

Drs. W. Smit

No. 5.64

VISSERIJ IN CIJFERS 1979

**Voorlopig berekende bedrijfsresultaten
van de zeevisserij**

September 1980



SIGN: L26-5.64
EX. NO: *e dupl.*
MLV:

Landbouw-Economisch Instituut
Afdeling Visserij en Bosbouw

75641 jr 1979

Inhoud

	Biz.
WOORD VOORAF	5
1. ALGEMEEN OVERZICHT	7
2. KOTTERVISSERIJ	12
3. GROTE ZEEVISSERIJ	19
4. TOTAALRESULTAAT PER TAK VAN VISSERIJ	22
5. PRODUKTIEWAARDE EN TOEGEVOEGDE WAARDE	25
SUMMARY	27

Lijst van tabellen

1.1 Totaaloverzicht van de vloot van de zeevisserij	9
1.2 Overzicht van de investeringen in de visserij	10
1.3 Aanvoer en opbrengst per tak van visserij	10
1.4 Prijsindexcijfers van in Nederlandse havens aangevoerde visprodukten	11
1.5 Prijsindexcijfers van kostenfactoren in de visserij	11
2.1 Overzicht van de vloot van de kottervisserij	15
2.2 Gemiddelde bedrijfsresultaten per vaartuig in de kottervisserij	16
2.3 Uitkomsten van enkele typen kotters bij verschillende veronderstellingen over inzet en besomming in 1980	18
3.1 Overzicht van de vloot van de grote zeevisserij	21
3.2 Gemiddelde bedrijfsresultaten per vaartuig van de grote zeevisserij	21
4.1 Totaalresultaat van de Nederlandse zeevisserij	24
5.1 Produktiewaarde en toegevoegde waarde zeevisserij (inclusief schelpdieren) en handel/verwerking	26

Woord vooraf

Met de publikatie van "Visserij in cijfers" wordt beoogd zo spoedig mogelijk na afloop van het kalenderjaar een overzicht te geven van de bedrijfsresultaten van de verschillende takken van zeevisserij in Nederland, namelijk van de:

- a. Kottervisserij - de visserij met kotters door schippers-eigenaren of (kleine) kotterrederijen op plat- en rondvis en ook op haring op nabijgelegen visgronden alsmede de visserij op garnalen;
- b. Grote zeevisserij - de visserij met hektrawlers (en nog een enkele zijtrawler) in rederijverband op voornamelijk haring en makreel op verder afgelegen visgronden.

In verband met de toegenomen vervlechting van garnalen- en kleine zeevisserij - zeer vele vaartuigen met een garnalenvergunning beoefenen kortere of langere tijd de platvis- of rondvisvangst - is ertoe overgegaan beide takken van visserij als een geheel in dit rapport op te nemen. Een nadere detaillering naar tak van visserij zal in de verslaglegging over de definitieve cijfers worden gegeven.

Naast gegevens betreffende opbrengsten/kostenverhoudingen en inkomenskengetallen van een aantal groepen veel voorkomende kotters en trawlers is wederom een beeld gegeven van de bedrijfstak als geheel.

In dit rapport worden naast voorlopige gegevens over 1979 tevens de definitieve cijfers over 1978 en een aantal voorgaande jaren vermeld. Over 1978 zijn in "Visserij in cijfers 1978" (LEI-publikatie No. 5.59) reeds voorlopige cijfers gepubliceerd. Definitieve, nader gedetailleerde cijfers over de genoemde takken van zeevisserij worden regelmatig in afzonderlijke publikaties weergegeven, die echter noodzakelijkerwijs enige tijd na afloop van het boekjaar verschijnen.

Aan de totstandkoming van het rapport hebben, onder leiding van Drs. W. Smit, verschillende medewerkers van de afdeling Visserij en Bosbouw een bijdrage geleverd. Daarvan moeten afzonderlijk worden vermeld J. de Jager voor wat betreft het cijfermateriaal van de grote zeevisserij en A. den Dulk met betrekking tot de cijfers van de kottervisserij.

Tenslotte is een woord van dank op zijn plaats aan de vele reders en schippers-eigenaren, die op basis van vrijwilligheid, de gegevens beschikbaar hebben gesteld welke voor de samenstelling van dit rapport onontbeerlijk waren.

De Directeur,


(A. Maris)

Den Haag, september 1980

1. Algemeen overzicht

De mutaties in de vloot van de Nederlandse zeevisserij zijn in 1979 wat meer in aantal geweest dan in 1977 en 1978. Het totaalaantal schepen is met een tiental afgenomen tot 529. Deze vermindering is het saldo van een vergroting van de kottervloot met 4 eenheden en een met 14 trawlers teruggelopen trawlervloot. Ook het totale motorvermogen van de zeevisserijvloot is enigszins afgenomen, wederom als een saldo van meer kotter-pk's en minder trawler-pk's. In totaal is het totale motorvermogen rond 3000 kW (= 4000 pk) kleiner geworden, een vermindering van ongeveer 1%.

Ondanks het aantrekken van de investeringen, met name in de kottervloot met 11 nieuwe schepen en bovendien 30 vervangen motoren, bleef de leeftijdsopbouw evenals in de beide voorafgaande jaren verder verslechteren. Dit neemt niet weg dat de Nederlandse zeevisserijvloot nog steeds tot de modernste van Europa gerekend kan worden. In 1979 was 39% van de schepen tien jaar oud of jonger, dat was eind 1976 nog 51%. Van de totale visserijcapaciteit is echter een aanzienlijk groter deel te rekenen tot de jongste leeftijdsgroep, omdat de jongste schepen meestal verreweg de grootste zijn.

Door het uit de vaart nemen van een deel van de trawlervloot is ook de totale bemanning van de zeevisserij teruggelopen. Op de trawlers was in 1979 rond 120 man minder werkzaam dan in 1978. Daartegenover steeg de totale bemanning van de kottervloot met 40 man, zodat per saldo ongeveer 80 man minder op de vloot werkzaam was.

De totale aanvoer van de zeevisserij 1) is in 1979 vrij aanzienlijk toegenomen, enerzijds door een grotere aanvoer van de kottervisserij maar vooral als gevolg van een flinke aanvoerstijging in de trawlersector. In de overige takken van de Nederlandse visserij is nog vermeldenswaard een daling van de mosselaanvoer en een stijging van de IJsselmeeraanvoer.

1) Voor de bepaling van de totale aanvoer en besomming van de Nederlandse visserij en van de afzonderlijke takken van visserij zijn de volgende correcties en aanvullingen op het statistische materiaal uitgevoerd: waardering van de diepvriesaanvoer op basis van prijzen uit de rederijboekhoudingen; waardering van doorgedraaide vis op basis van vismeelwaarde (dus exclusief toeslagen uit opvangregelingen); taxatie van buiten de afslag verkochte aanvoer; aanvoer van buitenlandse schepen in Nederland niet meegerekend, aanvoer van Nederlandse schepen in buitenlandse havens wel meegerekend; aanvoer van mosselen voor het Mosselfonds niet meegerekend.

