Mogelijke inkomenseffecten van de oorlog in Oekraïne voor bedrijven in het Nederlandse viscluster

Een eerste verkenning

Auteurs

WAGENINGEN
UNIVERSITY & RESEARCH

Mogelijke inkomenseffecten van de oorlog in Oekraïne voor bedrijven in het Nederlandse viscluster

Een eerste verkenning

Auteurs: B. Deetman, H. van Oostenbrugge, G. Hoekstra, A. Klok

Dit onderzoek is uitgevoerd door Wageningen Economic Research in opdracht van en gesubsidieerd door het ministerie van Landbouw, Natuur en Voedselkwaliteit, in het kader van het Beleidsondersteunend onderzoeksthema Economie.

Wageningen Economic Research
Wageningen, mei 2022

RAPPORT
2022-056
ISBN 978-94-6447-232-5

WAGENINGEN
UNIVERSITY & RESEARCH

Deetman, B., Oostenbrugge, H. van, Hoekstra, G., Klok, A., 2022. *Mogelijke inkomenseffecten van de oorlog in Oekraïne voor bedrijven in het Nederlandse viscluster; Een eerste verkenning.* Wageningen, Wageningen Economic Research, Rapport 2022-056. 32 blz.; 9 fig.; 10 tab.; 0 ref.

De oorlog in Oekraïne en daarmee samenhangende sancties hebben gevolgen voor de kosten van landbouw- en visserijproductie en voor de opbrengstprijzen van landbouw- en visserijproducten. Er is bij overheid en bedrijfsleven behoefte aan een inschatting van de effecten hiervan op de inkomens van de ondernemers in de agrarische sector. Deze studie geeft een eerste voorlopige inventarisatie van de mogelijke effecten voor de visserij op de korte termijn.

The war in Ukraine and related sanctions are affecting the cost of agricultural production and the yield prices of agricultural and fisheries products. There is a need for government and industry to estimate the effects of this on the incomes of entrepreneurs in the agricultural and fisheries sectors. This study provides a first preliminary inventory of the possible income effects on Dutch fisheries in the short term.

Trefwoorden: Oekraïne, visserij, effecten nettoresultaat, opbrengsten, productiekosten

Dit rapport is gratis te downloaden op https://doi.org/10.18174/569857 of op www.wur.nl/economic-research (onder Wageningen Economic Research publicaties).

© 2022 Wageningen Economic Research
Postbus 29703, 2502 LS Den Haag, T 070 335 83 30, E communications.ssg@wur.nl, www.wur.nl/economic-research. Wageningen Economic Research is onderdeel van Wageningen University & Research.

Dit werk valt onder een Creative Commons Naamsvermelding-Niet Commercieel 4.0 Internationaal-licentie.

© Wageningen Economic Research, onderdeel van Stichting Wageningen Research, 2022
De gebruiker mag het werk kopiëren, verspreiden en doorgeven en afgeleide werken maken. Materiaal van derden waarvan in het werk gebruik is gemaakt en waarop intellectuele eigendomsrechten berusten, mogen niet zonder voorafgaande toestemming van derden gebruikt worden. De gebruiker dient bij het werk de door de maker of de licentiegever aangegeven naam te vermelden, maar niet zodanig dat de indruk gewekt wordt dat zij daarmee instemmen met het werk van de gebruiker of het gebruik van het werk. De gebruiker mag het werk niet voor commerciële doeleinden gebruiken.

Wageningen Economic Research aanvaardt geen aansprakelijkheid voor eventuele schade voortvloeiend uit het gebruik van de resultaten van dit onderzoek of de toepassing van de adviezen.

Wageningen Economic Research is ISO 9001:2015 gecertificeerd.

Wageningen Economic Research Rapport 2022-056 | Projectcode 2282300554

Foto omslag: Shutterstock

Inhoud

Woord vooraf **5**

Samenvatting **6**

S.1 Aanleiding 6
S.2 Kernvraag 6
S.3 Belangrijkste bevindingen 6

Summary **8**

S.1 Main research question 8
S.2 Message 8
S.3 Key findings 8

1 Inleiding **10**

1.1 Aanleiding 10
1.2 Kernvraag en deelvragen 10
1.3 Aanpak 11
1.4 De analyse in een aantal stappen 12

2 Prijsontwikkeling kostenposten en opbrengsten **14**

2.1 Prijsontwikkeling 14
2.2 Aandeel van brandstofkosten in de totale kosten 15
2.3 Scenario's 16

3 Resultaten **17**

3.1 Opbrengst per vaartuig 17
3.1.1 Ontwikkeling in de afgelopen vijf jaar 17
3.2 Brandstofverbruik en kosten 18
3.3 Nettoresultaat per vaartuig 20
3.4 Effecten van 3 scenario's op het resultaat 21
3.4.1 3.4.1 Grote zeevisserij 21
3.4.2 Kottervisserij 21
3.5 Mogelijke verandering in kosten en opbrengstprijzen door (andere) marktomstandigheden en de oorlog 24
3.6 Gevolgen voor specifieke bedrijven 25

4 Gevolgen van hogere voedsel- en grondstofprijzen voor de verwerkende industrie en de consument **26**

4.1 Effecten op de visketen 26
4.1.1 Effecten op visafslagen 26
4.1.2 Effecten op de visverwerkende industrie 27

5 Discussie en conclusies **30**

5.1 Discussie 30
5.2 Conclusies 30

Woord vooraf

De oorlog in Oekraïne en de daaropvolgende handelssancties met Rusland en Belarus leiden tot veel onrust en zorg over de voedselzekerheid in de wereld. De oorlog en de sancties hebben ook gevolgen voor bedrijven in de Nederlandse agroketens, daarbij inbegrepen de voedingsmiddelenindustrie. Aan Wageningen Economic Research is door het ministerie van Landbouw, Natuur en Voedselkwaliteit (LNV) gevraagd om de effecten van de oorlog op de agroproductie en voedselzekerheid in verschillende rapportages in kaart te brengen.

Er zijn tot nu toe vier rapportages opgeleverd. In de eerste rapportage[1] stond de handel centraal tussen Oekraïne, Rusland, Belarus en Nederland. De tweede rapportage[2] heeft een eerste inzicht gegeven in de mogelijke gevolgen van de oorlog voor de voedselzekerheid op de korte termijn, zowel mondiaal als in de EU-27 en Nederland. De derde rapportage[3] besteedde aandacht aan de knelpunten die ontstaan voor de verschillende bedrijven in het Nederlandse agrocomplex door een verminderde beschikbaarheid en/of sterke prijsstijging van een aantal producten. En de vierde rapportage[4] ging in op de gevolgen voor de kosten en opbrengstprijzen van ondernemers in de agrarische sectoren.

De gegevens uit het viscluster waren nog niet beschikbaar tijdens het opstellen van deze laatste rapportage en er is besloten de rapporage af te ronden voor alle andere agrarische sectoren dan de visserij. Inmiddels zijn de visserijgegevens beschikbaar en zijn ook voor deze sector de gevolgen voor de kosten en opbrengsten berekend. De analyses en bevindingen worden gepresenteerd in dit rapport.

Ir. O. (Olaf) Hietbrink
Business Unit Manager Wageningen Economic Research
Wageningen University & Research

[1] Bergevoet, R., Jukema, G. en Verhoog, D. (2022). *Impactanalyse oorlog in Oekraïne: eerste rapportage van 10 maart 2022*. (Nota / Wageningen Economic Research; No. 2022-031). Wageningen Economic Research. https://doi.org/10.18174/566232

[2] Berkhout, P., Bergevoet, R. en Van Berkum, S. (2022). *Een beknopte analyse van de gevolgen van de oorlog in Oekraïne voor de voedselzekerheid.* Wageningen, Wageningen Economic Research, Nota 2022-033. https://doi.org/10.18174/566491

[3] Berkhout, P., Bergevoet, R. en Jellema, A. (red.), 2022. *Knelpuntenanalyse conflict Oekraïne; Analyse knelpunten korte termijn voor de agrarische ketens.* Wageningen, Wageningen Economic Research, Rapport 2022-037. https://doi.org/10.18174/566959

[4] Bergevoet, R. en Berkhout, P. (red.), 2022*. Mogelijke inkomenseffecten van de oorlog in Oekraïne voor bedrijven in de land- en tuinbouw; Een eerste verkenning.* Wageningen, Wageningen Economic Research, Rapport 2022-040.

Samenvatting

S.1 Aanleiding

Sinds het begin van de oorlog in Oekraïne zijn de prijzen voor onder andere energie, kunstmest en (veevoer)granen sterk gestegen, terwijl in vergelijking met voorgaande jaren voordat de oorlog uitbrak vooral kunstmest en energie ook al flink duurder waren geworden. Omdat de productie in de Nederlandse land- en tuinbouw en visserij afhankelijk is van deze grondstoffen, heeft dit gevolgen voor de productiekosten, waarbij het onduidelijk is of de opbrengstprijzen voor de geproduceerde producten meestijgen. Hierdoor kom het nettoresultaat van de bedrijven mogelijk onder druk te staan. Deze rapportage gaat in op de gevolgen van de veranderde kosten en opbrengsten in maart 2022 op het nettoresultaat in het viscluster en met name in de visserij en mosselteelt. Voor deze sectoren zijn de prijzen van kunstmest en (veevoer)granen niet van belang. Met name de visserij is wel sterk afhankelijk van energie en dan met name van brandstof. Alle energie voor een vissersvaartuig wordt ingekocht in de vorm van brandstof. Het brandstofverbruik van een vaartuig is onder andere afhankelijk van het motorvermogen en de gebruikte visserijtechniek. De visserij en aquacultuursector is opgedeeld in sectoren en subsectoren en het effect van de gestegen brandstofprijzen is per (sub)sector bepaald. Naast de effecten voor de visserij zijn ook de gevolgen voor de visafslagen en visverwerkende industrie van de verandereende omstandigheden in de visserij kwalitatief onderzocht.

