

DE FINANCIËLE POSITIE VAN BEDRIJVEN IN DE KLEINE ZEEVISSERIJ

Mededeling No. 156

December 1976

L 27
156c



Landbouw-Economisch Instituut
Afdeling Visserij en Bosbouw

INHOUD

	Blz.
TEN GELEIDE	5
INLEIDING	7
1. OMVANG EN AARD VAN DE VERMOGENSBEHOEFTE IN DE KLEINE ZEEVISSERIJ	9
1.1 Algemeen	9
1.2 De vermogensbehoefte voortvloeiend uit het schip	10
1.3 Overige bestanddelen van de vermogensbehoefte	13
2. DE WIJZE VAN VOORZIENING IN DE VERMOGENSBEHOEFTE IN DE KLEINE ZEEVISSERIJ	15
2.1 De voorziening met eigen vermogen	15
2.2 De betekenis van het vreemd vermogen op langere termijn	17
2.3 Het leverancierskrediet	19
2.4 Verplichtingen uit hoofde van nieuwbouw	19
2.5 Overheidsmaatregelen ter voorziening in de financieringsbehoefte	20
2.6 Fiskus en financiering	21
3. DE VERHOUDING TUSSEN VERMOGENSBEHOEFTE EN VERMOGENS-VOORZIENING	
3.1 Liquiditeit algemeen	24
3.2 Beoordeling van de liquiditeit op korte termijn	25
3.3 Beoordeling van de liquiditeit op lange termijn	25
3.4 Het financieel weerstandsvermogen	28
4. BALANSPOSITIES VAN KOTTERBEDRIJVEN	30
4.1 Inleiding	30
4.2 De gemiddelde balansen per ultimo 1973 en 1974	30
4.3 Invloed van het investeren op de balansposi- ties	34
4.4 Totaalbalansen van de kleine zeevisserij, ultimo 1972 t/m 1975	36
5. SLOTBESCHOUWINGEN	39
Bijlagen	
1. Verloop van het gemiddeld eigen vermogen per be- drijf in 1973	45
2. Omvang en methode van onderzoek	46
	3

Overzicht van uitgebrachte aanverwante publikaties

No. 5.33	Bedrijfsresultaten van de kleine zeevisserij	f 7,--
No. 5.34	Visserij in cijfers 1974	f 5,50
No. 5.39	Bedrijfsresultaten van de kleine zeevisserij	f 5,50
No. 5.40	Visserij in cijfers 1975	f 5,50
No. 127 1)	De Nederlandse Visserij op de drempel van een nieuw tijdvak	uitverkocht

1) Mededelingen en Overdrukken.

TEN GELEIDE

Financieringsonderzoek in de agrarische sector beoogt de financieringskenmerken te belichten zowel van de individuele bedrijven als van de bedrijfstak als geheel. In de eerste drie hoofdstukken van deze publikatie wordt de financieringsproblematiek van bedrijven in de kleine zeevisserij in het algemeen beschreven, terwijl hoofdstuk 4 het cijfermatige gedeelte vormt. Dit laatste hoofdstuk is gebaseerd op gemiddelde balansen van een aantal groepen kotterbedrijven aangevuld met totaalbalansen voor de gehele kleine zeevisserij.

Het onderzoek bestrijkt de laatste twee jaar van de hoogconjunctuur in de kottervisserij, 1972 en 1973, alsmede de jaren 1974 en 1975. Uit de resultaten komt duidelijk het zeer specifieke verloop van de vermogensbehoefte in de kleine zeevisserij naar voren en hiermede samenhangend, de wijze van dekking van deze grote vermogensbehoefte in de vorm van vreemd vermogen op middellange termijn. De "zaagtandvorm" in het verloop van de vermogensbehoefte maakt financiering met een relatief hoog percentage vreemd vermogen welhaast onontkoombaar. Daarbij is het van belang dat de aflossingsperiode relatief kort is ten opzichte van de levensduur van het schip. In het algemeen is aflossing binnen de vereiste periode nog mogelijk, ook bij het niet volledig verdienen van de bedrijfseconomische afschrijvingen.

Een zeer specifiek probleem vormt de waardering van de schepen in het huidige tijdsbestek. De omvang van het eigen vermogen van de individuele bedrijven en van de kleine zeevisserij als geheel moet steeds gezien worden tegen de achtergrond van de wijze van waardering van de schepen. De huidige lage verkoopprijzen worden veroorzaakt door de plotselinge uitstoot van een deel van de overcapaciteit. Zodra de sanering is voltooid stijgt het prijspeil echter vermoedelijk weer in vrij snel tempo. De directe opbrengstprijis van het schip vormt geen reële maatstaf voor de waardering van de gehele vloot, uitgaande van de continuïteit van het grootste gedeelte ervan. In deze publikatie zijn de schepen gewaardeerd tegen de boekwaarde op basis van de vervangingswaarde, waaraan de continuïteitsgedachte ten grondslag ligt. Ook bij deze waarderingsmaatstaf is echter de betekenis van de waarde van de schepen en daarmee van de omvang van het eigen vermogen betrekkelijk. De boekwaarde van de schepen vormt hierbij het totaal van de toekomstige afschrijvingen op basis van de vervangingswaarde en deze boekwaarde is alleen een betrouwbaar gegeven, wanneer deze afschrijvingen voor de hele vloot ook inderdaad verdiend kunnen worden. Om deze vervangingsboekwaarde te relativiseren is ten behoeve van de totaalbalanscijfers voor de kleine zeevisserij als geheel nog een aanvullende berekening gemaakt voor de waarde van de vloot.

Deze publikatie, bestemd voor overheid, georganiseerd bedrijfsleven, plaatselijke banken e.d., vormt een voorloper van een in 1977 te verschijnen uitvoeriger rapport over hetzelfde onderwerp. In dit rapport zal het accent meer liggen op de financiële positie van de individuele bedrijven.

Deze "Mededeling" is samengesteld door drs. W.P.Davidse, met medewerking van J.H. du Bois en K.M. Horjus.

Den Haag, december 1976

Afd. Visserij en Bosbouw

INLEIDING

De kleine zeevisserij is de meest omvangrijke tak van de Nederlandse visserij. De totale aanvoer van de kotters, behorend tot de kleine zeevisserij, maakte in 1974 en 1975 ongeveer 40% uit van de totale Nederlandse aanvoer, bij een aandeel in de totale besomming in beide jaren van plm. 60%. Het totaal aantal van deze kotters varieerde gedurende de periode 1969 t/m 1974 rond een aantal van 460, terwijl in 1975 een scherpe daling optrad tot 386 schepen.

Het investeren is in het algemeen één van de meest bepalende factoren voor de financiële positie van ondernemingen. In de kleine zeevisserij waren deze investeringen omvangrijk en hebben in het bijzonder in de jaren 1972 en 1973, geleid tot een ingrijpende vernieuwing van de vloot.

Het totaal aantal schepen bleef hierbij vrij konstant als gevolg van verkoop van vaartuigen naar het buitenland en sloop van verouderde schepen. Voorts ging een aantal kleinere kotters over naar de garnalenvisserij.

In deze beide jaren werden respectievelijk 43 en 51 nieuwe schepen in de vaart gebracht tegenover een jaargemiddelde van 20 gedurende de periode 1969 t/m 1972. Doordat de schepen werden uitgerust met steeds sterkere motoren (tot 2000 pk), steeg het gemiddeld motorvermogen in de kleine zeevisserij van 425 pk in 1969 tot 846 pk aan het eind van 1975.

Het is een bekend verschijnsel in de visserij dat tijdens en na jaren met goede bedrijfsuitkomsten belangrijk wordt geïnvesteerd in nieuwe schepen. In de nota "financiering visserij" die in 1958 door de afdeling visserij van het LEI werd uitgebracht, wordt in dit verband gesteld dat in het verleden in de visserij typische "reinvestment cycles" ontstonden gekenmerkt door een opeenhoping van investeringen in de jaren van hoogconjunctuur en stilstand in de depressieperioden. In de jaren 1972 en 1973 waren de omstandigheden voor het optreden van een "investeringsgolf" gunstig. De fiskale faciliteiten (m.n. de investeringsaftrekregeling) boden belangrijke mogelijkheden tot belastingbesparing, terwijl voorts de rentabiliteit van de grootste schepen steeds het gunstigst was. Bij het verlenen van nieuwbouwopdrachten in 1972 en 1973 trad er een sterk kumulatief effect op in de investeringsbeslissingen. Beslissingen van de "voorlopers" werden in steeds sterkere mate nagevolgd door anderen, aanvankelijk vooral vanwege de aantrekkelijkheid van de hogere bedrijfswinsten, in een latere fase meer doordat men zich bedreigd ging voelen door de "investeerders". Deze "sneeuwbalwerking" van investeringen moet gezien worden tegen de achtergrond van de omstandigheden waaronder de visserij wordt uitgeoefend. Met name de algemene toegankelijkheid van de gemeenschappelijke visgronden kan het be-

sef doen ontstaan dat de "voorlopers" met hun nieuwe grotere schepen een groter gedeelte van de visgronden in bezit zullen gaan nemen, waardoor bij anderen de mening ontstaat dat men niet moet achterblijven met investeren. Dit verschijnsel staat bekend als het Gordon-axioma.

De belangrijkste thuishaven voor de kottervloot is Urk. Globaal 1/3 van de vloot (133 schepen per ultimo 1975) wordt geëxploiteerd door schipper-eigenaren te Urk. Voorts zijn Den Helder (35 schepen) en Texel (33 schepen) belangrijke thuishavens in het noorden en Goeree (30 schepen) in het zuiden. De bemanning van deze schepen vaart op maatschapskontrakt. Aan het eind van 1975 telde de kleine zeevisserij 42 schepen met bemanning op arbeids-overeenkomst. Veruit de meeste van deze schepen (35) hadden Katwijk als thuishaven.

De totale besomming van de kleine zeevisserij vertoonde tot het jaar 1973 een regelmatige stijging (van f 161 mln in 1970 tot f 268 mln in 1973). In 1974 bedroeg de totale besomming eveneens ongeveer f 268 mln en 1975 volgens voorlopige cijfers plm. f 282 mln.

Aan het eind van 1973 ondergingen de kosten-opbrengsten verhoudingen in de kleine zeevisserij een drastische verandering in ongunstige zin als gevolg van de stijging van de gasolieprijs met de factor $2\frac{1}{2}$. Dit betekende een plotselinge stijging van de totale gasoliekosten van plm. f 30 mln op jaarbasis.

In 1975 werden voor de belangrijkste vissoorten quoterings-regelingen van kracht. Voor de belangrijkste vissoorten van de kleine zeevisserij, tong en schol, bedroegen deze quota in dat jaar respectievelijk 9200 ton en 47000 ton. Deze hoeveelheden waren respectievelijk 35% en 10% lager dan de vangsten van tong en schol in de beide voorgaande jaren.

1. OMVANG EN AARD VAN DE VERMOGENSBEHOEFTE IN DE KLEINE ZEE-VISSERIJ

1.1 Algemeen

Iedere ondernemer dient regelmatig beslissingen te nemen omtrent de financiering van zijn bedrijf. In sterke mate geldt dit voor een kotter-eigenaar, die een kapitaalintensief bedrijf beheert.

Het financieringsprobleem kan in zijn eenvoudigste vorm worden weergegeven door de vragen: Waar is geld voor nodig? - Gedurende welke termijn is dit geld nodig? - Waar komt dit benodigde geld vandaan? Twee begrippen spelen hierbij een centrale rol. De vermogensbehoefte, waar de eerste twee vragen naar verwijzen en de vermogensvoorziening, waarop de laatste vraag betrekking heeft. Deze beide begrippen staan niet los van elkaar; er is eerder sprake van onderlinge beïnvloeding. Bij de financiering van bijvoorbeeld een nieuw te bouwen schip zal de vermogensbehoefte (de bouwprijs) mede worden beïnvloed door de mogelijkheid om vreemd vermogen aan te trekken, waarbij de omvang van de eigen middelen een belangrijke bepalende factor is. Voorts dient bij financieringsbeslissingen o.a. nog rekening gehouden te worden met de kosten van het aan te trekken vreemd vermogen.

In het vervolg van dit hoofdstuk wordt de vermogensbehoefte bij kotterbedrijven geanalyseerd, terwijl de vermogensvoorziening aan de orde komt in hoofdstuk 2.

De vermogensbehoefte blijkt uit de debetzijde van de balans. In het algemeen komen hierop bij kotterbedrijven de volgende posten voor: Het schip, c.q. de schepen - overige duurzame activa zoals een bedrijfspand; één of meerdere auto's - een deelneming in bijvoorbeeld een visverwerkend bedrijf - de ledenrekening van de koöperatie - spaarrekening - vorderingen en vooruitbetalingen en tenslotte de liquide middelen bestaande uit de kas, bank of giro-saldi. Aangezien het woonhuis een rol kan spelen bij de financiering van het schip kan dit eveneens op de balans vermeld worden. Het financiële beeld wordt dan compleet door op de creditzijde van de balans de op dit woonhuis gevestigde hypotheek op te nemen.

De waarde van het schip vormt uiteraard de grootste post van de debetzijde van de balans. Op de gemiddelde bedrijfseconomische balansen van diverse groepen bedrijven, die in hoofdstuk 4 zijn opgenomen maakt de waarde van het schip bij de verschillende pk-groepen 59% tot 90% uit van het balanstotaal per eind 1974.

De vermogensbehoefte die uit het schip voortvloeit is tevens van langere duur dan de overige onderdelen van de totale vermogensbehoefte bij kotterbedrijven.

De omvang van de totale vermogensbehoefte (weergegeven door het balanstotaal) bij de individuele bedrijven varieerde per ultimo 1974 van gemiddeld plm. f 190000 bij de kleinste bedrijven (met één schip tot 300 pk) tot plm. f 3,9 mln gemiddeld bij de grootste bedrijven. Tot deze laatste groep bedrijven zijn gerekend de bedrijven met meerdere schepen (meestal 2) waarvan het grootste schip een motor heeft van meer dan 1100 pk.

