit
Vaartuig	f. 1.905.000,-	Eigen vermogen	f. 480.000,-
Afschrijvingen	f. 916.000,-	Reserve herwaardering	f. 605.000,-
Boekwaarde	f. 989.000,-	Hypothecaire lening	f. 525.000,-
Overige aktiva	f. 621.000,-		
	<u>f. 1.610.000,-</u>		<u>f. 1.610.000,-</u>

Bij deze balans valt het volgende op te merken:

- Uitgaande van de jaarlijkse stijging van de bouwkosten met 8% kost een nieuwe, vergelijkbare kotter op 31 december 1976 f. 1.905.000,-. Het verschil met de oorspronkelijke bouwkosten ad f. 1,3 mln. is aan de credit zijde vermeld als reserve herwaardering (f. 605.000,-). De boekwaarde van het schip ad f. 989.000,- zal bij benadering de opbrengst van het schip zijn, wanneer het schip op de balansdatum zou worden verkocht.

- De waarde van de overige aktiva is belangrijk toegenomen vergeleken met het bedrag op de balans per 1 januari 1972. Deze toename is de resultante van: Afschrijvingen-aflossing ad f. 391.000,- en de besparingen over de periode 1972 - 1976 (netto-winst + deel - privé-uitgaven incl. inkomstenbelasting) ad f. 180.000,-. Deze toename ad f. 571.000,- moet gezien worden als de netto-kasstroom die is binnen gestroomd en in aanmerking komt voor belegging.

- Het eigen vermogen is toegenomen met f. 180.000,-. Dit is weer het totaal van de besparingen over de periode van 5 jaar.

- De hypothecaire lening is voor de helft afgelost ( 5 x f. 105.000,-).

Bezien wij het totale balansbeeld dan valt het op dat het aandeel van het eigen vermogen, waarbij de reserve herwaardering geteld kan worden, belangrijk is toegenomen:

op 1 januari 1972 was het aandeel van het eigen vermogen 22% van het totale vermogen, terwijl dit aandeel op 31 december 1976 67% bedraagt. Wij kunnen nu spreken van een redelijk veilig gefinancierd bedrijf. Er is sprake van een goed weerstandsvermogen; eventuele verliezen kunnen tot op zekere hoogte goed opgevangen worden. Wanneer de schipper-eigenaar op 31 december 1976 een nieuw schip van dezelfde grootte zou bestellen, zou hij hiervoor minder krediet nodig hebben dan voor zijn eerste schip.

### Veranderingen in de financiële positie bij ongunstige ontwikkelingen

Wij kunnen nu het weerstandsvermogen van het denkbeeldige kottersbedrijf op de proef gaan stellen door aan te nemen, dat de ontwikkelingen gedurende de periode 1973-1976 zeer ongunstig verlopen.

Wij veronderstellen daartoe dat de besomming in 1972 hetzelfde bedraagt als in het eerste geval (f. 1,1 mln.), doch dat in 1973 de besomming daalt met 10%, om vervolgens elk jaar te dalen met 5%. Wij voegen er nog een ongunstige faktor aan toe door te veronderstellen, dat de bouwkosten jaarlijks niet met 8% stijgen, doch in 1972 en 1973 stijgen met resp. 8% en 6% en in volgende jaren met slechts 3%. De boekwaarde van het schip per 31 december 1976 zal dan lager zijn, bij toepassing van dezelfde afschrijvingspercentages. Met andere woorden de "financieringswinst" door inflatie is aanzienlijk geringer. De overige veronderstellingen blijven gelijk aan die in het eerste geval, zij het dat de privé-uitgaven (incl. inkomstenbelasting) aanzienlijk lager zijn. Immers er zal ook minder inkomstenbelasting betaald behoeven te worden bij een dergelijk ongunstig verloop van de besomming.

Het verloop van besomming en netto-resultaat geeft nu het volgende beeld te zien:

	1972	1973	1974	1975	1976
	(x f. 1.000, -)				
Besomming	1.100	990	941	894	849
Netto-resultaat	165	52	- 5	-68	-137

In dit geval ontstaat de volgende eindbalans.

Debet	Balans per 31 december 1976		Credit
Vaartuig	f. 1.622.000,-	Eigen vermogen	f. 293.000,-
Afschrijvingen	f. 781.000,-	Reserve herwaarde-	
Boekwaarde	f. 841.000,-	ring	f. 322.000,-
Overige aktiva	f. 299.000,-	Hypothecaire lening	f. 525.000,-
	<u>f. 1.140.000,-</u>		<u>f. 1.140.000,-</u>

Het eigen vermogen (exklusief de "Reserve Herwaardering") vertoont op deze balans een aanzienlijk lager bedrag dan op de eindbalans in het vorige rekenvoorbeeld.