Van de twee takken van zeevisserij is de totale besomming eveneens toegenomen, maar hier viel het zwaartepunt geheel op de kottervisserij. De grote zeevisserij besomde slechts weinig meer. Wat betreft de overige takken van visserij bleek met name de mosselcultuur een aanzienlijke besommingsstijging te hebben gerealiseerd. Bij een gedaalde aanvoer is hiervoor uiteraard een aanzienlijk hogere prijs verantwoordelijk geweest. In de oestercultuur en de IJsselmeervisserij was de besomming lager, voor de IJsselmeervissers zelfs ondanks een aanvoerstijging. Voor alle takken van visserij te zamen steeg de besomming met ruim 60 miljoen gulden tot 584 miljoen.

Evenals dat in 1978 het geval was, vertoonde de prijs van de meeste vissoorten in 1979 een stijgende tendentie. Voor de rondvissoorten werden met name wat betreft kabeljauw en koolvis hogere prijzen genoteerd. Die van wijting en schelvis stegen weinig. In de platvissector werden over de gehele linie hogere prijzen gerealiseerd. Makreel werd slechts weinig duurder. Bij de schaal- en schelpdieren deden zich uiteenlopende tendenties voor. Tegenover een sterke stijging van de mosselprijs stond een grote daling van de garnalenprijs en een geringe daling van de prijs van oesters. Per saldo is de gewogen gemiddelde prijs voor de zee- en kustvisserij gestegen.

Wat betreft het prijsverloop van de kostenfactoren is uiteraard de aandacht in de eerste plaats gericht op de forse toename van de gasolieprijs. Daarnaast blijkt ook voor het merendeel van de andere kostenfactoren de prijs in meerdere of mindere mate te zijn gestegen. Een afzonderlijke plaats nemen de investeringskosten in. Met name de in tabel 1.5 genoemde bouwkosten van schepen ondergingen de invloed van de WIR. Omdat deze wet voorziet in een premie bij investering, onafhankelijk van het inkomen en de daarover te betalen belasting ligt het voor de hand om de premie in aftrek te brengen van de investeringen en dus daarmee rekening te houden bij de berekening van het prijsindexcijfer. De WIR-premie ad 15% blijkt de opgetreden prijsstijging te overtreffen, zodat per saldo het prijsindexcijfer in 1979 is gedaald.

Tabel 1.1 Totaaloverzicht van de vloot van de zeevisserij (per 31 december)

	1973	1974	1975	1976	1977	1978	1979 1)
Aantal vaartuigen met als hoofdbedrijf:							
- kottervisserij 2)	615	614	560	500	495	498	502
- grote zeevisserij	<u>67</u>	<u>64</u>	<u>44</u>	<u>42</u>	<u>42</u>	<u>41</u>	<u>27</u>
Totaal	682	678	604	542	537	539	529
Totaal motorvermogen							
in 1000 kW:							
- kottervisserij 2)	232	270	264	239	239	240	248
- grote zeevisserij	<u>58</u>	<u>62</u>	<u>50</u>	<u>49</u>	<u>49</u>	<u>48</u>	<u>37</u>
Totaal	290	332	314	288	288	288	285
in 1000 pk:							
- kottervisserij 2)	316	368	359	325	325	326	337
- grote zeevisserij	<u>79</u>	<u>84</u>	<u>68</u>	<u>66</u>	<u>66</u>	<u>65</u>	<u>50</u>
Totaal	395	452	427	391	391	391	387
Aantal vaartuigen met een casco van:							
- 0 - 10 jaar oud	346	337	302	279	267	230	204
- 11 - 20 jaar oud	213	224	190	154	161	190	197
- meer dan 20 jaar oud	<u>123</u>	<u>117</u>	<u>112</u>	<u>109</u>	<u>109</u>	<u>119</u>	<u>128</u>
Totaalaantal opvarenden:							
- kottervisserij 2)	2706	2747	2421	2097	2107	2136	2175
- grote zeevisserij	<u>798</u>	<u>796</u>	<u>593</u>	<u>578</u>	<u>581</u>	<u>568</u>	<u>445</u>
Totaal	3504	3543	3014	2675	2688	2704	2620

1) Voorlopige cijfers.

2) Totaal van kleine zeevisserij en garnalenvisserij.

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

Tabel 1.2 Overzicht van de investeringen in de visserij 1)

	1973	1974	1975	1976	1977	1978	1979
Totaal:							
- aantal nieuwe schepen	51	60	27	10	6	16	20
- aantal vervangen motoren	36	24	17	40	36	36	38
- investering in mln. gld.	135,1	175,0	73,0	18,1	13,5	22,2	57,7
Waarvan							
Kottervisserij 2):							
- aantal nieuwe schepen	44	51	19	3	-	1	11
- aantal vervangen motoren	23	25	9	20	22	14	30
- investering in mln. gld.	107,0	150,4	46,9	8,8	6,8	4,9	45,6
Grote zeevisserij:							
- aantal nieuwe schepen	6	5	5	-	-	-	-
- aantal vervangen motoren	3	1	-	-	-	-	-
- investering in mln. gld.	26,1	24,1	21,9	-	-	-	4,1

1) Inclusief verlengingen en tweedehands van buiten de visserij gekochte schepen; exclusief elektronische apparatuur.
Peildatum: tijdstip van in de vaart brengen.

2) Totaal van kleine zeevisserij en garnalervisserij.

Bron: LEI.

Tabel 1.3 Aanvoer en opbrengst per tak van visserij 1)

	1973	1974	1975	1976	1977	1978	1979 2)
Aanvoer (mln. kg):							
- Kottervisserij 3)	113,3	120,3	119,5	113,5	114,1	126,1	131,6
- Grote zeevisserij	85,2	72,9	83,7	71,4	69,0	82,0	104,6
Totaal zeevisserij	198,5	193,2	203,2	184,9	183,1	208,1	236,2
- Mosselcultuur	98,3	85,8	97,5	63,7	95,1	103,0	84,7
- Oestercultuur	1,0	1,2	1,4	1,3	1,2	1,1	1,1
- IJsselmeervisserij	2,9	3,3	4,3	3,1	3,2	1,8	2,3
- Diversen	1,0	1,9	0,8	0,4	0,2	0,6	0,5
Totaal	301,7	285,4	307,2	253,4	282,8	314,6	324,8
Opbrengst (mln. gld.):							
- Kottervisserij 3)	285,8	287,7	307,1	321,0	326,4	372,0	419,0
- Grote zeevisserij	95,7	93,9	98,9	97,4	97,3	86,0	88,1
Totaal zeevisserij	381,5	381,6	406,0	418,4	423,7	458,0	507,1
- Mosselcultuur	17,7	20,0	28,5	29,2	24,9	37,1	50,1
- Oestercultuur	8,5	10,3	13,0	15,5	15,6	15,5	14,5
- IJsselmeervisserij	8,4	8,5	13,8	14,3	16,4	11,9	11,5
- Diversen	1,4	1,2	1,2	1,0	0,2	0,4	0,5
Totaal	417,5	421,6	462,5	478,4	480,8	522,9	583,7

1) Inclusief aanvoer in België, Groot-Brittannië, West-Duitsland en Denemarken.

2) Voorlopige cijfers.

3) Totaal van kleine zeevisserij en garnalervisserij.

Bron: CBS; LEI.