S.2 Kernvraag

Wat zijn de effecten van de prijsstijging van brandstof sinds het uitbreken van de oorlog in Oekraïne en de daarmee gepaard gaande sanctiemaatregelen op het nettoresultaat van ondernemers in de visserij en aquacultuur op de korte termijn? Welke ontwikkelingen zijn er aan de kant van de opbrengsten voor de primaire visserij- en aquacultuurbedrijven?

Deelvragen

1. Wat is de ontwikkeling van het nettoresultaat in de visserij en aquacultuur in 2021 (als basisjaar) ten opzichte van 2020 evenals het gemiddeld nettoresultaat van de laatste 5 jaar?
2. Hoe ontwikkelden zich de kosten van brandstof en hoe ontwikkelen zich de opbrengsten per sector in de laatste 5 jaar?
3. Wat zijn de effecten van 3 scenario's (een basisscenario gebaseerd op de gemiddelde brandstofprijs in maart 2022, een pessimistisch scenario en een optimistisch scenario) in de ontwikkeling van de kosten op het geschatte nettoresultaat in de visserij van 2022 waarbij rekening gehouden wordt met een eventuele verandering in opbrengsten?
4. Zijn er mogelijke veranderingen in opbrengstprijzen door (andere) marktomstandigheden dan de oorlog?
5. Wat zijn de gevolgen per (sub)sector en wat zijn de oorzaken van de verschillen tussen de (sub)sectoren?
6. Zijn er mogelijkheden voor visserijbedrijven om de effecten op het nettoresultaat te mitigeren?
7. Wat voor gevolgen hebben de hogere kosten voor de verwerkende industrie en de consument?

S.3 Belangrijkste bevindingen

De prijzen van brandstof zijn recent sterk gestegen. Een stijging die al ingezet is in 2021 maar sinds het uitbreken van de oorlog in Oekraïne en de daarmee gepaard gaande sanctiemaatregelen tegen Rusland en Belarus verder versterkt is. Ten opzichte van de gemiddelde prijs van 2021 is de brandstofprijs met 104% gestegen. Voor een aantal soorten vis is de opbrengstprijs in het eerste kwartaal van 2022 ten opzichte van het gemiddeld niveau van 2021 gestegen. De aanvoer van vis blijft echter achter.

Voor veel visserijbedrijven betekent de prijsstijging van brandstof een forse verhoging van de productiekosten. Voor de mosselsector en voor de kleine kustvisserij is het effect lager doordat deze activiteiten minder brandstofintensief zijn.

De scenarioanalyses, waarbij is uitgegaan van een basisvariant, een optimistische en een pessimistische variant voor de ontwikkeling van de kosten, laten zien dat gemiddeld genomen het aandeel verlieslijdende visserijschepen in de kottervisserij stijgt van 47% in 2021, naar 65% in het optimistische scenario. In het basisscenario is het aandeel verlieslijdende schepen 72% en in het pessimistische scenario 74%.

Wanneer gekeken wordt naar de benodigde stijging van de opbrengsten, dan is in het optimistische scenario een opbrengststijging van minder dan 20% voldoende om bij twee derde deel van de vaartuigen in de kottersector het effect van de gestegen brandstofprijzen te neutraliseren (dat wil zeggen hetzelfde nettoresultaat te realiseren als in de uitgangssituatie). Deze groep vaartuigen bestaat vooral uit garnalenkotters (90% van het totaal aantal garnalenkotters) en nauwelijks uit grote kotters (10% van het totaal aantal grote kotters).

In het pessimistische scenario is een opbrengststijging van minder dan 20% nog voldoende voor bijna een kwart van de vaartuigen in de kottersector om de gestegen brandstofkosten te compenseren. In dit scenario heeft ongeveer 20% van de vaartuigen meer dan 50% prijsstijging nodig om de gestegen brandstofkosten te compenseren. Deze groep bestaat vooral uit grote boomkorkotters, namelijk 58 van de in totaal 64 vaartuigen. Deze 58 vaartuigen zijn ruim 75% van alle grote boomkorkotters(75).

Een regelmatige update van de berekeningen is nodig om gedurende het jaar goed zicht te houden op de effecten van veranderende brandstofkosten, opbrengstprijzen en aanvoer.

Summary

S.1 Main research question

Since the start of the war in Ukraine, the prices of energy, fertilisers and (animal) feed grains, among other things, have risen sharply. As production in Dutch agriculture, horticulture and fishery depends on these raw materials, this has consequences for production costs, and it is unclear whether the prices for the products produced have risen accordingly. This may put pressure on the net result of the companies. This report examines the consequences of the changed costs and revenues in March 2022 on the net result in the fish cluster, and in particular in the fishing and mussel farming sectors. For these sectors, the prices of artificial fertilisers and (feed) grains are not important. The fishing industry in particular is heavily dependent on energy, especially fuel. All energy for a fishing vessel is purchased in the form of fuel. The fuel consumption of a vessel depends, among other things, on the engine power and the fishing technique used. The fisheries and aquaculture sector is divided into sectors and sub-sectors and the impact of increased fuel prices is determined per (sub-)sector. In addition to the effects on the fishery, the consequences of the changing circumstances in the fishery for the fish auctions and the fish processing industry have also been qualitatively studied.

S.2 Message

What are the short-term effects of the increase in fuel prices since the outbreak of the war in Ukraine and the associated sanction measures on the net income of fisheries and aquaculture operators? What are the developments on the income side for primary fisheries and aquaculture businesses?

Sub-questions

1. What is the development of the net result in fisheries and aquaculture in 2021 (as base year) compared to 2020 as well as the average net result of the last 5 years?
2. How have fuel costs and revenues per sector developed in the last 5 years?
3. What are the effects of 3 scenarios (a base scenario based on the average fuel price in March 2022, a pessimistic scenario and an optimistic scenario) in the development of the costs on the estimated net result in the fishery in 2022 taking into account a possible change in yields?
4. Are there possible changes in yield prices due to (other) market conditions than the war?
5. What are the consequences per (sub)sector and what are the causes of the differences between (sub)sectors?
6. Are there possibilities for fishing companies to mitigate the effects on the net result?
7. What are the consequences of higher costs for the processing industry and consumers?

S.3 Key findings

The prices of fuel have recently risen sharply. This increase already began in 2021 and has been further intensified since the outbreak of the war in Ukraine and the associated sanctions against Russia and Belarus. Compared to the average price of 2021, the fuel price has increased by 104%. For a number of fish species, the yield price increased in the first quarter of 2022 compared to the average level of 2021. However, fish landings continue to lag behind.

For many fishing companies, the increase in the price of fuel means a substantial increase in production costs. For the mussel sector and small-scale coastal fishery, the effect is lower because these activities are less fuel-intensive.

The scenario analyses, which are based on a basic, optimistic and pessimistic variant for cost development, show that on average the share of loss-making vessels in the cutter fleet rises from 47% in 2021 to 65% in the optimistic scenario. In the baseline scenario the share of loss-making vessels is 72% and in the pessimistic scenario 74%.

In terms of the required increase in revenue, in the optimistic scenario an increase in revenue of less than 20% is sufficient to neutralise the effect of increased fuel prices for two-thirds of the vessels in the cutter sector (i.e. achieve the same net result as in the baseline). This group of vessels consists mainly of shrimp cutters (90% of the total number of shrimp cutters) and hardly any of large cutters (10% of the total number of large cutters).

In the pessimistic scenario, an increase in yield of less than 20% is still sufficient for almost a quarter of the vessels in the cutters sector to compensate for increased fuel costs. In this scenario, around 20% of the vessels need more than a 50% price increase to compensate for increased fuel costs. This group is made up mainly of large beam trawlers, 58 vessels out of a total of 64. These 58 vessels represent over 75% of all large beam trawlers (75).

Regular updates of the calculations are needed to keep track of the effects of changing fuel costs, yield prices and landings throughout the year.

1 Inleiding

1.1 Aanleiding

De oorlog in Oekraïne en de daaropvolgende handelssancties met Rusland en Belarus leiden tot veel onrust en zorg over de voedselzekerheid in de wereld. De oorlog en de sancties hebben ook gevolgen voor bedrijven in de Nederlandse agroketens, daarbij inbegrepen de voedingsmiddelenindustrie. Aan Wageningen Economic Research is door het ministerie van Landbouw, Natuur en Voedselkwaliteit (LNV) gevraagd om de effecten van de oorlog op de agroproductie en voedselzekerheid in verschillende rapportages in kaart te brengen.

Sinds het begin van de oorlog zijn de prijzen voor energie, kunstmest en (veevoer)granen sterk gestegen, terwijl in vergelijking met voorgaande jaren voordat de oorlog uitbrak vooral kunstmest en energie ook al flink duurder waren geworden. Omdat de productie in de Nederlandse land- en tuinbouw en visserij (inclusief aquacultuur) afhankelijk is van deze grondstoffen, heeft dit gevolgen voor de productiekosten, waarbij het onduidelijk is of de opbrengstprijzen voor de door geproduceerde producten meestijgen. Hierdoor komt het nettoresultaat van de bedrijven mogelijk onder druk te staan.