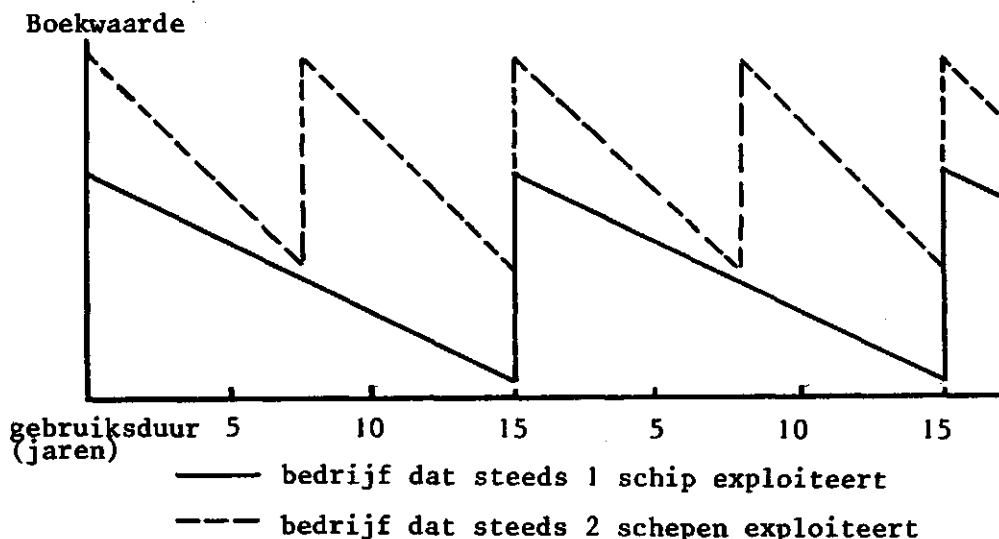
Voor de kleine zeevisserij als geheel bedroeg het totaal geïnvesteerd vermogen per ultimo 1974 plm. f 535 mln.

1.2 De vermogensbehoefte voortvloeiend uit het schip

Een moderne kotter is in één decennium een kostbaar produktiemiddel geworden. Het dient dan ook gedurende een lange reeks van jaren prestaties te leveren. Bij aankoop van het schip wordt als het ware een bundel prestatie-eenheden gekocht die in de loop van een aantal jaren verbruikt worden. Door het leveren van deze prestaties verslijt het schip en daalt het in waarde. Tijdens de exploitatie worden als het ware steeds stukjes van het schip opgeofferd en in geld omgezet. In de vorm van afschrijvingen vloeit dit geld jaarlijks weer het bedrijf binnen. De exploitatie dient dan uiteraard wel kostendekkend te zijn.

Uit dit verloop van de vermogensbehoefte bij een bedrijf dat steeds één schip exploiteert tekent zich een zaagtandvorm af. In grafiek 1 wordt deze zaagtandvorm weergegeven voor twee situaties: een bedrijf dat steeds één schip en een bedrijf dat steeds twee schepen exploiteert. In beide gevallen is sprake van een statisch verloop aangezien de vervanging geschiedt door een identiek schip bij een gelijkblijvende bouwprijs en gebruiksduur van het schip. Dit zijn uiteraard theoretische uitgangspunten.

Grafiek 1. Statisch verloop van de vermogensbehoefte

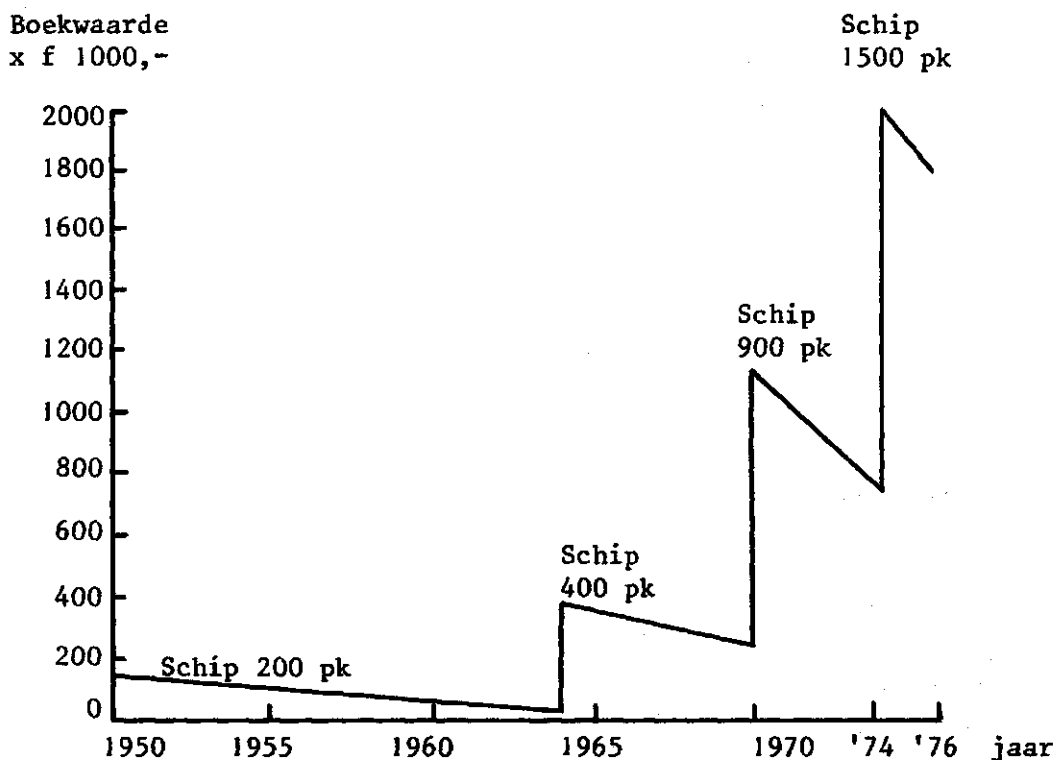


Bij het bedrijf met twee schepen is de zaagtand in het verloop van de vermogensbehoefte minder ongelijkmatig. Het meest gelijkmatig (jaarlijks gelijkblijvend) zou de vermogensbehoefte zijn, wanneer een bedrijf elk jaar een nieuw schip koopt, dat kan worden gefinancierd uit de afschrijvingen van de overige schepen. Dit is bijvoorbeeld het geval met een bedrijf dat een vloot heeft van 15 schepen, elk met een levensduur van 15 jaar.

In de kottervisserij is het werkelijk verloop van de vermogensbehoefte geheel afwijkend van deze ideaal-situatie. In de eerste plaats doordat de meerderheid van de bedrijven (bijna 90%) één schip exploiteert en in de tweede plaats doordat de vervanging veelal met steeds kortere tussenpozen geschiedde. Hierbij was de nieuwprijs van het vervangende schip dan aanzienlijk hoger dan de oorspronkelijke bouwprijs van het oude schip.

Een benadering van het werkelijk verloop van de vermogensbehoefte, zoals menig kotterbedrijf te zien geeft, vormt grafiek 2.

Grafiek 2. Verloop van de vermogensbehoefte bij dynamisch investeringsgedrag - bedrijf dat steeds 1 schip exploiteert



Uit deze grafiek blijkt een overgang van een meer statisch, naar een uitgesproken dynamisch verloop van de vermogensbehoefte.

De sterke schaalvergroting die daarbij plaats vond blijkt uit het feit dat de bouwkosten van het nieuwe schip (omstreeks 1973) menigmaal $1\frac{1}{2}$ à 2 maal zo hoog waren t.o.v. de vervangings-nieuwwaarde van het oude schip.

Deze dynamiek in het verloop van de vermogensbehoefte trad uiteraard niet bij alle bedrijven op. Een aantal kottereigenaren bleef varen met een kleiner schip, met een motorvermogen van 600 pk of lager. Voorts kan een groep kottereigenaren onderscheiden worden die min of meer regelmatig een tweedehands schip kochten van degenen die overgingen tot nieuwbouw. Tenslotte kan een groep bedrijven met meer schepen onderscheiden worden, waarvan het merendeel, evenals de categorie in grafiek 2, een sterk expansief verloop van de vermogensbehoefte te zien geeft.

Van het totaal aantal bedrijven in de kleine zeevisserij (plm. 340 per ultimo 1975) kan rond 33% gerekend worden tot de minder expansieve bedrijven (bedrijven met één schip tot 600 pk). De sterk expansieve bedrijven - bedrijven met één of meer schepen boven 1100 pk - maakten per ultimo 1975 ongeveer 25% uit van het totaal aantal bedrijven.

Bij de vaststelling van de omvang en het verloop van de vermogensbehoefte, voortvloeiend uit het schip, spelen de wijze van waardering en afschrijven een centrale rol. Het verloop van de fiskale boekwaarde is in dit verband geen betrouwbare maatstaf. Als gevolg van het vervroegd afschrijven en/of het afboeken van boekwinsten op verkochte schepen kan de fiskale boekwaarde sterk verlaagd zijn. Op de balansen in hoofdstuk 4 zijn de schepen opgenomen tegen de boekwaarde op basis van de vervangings-nieuwwaarde. Daarbij is deze nieuwwaarde steeds aangepast aan de stijging van de bouwkosten van schepen, door middel van het indexcijfer dat deze stijging weergeeft. Veranderingen in de boekwaarde ontstaan hierdoor niet alleen als gevolg van afschrijvingen op basis van de vervangings-nieuwwaarde, maar ook als gevolg van de stijging van de bouwkosten van de schepen. Gebleken is, aan de hand van de LEI-steekproefbedrijven, dat de waarde van de schepen volgens de vervangingsboekwaarde gemiddeld ongeveer 50% hoger uitkomt dan de fiskale boekwaarde. De vervangingsboekwaarde kan voorts worden vergeleken met de verkoopprijs van tweedehandsschepen. Over 1973 kon deze vergelijking worden uitgevoerd met waarnemingen en daarbij bleek dat de boekwaarde van de schepen op basis van de vervangingsnieuwwaarde plm. 20% beneden de tweedehands-verkoopprijs lag. Onder de huidige omstandigheden kan de directe opbrengstwaarde van een schip aanzienlijk lager zijn dan de vervangingsboekwaarde.

Ervan uitgaande dat er in 1974 en 1975 sprake was van een overcapaciteit in de vloot - volgens de huidige saneringsregeling te stellen op 60000 pk - moet voorzichtigheid worden betracht bij de beoordeling van de financiële positie van de bedrijven en van

de kleine zeevisserij als geheel. De betekenis van de waarde van de schepen (o.g.v. de vervangingsboekwaarde) en daarmee van het bedrag van het eigen vermogen is onder de huidige omstandigheden slechts betrekkelijk van aard. De boekwaarde van een schip vormt het totaal van de nog te verdienen afschrijvingen en deze waarde is dan ook alleen reëel als het perspectief bestaat dat deze afschrijvingen ook inderdaad verdiend kunnen worden. Gezien de overkapaciteit in de kottervloot bestaat dit perspectief niet voor alle schepen.

Op grond hiervan is ten behoeve van de totaalbalanscijfers voor de gehele kleine zeevisserij nog een aanvullende berekening uitgevoerd. De totale boekwaarde van de vloot (f 382 mln per ultimo 1974) is daarbij gekorrigeerd door rekening te houden met de geraamde overkapaciteit van 60000 pk. Waardering van deze "overtollige" pk's tegen de direkte opbrengstwaarde leidde tot een getaxeerde waardevermindering van f 47 mln. Hiertegenover kan echter het totaal van de saneringsuitkeringen ad f 30 mln (excl. de bijdragen van de financiers) gesteld worden. Per saldo resulteert hieruit een waardedaling en tevens een daling van het totaal eigen vermogen met f 17 mln aan het eind van 1974. Voor het niet te saneren gedeelte van de vloot kan hierbij de vervangingsboekwaarde aangehouden worden, aangezien de continuïteit in de bedrijfsuitoefening ook ten grondslag ligt aan deze waardering.

1.3 Overige bestanddelen van de vermogensbehoefte

Behalve aan het schip is vermogen gebonden aan overige duurzame aktiva zoals een bedrijfspand, één of meerdere auto's e.d. Op de gemiddelde balansen die in hoofdstuk 4 worden weergegeven is ook het woonhuis begrepen onder de duurzame aktiva. Dit speelt veelal een rol bij de financiering van een nieuw schip; bovendien valt er in feite, bij persoonlijke ondernemingen, geen onderscheid te maken tussen de bedrijfs- en privé-bezittingen.

Het totaal van deze "overige duurzame aktiva" varieerde bij de onderzochte groepen van 2,5% tot 2,8% van het balanstotaal per ultimo 1974.

Een volgende categorie aktiva wordt gevormd door de deelnemingen en de belegde middelen. De deelnemingen hebben meestal betrekking op visverwerkende bedrijven. De belegde middelen bestaan uit de ledenrekening van de koöperatie, de spaarrekening en, in een gering aantal gevallen, effecten. De belegde middelen vormen de reserve-aktiva die aangesproken worden wanneer een vervangend schip moet worden gefinancierd of wanneer tegenvallers bij een exploitatie moeten worden overbrugd. Deze middelen worden opgebouwd uit besparingen en het saldo van afschrijvingen en aflossingen. Relatief het belangrijkste (tot plm. 25% van het balanstotaal) zijn de belegde middelen bij de kleinere pk-groepen. Bij de bedrijven met één of meerdere schepen boven 600 pk komen de belegde middelen in het algemeen niet boven 5% van het balanstotaal uit.