Tabel 1.4 Prijsindexcijfers van in Nederlandse havens aangevoerde visprodukten (1970 = 100, gewogen)

	1973	1974	1975	1976	1977	1978	1979
Rondvis	173	198	171	202	201	199	214
- waarvan: kabeljauw	177	214	179	207	195	196	217
schelvis	183	201	179	227	256	251	254
koolvis	202	240	211	251	264	322	401
wijting	153	152	148	185	208	184	186
Platvis	152	146	157	185	181	197	212
- waarvan: tong	138	124	138	179	171	177	201
schol	191	201	208	206	205	244	264
tarbot	136	142	156	167	172	187	195
schar	140	148	136	179	164	182	196
Makreel	111	116	160	109	179	140	144
Schaal/schelpdieren	94	105	128	156	140	150	187
- waarvan: garnalen (cons.)	143	135	173	135	245	171	137
mosselen (cons.)	67	85	107	170	96	133	217
oesters	108	111	122	155	175	180	176
Totaal zeevisserij	137	143	149	179	182	181	191
IJsselmeervisserij	104	134	126	157	188	180	202
- waarvan: aal/paling	123	143	152	168	243	214	240
snoekbaars	72	86	96	116	126	119	156
Totaal visserij	136	143	148	178	182	181	191

Bron: CBS.

Tabel 1.5 Prijsindexcijfers van kostenfactoren in de visserij 1)
(1970 = 100; jaargemiddelden; waar niet anders vermeld bron: LEI)

	1973	1974	1975	1976	1977	1978	1979 2)
Gasolie (zeevisserij) 3)	186	297	292	320	324	313	486
Gasolie (kustvisserij) 4)	155	226	223	241	244	237	347
Smeerolie	112	131	142	145	149	150	155
IJs	167	176	179	194	202	221	231
Zout	114	128	148	159	167	183	224
Nylongaren	106	144	138	136	136	136	144
Nylonnetwerk	114	149	145	142	142	142	150
Complete netten (nylon):							
- haringtrawl	109	129	127	133	144	160	167
- boomkor	103	130	124	129	138	145	149
Nylon touwwerk	107	139	131	128	128	128	135
Staaldraad	142	203	232	221	218	218	222
Voeding 5)	120	129	139	153	161	162	166
Onderhoud/reparatie schepen	144	175	196	212	225	236	248
Bouwkosten schepen 6)	144	175	196	212	225	236	211

1) Na aftrek van BTW.

2) Voorlopige cijfers.

3) Exclusief bijzonder invoerrecht op minerale oliën.

4) Inclusief bijzonder invoerrecht op minerale oliën.

5) Bron: CBS.

6) Na 1978: na aftrek 15% WIR-premie.

2. Kottervisserij

De geringe toeneming van de kottervloot heeft zich vooral voorgedaan in het noorden. De zuidvloot liep enigszins terug en de schepen met bemanning op arbeidsovereenkomst bleven in aantal gelijk. Door het in de vaart brengen van enkele grote kotters en tevens door de hermotorisering van een vrij groot aantal kotters is het gemiddelde motorvermogen met ruim 2% gestegen.

In de categorie schepen tot en met 300 pk, waarin uiteraard de garnalenvissers zich bevinden (al of niet gemengd met platvis- of rondvisvangst) doch ook een aantal kleine zeevissers, is er per saldo één schip bijgekomen. Voorts zijn in deze categorie een aantal schepen met een sterkere motor uitgerust, zodat de vloot met motoren van 151 - 300 pk toenam en de schepen met kleinere motoren in aantal verminderden. De categorie kotters tussen 300 en 1100 pk werd ook wat kleiner, waartegenover de groep grootste schepen, van 1101 - 2000 pk, groter werd. De laatstgenoemde groep vermeerderde met een tiental kotters.

Evenals in voorgaande jaren daalde het aantal schepen van 10 jaar oud of jonger, waartegenover zowel de groep van 11 - 20 jaar en die ouder dan 20 jaar zijn toegenomen. Zoals ook reeds bij de beoordeling van de totale zeegaande vloot is opgemerkt, blijft de kleine zeevloot nog uiterst modern. Dit kan van de garnalenvloot niet worden gezegd. De schepen waarmee aan de garnalenvisserij is deelgenomen, zijn in het algemeen vrij oud. De bedrijfsresultaten van de garnalenvisserij verhinderen echter een grootscheepse vlootvernieuwing.

Zoals reeds opgemerkt, blijkt de gestegen aanvoer, te zamen met een vrij algemene prijsstijging van vis, te hebben geleid tot een hogere besomming. Alleen het teleurstellende verloop van de garnalenprijzen heeft hier enige afbreuk aan gedaan. Per saldo was de totale besomming in 1979 ongeveer 13% hoger dan in 1978.

Aangezien de procentuele stijging van de besomming groter was dan die van de vlootomvang is het niet te verwonderen dat de gemiddelde besomming van de schepen in de diverse categorieën ook is toegenomen. Slechts in een enkele groep blijkt de gemiddelde besomming te zijn gedaald. Dit laatste was vooral het geval bij enkele groepen kleinere schepen, naar het zich laat aanzien als gevolg van een onbevredigende garnalenvisserij. Overigens liep de gemiddelde besommingsstijging van de verschillende groepen schepen vrij sterk uiteen, van enkele procenten tot rond 40%.

Deze gang van zaken leidde in alle groepen van de categorie Maatschap Noord tot hogere inkomens voor de opvarenden. Deze stijging van de deellonen hield echter geen gelijke tred met de besommingsstijging. De oorzaak hiervan moet worden gezocht in de verrekening van de fors gestegen oliecosten bij de bepaling van

het deelloon. Het gemiddelde deelloon per opvarende blijkt te stijgen naarmate het motorvermogen toeneemt. Evenals in voorgaande jaren is dit loon bij de groep grootste kotters echter lager dan op de kotters tussen 1101 en 1500 pk. Binnen deze laatste groep was het inkomen op de kotters van 1301 - 1500 pk hoger dan op de schepen van 1101 - 1300 pk, dit in tegenstelling tot beide voorafgaande jaren.

Ook het nettoresultaat blijkt, zij het onregelmatig, toe te nemen bij grotere vermogens. Dit nettoresultaat blijkt echter bij de grootste vermogens achter te blijven. Het gunstigste resultaat werd hier, evenals in een reeks voorafgaande jaren, bereikt in de groep 1101 - 1300 pk. Het is opmerkelijk dat in de resultaten van de grotere schepen, zowel die van 1301 - 1500 pk als die van 1501 - 2000 pk, de besommingsstijging niet of zeer weinig tot uiting kwam. Kennelijk zijn de oliekosten bij deze schepen van een dergelijk belang dat deze een belangrijk deel van de verbeterde resultaten weer tenietdoen.

In de categorie Maatschap Zuid zijn eveneens in het algemeen de gemiddelde besommingen per groep toegenomen. Uitzonderingen waren de groep kleine kotters tot 200 pk, waar de slechte uitkomsten van de garnalenvisserij een rol hebben gespeeld en de groep van 401 - 600 pk. Behalve in beide genoemde groepen is ook het inkomen per opvarende verbeterd, hoewel evenals in de noord niet evenredig met de besomming, als gevolg van de verrekening van de oliekosten. In de zuid blijkt het inkomen per opvarende toe te nemen met het motorvermogen, hetgeen bij de sterkste motoren tot het hoogste inkomen leidde. Ook de netto-resultaten lieten een stijgende tendentie zien bij een groter motorvermogen, doch het beeld was overigens nogal onregelmatig. Het hoogste overschot werd geboekt in de groep van 601 - 800 pk, terwijl met name de groep van 1101 - 1500 pk relatief laag uitkwam. Bij deze cijfers moet worden bedacht dat de zuidvloot niet groot is en dat door toevallige oorzaken de cijfers beïnvloed kunnen zijn. Evenals bij de noordkotters blijkt met name voor de grote kotters de besommingsstijging als gevolg van de stijgende oliekosten toch tot een lager netto-overschot te hebben geleid.