Deze rapportage gaat in op de gevolgen voor de veranderde kosten en opbrengstprijzen in maart 2022 op het nettoresultaat in de visserij en aquacultuur. Voor deze sectoren zijn de prijzen van kunstmest en (veevoer)granen niet van belang. Vooral de visserij is wel sterk afhankelijk van energie en dan met name van brandstof. Alle energie voor een vissersvaartuig wordt ingekocht in de vorm van brandstof. Het brandstofverbruik van een vaartuig is onder andere afhankelijk van het motorvermogen en de gebruikte visserijtechniek. De visserij en aquacultuur zijn opgedeeld in sectoren en subsectoren en het effect van de gestegen brandstofprijzen zal per (sub)sector worden bepaald.

1.2 Kernvraag en deelvragen

Kernvraag
Wat zijn de effecten van de prijsstijging van brandstof sinds het uitbreken van de oorlog in Oekraïne en de daarmee gepaard gaande sanctiemaatregelen op het nettoresultaat van ondernemers in de visserij en aquacultuur op de korte termijn? Welke ontwikkelingen zijn er aan de kant van de opbrengstprijzen voor de primaire visserij- en aquacultuurbedrijven?

Deelvragen
1. Wat is de ontwikkeling van het nettoresultaat in de visserij en aquacultuur in 2021 (als basisjaar) ten opzichte van 2020 als ook het gemiddeld nettoresultaat van de laatste 5 jaar?
2. Hoe ontwikkelden zich de kosten van brandstof en hoe ontwikkelen zich de opbrengsten per sector in de laatste 5 jaar?
3. Wat zijn de effecten van 3 scenario's (een basisscenario gebaseerd op de gemiddelde brandstofprijs in maart 2022, een pessimistisch scenario en een optimistisch scenario) in de ontwikkeling van de kosten op het geschatte nettoresultaat in de visserij van 2022 waarbij rekening gehouden wordt met een eventuele verandering in opbrengsten?
4. Zijn er mogelijke veranderingen in opbrengstprijzen door (andere) marktomstandigheden dan de oorlog?
5. Wat zijn de gevolgen per (sub)sector en wat zijn de oorzaken van de verschillen tussen de (sub)sectoren?
6. Zijn er mogelijkheden voor visserijbedrijven om de effecten op het nettoresultaat te mitigeren?
7. Wat voor gevolgen hebben de hogere kosten voor de verwerkende industrie en de consument?

1.3 Aanpak

Omdat de effecten van de verhoogde energieprijs sterk verschillen tussen de verschillende activiteiten in het viscluster worden bij de analyse van de effecten op het nettoresultaat de verschillende visserijsectoren en aquacultuursectoren onderscheiden (zie Agrimatie):[5]

- Grote zeevisserij; vaartuigen die met pelagische vistuigen op pelagische vis vissen.
- Kottervisserij; schepen met een lengte tussen de 18-45 meter die met actieve demersale vistuigen op vis en schaaldieren vissen.
- Overige kleine kustzeevisserij; een zeer diverse groep schepen (over het algemeen schepen <24 m) die met verschillende tuigen in de kustzone op vis, schaal- en schelpdieren vist.

De kottervisserij kan nog verder worden opgedeeld in de volgende subsectoren:

- Garnalenkotters; schepen die voor meer van 90% van de tijd op garnalen vissen;
- Eurokotters; schepen met maximaal 221 kW motorvermogen die voornamelijk met de boomkor op platvis vissen;
- Flyshootschepen; schepen die met de flyshootmethode op veelal ongequoteerde soorten als inktvis, mul en poon vissen;
- Twinrigschepen; schepen die met de twinrig- en quadrigmethode op respectievelijk schol en langoustines vissen;
- Grote boomkorkotters; schepen met een motorvermogen van maximaal 1471 kW die met de boomkor op platvis vissen.

Vaartuigen die de flyshoot-visserijtechniek beoefenen en twinriggers kunnen soms ook met andere tuigen vissen. Het vistuig waarmee voornamelijk wordt gevist, bepaalt in welk van deze twee subsectoren het betreffende vaartuig is ingedeeld.

Naast deze visserijsectoren zijn binnen het Nederlandse viscluster ook de mossel- en oestercultuur van belang. Voor de mosselcultuur en de overige kleine kustvisserij zijn alleen de brandstofkosten van de afgelopen jaren in beeld gebracht. Dit is gedaan omdat het aandeel van de brandstofkosten in het totaal voor deze sectoren lager is dan voor de kottersector en de grote zeevisserij. Voor de oestersector zijn geen economische analyses gedaan bij gebrek aan gegevens (zie ook tabel 1.1).

Tabel 1.1 *Overzicht van de analyse voor de verschillende (sub) sectoren*

sector	subsector	type analyse
Grote zeevisserij		Aandeel brandstofkosten in totale kosten Scenario's benodigde extra inkomsten om stijging brandstofkosten te compenseren
Kottervisserij	Garnalen Eurokotter Flyshootschepen Twinrigschepen Grote boomkorkotters	Aandeel brandstofkosten in totale kosten Scenario's benodigde extra inkomsten om stijging brandstofkosten te compenseren Prijsontwikkelingen belangrijkste soorten
Overige kleine kustvisserij		Aandeel brandstofkosten in totale kosten
Mossel		Aandeel brandstofkosten in totale kosten
Oester		Geen analyse

Voor dit onderzoek zijn de volgende uitgangspunten gehanteerd:

- Er is gerekend met de kosten en opbrengsten per vaartuig, waarbij er binnen één bedrijf meerdere vaartuigen kunnen opereren. Dit is de standaardaanpak binnen de visserij.
- De tijdspanne van deze eerste inventarisatie voor het inschatten van de effecten op het nettoresultaat betreft de eerste 3 maanden van 2022.

[5] www.visserijincijfers.nl

- Om vissers (deels) te compenseren voor de hoge brandstofprijzen was er met de handel een regeling afgesproken voor een brandstofprijs gerelateerde toeslag, de brandstofcompensatieregeling (zie paragraaf 3.5). Deze regeling is op 17 maart ingegaan. De effecten van deze regeling zijn niet in de analyses in dit rapport meegenomen.
- Startpunt van de analyse zijn de economische gegevens uit het Bedrijveninformatienet zoals die door Wageningen Economic Research zijn verzameld in het kader van de wettelijke taken. Binnen Agrimatie wordt hierover gerapporteerd.
- Op basis van de economische gegevens over 2020, de technische gegevens over de vloot, de officiële logboekgegevens en de verkoopgegevens zijn de voorlopige resultaten over 2021 voor de verschillende sectoren en subsectoren geschat.
- Bij de inschatting van de effecten op het nettoresultaat van de verhoogde brandstofprijzen van 2022 wordt uitgegaan van de ontwikkeling van prijzen in het eerste kwartaal 2022. Deze zijn vergeleken met kosten en opbrengstprijzen 2021 en worden gebruikt om de effecten op jaarbasis in te schatten. Het is vooralsnog niet aan te geven hoe de kosten en opbrengsten zich zullen ontwikkelen op de wat langere termijn.
- Binnen de scenario's voor 2022 worden alleen de kosten van brandstof gevarieerd.
- In deze eerste berekeningen voor de kortetermijneffecten is uitgegaan van een ongewijzigde bedrijfsvoering. In de discussie wordt aandacht besteed aan eventuele mitigerende maatregelen en de gevolgen daarvan.
- Voor de analyse van de ontwikkelingen van het nettoresultaat wordt voor de kottersector een analyse gemaakt van de recente prijsontwikkeling van de belangrijkste soorten (tong, schol, garnalen) op de afslag op basis van de verkoopgegevens van RVO. Voor de prijsontwikkeling van de pelagische soorten is zo'n analyse niet mogelijk omdat de vis binnen het bedrijf wordt verkocht en recente prijzen niet bekend zijn.

Naast het verzamelen en analyseren van gegevens zijn er ook interviews gedaan om de effecten beter te kunnen duiden. Er is gesproken met drie vertegenwoordigers van de primaire sector over mogelijkheden tot het besparen van brandstof, redenen voor stilliggen, effecten voor de verschillende (sub)sectoren en verwachtingen voor de middellange en langere termijn.

De effecten van de veranderde omstandigheden voor de verwerkende industrie zijn kwalitatief bepaald. Daarvoor is gesproken met drie vertegenwoordigers van visafslagen en vijf vertegenwoordigers van de verwerkende industrie. Er zijn voor dit rapport geen economische gegevens beschikbaar van de visverwerkende industrie en ook de consumentenprijzen kunnen niet worden achterhaald. In de gesprekken is gevraagd welke effecten deze vertegenwoordigers zagen en welke maatregelen zijn genomen.

1.4 De analyse in een aantal stappen

De analyse bestaat uit de volgende stappen:
- Het effect van prijsstijgingen van energie en de verandering in opbrengstprijzen tot en met maart 2022 wordt beschreven.
- Op basis van de veranderingen in de brandstofkosten sinds het uitbreken van de oorlog in Oekraïne en de handelssancties worden 3 scenario's gedefinieerd:[6]
  - *Scenario 1: Het basisscenario*
    Het uitgangspunt voor de berekeningen in het basisscenario is de stijging van de gemiddelde brandstofprijs van maart 2022 ten opzichte van het gemiddeld niveau van 2021. Dit scenario geeft inzicht in de gevolgen van effecten voor het nettoresultaat ten opzichte van het nettoresultaat in 2021 voor de situatie waarbij de gemiddelde prijzen van de brandstof in 2022 uitkomen op het niveau van maart 2022. De prijsniveaus zijn vastgesteld op basis van de door Wageningen Economic Research verzamelde prijsinformatie van de VCU (Visserij Coöperatie Urk).
  - *Scenario 2: Het pessimistisch scenario*
    In dit scenario wordt ervan uitgegaan dat de brandstofprijs nog verder zal stijgen in de loop van 2022 tot een stijging van 150% ten opzichte van de brandstofprijs 2021.