Er is in dit geval sprake van een ontsparing van f. 7.000,- (f. 300.000,- per 1 januari 1972 - f. 293.000,- per 31 december 1976). Wij kunnen nu de veranderingen in bovenstaande eindbalans t.o.v. de beginbalans per 1 januari 1972 op overzichtelijke wijze opstellen en verkrijgen dan het volgende beeld:

<u>Beschikbaar gekomen middelen</u>		<u>Besteding van deze middelen</u>	
Reserve herwaardering		Stijging van de vervangings- waarde	f. 322.000,-
	f. 322.000,-	Aflossingen	f. 525.000,-
Inkomen (netto- winst + deel)	f. 293.000,-	Privé-uitgaven	f. 133.000,-
Afschrijvingen	f. 781.000,-	Betaalde inkom- stenbelasting	f. 167.000,-
		Toename overige aktiva	f. 249.000,-
	<u>f. 1.396.000,-</u>		<u>f. 1.396.000,-</u>

De positieve netto-kasstroom (toename overige aktiva ad f. 249.000,-) is hier ontstaan door het verschil tussen afschrijvingen en aflossingen (f. 256.000,-) verminderd met een ontsparing van f. 7.000,-. Deze ontsparing is ontstaan, doordat de privé-uitgaven (f. 133.000,-) + betaalde inkomstenbelasting (f. 167.000,-) hoger waren dan het inkomen (f. 293.000,-) in deze 5 jaar.

Kortheidshalve is hier volstaan met het vermelden van totale beschikbare middelen en de besteding hiervan over 5 jaar. Hierdoor wordt de weinig rooskleurige situatie, waarin het bedrijf -op basis van de veronderstellingen- in 1976 is geraakt, sterk verdoezeld. Voor 1976 werd nl. een negatieve netto-kasstroom berekend van f. 41.000,-. In dit jaar was het saldo van berekende afschrijvingen en aflossingen niet voldoende om de ontsparing (inkomens-privé-uitgaven, incl. belastingen) te kunnen dekken. In 1976 was er dan ook sprake van "interen" hetgeen tot uiting komt in een daling van de post overige aktiva (b.v. vermindering van het banksaldo).

Als geheel is er, echter, ondanks de veronderstelde ongunstige ontwikkelingen, nog een redelijk weerstandsvermogen aanwezig. Dit blijkt uit het feit dat het aandeel van het totale eigen vermogen is gestegen van 22% van het balanstotaal op 1 januari 1972 tot 54% op 31 december 1976. Dit weerstandsvermogen werd echter vooral opgebouwd in het gunstige jaar 1972.

### Slotbeschouwing

De expansie in de kleine zeevisserij voltrekt zich als gevolg van de gunstige bedrijfsresultaten en de gevoelde noodzaak tot modernisering en vergroting van de vangstcapaciteit, de laatste jaren in steeds versneld tempo.



Deze expansie kan zich slechts voltrekken door het aantrekken van relatief veel krediet. Over de feitelijke financiële positie van de kottervisserij is niets bekend; cijfers hierover op basis van LEI-onderzoek zijn pas in de loop van 1974 te verwachten.

In deze beschouwing is getracht met behulp van twee rekenvoorbeelden -het eerste uitgaande van een zeer gunstige rentabiliteit, het tweede van een aanmerkelijk verslechterde situatie- te komen tot een oordeelsvorming over een periode van 5 jaar. Hierbij is getracht de nadelen van te grote financieringsrisico's bij scherp gefinancierde bedrijven zoveel mogelijk te kwantificeren.

In het eerste geval -gunstige rentabiliteit- is er geen vuiltje aan de lucht. Aan de zware financieringslasten kan ruimschoots worden voldaan, terwijl -rekening houdend met te betalen belastingen- nog een aanzienlijke toeneming van het eigen vermogen plaats heeft.

In het tweede geval -sterk dalende besommingen in de loop van de periode 1972 - 1976- is de ontwikkeling weliswaar veel minder florissant, maar nog niet katastrofaal. In dit fiktieve voorbeeld blijkt de kottervisser nog over een aanzienlijk weerstandsvermogen te beschikken om aan zijn financiële verplichtingen te voldoen. Dit weerstandsvermogen houdt o.m. verband met de gunstige uitgangssituatie, de automatische aanpassing van het "deel", aan lagere besommingen, de relatief lage technische kosten en het inkasseren van een stukje financieringswinst, uit hoofde van inflatie.

Op grond van deze twee rekenvoorbeelden kan men stellen, dat zeer ingrijpende verstoringen op economisch gebied zullen moeten optreden, voordat niet meer aan de aangegane rente- en aflossingsverplichtingen kan worden voldaan. Als zodanig kunnen bijv. worden genoemd het in de vaart brengen van een schip met in de eerste jaren reeds een negatief resultaat en het eventueel invoeren van quoteringen, die niet of niet voldoende door prijsstijgingen worden gekompenseerd. Ook het kalkuleren over een 8-jarige i.p.v. een 5-jarige periode zal -bij een ongunstige ontwikkeling- de uitkomst drastisch ten ongunste beïnvloeden.

Tenslotte dient nog te worden gesteld, dat bij de afweging van de soms tegenstrijdige gezichtspunten -inkomensvergroting of veilige financiering- de risico's van een te scherpe financiering enigermate worden gekamoufleerd. Enerzijds houdt dit verband met de onbekendheid met financieringsrisico's en de sinds jaren aanhoudende hoogconjunktuur. Anderzijds is het een gevolg van de soepele kredietfaciliteiten in combinatie met de sterk progressieve inkomstenbelasting en de bestaande mogelijkheden tot investeringsaftrek.

Het juist onderkennen van de nadelen van financieringsrisico's verdient o.i. echter meer aandacht, gelet op het minder gunstige, economische perspectief van de kottervisserij op langere termijn. Op welke wijze deze afweging dient plaats te hebben tegenover de voordelen van inkomensvergroting is getracht in deze beschouwing aan de hand van twee voorbeelden aan te geven.