Voor de kotters met bemanning op arbeidsovereenkomst was het verloop van de besomming in alle groepen gunstig. Daardoor stegen ook de inkomens van de opvarenden in alle groepen; door het niet in rekening brengen van de oliekosten bij de deelberekening hebben hier de inkomens het verloop van de besommingen regelmatig gevolgd. Ook de nettoresultaten waren in drie van de vier groepen beter; alleen in de groep kotters van 401 - 600 pk daalde het netto-overschot aanzienlijk. De besommingsstijging in de andere drie groepen was zo groot dat, ondanks de hoge oliekosten, men toch tot een beter eindresultaat kwam. Het hoogste nettoresultaat werd geboekt bij de kotters van 1101 - 1500 pk, allen boomkorkkotters. Doch ook de rondvisvisserij heeft, blijkens de resultaten van de kleinere kotters, in 1979 goede resultaten opgeleverd.

In het licht van de toenemende energiekosten is tenslotte nagegaan hoe de bedrijfsresultaten van de kottervisserij zich zouden kunnen ontwikkelen in 1980 (zie tabel 2.3). Het is nog moeilijk te voorzien hoe de besommingen zich zullen ontwikkelen en ook kan de inzet van de schepen (aantal zeedagen) gaan verschillen van die in 1979, maar van het verloop van de kosten staat het beeld al vrij duidelijk voor ogen. Daarom zijn voor de inzet en de besomming enkele varianten in de tabel gegeven.

Blijven zowel het aantal zeedagen als de besomming per schip gelijk aan die in 1979, dan worden de nettoresultaten van de grote kotters reeds negatief, dat wil zeggen dat er met een nettoverlies wordt gevangen als afschrijving en rente over het totale vermogen wordt ingecalculeerd en ook de opvarende eigenaren een deelloon wordt toegerekend. Op de kleinere kotters, waar de olielkosten niet zo'n groot deel van de besomming opslokken, worden dan nog positieve resultaten behaald, behalve bij de CAO-kotters, waar de olielkosten niet met de bemanning worden verrekend en dus de gehele kostenstijging in het nettoresultaat tot uitdrukking komt. Het totale inkomen (deel- en nettoresultaat te zamen), verdeeld over alle opvarenden levert dan gemiddeld een niveau op dat 20 - 45% lager is dan in 1979. Opgemerkt wordt dat ook bij een handhaven van de gemiddelde besomming per schip op het niveau van 1979 de totale besomming van de kottervisserij onvermijdelijk moet stijgen als gevolg van de grotere vlootinzet door de op gang gekomen nieuwe investeringsgolf.

Ook in het geval de inzet (= zeedagen) van de schepen zou verminderen - bijvoorbeeld door vangstbeperkingen - en de besomming eveneens, zij het in mindere mate, zou teruglopen, levert het verloop van de nettoresultaten en de inkomens een beeld van gelijke orde van grootte op. Met name de deellonen zouden dan echter onder druk komen te staan.

Als wordt verondersteld dat de schepen dezelfde aantallen zeedagen zouden maken, doch de besomming met 10% zou dalen - bijvoorbeeld door ongunstige vangsten en/of een ongunstig prijsverloop - dan vaart de vloot over de gehele linie gemiddeld met verlies, terwijl ook de inkomens van de opvarenden gevoelig zouden dalen. Het gemiddeld inkomen (deel- plus nettoresultaat) per opvarende zou met 40 tot wel 75% teruglopen.

De vooruitblik op de gebeurtenissen in 1980 levert aldus, als besommingsstijgingen uitblijven, een vrij somber beeld op. Er zijn dan ook redenen te over voor de kottervissers om zich te bezinnen op hun bedrijfsexploitatie. Met name een onderzoek naar de mogelijkheden van kostenbesparingen kan wellicht iets positiefs stellen tegenover de kwade kansen die in het bovenstaande zijn beschreven.

Tabel 2.1 Overzicht van de vloot van de kottervisserij (per 31 december)

	1973	1974	1975	1976	1977	1978	1979 1)	
Aantal vaartuigen waarvoor de kottervisserij hoofdbedrijf was:								
Maatschap Noord	415	418	388	343	338	340	348	
Maatschap Zuid	144	145	130	115	116	118	114	
Arbeidsovereenkomst	56	51	42	42	41	40	40	
Totaal	615	614	560	500	495	498	502	
Gemiddeld motorvermogen:								
- in kW	378	441	472	479	483	481	494	
- in pk	514	600	641	651	657	655	671	
Aantal vaartuigen met een motor van:								
kW	pk							
1 - 75	1 - 100	23	20	19	18	21	19	14
76 - 110	101 - 150	66	63	60	56	47	46	43
111 - 150	151 - 200	30	30	34	37	41	41	43
151 - 220	201 - 300	90	79	69	66	66	72	79
221 - 300	301 - 400	64	45	26	17	16	17	15
301 - 440	401 - 600	142	128	99	72	70	70	67
441 - 590	601 - 800	97	92	84	70	68	68	68
591 - 810	801 - 1100	61	67	66	64	65	63	61
811 - 960	1101 - 1300	34	53	54	52	54	55	58
961 - 1100	1301 - 1500	8	30	34	33	32	32	37
1101 - 1470	1501 - 2000	-	7	15	15	15	15	17
Aantal vaartuigen met een ouderdom van:								
- 0 - 10 jaar		307	299	271	250	243	210	186
- 11 - 20 jaar		185	198	177	141	143	170	189
- meer dan 20 jaar		123	117	112	109	109	118	127

1) Voorlopige cijfers.

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

Tabel 2.2 Gemiddelde bedrijfsresultaten per vaartuig van de kottervisserij
(in 1000 gulden)