[6] R. Bergevoet en P. Berkhout (red.), 2022 in press. Mogelijke inkomenseffecten van de oorlog in Oekraïne voor bedrijven in de land- en tuinbouw, een eerste verkenning. Wageningen Economic Research rapport.

- *Scenario 3: Het optimistisch scenario*
  In dit scenario wordt ervan uitgegaan dat er sprake is van een minder sterke stijging van de brandstofkosten, namelijk 75% stijging ten opzichte van de gemiddelde brandstofprijs 2021, doordat energiekosten in de loop van het jaar dalen.
  Analyse van de effecten van de 3 scenario's op:
  - Het aandeel verliesgevende schepen.
  - De benodigde relatieve stijging van de opbrengsten (in %) om een vergelijkbaar nettoresultaat per schip te realiseren als in de uitgangssituatie (2021). Hiermee wordt het effect van de stijging van de brandstofkosten geneutraliseerd.
  - Binnen de kottersector krijgt de bemanning een deelloon (een vast percentage van de netto-opbrengsten van de visreis). Daarom zijn in de berekeningen van de scenario's ook de effecten op het loon van de bemanning meegenomen.
- Naast een beschrijving van de effecten op het nettoresultaat is er ook een beschrijving van verwachte ontwikkelingen in de opbrengstprijzen van de belangrijkste vissoorten op de afslag.
- Bij de beschrijving van de resultaten is er ook aandacht voor de effecten van de hoge brandstofprijzen voor de visverwerkers en handelaars.

2 Prijsontwikkeling kostenposten en opbrengsten

2.1 Prijsontwikkeling

Brandstofprijzen
De brandstofprijzen zijn de laatste maanden sterk gestegen (zie tabel 2.1). De brandstofprijzen waren begin dit jaar al hoog door de hoge olieprijzen en oplopende spanningen aan de grens tussen Rusland en Oekraïne en zijn verder gestegen mede door de afgekondigde handelssancties.

Tabel 2.1 *Brandstofprijzen in euro's: Gemiddelde van 2021 en de eerste drie maanden van 2022 (gewogen gemiddelde)*

		Gemiddelde prijs			Verandering in % van gemiddeld 2021		
	2021	**jan/22**	**feb/22**	**mrt/22**	**jan/22**	**feb/22**	**mrt/22**
Gasolie/100 liter	44,07	56,57	63,80	90,92	+ 28%	+ 45%	+ 106%

Bron: Visserij Coöperatie Urk (VCU).

Belangrijkste opbrengsten (aanvoer en prijzen)
In tabel 2.2 en 2.3 staan de gemiddelde prijzen en de aangevoerde hoeveelheden in de eerste drie maanden van 2021 en 2022 van de belangrijkste vissoorten voor de Nederlandse kottervisserij. De visserij is afhankelijk van de seizoenen en vangsten en prijzen wisselen per seizoen.

Met betrekking tot aanvoer en prijzen is het beeld als volgt:

- Voor *garnalen*: De garnalenvisserij wordt veel minder geraakt door de hoge brandstofprijzen. Aanvoer en prijs worden meer bepaald door de vangbaarheid en het weer. De aanvoer was in februari, door het stormachtige weer, erg slecht. De gemiddelde prijzen in maart 2022 en maart 2021 waren respectievelijk 7,10 en 5,65 euro; de aanvoer in maart 2022 is ongeveer 1,5 keer zo groot als de aanvoer in maart vorig jaar.
- Voor *griet*: Griet is een belangrijke en waardevolle bijvangstsoort in de tong- en scholvisserij. Voor deze soort was de aanvoer in maart 2022 ongeveer de helft van maart vorig jaar, namelijk ruim 30 ton in plaats van ruim 63 ton. De gemiddelde prijs is dit jaar wel hoger, namelijk 12,88 euro ten opzichte van 7,45 vorig jaar. In januari en februari van dit jaar waren de aanlandingen ook al lager dan vorig jaar.
- Voor *inktvis*: Inktvis wordt voornamelijk gevangen door de flyshooters. De aanvoer in maart is ongeveer 7% lager dan in maart 2021. De gemiddelde prijs is 10% hoger.
- Voor *langoustine*: De aanvoer van langoustine was dramatisch laag in februari, voornamelijk als gevolg van het stormachtige weer. In maart krabbelt de aanvoer juist weer wat op en wordt ruim 78 ton aangevoerd; ongeveer 8 ton meer dan vorig jaar. De gemiddelde prijs in maart is met 7,21 euro behoorlijk hoger dan vorig jaar toen deze 4,88 euro was.
- Voor *mul*: Mul wordt net als inktvis voornamelijk gevangen door de flyshooters. De aanvoer van mul is ongeveer met een derde deel gedaald ten opzichte van maart vorig jaar. De prijs is ruim 20% hoger dan vorig jaar.
- Voor *schol*: Schol wordt voornamelijk gevangen door grote boomkorkotters, twinriggers en eurokotters. Voor een deel van deze vaartuigen is schol de doelsoort en bepaalt de opbrengst van de schol het resultaat van de visreis. De aanvoer in maart is ongeveer gelijk aan vorig jaar. De prijs is 2,61 ten opzichte van 1,95 vorig jaar. De aanvoer van schol was in februari, door alle zware stormen, maar ruim 30% van de aanvoer van vorig jaar februari.
- Voor **tarbot**: Tarbot is, net als griet, een belangrijke bijvangstsoort in de tong- en scholvisserij. De aanvoer ten opzichte van maart vorig jaar is nog maar ongeveer 45%. De prijzen zijn goed en bijna het dubbele van vorig jaar. Vanaf het begin dit jaar is de aanvoer van tarbot al aanmerkelijk lager dan vorig jaar.
- Voor **tong:** De prijs van tong, een belangrijke doelsoort voor een deel van de grote boomkorkotters en eurokotters, in maart 2022 is ruim 80% hoger dan vorig jaar. De aanvoer is ruim 15% lager dan vorig jaar maart.

Tabel 2.2 *Gemiddelde prijs (euro): 2021 en de eerste drie maanden van 2021 en 2022*

Vissoort	Totaal 2021	jan-21	jan-22	% verandering	feb-21	feb-22	% verandering	mrt-21	mrt-22	% verandering
garnaal	3,67	3,23	4,93	53	4,48	5,48	22	5,65	7,10	26
griet	9,41	7,09	11,49	62	7,57	16,85	123	7,45	12,88	73
inktvis	9,20	7,71	9,08	18	9,68	11,10	15	10,94	12,08	10
langoustine	5,04	4,59	6,52	42	4,77	5,52	16	4,88	7,21	48
mul	6,59	7,82	7,20	-8	10,43	11,55	11	11,07	13,53	22
schol	2,30	1,82	2,18	20	1,72	2,74	59	1,95	2,61	33
tarbot	11,40	7,74	15,48	100	8,53	22,04	158	9,24	17,17	86
tong	11,06	9,20	14,31	56	7,86	13,94	78	7,60	13,86	82

Bron: Prijzenbestand RVO.

Tabel 2.3 *Aangevoerde hoeveelheden (kg levend gewicht): gemiddelde 2021 en de eerste drie maanden van 2021 en 2022*

Vissoort	Totaal 2021	jan-21	jan-22	% verandering	feb-21	feb-22	% verandering	mrt-21	mrt-22	% verandering
garnaal	16.159.564	553.658	645.452	17	280.758	131.405	-53	468.522	701.883	50
griet	595.205	71.470	35.256	-51	72.700	17.665	-76	63.890	30.830	-52
inktvis	929.211	167.543	207.772	24	122.479	119.378	-3	71.339	66.428	-7
langoustine	1.277.819	76.002	25.117	-67	41.609	2.009	-95	70.968	78.625	11
mul	1.251.887	88.019	86.625	-2	31.083	30.303	-3	42.116	28.938	-31
schol	17.045.105	1.358.710	1.318.873	-3	1.054.789	319.775	-70	744.437	770.110	3
tarbot	1.717.401	171.964	69.744	-59	148.446	29.362	-80	134.628	58.771	-56
tong	6.210.454	605.022	488.806	-19	700.653	560.245	-20	705.430	594.565	-16

Bron: aanlandgegevens RVO.

2.2 Aandeel van brandstofkosten in de totale kosten

Zoals uit tabel 2.4 blijkt wisselt het aandeel van brandstof in de totale kosten van een gemiddeld vaartuig sterk tussen de verschillende (sub)sectoren. Dit aandeel is bepaald op basis van de prijzen in 2021. In dit jaar was het aandeel van de brandstofkosten in de totale kosten het hoogst bij de grote boomkotters, namelijk 37%. Dit hoge percentage wordt mede bepaald door het feit dat grote boomkorkotters weer met wekkerkettingen vissen als gevolg van het verbod op het vissen met de pulstechniek.[7, 8]
Door de extra stijging van de brandstofkosten ten opzichte van andere kosten zal het aandeel in de totale kosten toenemen voor alle subsectoren.