In de vlottende en liquide middelen komt de vermogensbehoefte op korte termijn tot uitdrukking. Deze vermogensbehoefte op korte termijn ontstaat doordat bij de exploitatie van het schip geld moet worden "voorgeschoten" dat pas na verloop van tijd via de besomming terugvloeit. Anders dan bijvoorbeeld bij een aantal takken van land- en tuinbouw is het produktieproces in de visserij van zeer korte duur. Het duurt slechts maximaal 3 weken tussen het moment dat de kosten voor een bepaalde reis worden gemaakt (gasolie e.d.) en het moment dat deze kosten weer via de besomming terugontvangen worden. Deze periode kan dan in het algemeen overbrugd worden door het leverancierskrediet. Voorts moeten er kosten gemaakt worden die op meerdere reizen betrekking hebben, bijvoorbeeld voor vistuig, reparatie en onderhoud van het casco en de motor. In dit geval kan het enige maanden tot zelfs enkele jaren duren voordat deze kosten middels de besomming weer terugontvangen zijn. Het leverancierskrediet kan deze periode uiteraard slechts voor een kort gedeelte overbruggen, zodat een groot deel van deze kosten uit eigen middelen voorgeschoten zal moeten worden. In de goede jaren vóór 1974 waren deze eigen middelen dank zij de royale besommingen in het algemeen wel aanwezig. In 1974 en 1975 werd deze vermogensbehoefte op korte termijn echter vaak sterk voelbaar in de vorm van het niet of niet goed kunnen betalen van de rekeningen van de leveranciers.

2. DE WIJZE VAN VOORZIENING IN DE VERMOGENSBEHOEFTE IN DE KLEINE ZEEVISSERIJ

2.1 De voorziening met eigen vermogen

Het eigen vermogen vervult bij de financiering van een bedrijf een bufferfunctie; het verleent een draagvlak bij het aantrekken van vreemd vermogen. Voorts geeft het eigen vermogen een bedrijf weerstandsvermogen ten behoeve van het opvangen van verliezen.

In de kleine zeevisserij behoren de verschaffers van het eigen vermogen in het algemeen tot de eigen familiekring. Dit geldt ook voor de besloten vennootschappen, die de laatste jaren talrijker zijn geworden in de kottervisserij.

Een belangrijke bron voor de voorziening met eigen vermogen vormen de besparingen. Deze worden gevormd bij een gunstig verschil tussen het inkomen (bestaande uit netto-overschot, deel en rente) enerzijds en de privé-onttrekkingen anderzijds. In de goede jaren 1972 en 1973 konden door de meeste bedrijven belangrijke besparingen gerealiseerd worden. De vermogenstoename als gevolg van deze besparingen varieerde in 1973 bijvoorbeeld van 4,5% bij de kleinste bedrijven tot 23% bij de bedrijven met één schip boven 1100 pk (uitgedrukt in procenten van het beginvermogen).

In de jaren 1972 en 1973 had voorts een belangrijke vermogenstoename plaats als gevolg van de waardeestijging van het schip. Wanneer deze waardeestijging bij verkoop werd gerealiseerd kon hierdoor belangrijk worden bijgedragen aan het aandeel van de eigen middelen ter financiering van het nieuwe schip.

Het zal duidelijk zijn dat het relatieve aandeel van het eigen vermogen in het totaal vermogen belangrijk is beïnvloed door het investeringsgedrag. In goede jaren stond men in beginsel voor de keus: de vermogenspositie versterken door (vervroegde) aflossing van vreemd vermogen, het goed beleggen van de besparingen of investeren in een nieuw schip. Bedrijven die voor het eerste alternatief kozen geven inderdaad overwegend een verhoudingsgewijs hoog percentage eigen vermogen te zien. Tot deze categorie behoren in het algemeen bedrijven met een schip tot 600 pk motorvermogen. In hoofdstuk 4 is in tabel 4.4 een groep bedrijven opgenomen waarbij exploitatie met hetzelfde schip gedurende meer dan 6 jaar plaats vond. Bij deze groep bedroeg het aandeel van het eigen vermogen in het totaal vermogen per ultimo 1973 68%, bij waardering van het schip tegen de vervangingsboekwaarde. Hiertegenover kunnen de expansieve bedrijven gesteld worden: de bedrijven met 1 schip, motorvermogen meer dan 1100 pk, en de bedrijven met meerdere schepen waarvan het grootste schip is uitgerust met een motor boven 1100 pk. Aan het eind van 1973 bedroeg

het aandeel van het eigen vermogen bij deze bedrijven respectievelijk 37% en 57%. In 1974 werden 44 schepen boven 1100 pk in de vaart gesteld waardoor aanzienlijk meer bedrijven gingen behoren tot deze categorieën expansieve bedrijven. Aan het eind van 1974 varieerde het aandeel van het eigen vermogen bij deze bedrijven van 18 tot 49% bij waardering tegen de vervangingsboekwaarde.

Zoals in grafiek 2 op pagina 11 tot uitdrukking komt hadden deze investeringen een sterke sprong in de vermogensbehoefte tot gevolg, in het bijzonder bij de bedrijven met 1 schip. Deze investeringen moesten dan ook op dynamische wijze gefinancierd worden, waarbij vooruitgegrepen werd op een aanzienlijk hogere kasstroom in de toekomst. De kwetsbaarheid van het bedrijf werd hierdoor vergroot, hetgeen duidelijk voelbaar werd in 1974 en 1975 bij sterk tegenvallende kasstromen.

Voor de kleine zeevisserij als geheel bedroeg het totaal eigen vermogen per ultimo 1974 en 1975 ruim f 200 mln, bij waardering van de vloot op basis van de vervangingswaarde. Dit betekent een aandeel van rond 40% van het totaal in de kottervisserij geïnvesteerde vermogen. Als vergelijking kan ditzelfde percentage voor land- en tuinbouwbedrijven dienen. In de landbouw (excl. tuinbouw) maakte het eigen vermogen de laatste jaren 75 à 80% uit van het totaal geïnvesteerde vermogen, terwijl de tuinbouwbedrijven gemiddeld met plm. 70% eigen vermogen zijn gefinancierd 1).

Zoals in par. 1.2 werd opgemerkt dient bedacht te worden dat de omvang van het eigen vermogen bij kotterbedrijven in overwegende mate wordt beïnvloed door de wijze van waardering van het schip. Bij waardering van de, uitgaande van de huidige saneringsregeling, "overtollige" 60000 pk tegen de directe opbrengstwaarde daalt het totaal eigen vermogen met naar schatting f 47 mln. Het aandeel van het eigen vermogen in het totaal vermogen zou dan voor de kottervisserij als geheel, dalen tot plm. 35% per ultimo 1974. Inclusief het totaal van de saneringsuitkeringen ad f 30 mln bedraagt de daling van het eigen vermogen per saldo rond f 17 mln, waardoor het aandeel van het eigen vermogen uitkomt op ruim 38%.

In het verloop van de totale besparingen over 1973 t/m 1975 komt de breuk in de ontwikkeling die eind 1973 optrad sterk tot uitdrukking. Het totaal van deze besparingen (totaal van nettoresultaat + deel van de eigenaren + rente over het eigen vermogen - privé-onttrekkingen bedroeg in 1973 plm. f 9,5 mln, terwijl in de beide volgende jaren sprake was van ontsparingen van f 17 mln in 1974 en naar schatting f 27 mln in 1975.

1) Bron: "Het Landbouwkrediet in Nederland", pag. 30 en 40.

2.2 De betekenis van het vreemd vermogen op langere termijn

De sterke stijging van de vermogensbehoefte in de kottervisserij gedurende de jaren 1972 t/m 1975 maakt het duidelijk dat in belangrijke mate vreemd vermogen moest worden aangetrokken. Dit vreemd vermogen werd hoofdzakelijk verkregen in de vorm van hypothecair krediet op middellange termijn. Deze vorm van kredietverlening aan kotterbedrijven sluit in principe goed aan bij het sterk wisselend verloop van de vermogensbehoefte bij de individuele bedrijven. De piek in de vermogensbehoefte die ontstaat bij de bouw van een nieuw schip maakt het aantrekken van vreemd vermogen welhaast onontkoombaar. Parallel aan de daling van het geïnvesteerd vermogen met de vrijkomende afschrijvingen daalt het vreemd vermogen door de aflossingen eveneens. Onder normale omstandigheden is op deze wijze een synchroon verloop t.a.v. vermogensbehoefte en -voorziening zeer wel mogelijk.

Vanuit het gezichtspunt van de hypotheeknemers is het daarbij van belang dat de waarde van het onderpand, het schip, over een langere periode op peil blijft. Voorwaarden hiertoe zijn uiteraard gunstige verkoopmogelijkheden, waarbij het van belang is dat de koper het schip zonder beperkingen in gebruik kan nemen.

De mogelijkheden om vreemd vermogen aan te trekken zijn voor de kleine zeevisserij, over een langere periode bezien, sterk verbeterd. In de nota "Financiering visserij" 1) die door de afdeling Visserij van het LEI in 1958 werd uitgebracht, werd gekonstateerd dat de financiering met langlopend vreemd vermogen een knelpunt vormde voor een ontwikkeling van de visserij. Daardoor bestond destijds een behoefte aan kredietfaciliteiten van overheidswege, die een ruggesteun zouden moeten vormen bij het aantrekken van langlopend krediet. De "Commissie Diepenhorst", wees in haar advies in 1962 2) eveneens op de moeilijkheden die de visserij ondervond bij de voorziening in de vermogensbehoefte. In het bijzonder de financiering van de top leverde bij nieuwbouw moeilijkheden op. Deze Commissie bepleitte dan ook een uitbreiding van de kredietvoorzieningen voor de Nederlandse visserij.

Gedurende de afgelopen 5 à 6 jaar was het bepaald niet zo dat moeilijkheden bij het aantrekken van kredieten op langere termijn de ontwikkeling van de kottervisserij hebben afgeremd. Integendeel, er was veeleer sprake van overfinanciering met vreemd vermogen op lange termijn. In belangrijke mate werd dit gestimuleerd door de ontwikkeling van de rentabiliteit in de jaren 1971 t/m 1973, die voor de grootste schepen steeds het gunstigst was.

1) "Financiering visserij" (1958), pag. 8 en 9.

2) Rapport van de Commissie ontwikkeling zeevisserij, Deel 1, pag. 56.

Daarbij vormden voorts de fiscale faciliteiten (m.n. de investeringsaftrek) een sterke impuls tot investeren.

Voor de kleine zeevisserij als geheel steeg het vreemd vermogen op langere termijn van ruim f 90 mln per ultimo 1972 tot naar schatting f 230 mln aan het eind van 1975. Uitgedrukt in procenten van de boekwaarde van de vloot (o.b.v. de vervangingswaarde) steeg het aandeel van het vreemd vermogen van 47% naar 57% gedurende bovengenoemde periode.

Het vreemd vermogen op langere termijn werd aangetrokken in de volgende vormen:

- a. Krediethypotheeken. Dit krediet wordt verleend in rekening-courant met hypothecaire zekerheidsstelling. Deze financieringsvorm heeft in de kottervisserij het belangrijkste aandeel in de voorziening met kredieten op langere termijn. Het krediet wordt verleend ten behoeve van de financiering van een nieuw schip of de inbouw van een nieuwe motor. De omvang van het krediet in rekening-courant was veelal hoog in verhouding tot de bouwkosten van het schip (tot plm. 80%). Het krediet werd meestal verleend voor een periode van 8 à 10 jaar, met een jaarlijks dalend kredietmaximum. Het rentepercentage was hierbij variërend en gekoppeld aan het promessedisconto van de Nederlandse Bank.
- b. Hypothecaire leningen met een vaste looptijd, variërend van 10 tot 15 jaar. Een bepaald aflossingsschema wordt bij het afsluiten van een dergelijke lening overeengekomen, waarbij vervroegde aflossing mogelijk is. Tot meerdere zekerheid ten behoeve van de aflossing en de betaling van de rente is hierbij vaak bepaald dat een inhoudingsrekening (geblokkeerde rekening) dient te worden geopend. Door de visafslag wordt in dit geval een bepaald percentage van de besomming op deze geblokkeerde rekening gestort. Op de vervaldag van aflossing en rente wordt het verschuldigde bedrag ten laste van de geblokkeerde rekening geboekt. Het rentepercentage is ook bij deze financieringsvorm in het algemeen variabel. Het niveau van de rente is daarbij vergelijkbaar met de rente voor woninghypotheeken.

Het is mogelijk dat hypothecair krediet wordt verleend, bijvoorbeeld ter financiering van een nieuw te bouwen schip, waarbij beide kredietvormen een rol spelen. In deze gevallen is dan het krediet gedeeltelijk in de vorm van een krediethypotheek verleend en gedeeltelijk in de vorm van een hypothecaire lening met vaste looptijd.

Uit deze financieringsvormen blijkt dat in de kottervisserij hoofdzakelijk sprake is van objectfinanciering. Tot zekerheid hierbij diende soms ook het woonhuis. Bij bedrijven met meer dan één schip werd de hypotheek ten behoeve van een nieuw te bouwen schip in een aantal gevallen op meerdere schepen gevestigd.

Het hypothecair krediet op (middel)lange termijn werd aan de kotterbedrijven verstrekt door de Algemene Banken, de Rabo Banken, de Scheepshypotheekbanken en de Nationale Investeringsbank.

De leningen van familieleden (niet-hypothecair) vormen een niet onbelangrijke bijdrage aan de totale voorziening met vreemd vermogen op lange termijn. Per ultimo 1973 bedroeg de stand van deze leningen in totaal f 11,4 mln, ofwel bijna 8% van het totaal vreemd vermogen op langere termijn. Een deel van deze leningen is verleend ten behoeve van de financiering van een nieuw schip, terwijl voorts een gedeelte van de leningen van familieleden is ontstaan bij uittreding en/of bedrijfsopvolging. Het kapitaal van de uitgetreden firmant werd in deze gevallen dan geheel of gedeeltelijk omgezet in een lening op lange termijn.

De rente die voldaan moet worden over de leningen van familieleden is veelal laag in verhouding tot de rente die berekend wordt over de kredieten genoemd onder ad a en b.