	1973	1974	1975	1976	1977	1978	1979 1)
A. Maatschap Noord							
1- 75 kW (1- 100 pk)							
Brutobesomming	59,7	49,9	95,9	31,1	94,7	61,9	74,4
Netto-overschot	1,3	-10,4	11,1	-5,7	15,1	1,0	8,8
Deel volwassen opvarende	12,3	11,3	19,4	11,9	16,2	14,2	15,9
76- 110 kW (101- 150 pk)							
Brutobesomming	137,7	124,1	136,7	88,6	138,3	151,6	141,9
Netto-overschot	9,6	-2,9	-4,4	-14,7	-5,1	-0,2	-6,2
Deel volwassen opvarende	22,9	19,8	23,9	18,3	24,3	24,4	27,0
111- 150 kW (151- 200 pk)							
Brutobesomming	188,4	161,7	166,3	103,0	174,5	190,8	200,1
Netto-overschot	22,1	0,6	2,3	-12,4	13,0	19,0	18,9
Deel volwassen opvarende	30,6	25,8	31,0	21,9	32,8	36,4	37,6
151- 220 kW (201- 300 pk)							
Brutobesomming	268,7	247,9	257,4	265,5	291,8	316,7	336,7
Netto-overschot	15,3	-5,4	-9,1	-8,8	8,1	20,7	4,6
Deel volwassen opvarende	31,2	27,8	31,4	34,0	36,6	42,0	42,4
221- 300 kW (301- 400 pk)							
Brutobesomming	341,6	322,0	362,9	403,6	479,9	531,9	543,7
Netto-overschot	-1,9	-19,9	-1,9	33,4	46,6	65,0	43,7
Deel volwassen opvarende	33,0	32,3	42,0	40,0	48,5	52,9	57,1
301- 440 kW (401- 600 pk)							
Brutobesomming	651,2	483,2	541,3	548,9	569,8	704,5	739,6
Netto-overschot	41,6	-71,5	-14,2	-7,3	10,6	72,7	67,6
Deel volwassen opvarende	50,3	33,5	40,7	44,0	45,5	57,8	59,5
441- 590 kW (601- 800 pk)							
Brutobesomming	767,6	596,8	588,7	638,5	777,8	866,0	916,9
Netto-overschot	16,4	-120,5	-76,5	-59,9	-0,4	77,0	18,5
Deel volwassen opvarende	52,0	36,1	37,2	44,2	55,3	62,6	63,3
591- 810 kW (801-1100 pk)							
Brutobesomming	1037,5	900,8	834,1	951,3	1050,0	1189,8	1399,6
Netto-overschot	61,6	-103,9	-75,7	-40,2	28,2	109,3	157,8
Deel volwassen opvarende	66,0	46,7	45,8	54,1	58,3	71,2	76,7
811- 960 kW (1101-1300 pk)							
Brutobesomming	1464,0	1213,3	1160,6	1230,2	1365,3	1615,0	1796,6
Netto-overschot	168,2	-75,2	-28,7	-20,4	46,0	210,0	182,4
Deel volwassen opvarende	79,8	59,7	60,4	65,4	72,8	91,1	91,3
961-1100 kW (1301-1500 pk)							
Brutobesomming	.	.	1213,2	1299,7	1352,8	1628,1	1922,2
Netto-overschot	.	.	-103,6	-78,0	-34,9	136,8	101,7
Deel volwassen opvarende	.	.	61,0	69,0	69,3	90,4	98,9
1101-1470 kW (1501-2000 pk)							
Brutobesomming	.	.	1238,0	1403,4	1436,7	1645,7	2095,8
Netto-overschot	.	.	-134,1	-117,5	-95,5	69,1	94,5
Deel volwassen opvarende	.	.	58,1	68,3	65,4	83,4	93,5

1) Voorlopige cijfers.

Tabel 2.2 Gemiddelde bedrijfsresultaten per vaartuig van de kottervisserij
(vervolg) (in 1000 gulden)

	1973	1974	1975	1976	1977	1978	1979 1)
B. Maatschap Zuid							
111- 150 kW (151- 200 pk)							
Brutobesomming	.	.	133,2	104,8	234,1	223,7	203,6
Netto-overschot	.	.	-21,6	-16,3	13,3	-2,6	-11,5
Deel volwassen opvarende	.	.	17,6	13,9	28,7	29,6	24,2
151- 220 kW (201- 300 pk)							
Brutobesomming	223,3	197,8	220,4	195,3	310,6	300,0	362,1
Netto-overschot	12,7	-1,5	-16,1	-27,8	17,0	2,3	12,4
Deel volwassen opvarende	27,1	23,6	26,1	25,0	38,1	36,5	42,0
301- 440 kW (401- 600 pk)							
Brutobesomming	573,4	468,9	449,8	509,5	597,2	729,5	714,6
Netto-overschot	60,5	-12,0	-20,7	-10,2	44,5	105,8	63,3
Deel volwassen opvarende	43,7	32,4	34,8	42,7	50,8	64,8	59,8
441- 590 kW (601- 800 pk)							
Brutobesomming	775,6	658,4	654,5	708,6	726,4	864,3	981,7
Netto-overschot	40,4	-51,6	-32,0	-3,7	3,3	90,8	126,3
Deel volwassen opvarende	53,8	41,3	44,2	54,1	55,8	64,5	65,4
591- 810 kW (801-1100 pk)							
Brutobesomming	1103,3	936,9	914,1	1028,9	1035,6	1187,7	1303,8
Netto-overschot	57,6	-91,8	-30,9	1,6	36,6	122,8	83,2
Deel volwassen opvarende	70,6	52,3	54,8	64,7	63,4	75,9	79,3
811-1100 kW (1101-1500 pk)							
Brutobesomming	.	.	1010,3	1168,2	1232,9	1352,5	1555,4
Netto-overschot	.	.	-162,5	-126,4	-78,6	34,8	8,4
Deel volwassen opvarende	.	.	56,9	66,4	72,1	82,1	85,6
1101-1470 kW (1501-2000 pk)							
Brutobesomming	.	.	1360,7	1678,3	1764,9	1913,8	2124,3
Netto-overschot	.	.	-233,8	84,3	-8,9	173,5	88,7
Deel volwassen opvarende	.	.	62,4	80,1	82,6	89,2	89,8
C. Arbeidsovereenkomst							
301- 440 kW (401- 600 pk)							
Brutobesomming	679,3	575,5	495,1	693,1	724,4	834,6	903,2
Netto-overschot	24,5	-64,8	-105,1	-23,7	15,4	75,7	36,1
Deel matroos	30,0	27,8	27,3	36,5	37,0	42,2	45,1
441- 590 kW (601- 800 pk)							
Brutobesomming	.	639,9	637,2	769,3	784,7	917,9	1076,3
Netto-overschot	.	-136,1	-115,5	-36,4	-27,8	58,2	62,6
Deel matroos	.	29,6	30,6	35,4	36,9	42,0	48,0
591- 810 kW (801-1100 pk)							
Brutobesomming	.	.	843,9	966,3	969,1	981,0	1251,8
Netto-overschot	.	.	-79,2	-96,7	-116,9	-71,7	30,3
Deel matroos	.	.	35,6	38,9	42,6	43,5	52,9
811-1100 kW (1101-1500 pk)							
Brutobesomming	.	.	1258,2	1398,5	1371,6	1506,2	2122,9
Netto-overschot	.	.	-109,4	-103,3	-138,9	41,2	220,9
Deel matroos	.	.	50,2	52,9	50,9	55,5	73,2

1) Voorlopige cijfers.

Tabel 2.3 Uitkomsten van enkele typen kotters bij verschillende veronderstellingen over inzet en besomming in 1980

	pk-groep		Inzet en besomming t.o.v. 1979 in procenten				
			inzet=100 besg.=100	inzet=80 besg.=90	inzet=75 besg.=85	inzet=100 besg.=90	
Deel + soc. lasten per opvarende (in 1000 gulden)	Noord	401 - 600	55,0	51,1	48,4	47,9	
		801 - 1100	67,7	64,0	60,7	57,4	
		1301 - 1500	81,7	78,0	73,9	68,4	
	Zuid	401 - 600	54,1	50,4	47,7	46,9	
		1101 - 1500	71,0	68,4	64,8	59,5	
	CAO	401 - 600	61,1	55,0	51,9	55,0	
		1101 - 1500	93,2	83,9	79,2	83,9	
	Nettoresultaat per schip (in 1000 gulden)	Noord	401 - 600	30,0	29,4	20,8	-4,2
			801 - 1100	54,8	55,8	37,4	-17,4
1301 - 1500			-57,7	-61,1	-87,6	-156,8	
Zuid		401 - 600	24,0	25,4	16,7	-12,0	
		1101 - 1500	-124,1	-122,6	-142,4	-205,0	
CAO		401 - 600	-72,8	-68,3	-43,7	-122,9	
		1101 - 1500	-59,7	-21,8	-46,5	-196,6	
Arbeidsopbrengst (deel + soc. lasten) + nettoresultaat) per opvarende (in 1000 gulden)		Noord	401 - 600	61,3	57,3	52,7	47,0
			801 - 1100	77,7	74,2	67,5	54,2
	1301 - 1500		71,9	67,6	59,1	41,9	
	Zuid	401 - 600	59,6	56,3	51,6	44,1	
		1101 - 1500	48,4	46,1	38,9	22,2	
	CAO	401 - 600	48,3	43,0	44,2	33,4	
		1101 - 1500	84,1	80,6	72,2	54,1	
	Idem in procenten van 1979	Noord	401 - 600	82	77	71	63
			801 - 1100	72	69	63	50
1301 - 1500			62	59	51	36	
Zuid		401 - 600	79	75	69	59	
		1101 - 1500	55	52	44	25	
CAO		401 - 600	71	63	65	49	
		1101 - 1500	66	63	57	42	