Tabel 2.4 *Aandelen van brandstof in de totale kosten van een gemiddeld vaartuig (in %; prijzen 2021 vrl.)*

(Sub)sector	Aandeel brandstof
Eurokotter	19
Flyshooter	15
Garnalenkotter	16
Grote boomkorkotter	37
Twinrigger	22
Grote zeevisserij	18

Bron: Bedrijveninformatienet.

[7] Zaalmink, W., Hoekstra, G., Mol, A. en Strietman, W.J. (2018). Sociaal-economische gevolgen van een totaalverbod op pulsvisserij voor de Nederlandse visserijsector. Wageningen, Wageningen Economic Research, Nota 2018-044.
[8] Oostenbrugge, H. van, A. Mol, A. Klok, J. Op de Weegh en G. Hoekstra (2018). Economische aspecten puls. Rapport 2018-024. Wageningen Economic Research, Den Haag.

Voor de kleine kustvisserij is het aandeel van de brandstofkosten in de totale kosten weergegeven in tabel 2.5. Voor de mosselsector staat dit aandeel in tabel 2.6. In beide gevallen is het aandeel brandstofkosten ongeveer 10%. Omdat de groep 'kleine kust visserijen' zeer divers is kunnen de verschillen tussen de schepen groot zijn. Voor beide sectoren is het aandeel van brandstof in de totale kosten laag zodanig laag, dat in deze sectoren niet meegenomen zijn in dit onderzoek.

Tabel 2.5 *Aandeel van brandstof in de totale kosten van de kleine kustvisserij*

Jaar	Totale kosten (mln. €)	Aandeel brandstof (%)
2017	11	9
2018	12	10
2019	13	10
2020	15	11

Bron: Bedrijveninformatienet.

Tabel 2.6 *Aandeel van brandstof in de totale kosten van de mosselsector*

Seizoen	Totale kosten (mln. €)	Aandeel brandstof (%)
2017/2018	50	10
2018/2019	48	10
2019/2020	41	8

Bron: Bedrijveninformatienet.

2.3 Scenario's

Omdat op het moment van het schrijven van het rapport het verloop van kosten en opbrengsten gedurende de rest van het jaar niet is in te schatten, is het niet goed mogelijk om een eenduidige inschatting te maken van de effecten op het nettoresultaat. Daarom is gebruik gemaakt van een eenvoudige scenariostudie, waarbij het doel is de gevolgen van de prijsstijgingen voor de verschillende (sub)sectoren inzichtelijk te maken. Het is dus niet een toekomstvoorspelling, het gaat om het in kaart brengen van de gevolgen van veranderingen. De toekomst zal waarschijnlijk een mengvorm van de componenten van de onderzochte varianten zijn. In dit rapport wordt aan de hand van drie scenario's een eerste inschatting gemaakt van de effecten op het nettoresultaat van gestegen brandstofkosten. In tabel 2.7 staan de gekozen percentages voor de drie scenario's die nader worden geanalyseerd.

Tabel 2.7 *Veranderingen (%) in de kosten voor brandstof ten opzichte van de gemiddelde prijs van 2021*

	V1 Basis	V2 Pessimistisch	V3 Optimistisch
Brandstof	+104	+150	+75

Voor het basisscenario wordt gerekend met de gemiddelde prijs van maart 2022, namelijk 0,90 euro/liter. Dit is een prijsstijging van 104% ten opzichte van de gemiddelde prijs van 2021, namelijk 0,44 euro/liter. In het pessimistische scenario wordt gerekend met een prijsstijging van 150% en dus met een gemiddelde prijs van 1,10 euro/liter. Het optimistisch scenario gaat uit van een prijsstijging van 75%. Dit betekent een gemiddelde brandstofprijs van 0,77 euro/liter.

Opbrengstprijzen
We rekenen in de scenario's met de gemiddelde opbrengstprijzen en aanvoer van 2021.

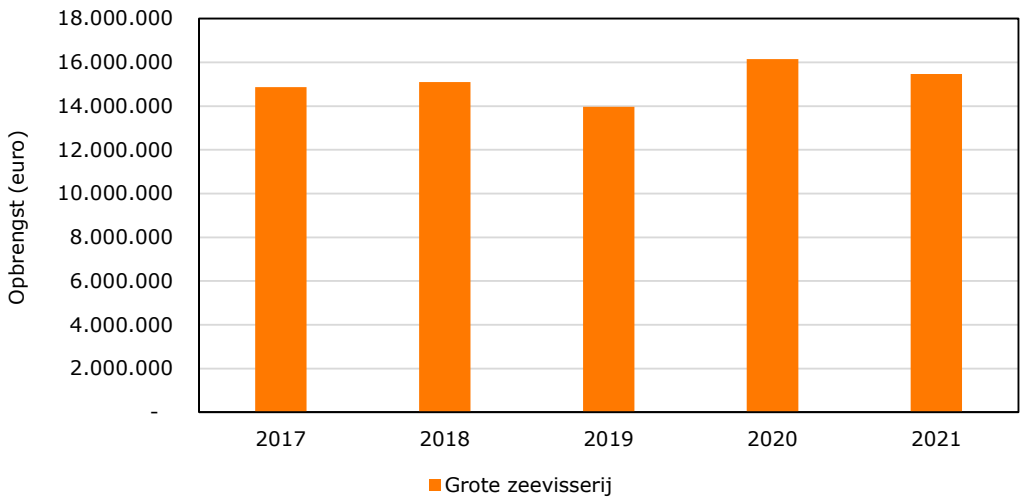
3 Resultaten

3.1 Opbrengst per vaartuig

3.1.1 Ontwikkeling in de afgelopen vijf jaar

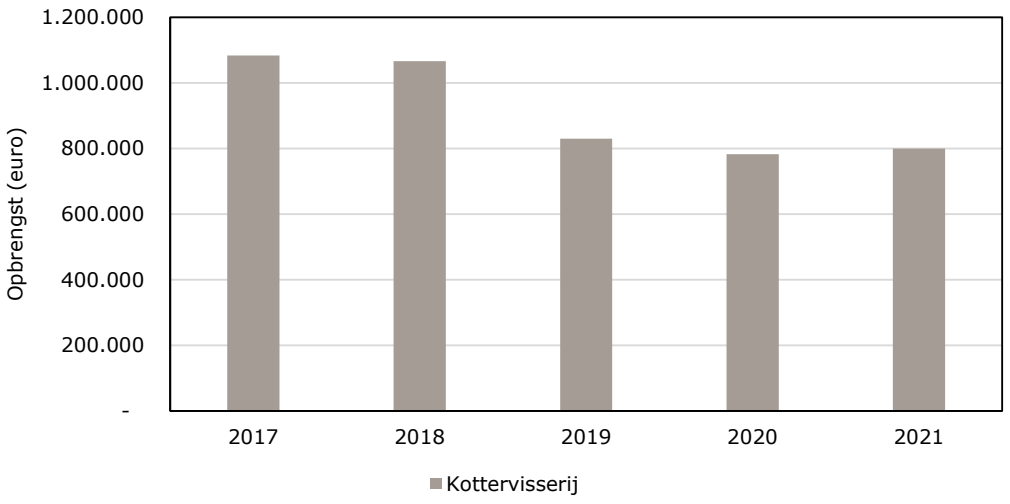
In figuur 3.1 en 3.2 staan de totale opbrengsten per vaartuig voor de afgelopen 5 jaar. De totale opbrengsten bestaan uit de bruto besommingen en overige opbrengsten, zoals vergoedingen voor deelname aan wetenschappelijk onderzoek en vergoedingen vanuit de stilligregeling.

Grote zeevisserij
Het aantal Nederlands gevlagde vaartuigen in de grote zeevisserij is de laatste vijf jaren tussen de 6 en 8 vaartuigen. In 2019 was de opbrengst per vaartuig het laagst, namelijk bijna 14 miljoen euro, door lagere beschikbare vangstquota. In dat jaar waren er 7 vaartuigen. In 2020 bestond de vloot uit 6 vaartuigen en is de opbrengst per vaartuig ruim 16 miljoen euro, de hoogste opbrengst van de laatste 5 jaren. Er zijn dat jaar veel zeedagen gemaakt en de quota waren over minder vaartuigen verdeeld. De opbrengst voor 2021 is ingeschat op bijna 15,5 miljoen; de inschatting is dat de opbrengst per schip is afgenomen doordat er minder quota beschikbaar waren voor de reders als gevolg van de Brexitdeal. Het aantal vriestrawlers was in 2021 ook 6.



Figuur 3.1 *Opbrengst per vaartuig (grote zeevisserij)*
Bron: Bedrijveninformatienet en aanlandgegevens RVO.

Kottervisserij
De totale opbrengst per vaartuig is vanaf 2019 voor de kottersector flink lager dan in de jaren ervoor, namelijk zo rond de 0,8 miljoen euro. De aanvoer nam in 2019 af en de prijzen bleven gelijk of daalden. In 2020 was het mogelijk voor vaartuigen om een vergoeding te krijgen in het kader van de zogenaamde COVID-19 stilligregeling. Deze vergoedingen zijn verwerkt in de opbrengsten van dat jaar.