2.3 Het leverancierskrediet

Het leverancierskrediet speelt een niet onbelangrijke rol bij de financiering van kotterbedrijven. Voor de kleine zeevisserij als geheel steeg dit krediet van plm. f 29 mln per ultimo 1972 tot rond f 41 mln aan het eind van 1974. Uitgedrukt in procenten van het totaal vreemd vermogen komt dit uit op een aandeel van het leverancierskrediet van plm. 15% per ultimo 1974.

De verhouding tussen de vlottende vermogensbehoefte blijktens de balans (het totaal van vorderingen, voorraden en liquide middelen) en het leverancierskrediet is voor de kotterbedrijven geheel anders dan bijvoorbeeld bij een groot deel van de bedrijven in land- en tuinbouw. Voor de agrarische sector bedraagt deze verhouding ongeveer 1 : 0,25 1) en voor de kottervisserij als geheel gemiddeld 1 : 1,3 per ultimo 1973, oplopend tot 1 : 1,75 aan het eind van 1974.

Deze andere verhoudingen in de kottervisserij hangen o.a. samen met ontbreken van de post "voorraden" en het geringe bedrag aan vorderingen op de balansen van kotterbedrijven. Het leverancierskrediet wordt dan ook voor een deel aangewend tot mede financiering van het schip. Het grootste gedeelte van dit leverancierskrediet is verleend o.g.v. het verrichten van reparaties en onderhoud aan het schip, zodat deze medefinanciering van het schip gezien moet worden tegen de achtergrond van het op peil houden van de waarde ervan.

2.4 Verplichtingen uit hoofde van nieuwbouw

Deze nieuwbouwverplichtingen spelen een belangrijke rol bij het beoordelen van de financiële positie van kotterbedrijven. Per ultimo 1973 werd een totaalbedrag voor nieuwbouwcontracten bere-

1) Het Landbouwkrediet in Nederland, pg. 31.

kend van plm. f 145 mln. Hiervan was per ultimo 1973 plm. f 31 mln betaald door de investerende kotterbedrijven. Het resterende bedrag (f 114 mln) moest op dat tijdstip nog betaald worden aan de scheepswerf over een periode van maximaal ongeveer 1½ jaar. Dit betekent dat binnen deze periode het grootste gedeelte van de nieuwbouwverplichtingen werd omgezet in hypothecaire kredieten. Doordat in 1974 en 1975 nauwelijks nieuwbouwcontracten meer werden afgesloten daalde de post nieuwbouwverplichtingen via f 46 mln per ultimo 1974 tot f 2 à f 3 mln per ultimo 1975.

Deze nieuwbouwverplichtingen zijn op de gemiddelde balansen in hoofdstuk 4 opgenomen, teneinde een zo compleet mogelijk beeld te kunnen verkrijgen van de financiële positie van de bedrijven. Hierbij is sprake van een grote spreiding in de vermogenspositie tussen bedrijven in dezelfde pk-klasse (o.g.v. het varende schip). Zowel per ultimo 1973 als per ultimo 1974 bedroeg het gemiddeld bedrag voor nieuwbouwverplichtingen voor de bedrijven met een schip in aanbouw ongeveer f 1,4 mln.

2.5 Overheidsmaatregelen ter voorziening in de financieringsbehoefte

De financieringsregelingen die van overheidswege zijn ingesteld ten behoeve van de visserij zijn de volgende:

- a. Sinds 1968 is voor de visserij de "Beschikking Bijzondere Visserijfinanciering" van kracht. Doel van deze Beschikking is het verschaffen van aanvullende kredietmogelijkheden voor visserij-ondernemingen boven de financieringen van de normale kredietverschaffers. Krachtens deze Beschikking kan een aanvullend krediet verkregen worden wanneer bijvoorbeeld de bouwprijs van een nieuw schip niet volledig kan worden gefinancierd met eigen middelen vermeerderd met een bankkrediet op langere termijn. Dit aanvullende krediet wordt pas verstrekt nadat eerst zoveel mogelijk een beroep is gedaan op de normale kredietverschaffers. De Nationale Investeringsbank verstrekt deze aanvullende kredieten meestal in de vorm van een tweede hypotheek, waarbij de normale bancaire maatstaven worden aangelegd met betrekking tot vakbekwaamheid, rentabiliteitsvooruitzichten e.d. Deze kredieten worden verstrekt tegen de geldende marktrente, terwijl de looptijd ervan enigszins langer is (15 jaar is gebruikelijk) dan de krediettermijn die wordt aangehouden door de overige kredietverschaffers.

De kredieten die de N.I.B. verstrekt krachtens de "Beschikking Bijzondere Visserijfinanciering" worden gedeeltelijk verleend onder Staatsgarantie. Bij de vaststelling van het gedeelte van het krediet waarvoor de overheid zich garant stelt wordt uitgegaan van de verhouding tussen eigen en vreemd vermogen na de kredietverlening.

Deze verhouding wordt vastgesteld op grond van de balans voor het gehele bedrijf, waardoor veeleer sprake is van bedrijfsfinanciering dan van objectfinanciering.

Het totaal van de verleende Staatsgaranties is gebonden aan een limiet, die is vastgesteld op f 20 mln. De "Beschikking Bijzondere Visserijfinanciering 1968" is niet alleen van toepassing op ondernemingen die een visserijvaartuig exploiteren, doch ook op aanverwante bedrijven.

- b. De "Beschikking Overbruggingskredietregeling 1975". De aanvragen voor deze regeling moesten zijn ingediend vóór 1 juli 1976. De uitvoering van de regeling geschiedt eveneens door de Nationale Investeringsbank. De N.I.B. verstrekt deze kredieten onder Staatsgarantie, aan levensvatbaar te achten ondernemingen. Het doel van deze kredietverstrekking is het overbruggen van liquiditeitsspanningen bij de bedrijven, voor zover deze zijn ontstaan door de quoteringsregelingen. De kredieten kunnen mede dienen ter financiering van uitgaven, die verband houden met aanpassing, herstel- en onderhoudswerkzaamheden, voor zover deze uitgaven noodzakelijk zijn voor de waarborging van de continuïteit van het bedrijf. Voor deze overbruggingskredieten geldt de normale marktrente terwijl de looptijd maximaal 10 jaar bedraagt. De mogelijkheid is hierbij geopend dat de eerste aflossing op het krediet wordt uitgesteld tot maximaal 2 jaar na algehele opnemering van het krediet. Als bijzondere voorwaarde bij het verstrekken van dit overbruggingskrediet geldt dat de bestaande financiers hun bijdrage in de bedrijfsfinanciering blijven geven.

De "Rijksgroepsregeling Zelfstandigen" biedt eveneens hulp aan ondernemers die in liquiditeitsmoeilijkheden zijn geraakt, wanneer alle andere financieringsmogelijkheden zijn uitgeput. Het verlenen van deze hulp kan op verschillende wijzen plaatsvinden. Aan visserij-ondernemingen wordt deze hulp vooral verschaft in de vorm van geldleningen, waarbij de rente kan variëren van 0 (renteloos) tot de geldende marktrente.

Evenals de overbruggingskredieten worden de kredieten krachtens de R.G.Z. uitsluitend verstrekt aan levensvatbaar te achten (visserij)ondernemingen.

2.6 Fiskus en financiering

Fiskale bepalingen hebben een belangrijke rol gespeeld bij de ontwikkelingen in de financiële positie van kotterbedrijven. In het bijzonder kan in dit verband worden gewezen op de wijze van fiskale winstbepaling en de investeringsaftrekregeling die de ontwikkelingen t.a.v. de vermogensbehoefte en -voorziening bij kotterbedrijven mede hebben beïnvloed.

Fisikaal dient afgeschreven te worden op grond van de aanschafprijs in het verleden. Hieruit resulteren jaarlijks gelijkblijvende of dalende afschrijvingen. Bij een voortgaande inflatie nemen besomming en kosten (incl. vaste of dalende afschrijving) steeds toe, ook al blijft het volume van aanvoer en kosten gelijk. Het gevolg hiervan is dat het verschil tussen de besomming en de kosten de fiskale winst, nog meer toeneemt, zelfs wanneer de bedrijfsuitkomsten reëel (naar volume gezien) gelijk zouden blijven. Een deel van de fiskale winst die dan behaald wordt is dan echter slechts "schijnwinst", waarover wel belasting (en wel steeds meer a.g.v. de progressiewerking), betaald moet worden. De situatie kan dan ontstaan dat middelen die eigenlijk bestemd zouden moeten worden voor de vervanging van het duurder wordende schip, in de vorm van belasting afgedragen moeten worden. Het gevolg hiervan kan zijn dat het nieuwe schip dan met een hoger percentage vreemd vermogen gefinancierd moet worden.

Bij bedrijven waar regelmatig produktiemiddelen vervangen worden zijn de nadelen van de fiskale afschrijving o.b.v. de aanschafprijs niet zo groot. Kotterbedrijven exploiteren echter meestal één schip dat in beginsel een lange levensduur heeft. Daardoor blijft een lage aanschafprijs in het verleden langdurig doorwerken in de vorm van lage afschrijvingen, zodat de verschillen tussen deze fiskale afschrijving en de afschrijving o.b.v. de vervangingswaarde bij voortgaande inflatie grote vormen gaan aannemen.

Het is dan ook niet verwonderlijk dat bij kottervissers, die werden geconfronteerd met belastingpercentages van meer dan 50% over een royale fiskale winst, een meer dan normale drang ontstond om de inkomstenbelasting zoveel mogelijk te ontlopen. De investeringsaftrekregeling, waaraan in visserijkringen ruime bekendheid werd gegeven, bood hiertoe een uitstekende mogelijkheid. In het bijzonder de verruiming van de investeringsaftrek medio 1972 (5 x 5% i.p.v. 2 x 5% van het investeringsbedrag) gaf aanleiding tot een versnelling in het investeringspatroon. Wanneer bijvoorbeeld opdracht werd gegeven voor nieuwbouw van een schip ad f 2 mln betekende dit dat gedurende 5 jaar een fiskale aftrekpost kon worden opgevoerd van f 100000, waardoor de belastingafdrachten tot een minimum konden worden teruggebracht.

Daarbij kwam dat bij het investeren nog geprofiteerd kon worden van een tweetal andere belastingfaciliteiten. De behaalde boekwinst op het oude schip kon in mindering gebracht worden op de aanschafprijs van het nieuwe, terwijl tevens de vervroegde afschrijving nog de mogelijkheid bood om het fiskale resultaat gedurende de eerste jaren van de levensduur van het nieuwe schip te minimaliseren. In feite betekenen deze twee belastingfaciliteiten echter een verschuiving van de belastingbetaling naar de toekomst, wanneer tenminste de bedrijfsuitkomsten gunstig blijven. Het is op grond hiervan duidelijk dat bedrijven die het "investeringspad" hebben ingeslagen na verloop van tijd welhaast

moeten doorgaan met investeren, om deze verschuiving, in de belastingbetaling te ontlopen.

Gesteld kan worden dat de kettingreaktie van investeringsbeslissingen die in de kottervisserij na goede jaren optrad, mede in de hand is gewerkt door de geldende fiskale winstbepaling en de investeringsaftrekregeling. De ontwikkelingen in de vermogensbehoefte en -voorziening moeten dan ook mede tegen deze achtergrond gezien worden.

Sinds 1 juli 1976 is de investeringsaftrekregeling voor de zeevisserij gedurende 2 jaar opgeschort. Evenals voor de koopvaardij geldt momenteel voor de zeevisserij een investeringspremie regeling, waarbij in beginsel gedurende 5 jaar 4½% van de bouwsom als premie wordt uitgekeerd. Eén van de voorwaarden bij deze premiereregeling is echter dat er in de bedrijfstak geen overcapaciteit mag bestaan. Op grond hiervan kan worden aangenomen dat onder de huidige omstandigheden aanvragen vanuit de zeevisserij voor deze premiereregeling zullen worden afgewezen.

3. DE VERHOUDING TUSSEN VERMOGENSBEHOEFTE EN VERMOGENSVOR- ZIENING

3.1 Liquiditeit algemeen

De balans van een bedrijf geeft inzicht in de verhouding tussen de vermogensbehoefte en -voorziening. De debetzijde toont welk vermogen gebonden is aan de verschillende actiefposten. Na verloop van tijd komt dit vermogen vrij en leidt dan tot een binnenvloeiende geldstroom. De omvang van deze geldstroom zal in werkelijkheid voor een deel afwijken van de bedragen op de debetzijde van de balans naar gelang er sprake is van toekomstige verliezen of winsten en als gevolg van de inflatie. De creditzijde toont op welke wijze in de vermogensbehoefte is voorzien door het aantrekken c.q. vormen van vreemd en eigen vermogen. In de toekomst leidt dit tot een uitgaande geldstroom in de vorm van aflossingen op de geldleningen en uiteindelijke terugontvangst van het eigen vermogen.

De balans vormt zo a.h.w. een "foto" van de geldstromen die door het bedrijf gaan. Door de onzekere toekomst, zal deze foto uiteraard geen scherp beeld geven van de toekomstige situatie.

Deze volgens de balans te verwachten binnenkomende en uitgaande geldstromen kunnen met elkaar worden geconfronteerd, om na te gaan of er sprake is van evenwicht tussen de beide geldstromen. Men spreekt van een evenwichtige financiering wanneer a) de perioden gedurende welke het vermogen benodigd is, overeenstemmen met de termijnen waarvoor het vermogen beschikbaar is gesteld en b) het benodigde vermogen voor een deel uit eigen middelen is opgebracht. Er is dan sprake van liquiditeit op langere termijn en de ondernemer zal onder normale omstandigheden steeds aan zijn verplichtingen kunnen voldoen. Bij een bedrijfseconomische verlies-situatie als gevolg van overcapaciteit, zoals in 1974 en 1975 in de kottervisserij het geval was, behoeft de financiële positie van een bedrijf nog niet direkt onevenwichtig te worden. De bedrijfseconomische afschrijvingen zijn veelal aanzienlijk hoger dan de aflossingen, een verschil dat bij doorgaande inflatie nog groter wordt. Ook bij het niet volledig verdienen van deze afschrijvingen zal dan ook in veel gevallen toch nog voldaan kunnen worden aan de aflossingsverplichtingen. In een dergelijke situatie wordt een bedrijf uiteraard kwetsbaar en zullen langdurige en of grote tegenvallers niet of niet goed kunnen worden opgevangen.