Algemene veronderstellingen:

- gemiddelde bemanning per schip blijft gelijk aan 1979;
- algemeen prijsniveau kosten stijgt met 5%.
- olieprijs is 50% hoger dan 1979 (gemiddeld 60 ct./liter).

3. Grote zeevisserij

Het vangstverbod voor haring in de Noordzee en de beperkingen met betrekking tot de vangst van deze vissoort in andere wateren hebben voor de grote zeevisserij in 1979 een allesoverheersende rol gespeeld. Het gebrek aan alternatieve vangstmogelijkheden voor met name de kleinere trawlers heeft de rederijen doen besluiten om een groot deel van deze vloot uit de vaart te nemen. Een door de nationale overheid toegekende saneringspremie heeft het afstoten van het desbetreffende deel van de vloot vergemakkelijkt. Als gevolg hiervan zijn alle zijtrawlers op één na (een boomkortrawler) in de loop van 1979 uit de vaart genomen. Hetzelfde is het geval met de groep hektrawlers zonder diepvriesinstallatie en ook een drietal kleinere vrieshektrawlers is dezelfde weg gegaan. De vloot van de grote zeevisserij bestond per eind 1979 dan ook uit slechts 8 schepen beneden 1400 pk (1 zijtrawler, 1 hektrawler zonder diepvriesinstallatie en 6 vrieshektrawlers) en 19 grotere vrieshektrawlers, te zamen 27 vaartuigen tegen 41 per eind 1978.

Zoals reeds in het eerste hoofdstuk is opgemerkt, is als gevolg van deze vlootinkrimping ook de werkgelegenheid op de vloot van de grote zeevisserij aanzienlijk teruggelopen.

De met de resterende vloot aangevoerde hoeveelheid is in 1979 met 28% toegenomen, van 82.000 ton in 1978 tot 105.000 ton in 1979. Het nog verder terugvallen van de haringaanvoer heeft daarbij echter het accent nog verder verschoven naar (diepgevroren) makreel, horsmakreel en andere relatief goedkope vissoorten. Als gevolg hiervan is de gemiddelde opbrengstprijs van de totale aanvoer 20% gedaald, waardoor de totale besomming 1) van de grote zeevisserij met slechts 2% is toegenomen tot 88 miljoen gulden.

De enigszins gestegen besomming heeft, bij een teruglopende vlootomvang, uiteraard geleid tot gemiddeld hogere besommingen per vaartuig. Dit was het geval bij zowel de kleinere als de grotere vrieshektrawlers. Deze besommingsstijging heeft echter niet

1) De berekeningen van de visserijbesomming berust bij de rederijen van de grote zeevisserij - meestal geïntegreerde bedrijven met een handels- en/of verwerkingsafdeling - op interne verrekenprijzen voor de niet op afslagen verkochte (meestal diepgevroren) aanvoer. Op de aldus berekende besommingen wordt ook het te betalen deelloon voor de bemanning gebaseerd. In hoeverre deze verrekenprijzen - aangevuld met exportsubsidies - aan de handels- en verwerkingsafdelingen ruimte bieden voor een positief resultaat is voor enkele producten twijfelachtig. Terwille van de continuïteit van de cijferreeksen is de besomming berekend op de bovenomschreven wijze.

geleid tot gunstige nettoresultaten, integendeel, in beide groepen is gemiddeld een nettotekort gecalculeerd. De oorzaak hiervan moet worden gezocht in kostenstijgingen. Als belangrijkste hiervan kunnen worden genoemd:

- aanzienlijk hogere oliekosten;
- meer kosten voor verpakkingsmateriaal voor de diepvriesaanvoer, samenhangend met de grotere aanvoer;
- hogere gages voor de bemanning als gevolg van de gestegen besomming.

Voor de kleinere vrieshektrawlers is het nettoresultaat weliswaar verbeterd (een nettotekort van f 220.000,- tegenover een tekort van f 254.000,- in 1978), doch dit resultaat is nog altijd zeer ongunstig te noemen. Voor de grotere vrieshektrawlers is het netto-overschot van f 228.000,- in 1978 omgeslagen in een tekort van f 49.000,- in 1979.

De inkomens van de opvarenden hebben door de hogere besommingen wel een gunstige ontwikkeling doorgemaakt. Het inkomen van een matroos op de kleinere vrieshektrawlers steeg met 28% tot f 46.000,- en op de grotere vrieshektrawlers met 8% tot f 63.000,-.

De vooruitzichten voor de grote zeevisserij zijn bij een zelfde exploitatiepatroon - praktisch geen haringvisserij, veel goedkopere andere soorten - niet rooskleurig. Alleen reeds de steeds verder stijgende oliekosten zullen de exploitatierekening onder druk blijven houden. Alleen een verbetering van de prijzen van makreel en dergelijke zou hierin een verbetering kunnen brengen. Op korte termijn is een dergelijke verbetering nauwelijks te verwachten, ook al gezien de verlaging van de exportsubsidie op makreel, waartoe in EG-verband is besloten.

Tabel 3.1 Overzicht van de vloot van de grote zeevisserij (per 31 december)

	1973	1974	1975	1976	1977	1978	1979
Zijtrawlers zonder diepvriesinstallatie	36	28	8	6	6	6	1
Hektrawlers zonder diepvriesinstallatie	8	8	7	7	7	7	1
Hektrawlers met diepvriesinstallatie	23	28	29	29	29	28	25
Gemiddeld motorvermogen:							
- in kW	864	964	1135	1154	1162	1168	1361
- in pk	1175	1311	1543	1569	1580	1589	1851
Aantal vaartuigen met een motor van:							
kW	pk						
300 - 370	400 - 500	2	1	-	-	-	-
440 - 590	600 - 800	9	5	-	-	-	-
591 - 740	801 - 1000	23	18	10	8	7	-
741 - 880	1001 - 1200	15	16	11	11	11	4
881 - 1030	1201 - 1400	6	7	4	4	5	4
1031 - 1250	1401 - 1700	3	3	1	1	1	1
1470 - 1700	2000 - 2300	9	13	17	17	17	17
1701 - 2200	2301 - 3000	-	1	1	1	1	1
Aantal vaartuigen met een ouderdom van:							
- 0 - 10 jaar		39	38	31	29	24	18
- 11 - 20 jaar		28	26	13	13	18	8
- meer dan 20 jaar		-	-	-	-	1	1

Bron: Scheepvaartinspectie; LEI.