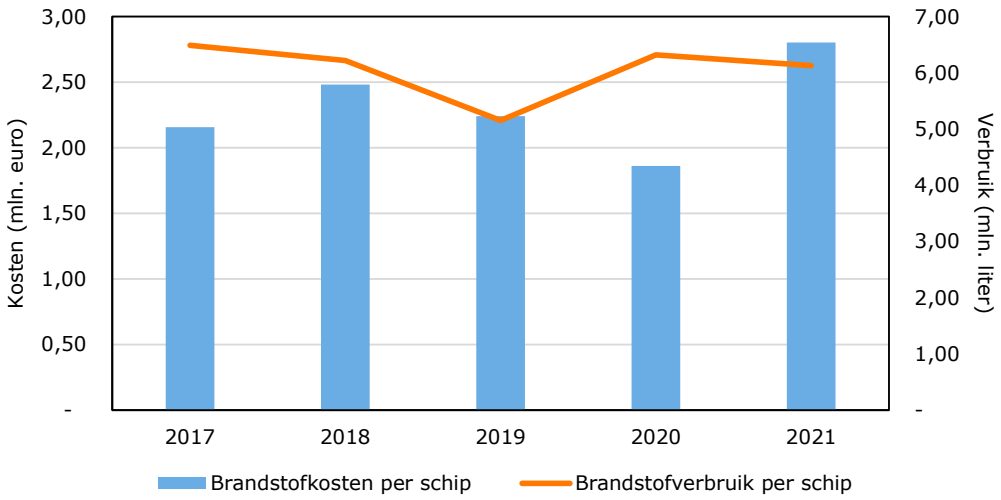


Figuur 3.2 *Opbrengst per vaartuig (kottervisserij)*
Bron: Bedrijveninformatienet en aanlandgegevens RVO.

3.2 Brandstofverbruik en kosten

In figuur 3.3 en 3.4 staan het brandstofverbruik en de brandstofkosten per vaartuig. In figuur 3.5 zijn de gemiddelde brandstofprijzen van de afgelopen 5 jaar weergegeven.

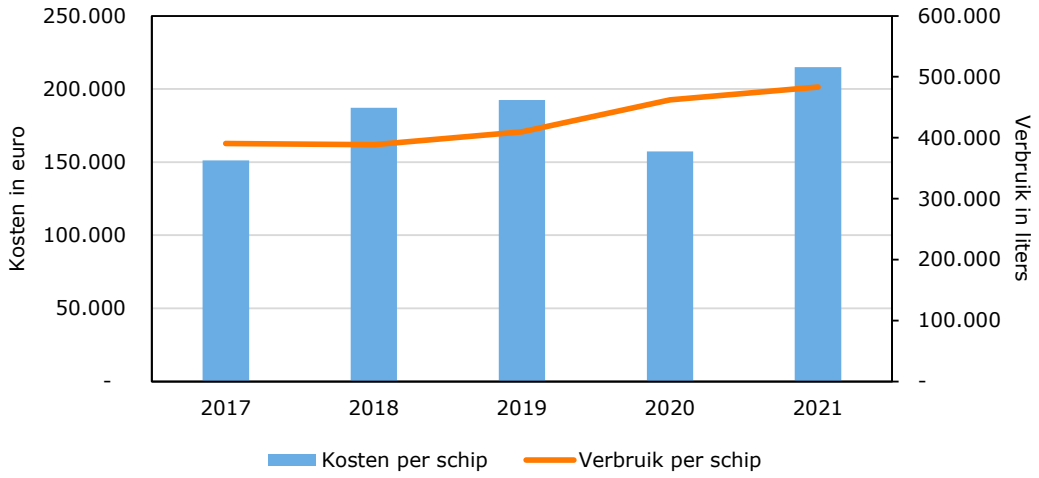
Grote zeevisserij
In de grote zeevisserij was in 2020 het verbruik per vaartuig hoger dan in 2019, namelijk ongeveer 6,3 miljoen liter. Doordat de brandstofprijzen in datzelfde jaar lager waren, waren de brandstofkosten per schip lager dan in 2019, namelijk 1,9 miljoen euro. De voorlopige inschatting voor de grote zeevisserij is dat in 2021 de kosten fors hoger uitkomen dan in 2020, namelijk 2,8 miljoen euro bij een verbruik van 6,1 miljoen liter.



Figuur 3.3 *Brandstofverbruik en -kosten grote zeevisserij*
Bron: bedrijveninformatienet en aanlandgegevens RVO.

Kottervisserij

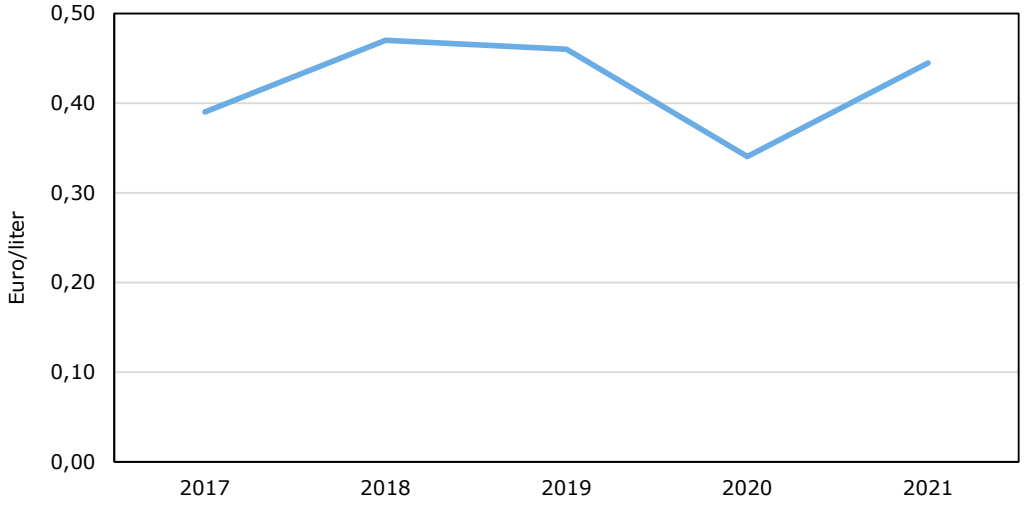
In de kottersector is het gemiddelde verbruik per schip de afgelopen jaren gestegen. Een belangrijke oorzaak van deze stijging is het pulsverbod (zie ook paragraaf 2.2). In 2017 was het gemiddelde verbruik per schip rond de 0,39 miljoen liter; in 2021 kwam dit uit op ongeveer 0,48 miljoen liter, een stijging van bijna 25%. De kosten varieerden van ongeveer 0,16 miljoen euro in 2020 tot 0,21 miljoen euro in 2021.



Figuur 3.4 *Brandstofverbruik en -kosten kottervisserij*
Bron: Bedrijveninformatienet en aanlandgegevens RVO.

Brandstofprijs

De gemiddelde brandstofprijs varieerde de afgelopen 5 jaar tussen 0,31 euro/liter in 2020 en 0,47 euro/liter in 2018. In 2020 daalde de wereldwijde vraag naar olie door de COVID-19-uitbraak en waren de brandstofprijzen laag. De schommelingen in brandstofprijzen, met een 50% hogere kostprijs in 2018 ten opzichte van 2020, hebben een groot effect op het nettoresultaat van een vissersvaartuig.
De brandstofprijzen baseren we op de prijzen die de VCU hanteert. Deze gelden voor een groot deel van de kottervloot. In de berekeningen wordt voor de grote zeevisserij uitgegaan van dezelfde brandstofprijzen.

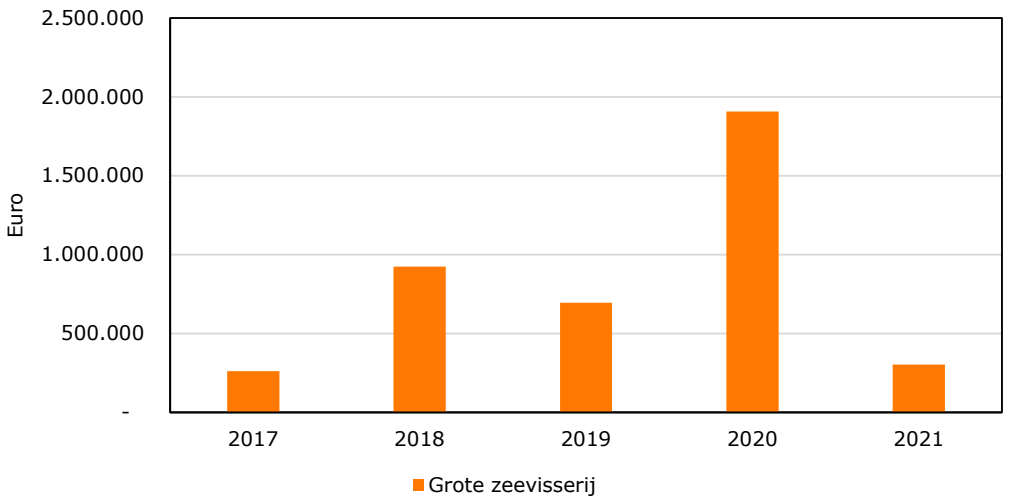


Figuur 3.5 *Gemiddelde brandstofprijs in euro/liter*
Bron: Bedrijveninformatienet en VCU.