Naast de liquiditeit op lange termijn is de liquiditeit op korte termijn van belang. In de volgende twee paragrafen wordt bezien op welke wijze de liquiditeit, zowel op korte als op lange termijn, voor een kotterbedrijf beoordeeld dient te worden.

3.2 Beoordeling van de liquiditeit op korte termijn

Onder dit begrip wordt verstaan het vermogen om op korte termijn (globaal 1 jaar) aan de verplichtingen te kunnen voldoen. Er worden verschillende methoden toegepast om aan de hand van de balans een inzicht te verkrijgen in de liquiditeit op korte termijn. Hiertoe wordt bijvoorbeeld de verhouding berekend tussen enerzijds het totaal van liquide middelen + spaarrekeningen + vorderingen en anderzijds de kortlopende verplichtingen (crediteuren) blijkens de balans. Ook wordt wel het saldo berekend van de drie eerstgenoemde posten verminderd met de kortlopende verplichtingen; dit saldo wordt dan aangeduid als het liquiditeits-saldo.

Toepassing van deze liquiditeitsberekeningen op de balansen van kotterbedrijven leidt niet tot een betrouwbaar oordeel over de liquiditeit van het bedrijf. Het liquiditeitsoordeel uitsluitend gebaseerd op de balans, kan een te gunstig beeld geven wanneer op korte termijn belangrijke bedragen aan aflossing en rente - die niet uit de balans blijken - moeten worden voldaan. Hiertegenover staat dat deze liquiditeitsbeoordeling te somber lijkt te zijn, wanneer bijvoorbeeld de post crediteuren aanmerkelijk hoger is dan het totaal van liquide middelen en vorderingen. Gezien de aard van het produktieproces in de kottervisserij - met name het wekelijks ontvangen van de besommingen - behoeft niet de eis gesteld te worden dat liquide middelen beschikbaar moeten zijn om het gehele bedrag aan crediteuren te voldoen. Een belangrijk gedeelte van het leverancierskrediet wordt gevormd door een constante kern en heeft aldus het karakter van permanent beschikbaar gesteld vermogen.

Het meest betrouwbare oordeel omtrent de liquiditeit van een individueel bedrijf wordt verkregen door het opstellen van een liquiditeitsbegroting. Hierbij worden alle ontvangsten en uitgaven voor bijvoorbeeld het komende jaar geraamd.

Liquiditeitsanalyses aan de hand van de balans kunnen alleen enige betekenis hebben wanneer deze worden verricht met betrekking tot een groot aantal bedrijven. De onderlinge posities van de bedrijven kunnen dan vergeleken worden, zodat een indicatie kan worden verkregen betreffende de categorieën bedrijven waarbij de kans op liquiditeitsmoeilijkheden het grootst is.

3.3 Beoordeling van de liquiditeit op lange termijn

De liquiditeit op lange termijn vormt een centraal begrip bij de beoordeling van de financiële positie van een bedrijf. Bij een inzicht in deze liquiditeit kan tevens een beeld gevormd worden van de mogelijkheid tot continuïteit van het bedrijf.

Het is niet eenvoudig om aan de hand van de balans een oordeel te vellen over de mogelijkheid voor de ondernemer om op lan-

ge termijn aan zijn verplichtingen te kunnen voldoen. De moeilijkheden zijn gelegen in a) het taxeren van de termijnen waarbinnen het geld zal binnenstromen, respectievelijk terugbetaald dient te worden en b) het taxeren van de omvang van de toekomstige geldstromen.

De onzekerheid met betrekking tot de toekomstige geldstromen bestaat vooral t.a.v. de debetzijde van de balans. Met name het terugvloeien van de afschrijvingsbedragen kan problematisch zijn. In een verliessituatie, waarbij de afschrijvingen voor een deel niet of slechts traag terugvloeien, is de omvang van het eigen vermogen als buffer van bijzonder groot belang.

Aan het eind van de jaren 1974 en 1975 maakte het totaal eigen vermogen van de kotterbedrijven plm. 40% uit van het balans totaal, bij waardering van de vloot tegen de vervangingsboekwaarde. Wanneer deze totale boekwaarde in de toekomst inderdaad zou binnenvloeien in de vorm van afschrijvingen, is deze situatie niet ongunstig. De inkomende geldstroom is dan in totaal groot genoeg om de totale schulden in de toekomst af te lossen.

Gezien de overcapaciteit, 60.000 pk op grond van de saneringsregeling, bestaat dit perspectief niet voor de gehele vloot. De "overtollige" pk's dienen eigenlijk gewaardeerd te worden tegen de directe opbrengstwaarde. Met betrekking tot het "afgeslankte" gedeelte van de vloot geeft dan de boekwaarde op basis van de vervangingswaarde een reëel beeld van de vermogenspositie.

Bij waardering van het te saneren gedeelte van de vloot tegen de directe opbrengstwaarde blijkt dat de waardevermindering (maximaal naar schatting f 45 à f 50 mln) voor een groot gedeelte wordt gecompenseerd door de saneringsuitkeringen (ad f 30 mln). Het totaal eigen vermogen van de kotterbedrijven daalt hierdoor met f 15 à f 20 mln, waardoor het aandeel ervan in het totaal vermogen daalt tot 38 à 40% per ultimo 1974 en 1975.

Een dergelijk totaalbeeld van de kottervisserij is uiteraard enigszins vertekend omdat deze totaalcijfers het resultaat vormen van de samenvoeging van financieel sterke en zwakke bedrijven.

Bij de beoordeling van de liquiditeit op lange termijn voor een individueel kotterbedrijf vormt het eigen vermogen volgens de balans het uitgangspunt. In de literatuur en de praktijk circuleren regelmatig bepaalde normen, in de vorm van een bepaald percentage eigen vermogen, waarmee de liquiditeit op lange termijn wordt gemeten. Vanwege de bovenbeschreven onzekerheid m.b.t. de toekomstige inkomende en uitgaande geldstromen kunnen dergelijke normen echter geen betrouwbare basis vormen bij de oordeelsvorming t.a.v. de liquiditeit op lange termijn. Daarbij dient men nog factoren te betrekken die enig uitsluitsel geven betreffende de kansen dat de toekomstige geldstromen ook inderdaad zullen optreden.

Deze factoren zijn:

- De mate van winstgevendheid van het bedrijf. Bij een bedrijf met een goede rentabiliteit is een laag percentage eigen vermogen eerder aanvaardbaar dan bij een bedrijf met ongunstige bedrijfsresultaten.
In dit verband speelt ook de bekwaamheid van de ondernemer een belangrijke rol bij de oordeelsvorming.
- De relatieve positie van het bedrijf in de bedrijfstak. De omvang van het eigen vermogen van een bedrijf moet mede gezien worden tegen de achtergrond van het gemiddeld eigen vermogen voor vergelijkbare bedrijven.
- De aard en omvang van de risico's verbonden aan de bedrijfsuitoefening. Het beoefenen van de kleine zeevisserij gaat met aanzienlijke risico's gepaard. Biologische factoren, technische ontwikkelingen, het prijsverloop van de vissoorten en van kostenfactoren vormen omstandigheden die door de individuele ondernemers niet beïnvloed kunnen worden en waarbij belangrijke tegenvallers (doch ook meevallers) kunnen optreden.
Wanneer in de toekomst de vangstcapaciteit, door middel van quoteringsmaatregelen, blijvend kan worden afgestemd op de omvang van de visstand betekent dit dat de financiële risico's voor de individuele ondernemers geringer zijn. Onder deze omstandigheden zijn bij een laag percentage eigen vermogen meer kansen op nakoming van de financiële verplichtingen in de toekomst.
- De leeftijd en kwaliteit van het schip. Het feit dat een schip nieuw en modern is, dan wel oud en aan vervanging toe, is van groot belang bij de interpretatie van de hoogte van het eigen vermogen. In het eerste geval kan een lagere eis worden gesteld t.a.v. de omvang van het eigen vermogen dan in het tweede geval. Uiteraard is dit alleen van belang wanneer de ondernemer ook daadwerkelijk tot vervanging t.z.t. wil overgaan. De financiële positie van ondernemers met een ouder schip, die hun bedrijf op termijn willen beëindigen, dient niet op deze wijze te worden beoordeeld.
- De voorwaarden waarmee de kredieten zijn verstrekt. Wanneer bijvoorbeeld het vreemd vermogen voor een belangrijk gedeelte bestaat uit onder "zachte" voorwaarden verleende familieleningen zal bij een bepaald percentage eigen vermogen beter aan de verplichtingen kunnen worden voldaan dan wanneer de kredieten onder normale voorwaarden zijn verleend.
- De uitwerking van de toekomstige inflatie op de opbrengst- en kostenzijde van de exploitatierekening. Bij doorgaande inflatie wordt de debetzijde van de balans a.h.w. "opgetild" terwijl de hypothecaire kredieten aan de creditzijde nominaal gelijk blijven. Dit heeft uiteraard een gunstige invloed op nakoming van de financiële verplichtingen in de toekomst.

Een complex van factoren moet dus worden betrokken bij de beoordeling van de financiële positie, m.n. de liquiditeit op lange termijn, van een kotterbedrijf. Het percentage van het eigen vermogen van het balanstotaal kan hierbij niet meer vormen dan een uitgangspunt. Dit financiële kengetal heeft dan ook meer een relatieve dan een absolute betekenis. Relatief ook in de zin van: informatie bevatten bij het onderling vergelijken van (groepen) bedrijven.

3.4 Het financieel weerstandsvermogen

Het weerstandsvermogen van het bedrijf verschaft een andere (aanvullende) invalshoek bij de beoordeling van de financiële positie van een bedrijf. Dit financiële kenmerk is nauw verbonden met de liquiditeit op lange termijn. Aangezien bij het nakomen van de financiële verplichtingen het weerstandsvermogen van het bedrijf een belangrijke rol speelt.

In het algemeen wordt onder het weerstandsvermogen verstaan het vermogen waarover de onderneming beschikt om financiële tegenvallers te kunnen opvangen. Tegenvallers bij de bedrijfsexploitatie kunnen optreden in de vorm van vangst- en prijsdalingen, kostenstijgingen e.d. Het vaststellen van het weerstandsvermogen van een bedrijf leidt tot een inzicht in de mogelijkheden om het bedrijf onder ongunstige omstandigheden te kunnen voortzetten.

De ruimte om tegenvallers te kunnen opvangen kan worden onderscheiden in 2 componenten: 1. De teruggang die opgevangen kan worden voordat het bedrijf in betalingsmoeilijkheden komt. Een indicatie hiervoor wordt verkregen aan de hand van de jaarlijkse kasstroom die per saldo het bedrijf binnenvloeit. Deze bestaat uit het netto-overschot of -tekort vermeerderd met de afschrijvingen en de rente over het eigen vermogen. Wanneer dit totaal hoger is dan de jaarlijkse vaste aflossingsverplichtingen kan gesteld worden dat het bedrijf beschikt over een zekere "weerstandsmarge". Betalingsproblemen gaan ontstaan wanneer deze marge geheel verdwenen is en dan wordt de tweede component van het weerstandsvermogen van belang: De liquiditeiten die op korte termijn beschikbaar zijn, respectievelijk komen, om aan de betalingsverplichtingen te kunnen voldoen. Tot deze extra liquiditeiten kunnen worden gerekend:

- a. De spaarsaldi en eventuele beleggingen; deze kunnen worden beschouwt als reserve-activa die bij betalingsmoeilijkheden kunnen worden aangesproken.
- b. De aanwezige financieringsruimte. Hieronder wordt verstaan de mogelijkheid om op korte termijn extra krediet op te nemen. Het zal duidelijk zijn dat de financieringsruimte groter is naarmate de activa minder met schulden zijn belast. Extra hypothecaire kredieten kunnen dan mogelijk verkregen worden op het schip en op het woonhuis.

Wanneer dit weerstandsvermogen in een ernstige verliessituatie is verdwenen, kan het voortbestaan van het bedrijf afhankelijk zijn van het verkrijgen van noodkredieten. Hiertoe kunnen gerekend worden een lening krachtens de Rijksgroepsregeling Zelfstandigen en het overbruggingskrediet, dat wordt verleend door de Nationale Investeringsbank. Deze kredieten kunnen het bedrijf tijdelijk weerstand geven om door een moeilijke periode heen te komen. Door versoepeling van de aflossingsvoorwaarden kunnen ook de financiers belangrijk bijdragen aan het voortbestaan van in principe levensvatbare bedrijven.

4. BALANSPOSITIES VAN KOTTERBEDRIJVEN

4.1 Inleiding

De gemiddelde balansen voor groepen kotterbedrijven die in dit hoofdstuk zijn opgenomen zijn gebaseerd op fiskale jaarcijfers van de LEI-steekproefbedrijven. Het aantal schepen van deze bedrijven maakte per ultimo 1973 en 1974 respectievelijk 27% en 29% uit van het totaal aantal kotters.

De fiskale balansen van deze deelnemende bedrijven zijn gecorrigeerd en opgesteld volgens uniforme bedrijfseconomische grondslagen. Dit houdt in het bijzonder in dat de schepen op de balansen zijn opgenomen tegen een boekwaarde die is gebaseerd op de vervangings-nieuwwaarde.