Tabel 3.2 Gemiddelde bedrijfsresultaten per vaartuig van de grote zeevisserij (in 1000 gulden)

	1973	1974	1975	1976	1977	1978	1979 1)
Vrieshektrawlers:							
- 870 - 970 kW							
- 1180 - 1320 pk							
Brutobesomming	1782,5	1874,7	1614,7	2101,3	2175,7	1581,4	1972,6
Nettoresultaat	1,0	-80,1	-280,6	-149,0	-1,2	-253,8	-219,5
Inkomen matroos	34,6	37,0	36,8	43,2	47,6	36,0	45,9
- 1470 - 1700 kW							
- 2000 - 2300 pk							
Brutobesomming	2965,1	2945,2	2775,6	3179,9	3488,4	3591,9	3910,3
Nettoresultaat	231,0	-8,8	-171,0	-124,8	183,7	228,0	-49,4
Inkomen matroos	47,6	48,0	49,4	55,6	59,8	58,5	63,0

1) Voorlopige cijfers.

4. Totaalresultaat per tak van visserij

Voor de kottervisserij als geheel is de toegenomen besomming in 1979 gepaard gegaan met eveneens aanzienlijk hogere kosten. De netto toegevoegde waarde steeg aldus slechts met 10 miljoen gulden bij een besommingsstijging van 48 miljoen. Uiteraard zijn aan deze wanverhouding kostenstijgingen debet geweest. Naast een zeer sterke stijging van de oliekosten en enige andere kostenstijgingen heeft ook een reeds licht merkbare capaciteitsvergroting van de vloot hieraan meegewerkt. Van de stijging van de toegevoegde waarde kwam bijna 5 miljoen gulden toe aan kapitaalverschaffers als gevolg van een stijgende rentevoet en werd 8 miljoen meer als deelloon berekend. Dit had tot gevolg dat het netto overschot de gunstige tendens van de besomming en de deelinkomens niet kon volgen. Het totale nettoresultaat daalde van ruim 31 tot ruim 28 miljoen gulden, uiteraard nog steeds een tevredenstellende uitkomst.

Bijna alle visserijtechnieken binnen de kottervisserij hebben aan het positieve resultaat meegewerkt. Met name de boomkottervisserij en de visserij op rondvis (al of niet in span) bleken rendabel, die met staande netten wat minder en de garnalenvisserij tenslotte bleek weinig winstgevend tot verliesgevend. Voor een groot deel van de garnalenvissende kotters was dit laatste nog geen ramp door een tijdelijke overschakeling op andere visserijen. Slechts de (kleinere) schepen die geheel op de garnalenvisserij zijn aangewezen, behaalden ongunstige resultaten.

De grote zeevisserij kon de totale opbrengst ongeveer gelijk houden, doch de kosten zijn door reeds eerder genoemde oorzaken hoger geworden, ondanks de kleinere vloot. Hierdoor was de toegevoegde waarde lager. Gelijkblijvende rentekosten en eenenigszins lager bedrag aan deelloon en dergelijke leidden tenslotte tot een tekort van 1,4 miljoen gulden, een teruggang van 2,1 miljoen ten opzichte van 1978.

Een poging om de toekomstige ontwikkeling van de totale resultaten van de zeevisserij af te tasten, levert met de huidige inzichten geen opwekkend beeld op. Uitgaande van een prijsstijging van olie met 50% en een stijging van het prijsniveau van de overige kosten met 5% zullen in 1980 mogelijk de resultaten, zowel van de kottervisserij als van de grote zeevisserij, ernstig onder druk komen te staan.

Voor de kottervisserij komt daar nog bij de huidige investeringsactiviteit, die ontegenzeggelijk de totale visserijcapaciteit - en daarmee de kosten - zal doen toenemen. Zelfs in het geval namelijk dat een schipper-eigenaar besluit een 1500 pk kotter van zeg 5 jaar oud te vervangen door een identiek nieuw

exemplaar, mag worden verwacht dat het oude vaartuig in de Nederlandse vissersvloot blijft en dat door middel van "doorschuiven" uiteindelijk een aanzienlijk kleinere kotter de visserij verlaat. Als op grond van bovenstaande overwegingen de totale capaciteit van de kottervloot in 1980 wordt verondersteld 15% groter te zijn dan in 1979, dan heeft een gelijkblijvende totale besomming reeds tot gevolg dat de exploitatie een tekort van 40 miljoen gulden gaat opleveren. Alleen al om dit tekort weg te werken, zodat (gemiddeld) de schepen op de bedrijfseconomische nullijn gaan varen, zou de totale besomming met 18% moeten toenemen. Als daarbij het gemiddelde stijgingspercentage van de totale besomming in de jaren 1972 - 1979 wordt betrokken, namelijk 9%, dan is een dergelijke ontwikkeling nauwelijks te verwachten. Een nog grotere besommingsstijging om het nettoresultaat op hetzelfde niveau als in 1979 te houden moet wel geheel onhaalbaar worden geacht.

Voor de grote zeevisserij zijn de vooruitzichten eveneens niet bijster gunstig. Een gelijkblijvende besomming per schip zou, rekening houdend met inmiddels plaats gehad hebbende vlootmutaties, een tekort van rond 10 miljoen gulden opleveren. En een gemiddelde bedrijfseconomische nullijn zou bij gelijke aanvoer moeten worden bereikt door een 16% hogere aanvoerprijs.

In bovenstaande beschouwing over de beide bedrijfstakken is geen rekening gehouden met een eventuele wijziging in het kostenpatroon, bijvoorbeeld door besparingen op verschillende kosten. De mogelijkheden hiertoe lijken wel aanwezig, doch nader onderzoek zou moeten aangeven hoe en in welke mate kostenbesparingen mogelijk zijn. Zeker is dat daarmee in geval van nood enige verlichting is te verkrijgen.

Tabel 4.1 Totaalresultaat van de Nederlandse zeevisserij (in miljoenen gulden)