3.3 Nettoresultaat per vaartuig

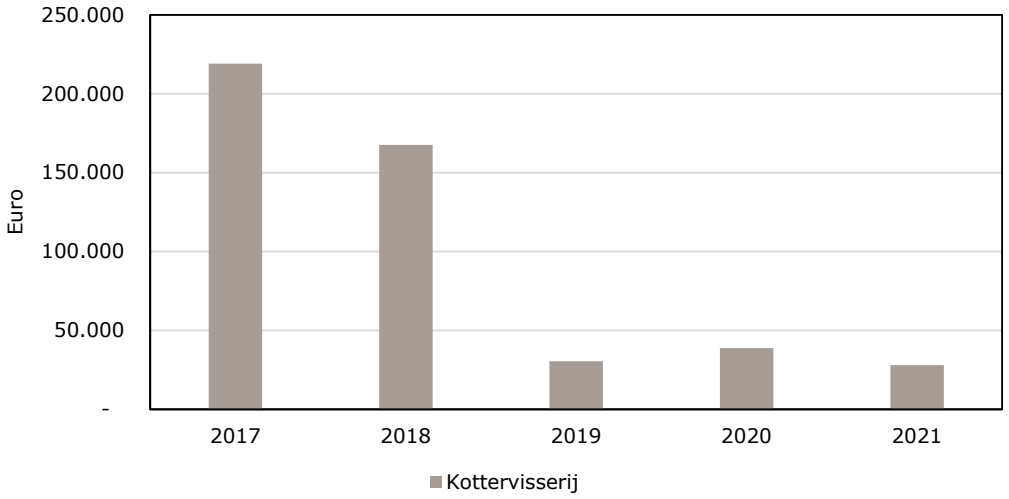
In figuur 3.6 en 3.7 staan de nettoresultaten per schip. Dit is het verschil tussen alle kosten en opbrengsten. De grafiek met nettoresultaat per schip volgt in het algemeen het patroon van de totale opbrengst per schip.

Grote zeevisserij
Bij de grote zeevisserij is het gemiddelde nettoresultaat in 2020 het hoogst, namelijk ruim 1,9 miljoen euro. De vloot bestond dat jaar uit 6 vaartuigen. Er zijn relatief veel zeedagen per vaartuig gemaakt en de brandstofkosten waren laag. Het geschatte nettoresultaat voor 2021 is iets meer dan 0,3 miljoen; het resultaat is lager dan 2020 door lagere quota als gevolg van de Brexitdeal en daardoor lagere besommingen in combinatie met hogere brandstofkosten.



Figuur 3.6 *Nettoresultaat per vaartuig (grote zeevisserij)*
Bron: bedrijveninformatienet en aanlandgegevens RVO.

Kottervisserij
In 2020, het jaar met de lage brandstofprijzen was het gemiddelde nettoresultaat voor de kottervisserij iets hoger dan in 2019, namelijk ruim 38.000 euro. Een deel van de vloot mocht tot 1 juli 2021 nog met de puls vissen. De laatste drie jaren zijn magere jaren voor de kottervisserij, met een nettoresultaat per schip van ongeveer 30.000 euro. Dit is het gemiddelde resultaat voor de gehele kottersector. Omdat er onderlinge verschillen zijn tussen de sub-sectoren is de analyse van de scenario's op het niveau van deze subsectoren.



Figuur 3.7 *Nettoresultaat per vaartuig (Kottervisserij)*
Bron: Bedrijveninformatienet en aanlandgegevens RVO.

3.4 Effecten van 3 scenario's op het resultaat

Om inzicht te krijgen in de gevolgen van de verandering in de kosten van brandstof op de verschillende subsectoren, is voor de 3 scenario's het volgende bepaald:

- Het aandeel verliesgevende schepen.
- De benodigde stijging van de opbrengsten (in %) om een vergelijkbaar nettoresultaat per schip te realiseren als in 2021.

3.4.1 3.4.1 Grote zeevisserij

Voor de grote zeevisserij is geen analyse gemaakt op vaartuigniveau, omdat het aantal vaartuigen te klein is om de anonimiteit van de vaartuigen te waarborgen. Daarom zijn de gemiddelden van de benodigde extra opbrengsten (in %) om de gestegen brandstofkosten in de verschillende scenario's te neutraliseren berekend en uit te komen op hetzelfde nettoresultaat als in 2021. Deze percentages zijn weergegeven in tabel 3.1. In vergelijking met het jaar 2021 moeten de opbrengsten met 18% stijgen om het effect van een stijging van de brandstofprijs naar 0,90 euro (basisscenario) te neutraliseren. Voor het pessimistische en optimistische scenario is dit respectievelijk 25% en 12%.

Tabel 3.1 *Benodigde mutatie van opbrengsten om de mutatie van de brandstofkosten te neutraliseren en uit te komen op hetzelfde nettoresultaat als in 2021*

Aandeel benodigde extra opbrengsten grote zeevisserij		
Optimistisch	**Basis**	**Pessimistisch**
12%	18%	25%

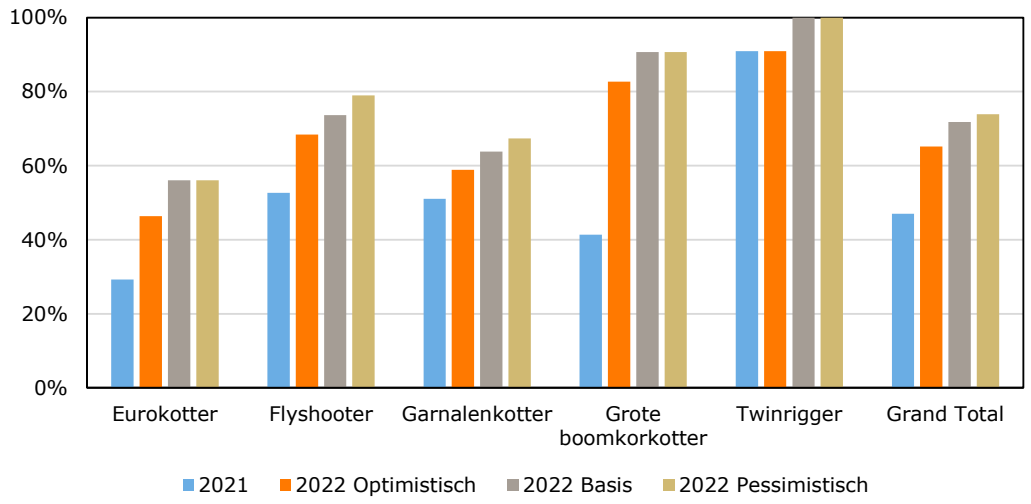
3.4.2 Kottervisserij

Het aandeel verliesgevende schepen

In figuur 3.8 is het aandeel verliesgevende schepen weergegeven voor zowel het basisjaar 2021 als voor de 3 scenario's. Wat meteen opvalt is dat het aandeel verlieslijdende schepen in 2021, het jaar met een gemiddelde brandstofprijs van 0,44 euro/liter, al 47% was. Vooral twinrigkotters hadden vorig jaar in economisch opzicht geen goed jaar; 91% van de schepen was verliesgevend.

Zowel bij de twinriggers als bij de grote boomkorkotters zijn er bij het basis- en pessimistisch scenario nauwelijks tot geen vaartuigen met winst. Ook het optimistische scenario zal voor 91 respectievelijk 83% van de vaartuigen tot een verlies leiden. Bij eurokotters, flyshooters en garnalenkotters is in het basisscenario het aandeel verlieslijdende vaartuigen respectievelijk 56%, 74% en 64%.

Gemiddeld genomen stijgt het aandeel verlieslijdende schepen van 47% in 2021, naar 65% in het optimistische scenario. In het basisscenario, met een brandstofprijs van 0,90 euro/liter is het aandeel verlieslijdende schepen 72% en in het pessimistische scenario 74%.



Figuur 3.8 *Aandeel verliesgevende schepen per subsector bij de verschillende scenario's*
Bron: Bedrijveninformatienet en aanlandgegevens RVO.

Benodigde stijging van de opbrengsten
In figuur 3.9 is voor de 3 scenario's aangeven welke stijging van de opbrengsten nodig is om de mutatie van de kosten te neutraliseren. De verschillen per subsector zijn groot. Bij alle scenario's moeten voor de grote boomkorkotters de opbrengsten het meest stijgen; deze vaartuigen hebben het meeste last van de stijging van de brandstofprijzen.