Ten behoeve van het indelen van de bedrijven in groepen zijn in de eerste plaats onderscheiden de bedrijven met één en de bedrijven met meer schepen. Vervolgens zijn de bedrijven met één schip ingedeeld op grond van het motorvermogen van het schip. Per pk-klasse werd voorts een onderscheid gemaakt naar regio. De bedrijven met meer dan één schip, die plm. 20% van het totaal aantal kotters exploiteren, zijn in twee groepen ingedeeld. Bij deze indeling is als criterium het motorvermogen van het grootste schip gebruikt, waarbij de grens is gelegd op 1100 pk.

In bijlage 2 worden omvang en methode van het onderzoek nader beschreven.

4.2 De gemiddelde balansen per ultimo 1973 en 1974

In deze paragraaf worden de belangrijkste kenmerken van deze gemiddelde balansen puntsgewijs toegelicht.

- De gemiddelde balansen per ultimo 1974 bevatten voorlopige cijfers. Vooreen aantal deelnemers was nog geen fiskale balans per ultimo 1974 beschikbaar, zodat taxaties moesten worden verricht op grond van de balans per ultimo 1973 en het reeds berekende bedrijfseconomisch resultaat over 1974. Bij de beoordeling van de balansgegevens dient bedacht te worden dat de pk-groepen per ultimo 1974 voor een deel uit andere bedrijven zijn samengesteld dan die per ultimo 1973. Dit als gevolg van de talrijke mutaties in de vloot in 1974 (51 nieuwe schepen in dit jaar), waardoor veel bedrijven in 1974 in een andere pk-klasse moesten worden opgenomen. Voorts was er in geringe mate sprake van wisselingen in het deelnemersbestand.
- De bedragen voor het schip en het eigen vermogen moeten steeds bezien worden tegen de achtergrond van de wijze van waardering van het schip. De boekwaarde o.b.v. de vervangingswaarde vormt

het totaal van de nog te verdienen afschrijvingen gedurende de resterende levensduur van het schip. Continuïteit in de bedrijfsuitoefening is hierbij verondersteld.

- Bij verschillende pk-groepen is sprake van een grote spreiding in de balansposten, vooral t.a.v. de groepen die zijn samengesteld uit bedrijven die wel en bedrijven die geen schip in aanbouw hadden op de balansdatum. Per ultimo 1973 was dit in sterkere mate het geval (bij 8 groepen) dan per ultimo 1974 (bij 4 groepen). Als gevolg van het middelen van de balanscijfers van bedrijven met en zonder schip in aanbouw is bijvoorbeeld het bedrag voor het schip in aanbouw voor de groep als geheel laag, in verhouding tot de bouwprijs van een nieuw schip. In par. 4.3 zijn de bedrijven opnieuw ingedeeld en wel naar het gezichtspunt van het investeringsgedrag.
- Ook tussen de groepen onderling bestaat een grote variatie in de balansposten, zowel naar de omvang als naar de structuur ervan. Het aandeel van het schip in het balanstotaal was per ultimo 1974 het laagst bij de groep bedrijven met één schip tot 300 pk (59%) en het hoogst bij de groepen Zuid en Arbeidsovereenkomst, met één schip boven 1100 pk (90%). Het aandeel van het eigen vermogen in het balanstotaal neemt in het algemeen af bij het nieuwer (en tevens groter) worden van het schip. Een uitzondering hierop vormen de rederijen met grote schepen, die een hoger percentage eigen vermogen te zien geven dan de bedrijven met één schip boven 1100 pk. Dit hangt samen met de zeer gunstige rentabiliteit bij deze rederijen in 1973 en voorgaande jaren. Voorts bestaat bij deze bedrijven de uit financieringsoogpunt gunstige situatie dat één of meer varende schepen met hun kasstroom kunnen bijdragen aan de financiering van een nieuw te bouwen schip.
Het verhoudingsgewijs laag percentage eigen vermogen bij de groep Noord 301-600 pk per ultimo 1974 hangt samen met het feit dat relatief veel bedrijven in deze groep een tweedehandsschip kochten in 1973 of 1974, van degenen die overgingen tot nieuwbouw.
- Binnen de pk-groepen bestaan er verschillen tussen Noord en Zuid in de vermogenspositie. Bij de interpretatie van deze verschillen dient bedacht te worden dat tijdens de "investeringsgolf" van 1972 t/m 1974 bedrijven in het noorden in het algemeen eerder tot nieuwbouw overgingen dan bedrijven in het zuiden.
- In bijlage 1 wordt het gemiddeld vermogensverloop per groep in 1973 weergegeven. Bij de meeste groepen was sprake van een toename van het eigen vermogen, als gevolg van besparingen, variërend van 4,5% tot 23% van het beginvermogen.

Tabel 4.1 Gemiddelde balans per groep per ultimo 1973
(Bedragen x f 1000)

Balansposten	Gemiddelde balans voor bedrijven met 1 schip				
	t/m 300 pk		301-600 pk		
	Noord	Zuid	Noord	Zuid	Arbeidsovk.
Debet					
Schip 1)	138	143	330	377	316
Schip in aanbouw 2)	-	-	-	444	709
Overige vastgelegde middelen	51	23	71	83	61
Belegde middelen	10	53	42	60	89
Vlottende en liquide middelen	14	54	21	57	32
Balanstotaal	213	273	464	1021	1207
Credit					
Eigen vermogen	138	181	203	432	476
Schulden op lange termijn	51	52	211	158	293
Schulden op korte termijn	24	40	50	23	84
Nieuwbouw verplichtingen 2)	-	-	-	408	354
% Eigen vermogen van balanstot.	65%	66%	44%	42%	39%
Idem excl. nieuwbouwverplicht.	65%	66%	44%	70%	56%
Aant.deelnemende bedrijven in de groep	12	3	14	12	5
Alle bedrijven in de groep	56	9	112	46	14

Balansposten	Gemiddelde balans voor bedrijven met 1 schip				Bedr. met meer dan 1 schip	
	601-1100 pk			meer dan 1100 pk	Grootste schip	
	Noord	Zuid	Arb. ovk.	Noord	t/m 1100 pk	meer dan 1100 pk
Debet						
Schip c.q. schepen 1)	796	698	567	1785	1126	2429
Schip in aanbouw 2)	591	853	113	400	737	1045
Overige vastgelegde middelen	113	91	47	180	196	183
Belegde middelen	52	77	36	69	66	187
Vlottende en liquide middelen	49	56	14	33	143	64
Balanstotaal	1601	1775	777	2467	2268	3908
Credit						
Eigen vermogen	502	741	249	922	959	1842
Schulden op lange termijn	574	197	363	923	577	1122
Schulden op korte termijn	88	32	98	242	182	284
Nieuwbouwverplichtingen 2)	437	805	67	380	550	660
% Eigen vermogen van balanstot.	31%	42%	32%	37%	42%	47%
Idem excl. nieuwbouwverplicht.	43%	76%	35%	44%	56%	57%
Aant.deelnemende bedrijven in de groep	20	8	6	5	11	11
Alle bedrijven in de groep	65	34	22	21	28	15
Gemid. aant. schepen per bedrijf	1	1	1	1	2,2	2

- 1) De schepen zijn gewaardeerd op basis van de vervangingswaarde (zie toelichting en bijlage 2).
- 2) De schepen in aanbouw zijn opgenomen voor de totale bouwsom, waartegenover de creditpost nieuwbouwverplichtingen gesteld dient te worden. Het verschil tussen deze twee posten vormt het gemiddelde bedrag van de reeds betaalde termijnen.

Tabel 4.2 Gemiddelde balans per groep per ult. 1974, (voorlopige cijfers)
(Bedragen x f 1000)

Balansposten	Gemiddelde balans voor bedrijven met 1 schip						
	t/m	301-600 pk			601-1100 pk		
	300 pk						
	Noord	Noord	Zuid	Arb.ovk.	Noord	Zuid	Arb.ovk.
Debet							
Schip	110	488	360	344	880	692	609
Schip in aanbouw	-	-	-	-	140	1232	-
Overige vastgelegde middelen	52	55	69	28	93	87	59
Belegde middelen	10	46	88	122	35	68	43
Vlottende en liquide middelen	16	28	70	25	28	49	24
Balanstotaal	188	617	587	519	1176	2128	735
Credit							
Eigen vermogen	116	229	482	329	362	775	282
Schulden op lange termijn	51	332	75	99	590	538	346
Schulden op korte termijn	21	56	30	91	96	49	107
Nieuwbouwverplichtingen	-	-	-	-	128	766	-
% Eigen vermogen van balans-totaal	62%	37%	82%	63%	31%	36%	38%
Idem, excl. nieuwbouwverplicht.	62%	37%	82%	63%	35%	57%	38%
Aant. deelnemende bedrijven in de groep	7	14	11	4	16	8	5
Alle bedrijven in de groep	33	100	33	9	69	36	14

Balansposten	Bedrijven met 1 schip meer dan 1100 pk			Bedrijven met meer dan 1 schip Grootste schip	
	Noord	Zuid	Arb.ovk.	t/m 1100 pk	meer dan 1100 pk
Debet					
Schip/schepen	1948	2264	1616	1599	2956
Schip in aanbouw	167	-	-	-	430
Overige vastgelegde middelen	159	62	44	233	173
Belegde middelen	88	69	39	82	168
Vlottende en liquide middelen	157	115	89	98	136
Balanstotaal	2519	2510	1788	2012	3863
Credit					
Eigen vermogen	1066	456	434	1048	1769
Schulden op lange termijn	1174	1717	1131	735	1584
Schulden op korte termijn	155	337	223	229	280
Nieuwbouwverplichtingen	124	-	-	-	230
% Eigen vermogen van balans-totaal	42%	18%	24%	52%	46%
Idem, excl. nieuwbouwverplicht.	45%	18%	24%	52%	49%
Aant. deelnemende bedrijven in de groep	12	4	4	6	15
Alle bedrijven in de groep	41	9	12	24	21
Gemiddeld aantal schepen per bedrijf	1	1	1	2,3	2,2

Tabel 4.3 Spreiding van het percentage eigen vermogen per groep (ultimo 1973)

Perc. eigen vermogen	Bedrijven met 1 schip				Bedr. met meer schepen (rede- rijen)	Alle be- drij- ven
	tot en met 300 pk	301-600 pk	601-1100 pk	meer dan 1100 pk		
(Percentages)						
tot 25%	6	22	35	20	14	24
25% - 50%	13	26	35	80	45	33
50% - 75%	37	22	21	0	36	24
75% - 100%	44	30	9	0	5	19
	100	100	100	100	100	100

4.3 Invloed van het investeren op de balansposities

Bij de indeling van de bedrijven op grond van het motorvermogen van het schip bestaat een grote spreiding t.a.v. de afzonderlijke balansposten. Deze spreiding hangt in belangrijke mate samen met het wel of niet investeren in een nieuw of tweedehands-schip. Per ultimo 1973 bedroeg het totaal van de bouwpreizen van de schepen die op dat moment in aanbouw waren f 145 mln. Dit komt neer op een totaal van plm. 70 schepen in aanbouw aan het eind van 1973, op een totaal van 422 kotterbedrijven. Hieruit kan afgeleid worden dat op dat moment globaal 1 op iedere 6 bedrijven een schip in aanbouw had. Deze bedrijven met een schip in aanbouw waren verspreid over alle pk-groepen, exclusief de groepen met een schip t/m 300 pk.

Tabel 4.4 toont allereerst de verschillen in balansposten tussen bedrijven die wel en bedrijven die geen schip in aanbouw hadden per ultimo 1973. Het zijn alle bedrijven die 1 schip exploiteren waarbij het motorvermogen van het varende schip ligt tussen 601 en 1100 pk. Het blijkt dat de investering in het nieuwe schip het balansbeeld zeer sterk beïnvloed heeft. Bij de bedrijven met een schip in aanbouw geeft het verschil tussen de posten "schip en aanbouw" en "nieuwbouwverplichtingen" de reeds betaalde termijnen aan de werf weer (gemiddeld f 386000). Het eigen vermogen is bij de bedrijven met een schip in aanbouw aanzienlijk hoger dan bij de niet investerende bedrijven. Dit wijst op een gunstiger rentabiliteit voor de investerende bedrijven, hetgeen ook afgeleid kan worden uit het rentabiliteitspercentage over 1973. Voor de bedrijven met een schip in aanbouw bedroeg de rentabiliteit over het eigen vermogen over 1973 gemiddeld 17,1%, terwijl dit percentage voor de niet investerende bedrijven 5,8 bedroeg.

Tabel 4.4 Balansen per ultimo 1973, investerende en niet investerende bedrijven (Bedragen x f 1000)

	Bedrijven met 1 schip 601-1100 pk		Bedr. die in 1973 een tweedehands- schip hebben gekocht	Bedr. die langer dan 6 jaar met hetzelfde schip va- ren
	Schip in aanbouw per ult. 1973	Geen schip in aanbouw per ult. 1973		
Schip 1)	710	729	542	263
Schip in aanbouw	2073	-	-	-
Overige vastgelegde middelen	126	101	49	67
Belegde middelen	93	42	62	59
Vlottende en liquide middelen	84	32	27	34
Balanstotaal	3086	904	680	423
Eigen vermogen	840	480	297	285
Schulden op lange termijn	489	363	335	100
Schulden op korte termijn	70	61	48	38
Nieuwbouwverplichtingen	1687	-	-	-
Eigen vermogen in % van het totaal vermogen	27%	54%	44%	68%
Idem, excl. nieuwbouwver- plichtingen	60%	54%	44%	68%
Gemiddeld pk	796 pk	754 pk	578 pk	427 pk
Gemiddelde leeftijd schip	4,4 jaar	5,7 jaar	10,4 jaar	11,7 jaar
Aantal bedrijven	9	15	7	18

Tabel 4.5 Balanspositie van bedrijven die in 1974 een nieuw schip in de vaart gebracht hebben (Bedragen x f 1000)

	Balansontwikkeling bij be- drijven met 1 schip 2)			Gem.balans v. bedr. met meer schepen ult.1974 3)
	ult.1972	ult.1973	ult.1974 3)	
Debet				
Schip c.q. schepen 1)	373	301	2083	3483
Schip in aanbouw	1040	2028	-	-
Overige vastgelegde middelen	108	105	105	192
Belegde middelen	94	58	58	110
Vlottende en liquide middelen	85	53	249	145
Balanstotaal	1700	2545	2495	3930
Eigen vermogen	499	683	645	1700
Schulden op lange termijn	130	505	1506	1887
Schulden op korte termijn	102	68	344	343
Nieuwbouwverplichtingen	969	1289	-	-
% Eigen vermogen van balans- totaal	29	27	26	43
Idem, excl. nieuwbouwver- plichtingen	68	54	26	43
Gemiddeld motorvermogen	620 pk	620 pk	1465 pk	1563 pk 4)
Aantal bedrijven	8	8	8	10
Totaal in de vaart gebracht in 1974			37	14

1) Waardering tegen de boekwaarde o.b.v. de vervangingswaarde.