	1972	1973	1974	1975	1976	1977	1978	1979 1)
Kottervisserij								
Aantal schepen	601	608	615	588	547	493	497	500
Motorvermogen (1000 kW)	183	212	252	267	260	238	240	244
Motorvermogen (1000 pk)	249	288	343	364	353	324	326	332
Aantal opvarenden	2625	2706	2747	2541	2296	2101	2130	2175
Aanvoer (miljoen kg)	116,0	113,3	120,3	119,5	113,5	114,1	126,1	131,6
Besomming 2)	233,1	285,8	287,7	307,1	322,3	327,2	372,0	420,4
Non-factorkosten	106,4	142,6	192,3	191,9	198,9	193,0	191,1	229,8
Netto toegevoegde waarde	126,7	143,2	95,4	115,2	123,4	134,2	180,9	190,6
Waarvan:								
- rente	11,4	16,7	25,4	31,1	29,5	24,0	18,7	23,4
- deel/sociale lasten	93,4	111,8	99,7	105,0	108,5	110,1	131,0	139,0
- nettoresultaat	+21,9	+14,7	-29,7	-20,9	-14,6	+0,1	+31,2	+28,2
Grote zeevisserij								
Aantal schepen	73	70	66	54	43	42	41	30
Motorvermogen (1000 kW)	56	57	60	56	49	49	48	39
Motorvermogen (1000 pk)	76	78	82	76	67	66	65	53
Aantal opvarenden	864	828	797	695	586	580	568	445
Aanvoer (miljoen kg)	79,9	85,2	72,9	83,7	71,4	69,0	82,0	104,6
Besomming 2)	82,7	96,9	96,0	99,1	98,9	101,0	92,4	92,7
Non-factorkosten	47,3	59,4	64,2	68,6	61,6	59,5	54,7	57,7
Netto toegevoegde waarde	35,4	37,5	31,8	30,5	37,3	41,5	37,7	35,0
Waarvan:								
- rente	4,0	5,1	6,6	7,7	7,5	6,5	5,1	5,2
- deel/sociale lasten	30,6	35,3	35,0	36,2	34,9	34,7	31,9	31,2
- nettoresultaat	+0,8	-2,9	-9,8	-13,4	-5,1	+0,3	+0,7	-1,4
Totaal zeevisserij								
Aantal schepen	674	678	681	642	590	535	538	530
Motorvermogen (1000 kW)	239	269	312	323	309	287	288	283
Motorvermogen (1000 pk)	325	366	425	440	420	390	391	385
Aantal opvarenden	3489	3534	3544	3236	2882	2681	2698	2620
Aanvoer (miljoen kg)	195,9	198,5	193,2	203,2	184,9	183,1	208,1	236,2
Besomming 2)	315,8	382,7	383,7	406,2	421,2	428,2	464,4	513,1
Non-factorkosten	153,7	202,0	256,5	260,5	260,5	252,5	245,8	287,5
Netto toegevoegde waarde	162,1	180,7	127,2	145,7	160,7	175,7	218,6	225,6
Waarvan:								
- rente	15,4	21,8	32,0	38,8	37,0	30,5	23,9	28,6
- deel/sociale lasten	124,0	147,1	134,7	141,2	143,4	144,8	162,9	170,2
- nettoresultaat	+22,7	+11,8	-39,5	-34,3	-19,7	+0,4	+31,9	+26,8

1) Voorlopige cijfers.

2) Inclusief nevenopbrengsten.

5. Produktiewaarde en toegevoegde waarde

Om een indruk te krijgen van de waarde die aan de vis na de aanvoer wordt toegevoegd door handel en verwerking is een schatting gemaakt van de uiteindelijke opbrengst van de vis (zie tabel 5.1). Voor 1979 blijkt uit de cijfers bijvoorbeeld, dat de totale visserijbesomming van 590 miljoen gulden een toegevoegde waarde van 267 miljoen bevatte. Dit laatste bedrag is de som van (deel)-lonen en sociale lasten, de rente en het nettoresultaat en kan worden beschouwd als het totaal dat wordt "verdiend" door de uitoefening van het visserijbedrijf.

Daarnaast wordt uiteraard door handel en verwerking een bedrag aan deze besomming toegevoegd uit hoofde van bijkomende kosten, maar ook weer een bedrag aan toegevoegde waarde - lonen, sociale lasten, rente en nettoresultaten van de handels- en verwerkingsbedrijven. Dit bedrag kan niet zonder meer worden vergeleken met het visserij-inkomen, omdat inmiddels ook vis wordt ingevoerd die veelal wordt verwerkt en met tenminste een zekere toegevoegde waarde wordt verkocht. In 1979 blijkt de invoer ongeveer driekwart te zijn geweest van de visserijbesomming. De handel en verwerking van het totaal van in het binnenland en in het buitenland aangekochte vis heeft in 1979 een toegevoegde waarde van 604 miljoen gulden opgebracht, een veelvoud dus van het in de visserij verdiende inkomen. Dit illustreert duidelijk de "draaischijffunctie" van de Nederlandse handel en verwerking van vis. Deze bedrijfstak heeft namelijk een niet onaanzienlijk deel van de Europese vis-handel in handen en gezien het grote bedrag aan toegevoegde waarde levert dat onze economie geen windeieren op. De genoemde draaischijffunctie blijkt ook uit het forse bedrag aan uitgevoerde vis, met 934 miljoen gulden meer dan de helft van de totale produktiewaarde van de gezamenlijke handel en verwerking.

Ook een schatting van de werkgelegenheid in visserij en in handel en verwerking laat het belang van de Nederlandse visserijbedrijfstak zien. Voor elke visser staan ongeveer drie man aan de wal die rechtstreeks bij de verhandeling (inclusief invoer) en verwerking van vis zijn betrokken. En daarbij zijn nog niet gerekend de mensen die indirect hun brood verdienen aan visserij en handel of verwerking, bijvoorbeeld alle bedrijven die toeleveren aan de visserij - van werven tot leveranciers van scheepsvictualien - en die zijdelings betrokken zijn bij handel en verwerking, zoals het transportwezen. Aan deze bedrijven is door visserij, handel en verwerking in 1979 naar schatting nog eens 447 miljoen gulden betaald. Hiervan wordt uiteraard een niet onaanzienlijk bedrag naar het buitenland doorbetaald - men denke aan de olie-rekening - waarna er toch wel een substantieel inkomen voor leveranciers en vergelijkbare bedrijven overblijft.

Tabel 5.1 Produktiewaarde en toegevoegde waarde zeevisserij (inclusief schelpdieren) en handel/verwerking (miljoenen gulden, schatting)

	1975	1976	1977	1978	1979 1)
Visserij en kwekerij					
Non-factorkosten	285	289	281	276	323
Netto toegevoegde waarde	<u>171</u>	<u>186</u>	<u>197</u>	<u>251</u>	<u>267</u>
Produktiewaarde (besomming)	456	475	478	527	590
Handel en verwerking					
Produktiewaarde visserij	456	475	478	527	590
Invoer	<u>217</u>	<u>280</u>	<u>356</u>	<u>415</u>	<u>429</u>
Totaal grondstofkosten	673	755	834	942	1019
Overige non-factorkosten	112	116	113	121	124
Netto toegevoegde waarde	<u>426</u>	<u>473</u>	<u>510</u>	<u>565</u>	<u>604</u>
Produktiewaarde	1211	1344	1457	1628	1747
Waarvan:					
- binnenland	617	669	754	831	813
- uitvoer	594	675	703	797	934
Werkgelegenheid (manjaren)					
Visserij en kwekerij	3640	3280	3080	3110	3030
Handel en verwerking	<u>9070</u>	<u>9280</u>	<u>9220</u>	<u>9450</u>	<u>9160</u>
Totaal	12710	12560	12300	12560	12190

1) Voorlopige cijfers.

Bron: LEI-berekening op basis van gegevens CBS en LEI.

Summary

The sea-going fishing fleet of the Netherlands decreased in 1979. Scrapping or selling abroad of a number of middle water trawlers was not compensated by a slight increase of the near water fleet.

Total landings of sea fishing increased by some 14 per cent, total gross proceeds were some 11 per cent higher.

Middle water fishing continued to shift from herring fishing to mackerel, horse mackerel and blue whiting. The bigger landings resulted in an only small increase of proceeds owing to price differences between herring and the other species mentioned. The decreased fleet thus was able to earn higher grossings per vessel. As a result of higher costs, especially caused by soaring oil prices, the smaller trawlers could only decrease their heavy losses of 1978 by a small part. The bigger freezer-sterntrawlers also suffered a loss in 1979 compared with positive net results in 1978. This was caused by rising costs in spite of increased gross receipts.

Near water fishing resulted in substantially higher gross receipts, but net income decreased by 10 per cent as a result of rising costs, especially again oil costs.