2) Dit betreft steeds dezelfde (8) bedrijven.

3) Voorlopige cijfers.

4) Gemiddeld motorvermogen van het grootste schip.

Voorts blijkt dat de bedrijven die een nieuw schip bestelden reeds gemiddeld een jonger schip in de vaart hadden (4,4 jaar) dan de bedrijven die dit niet deden (5,7 jaar).

In tabel 4.4 zijn voorts opgenomen een groep bedrijven die in 1973 een tweedehandsschip kochten (gemiddeld 10,4 jaar oud) en een groep bedrijven die langer dan 6 jaar hetzelfde schip exploiteren. Deze laatste bedrijven die kleinere schepen (gemiddeld 427 pk) exploiteren hebben een gunstiger verhouding tussen eigen en vreemd vermogen. Bij een aantal van deze bedrijven kan echter sprake zijn van een achterstand in de vervanging van het schip.

Tabel 4.5 toont de balansontwikkeling voor een groep investerende bedrijven op 3 opeenvolgende balansstijdstippen. De situaties voor en na het in de vaart komen van het nieuwe schip kunnen zo met elkaar worden vergeleken.

Het balansbeeld blijkt ingrijpend te zijn gewijzigd door het investeren. De schaalvergroting die gemiddeld plaats had blijkt uit het feit dat zowel de vervangingswaarde als het motorvermogen een toename vertonen met de factor 2,4 van het oude op het nieuwe schip. De toename van het eigen vermogen in 1973 werd voor een belangrijk gedeelte veroorzaakt door het realiseren van een bedrijfseconomische boekwinst (van gemiddeld 72000), bij de verkoop van het oude schip. Gerelateerd aan het totaal geïnvesteerd vermogen (excl. nieuwbouwverplichtingen) geeft het eigen vermogen een daling te zien van 68% per ultimo 1972 tot 26% aan het eind van 1974.

In tabel 4.5 is ter vergelijking opgenomen de gemiddelde balans per ultimo 1974 van bedrijven met meer schepen, die eveneens in dat jaar een schip in de vaart brachten. Het aandeel van het eigen vermogen in het totaal vermogen is bij deze groep aanzienlijk hoger dan bij de investerende bedrijven met één schip. Een goede vergelijkingsbasis is voorts het aandeel van de schulden op lange termijn in de boekwaarde van het schip. Voor de nieuwe schepen bedraagt dit aandeel bij de eerste groep 72%, terwijl de schepen van de investerende rederijen per ultimo 1974 gemiddeld voor 54% met schulden op lange termijn belast waren. Deze laatste bedrijven exploiteren ook oudere schepen, die minder met hypothe-caire schulden belast waren.

4.4 Totaalbalansen van de kleine zeevisserij, ultimo 1972 t/m 1975

In tabel 4.6 zijn de gezamenlijke balansen van alle kotterbedrijven opgenomen.

Tabel 4.6 Totaalbalans van de kleine zeevisserij ult.1972 t/m 1975 (in miljoenen guldens)

	ult. 1972	ult. 1973	ult. ¹⁾ 1974	ult. ²⁾ 1975
Debet				
Schepen (boekwaarde o.b.v. vervangingswaarde)	194,2	270,4	382,3	400
Schepen in aanbouw (tegen bouw-prijzen)	174,6	145,0	69,9	4
Overige vastgelegde middelen	36,1	39,9	37,3	33
Belegde middelen	23,1	23,0	24,7	21
Vlottende en liquide middelen	22,0	17,9	23,7	20
Balanstotaal	450,0	496,2	537,9	478
Credit				
Eigen vermogen	171,6	199,6	218,4	205
Schulden op lange termijn	91,3	148,2	231,6	229
Schulden op korte termijn	28,6	34,2	41,6	41
Nieuwbouwverplichtingen	158,5	114,2	46,3	3
% Eigen vermogen van balanstotaal	38,1	40,2	40,6	42,8
Idem, excl. nieuwbouwverplichtingen	58,9	52,3	44,4	43,1
Idem bij waardering van een deel van de vloot (60000 pk) tegen directe opbrengstwaarde + sanerings-uitkering 3)	.	.	38,7	40,3

1) Voorlopige cijfers.

2) Globale taxaties.

3) Zie berekening op pag. 38.

De totaalbalansen per ultimo 1972 en 1973 zijn afgeleid uit de definitieve balanscijfers van de LEI-steekproefbedrijven. Deze totaalbalansen zijn vastgesteld door eerst de totaalbalansen per pk-groep op te stellen. Ook voor de voorlopige totaalbalans per ultimo 1974 is deze procedure gevolgd, doch hierbij zijn een aantal gegevens (o.a. de bedrijfseconomisch boekwaarde van de schepen) meer globaal vastgesteld.

Een van de posten op de totaalbalansen n.l. "schepen in aanbouw" kon worden getoetst aan de hand van de schepen die jaarlijks in de vaart gebracht werden. Op grond van deze toetsing kan worden aangenomen dat deze balanspost een betrouwbaar beeld geeft van de omvang van de investeringen in de kottervisserij gedurende de laatste jaren.

De totaalbalans per ultimo 1975 berust op globale taxaties van de verschillende balansposten. Het uitgangspunt hierbij vormde de totaalbalans per ultimo 1975 en totaalcijfers uit "Visserij in cijfers 1975". De balansposten werden voorts benaderd door middel van een taxatie van het vermogensverloop over 1975, alsmede

een raming van de totale in- en uitgaande geldstromen voor de kottervisserij over 1975.

Zoals op pag. 12 werd opgemerkt is de betekenis van de totale boekwaarde van de vloot en daarmee van de hoogte van het totaal eigen vermogen slechts betrekkelijk. Aan de waardering tegen de vervangingsboekwaarde ligt de veronderstelling van continuïteit in de bedrijfsuitoefening ten grondslag. Gezien de overcapaciteit in de vloot (60000 pk uitgaande van de huidige saneringsregeling) is deze veronderstelling niet geheel reëel. In tabel 4.6 is daarom het aandeel van het eigen vermogen in het totaal vermogen opgenomen, uitgaande van de waardering van de "overtollige 60000 pk" tegen de directe opbrengstwaarde, vermeerderd met het totaal van de saneringsuitkeringen.

Rekening houdend met de moeilijke verkoopbaarheid van de schepen werd daarbij een totale waardevermindering getaxeerd van f 45 à 50 mln. Het totaal van de saneringsuitkeringen ad f 30 mln voor de te saneren 60000 pk vormt hiervoor een belangrijke compensatie. Het bedrijfseconomisch vermogensverlies komt daardoor per saldo uit op f 15 à f 20 mln, waardoor het aandeel van het eigen vermogen in het totaal vermogen in betrekkelijk geringe mate daalt per ultimo 1974 en 1975.

In tabel 4.7 wordt tenslotte het verloop van het totaal eigen vermogen in de jaren 1972 t/m 1975 weergegeven.

Tabel 4.7 (Bedragen x f 1 mln)

	1972	1973	1974	1975
Totaal eigen vermogen op 1 januari	142,2	171,6	199,6	218,4
Vermogenstoename door herwaardering	15,4	23,0	40,6	30,4
Vermogenstoename uit exploitatie	46,0	38,7	-0,8	-15
Rente eigen vermogen	9,4	12,2	16,0	18,0
Privé-opnamen	-40,0	-41,4	-32,0	-30,4
Vermogensafname door uittreding	-1,4	-4,5	-5,0	-16,0
Totaal eigen vermogen per 31 december	171,6	199,6	218,4	205,4

5. SLOTBESCHOUWINGEN

1. Beoordeling van de financiële positie van de "kleine zeevisserij" als geheel en van de individuele kotterbedrijven afzonderlijk dient niet alleen aan de hand van de balanscijfers te geschieden. Bij deze beoordeling dienen tevens factoren te worden betrokken als: de ontwikkelingen die in het verleden zijn opgetreden, de grote verscheidenheid in de bedrijfstak m.b.t. individuele bedrijfsdoelstellingen en -omstandigheden en de vooruitzichten op middellange termijn.

2. Ontwikkelingen in het verleden

Het geïnvesteerde vermogen in de kleine zeevisserij is in de periode 1960-1975 gestegen van 120 miljoen tot 480 miljoen gulden (prijzen 1975; taxatie schepen op vervangingsboekwaarde). Dit komt neer op een gemiddelde stijging van 20% per jaar, waardoor de kleine zeevisserij zich heeft gekarakteriseerd als een sterk expansieve bedrijfstak. In deze periode hebben zich door verschillende oorzaken investeringsgolven voorgedaan in de jaren 1961/63, 1967/68 en 1972/74. De vermogensbehoefte, in het bijzonder van de expansieve bedrijven, is zeer sterk gestegen, waarbij de bekende zaagtandvorm in de vermogensbehoefte zeer geprononceerd is opgetreden. Daarbij kwamen de pieken in deze "zaagtand" op een steeds hoger niveau (een stijging tot het 10-voudige) als gevolg van de stijging van de bouwkosten en het in de vaart brengen van steeds grotere schepen. Bovendien werden de afstanden tussen de pieken steeds korter door snellere vervanging van de schepen.

Voor de (sterk) expansieve bedrijven kan men de financiering als sterk dynamisch typeren. De aangegane financieringsverplichtingen in de vorm van jaarlijkse aflossingen en rente, stelden vaak hoge eisen aan de omvang van toekomstige kasstromen. In een aantal gevallen was er slechts een zeer gering eigen vermogen, dat te klein was om onverwachte tegenvallers op te vangen.

3. De Commissie Tinbergen (1952) en de Commissie Diepenhorst (1962) constateerden reeds dat de behoefte van het visserijbedrijf aan vreemd vermogen moeilijk kon worden gedekt. Na 1965 is hierin verbetering gekomen, zowel door de activiteiten van de banken (algemene en scheepshypotheekbanken, alsmede coöperatieve agrarische kredietinstellingen) als van de overheid (gemeentelijke garanties, Beschikking Bijzondere Visserijfinanciering van 1968).

Veruit het grootste deel van het krediet is verleend op hypothecaire basis, waarbij de middellange termijn (tot 10 jaar) vaker voorkomt dan de lange termijn (tot 15 jaar). Het heeft de kleine zeevisserij dan ook stellig niet aan mid-delen ontbroken om de sterke expansie in de hoogconjunctuur te financieren. Uit het verrichte balansonderzoek is gebleken dat het vreemd vermogen op langere termijn is gestegen van in totaal f 91 mln per ultimo 1972 tot naar schatting f 230 mln aan het eind van 1975.

4. Gezien tegen de achtergrond van dit verleden is het begrijpelijk, dat de plotselinge omslag in de conjunctuur eind 1973, die gepaard ging met ongunstige structurele ontwikkelingen, in brede kringen tot grote verontrusting leidde. De dynamische financiering, waarvoor ondernemers en financiers nogal eens hadden gekozen, deed de vraag rijzen of de aangegane c.q. te vorderen financieringsverplichtingen wel zouden kunnen worden opgebracht. Bij de beoordeling van de situatie in 1974 is door vrijwel iedereen (ook door het LEI) ten onrechte een aantal negatieve ontwikkelingen gecumuleerd. Over 1974 en 1975 waren de ontwikkelingen echter minder negatief dan aanvankelijk werd verwacht. Daardoor moet het aantal gevallen, waarbij de financiers niet (door liquidatie) of niet op tijd (door geforceerd uitstel) aan hun trekken zijn gekomen, toch beperkt zijn. Zeker wanneer dit wordt gezien tegen de achtergrond van de sombere toekomstvisie tijdens het dieptepunt van de crisis. Voor 1976 bestaat de indruk dat de overgrote meerderheid van de bedrijven op tijd aan de verplichtingen heeft voldaan en dat zelfs vervroegd is afgelost.

5. Factoren op middellange termijn

Tot de factoren die de terugbetalingskapaciteit van de kleine zeevisserij in positieve zin beïnvloed hebben behoort de moderniteit van de kottervloot, waardoor als het ware een voorsprong in de vervangingsverplichtingen bestaat. Zeer duidelijk is dit het geval in vergelijking met soortgelijke bedrijven in de omliggende landen. De marge tussen de bedrijfs-economische afschrijvingen en de aflossingen is over het algemeen betrekkelijk ruim, zodat ook bij bedrijfseconomische verliescijfers in veel gevallen aan de financieringsverplichtingen kan worden voldaan. Van belang is in dit verband voorts dat de leentermijn kort is ten opzichte van de afschrijvingsduur. Bovendien kan worden gesteld dat de tijd in het voordeel van de ondernemers werkt, mits de inflatie in ongeveer gelijke mate aan de opbrengst- en kostenkant tot uitdrukking komt.

Gezien het nominale karakter van de financieringsverplichtingen zal hieraan in de toekomst, wanneer geen ernstige teruggang optreedt in de bedrijfsuitkomsten, gemakkelijker voldaan kunnen worden.

De situatie lijkt voorts minder ongunstig wanneer bedacht wordt dat in geval van opvolging van de quoteringsmaatregelen, bij een kostenbesparende visserij, nog een positief kassaldo mogelijk zou zijn. Dit blijkt uit berekeningen in "Visserij in cijfers 1975".

6. Tot de negatieve factoren behoort de hoge waardering van de kottervloot (op basis van de vervangingswaarde), in relatie tot de lage verkoopprijs van de schepen. Het is in deze overgangsfase moeilijk juiste waarderingsregels te geven. Taxatie op basis van de verkoopwaarde (liquidatiewaarde) is voor de gehele Nederlandse kottervloot onjuist, doch ook taxatie op basis van de vervangingsboekwaarde leidt niet tot een geheel reële waarde van de vloot. Er is echter alle reden voor om in deze overgangperiode af te wijken van de gebruikelijke minimumwaarderingsregel.
De waarderingsproblemen - en dus omvang van het eigen vermogen - worden veroorzaakt door de in verhouding tot het aanbod geringe vraag naar tweedehandsschepen. Het lijkt waarschijnlijk, dat bij evenwichtiger verhoudingen tussen vraag en aanbod de prijs weer snel zal stijgen, aangezien de bouw-prijzen van schepen nog steeds hoger worden.
In de huidige overgangsfase zou men de gemiddelde waarde per pk kunnen baseren op de vervangingsboekwaarde voor de "blijvers" en op de verkoopwaarde plus saneringsuitkeringen voor de "wijkers". Op deze wijze berekend komt men tot een eigen vermogen van rond 185 mln gulden (plm. 40% van het balans-totaal) per ultimo 1975. Op basis van vervangingsboekwaarde voor de gehele vloot zijn deze cijfers berekend op 205 miljoen gulden en plm. 43%. In beide gevallen zijn de bezittingen en schulden buiten de fiskale balansen in het eigen vermogen begrepen.
7. Ook perspectieven voor de rentabiliteit op middellange termijn kunnen de beoordeling van de financiële positie negatief beïnvloeden. Van invloed op de toekomstige rentabiliteit zijn o.m. de omvang van de vloot en van de quota, de mogelijkheid van alternatieve visserijen, de visprijzen en de prijzen van de kostenfactoren.
Voor een met ca. 60.000 pk afgeslankte kottervloot lijkt de nullijn met betrekking tot het bedrijfseconomisch resultaat haalbaar, mits de gunstige verhouding in 1976 tussen besomming op basis van toegestane quota en kosten, op het zelfde peil blijft. Uit financieringsoogpunt is dit voor een bedrijfstak met ingebouwde reserves over het algemeen voldoende

voor een ordelijke afwikkeling van de financieringsverplichtingen. Voor individuele bedrijven kan dit sterk uiteenlopen; in het bijzonder zeer scherp gefinancierde bedrijven kunnen bij een tegenvallende ontwikkeling en als gevolg van een minder goed bedrijfsbeleid, in een positie van illiquiditeit en uiteindelijk insolventie komen.

8. Verscheidenheid in de bedrijfstak

Bij het beoordelen van de financiële positie van de bedrijfstak als geheel en van de kotterbedrijven afzonderlijk dient men steeds achter de balanscijfers de grote verscheidenheid in bedrijfstypen, alsmede de individuele bedrijfsdoelen en -omstandigheden te zien. Een belangrijke categorie bedrijven exploiteert een kleiner schip (tot 600 pk: 33% van het totaal aantal bedrijven per ultimo 1975).

Een gunstige vermogenspositie - 60 tot 70% eigen vermogen - vormt bij deze bedrijven bepaald geen uitzondering en domineert zelfs bij de bedrijven die langer dan 6 jaar met hetzelfde schip hebben gevaren. Anderzijds is er een categorie expansieve bedrijven met een schip met meer dan 1100 pk (25% van de bedrijven eind 1975). Volgens voorlopige berekeningen per ultimo 1974 lag het aandeel van het eigen vermogen bij deze bedrijven (met één schip) globaal tussen 20 en 40% en bij de bedrijven met meer schepen rond 50%. Bij deze laatste categorie bedrijven bestaat de uit financieringsoogpunt gunstige situatie dat een ouder schip met een royale nettokasstroom, kan bijdragen aan de financieringsverplichtingen voor het nieuwe schip.

Nuanceringen dienen voorts aangebracht te worden bij de beoordeling vanuit de invalshoek van de continuïteit van het bedrijf. Er zijn ondernemers die hun bedrijf op korte termijn willen of moeten beëindigen, maar ook ondernemers die hun bedrijf op langere termijn wensen te beëindigen, hetgeen kan betekenen dat het huidige schip t.z.t. niet vervangen hoeft te worden. Van de ondernemers die hun bedrijf voor onbepaalde termijn wensen te continueren kan of wil een aantal het huidige schip in de toekomst vervangen door een kleinere kotter. In dergelijke gevallen hoeft dan niet de eis van het volledig verdienen van de afschrijving gesteld te worden.

Wat de overlevingskansen voor de huidige vloot aangaat, is geen enkele categorie bedrijven bij voorbaat kansloos. Ook bij voorbeeld bedrijven die een kleiner schip exploiteren hebben, onder bepaalde omstandigheden, een goede kans tot de "blijvers" te behoren. Deze bedrijven kunnen een gunstige liquiditeitspositie hebben, mede als gevolg van de geringe financieringsverplichtingen en de "zuinige" privé-onttrekkingen door de firmanten.

9. In de kottervisserij is het percentage eigen vermogen aanzienlijk lager dan in de tuinbouw en de landbouw. Voor de drie bedrijfstakken zijn de cijfers resp. 40%, 70% en 70-80%. Dit verhoudingsgewijs lage percentage is o.i. inherent aan de kapitaal-intensiteit van het visserijbedrijf.
- Voor hypothecaire kredietverstrekkers moet het onderpand, ten behoeve van de continuïteit in de stroom van financieringsmiddelen, aan bepaalde voorwaarden voldoen, zoals een goede verhandelbaarheid van het object en het zonder beperkingen in gebruik kunnen nemen van een gekocht schip. Aan deze beide voorwaarden wordt in de huidige overgangsperiode niet voldaan, als gevolg van de geringe vraag naar schepen en van het systeem van individuele quota. In deze crisis situatie kan o.i. geen enkel beleid deze voorwaarden volledig vervullen, waarbij moet worden aangetekend dat aan een dynamische financiering altijd risico's voor de financiers zijn verbonden. In een niet te verre toekomst zal mogelijk beter aan deze specifieke voorwaarden van hypothecaire kredietgevers kunnen worden voldaan.
- Als de kleine zeevisserij weer in rustiger vaarwater is gekomen lijkt het zaak na te gaan op welke wijze het visserijbeleid de continuïteit in de financiering van de individuele bedrijven met vreemd vermogen zoveel mogelijk kan bevorderen. Van belang hierbij is vooral dat onder quoteringsomstandigheden, bij een goed beheer van de quota, de financiële risico's aanzienlijk geringer zullen zijn dan momenteel het geval is.

10. Slotconclusie

Als geheel moet men o.i. concluderen, dat de financiële positie van de kleine zeevisserij toch minder ongunstig is dan in de onrustige laatste jaren veelal is verondersteld; van het merendeel der onderzochte bedrijven is de financiële positie niet ongunstig, rekening houdende met de voorsprong in de vervangingsverplichtingen en ervan uitgaande dat de inflatie voortgaat.

Dit neemt niet weg, dat nog steeds sprake is van een overcapaciteit, die wel eens wordt becijferd op 20%. Indien deze overcapaciteit door vereende inspanning van het bedrijfsleven, de overheid en de banken, uitgekocht zou kunnen worden, worden de mogelijkheden voor de blijvers weer groter. Dit schept het uitzicht om uit de rode cijfers te komen en door besparingen het eigen vermogen weer te vergroten. Ondanks het streven naar een minder riskante financiering in de toekomst, - zowel door ondernemers als financiers - zal de kapitaalintensieve kleine zeevisserij toch voor een belangrijk deel op financiering met vreemd vermogen blijven aangewezen. Het lijkt dan ook zinvol om bij de vormgeving van het toekomstig visserijbeleid zoveel mogelijk rekening te houden

met deze voortdurende behoefte aan vreemd vermogen, waarbij zowel aan het quoteringsbeleid als aan het bestaande garantiebeleid kan worden gedacht.

Bijlage 1 Verloop van het gemiddelde eigen vermogen per bedrijf in 1973

	Bedrijven met 1 schip			
	t/m 300 pk		301 - 600 pk	
	Noord	Zuid	Noord	Arbeidsovk.
Eigen vermogen per 1-1-1973	116,2	154,2	243,6	367,8
Besteedbaar inkomen 1)	71,3	81,4	57,1	132,9
Privé-opnamen	-66,2	-70,3	-95,2	-105,8
Besparingen	5,1	11,1	-38,1	27,1
Herwaarderingschip	15,9	16,2	29,4	39,4
Overige vermogensmutaties 2)	0,3	-	-31,8	-3,1
Toename/afname eigen vermogen	21,3	27,3	-40,5	63,4
Eigen vermogen per 31-12-1973	137,5	181,5	203,1	431,2
Gemiddeld aantal firmanten	1,7	2,0	1,6	2,0
w.v. opvarend	1,5	1,7	1,2	1,5
				0,2

	Bedrijven met 1 schip				Bedrijven met meer dan 1 schip	
	601 - 1100 pk		meer dan 1100 pk		Grootste schip	
	Noord	Zuid	Arb.ovk.	Noord	t/m 1100 pk	meer dan 1100 pk
Eigen vermogen per 1-1-1973	467,4	571,6	220,9	621,9	756,9	1437,1
Besteedbaar inkomen 1)	67,6	226,9	26,7	305,7	241,7	480,1
Privé-opnamen	-85,4	-140,0	-43,9	-71,4	-133,8	-265,3
Besparingen	-17,8	86,9	-17,2	234,3	107,9	214,8
Herwaarderingschip	76,3	82,3	45,0	66,8	94,5	179,6
Overige vermogensmutaties 2)	-23,8	-	-	-0,8	-	10,7
Toename/afname eigen vermogen	34,7	169,2	27,8	300,3	202,4	405,1
Eigen vermogen ult. 1973	502,1	740,8	248,7	922,2	959,3	1842,2
Gemiddeld aantal firmanten	1,7	2,1	1,0	2,4	2,6	2,7
w.v. opvarend	1,4	1,6	0,2	2,2	1,6	1,8

1) Totaal van netto-overschot + deel eigena(a)r(en) + rente eigen vermogen.

2) Hieronder zijn begrepen vermogensveranderingen ontstaan door: uittreding of toetreding van firmanten, erfenissen en schenkingen.

Bijlage 2 Omvang en methode van onderzoek

De gemiddelde balansen voor groepen kotterbedrijven die in hoofdstuk 4 zijn opgenomen, zijn gebaseerd op fiskale jaarcijfers van de LEI steekproefbedrijven. Onderstaande tabel toont de verdeling van de schepen van de deelnemers, alsmede de samenstelling van de gehele vloot, naar pk-klassen en regio's (per ultimo 1973).

Pk-groep	Noord		Zuid		Arbeids- overeenkomst		Totaal	
	deel- ne- mers	uni- versum	deel- ne- mers	uni- versum	deel- ne- mers	uni- versum	deel- ne- mers	uni- versum
t/m 300 pk	13	57	3	9	-	1	17	67
301- 600 pk	20	125	14	54	12	25	46	204
601-1100 pk	29	86	13	46	8	27	50	159
meer dan 1100 pk	15	36	-	3	1	3	16	42
Totaal	78	304	30	112	21	56	129	472

Percentage deel- nemers van universum	26%		27%		38%		27%	

De fiskale balansen zijn niet zonder meer geschikt voor het vormen van groepen bedrijven; daarvoor zijn de toegepaste methoden vooral die m.b.t. de afschrijving op en de waardering van het schip, te zeer verschillend. De fiskale balansen van de deelnemende bedrijven zijn dan ook gecorrigeerd en opgesteld volgens uniforme, bedrijfseconomische grondslagen. Dit houdt in het bijzonder in dat de schepen op de balansen zijn opgenomen tegen de boekwaarde o.b.v. de vervangingsnieuwwaarde.

Om deze vervangingswaarde te kunnen vaststellen werd de aanschaffing van het schip allereerst gesplitst in bedragen voor het casco, de motor (inclusief de inbouwkosten), de apparatuur en het vistuig. Vervolgens werden de bedragen voor het casco en de motor gebracht op de vervangings-nieuwwaarde per balansdatum door middel van indexcijfers die de stijging van de bouwkosten van schepen weergeven.

Op de onderdelen van het schip (behalve het vistuig) werd afzonderlijk afgeschreven, volgens het gebruikelijke LEI-afschrijvingssysteem.

De jaarlijkse afschrijvingspercentages zijn hierbij als volgt:

Op basis van de vervangingswaarde:

Casco: 7% bij een ouderdom t/m 7 jaar en 3,6% van 8 t/m 20 jaar.

Motor: voor langzaamlopers 16% gedurende de eerste 3 jaar, daarna t/m 10 jaar 7,4%

voor snellopers 21% gedurende de eerste 2 jaar en 11,5% van 3 t/m 7 jaar

Op basis van de werkelijke aanschaffing in het verleden:

Apparatuur: 16,67% gedurende 6 jaar.

Hieruit voortvloeiend zijn de schepen op de balansen in dit hoofdstuk steeds opgenomen tegen de vervangingsboekwaarde. Deze boekwaarde werd jaarlijks aangepast aan de stijging van de vervangingswaarde, door de boekwaarde eveneens te verhogen met het indexcijfer voor de bouwkosten van schepen. Deze verhoging van de boekwaarde werd vervolgens geboekt ten gunste van de herwaarderingsrekening. Deze reserve herwaardering is op de balans steeds opgenomen onder het eigen vermogen.