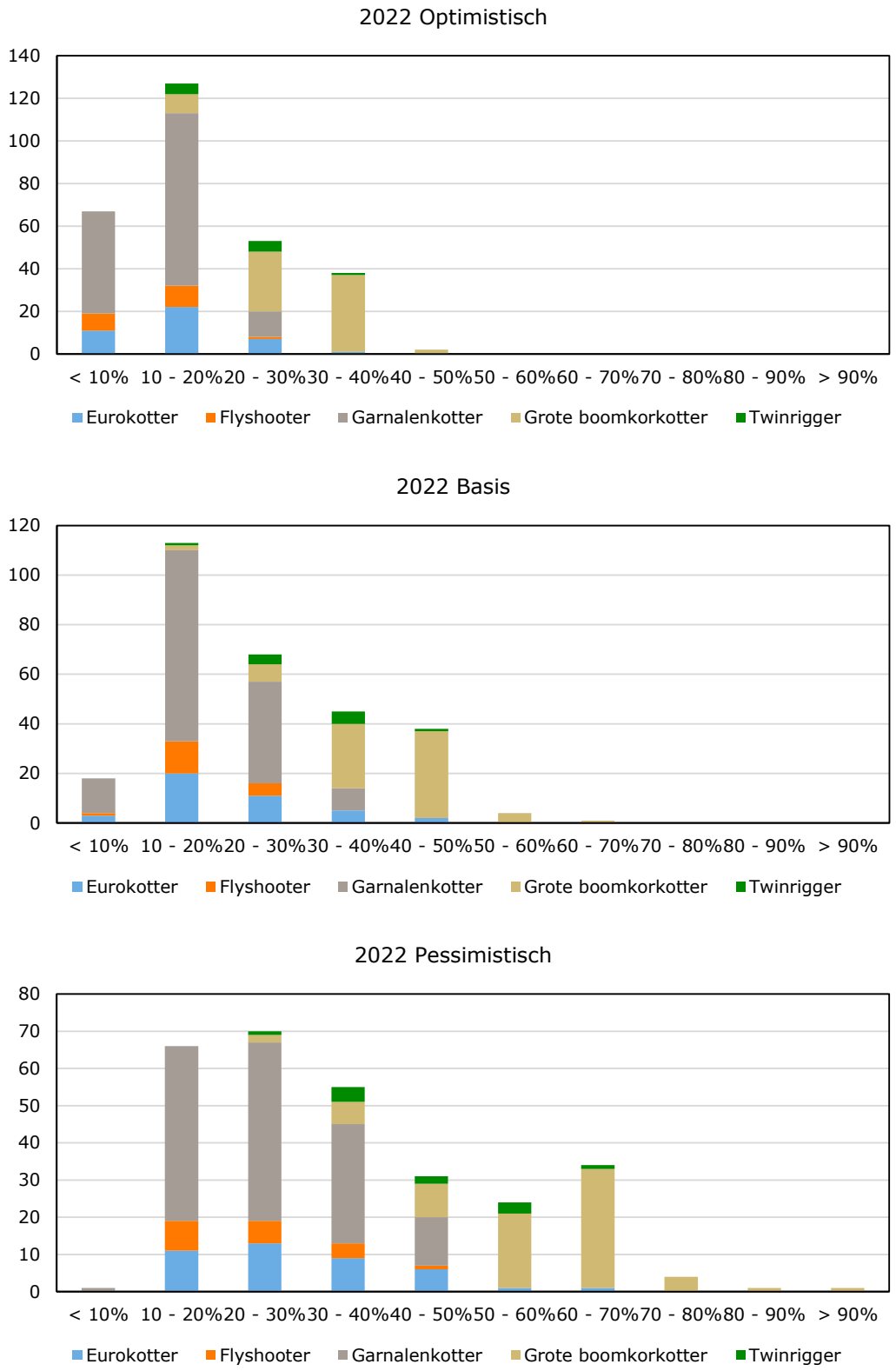
In het optimistische scenario is voor ongeveer tweederde deel van de vaartuigen een opbrengststijging van minder dan 20% voldoende om het effect van de gestegen brandstofprijzen te neutraliseren en uit te komen op hetzelfde nettoresultaat als in 2021. Deze groep vaartuigen bestaat vooral uit garnalenkotters (90% van het totaal aantal garnalenkotters) en slechts voor een klein deel uit grote kotters (10% van het totaal aantal grote kotters). De hoogst benodigde stijging van de opbrengsten in dit scenario, namelijk 40-50%, is nodig voor 2 grote boomkorkotters. De rest van de grote boomkorkotters heeft voornamelijk 30-40% of 20-30% nodig; dit betreft respectievelijk 36 en 28 vaartuigen.

In het basisscenario is voor bijna de helft van de vaartuigen een opbrengststijging van minder dan 20% voldoende om het effect van de gestegen brandstofprijzen te neutraliseren. Ruim 60% van de garnalenkotters zitten in deze groep en 3% van de boomkorkotters. De hoogst benodigde stijging van de opbrengsten in dit scenario, namelijk 60-70%, is nodig voor 1 grote boomkorkotter.

In het pessimistische scenario is nog voor bijna een kwart van de vaartuigen een opbrengststijging van minder dan 20% voldoende om het effect van de gestegen brandstofprijzen te neutraliseren. Deze groep vaartuigen bestaat vooral uit garnalenkotters (een derde deel van het totaal aantal garnalenkotters) en geen enkele grote boomkorkotter.

In dit scenario heeft ongeveer 20% (64 vaartuigen) van de vaartuigen meer dan 50% prijsstijging nodig om de gestegen brandstofkosten te compenseren. Deze groep bestaat vooral uit grote boomkorkotters, namelijk 58 van de 64 vaartuigen. Deze 58 vaartuigen zijn ruim 75% van alle grote boomkorkotters (75).
Eén grote boomkorkotter heeft zelfs meer dan 90% opbrengststijging nodig om het effect van een brandstofprijs van 1,10 euro te neutraliseren.

De benodigde stijging van de opbrengst staat per scenario en subsector in tabel 3.9. Deze tabel kan worden gelegd naast de tabellen 2.2 en 2.3, die de gerealiseerde opbrengstprijzen en aangevoerde hoeveelheden per vissoort tot maart 2022 weergeven. Er worden dit jaar hogere opbrengsten dan de gemiddelde prijzen in 2021 gerealiseerd. Deze worden op sectorniveau (deels) tenietgedaan door lagere aanvoervolumes. De vraag of de gerealiseerde opbrengsten en aangevoerde hoeveelheden in maart 2022 voldoende zijn om de benodigde stijging van de brandstofkosten te neutraliseren valt buiten dit onderzoek.



Figuur 3.9 *Verdeling van subsectoren (aantal vaartuigen) naar benodigde mutatie van opbrengsten om de verhoogde brandstof kosten te neutraliseren en uit te komen op hetzelfde nettoresultaat als in 2021, per variant van prijsontwikkeling op de kosten (optimistisch, basis en pessimistisch)*
Bron: Bedrijveninformatienet en aanlandgegevens RVO.

3.5 Mogelijke verandering in kosten en opbrengstprijzen door (andere) marktomstandigheden en de oorlog

Brandstofcompensatieregeling
De belangenorganisaties van de afslagen (Nationaal Overleg Visafslagen (NOVA)) de handel en verwerking (Visfederatie en Vereniging van Visgroothandelaren Urk (VVU)) en de aanvoerders (Coöperatieve Visserij Organisatie (CVO)), hebben een regeling afgesproken voor een brandstofprijs gerelateerde toeslag. Het doel van deze regeling is om de aanvoer van verse visserijproducten voor de consument te garanderen, doordat het vissers stimuleert om, ondanks de hoge brandstofprijzen toch naar zee te gaan. De regeling is op 17 maart ingegaan en houdt het volgende in:
De toeslag is € 0,75/kg voor tarbot, griet en tong en € 0,20/kg voor overige vis (garnalen uitgezonderd).
Voorwaarden:
1. De regeling geldt zolang de gasolieprijs op € 0,60/liter of hoger ligt waarbij het ijkpunt nog moet worden bepaald;
2. Alleen boomkor- en twinrigschepen komen in aanmerking voor een toeslag omdat deze schepen in extreme mate te maken hebben met de hoge brandstofkosten waardoor een rendabele visserij niet meer mogelijk is;
3. Alleen vis die op Nederlandse visafslagen wordt aangevoerd komt in aanmerking voor een toeslag. Dat betreft dus zowel Nederlandse schepen als ook vlagschepen voor zover die niet in aanmerking komen voor brandstofcompensatie in de vlagstaat;
4. De toeslag wordt na de veilingklok administratief toegepast via de uitbetalingsstaat;
5. De regeling geldt voor maximaal voor 4 weken;
6. De toeslag is vrij van heffingen (kosten) met uitzondering de wettelijke (btw).

De regeling is uiteindelijk verlengd tot en met 2 mei. In de praktijk bleek dat het tegenviel hoeveel vaartuigen naar zee gingen.

Mindere aanvoer en gestegen prijzen
Door de verminderde aanvoer zijn de prijzen de afgelopen maanden gestegen. Voor de duurdere vissoorten, zoals tong en tarbot, bestaan eigenlijk geen substituten op de markt en is de verwachting er vraag, ook bij hogere prijzen, blijft. Voor bijvoorbeeld schol is het mogelijk, als de aanvoer vanaf de Noordzee tegenvalt, dat deze in de handel vervangen wordt door een concurrerend product zoals platvissoorten uit andere gebieden, of zoals tilapia of pangasius uit aquacultuur. Als er eenmaal vervanging heeft plaatsgevonden, is het moeilijk om de markt weer terug te krijgen als de aanvoer weer aantrekt (zie ook hoofdstuk 4).

Aanpassingen in de bedrijfsvoering om de kosten te drukken
Mogelijkheden om via aanpassingen in de bedrijfsvoering op korte termijn de kosten te drukken zijn vrij klein. De grote kotters hebben, na het pulsverbod, met het terugschakelen naar de traditionele boomkor, al getracht zo veel mogelijk te besparen. Er zijn nog mogelijkheden in besparen door ander gedrag, zoals het minder snel stomen, maar de gerealiseerde besparingen zijn in dat geval beperkt.[9] Ook hiervoor geldt dat nader onderzoek nodig is om de gerealiseerde besparingen in beeld te brengen.

Voor meerdere visserijen en met name voor de boomkorvisserij is het brandstofverbruik hoog en is er onderzoek naar alternatieve visserijtechnieken met minder energieverbruik. Helaas is door het pulsverbod het brandstofverbruik bij de boomkorkotters verhoogd. De verwachting is dat een alternatief voor de puls niet op heel korte termijn wordt gevonden.[10]

[9] Poos, J.J., Turenhout, M.N.J., Oostenbrugge, J.A.E. van en Rijnsdorp, A.D. (2013) Adaptive response of beam trawl fishers to rising fuel cost. ICES Journal of Marine Science 70 (3). - p. 675 - 684.

[10]
- Oostenbrugge, H. van, Mol, A, Klok, A., Op de Weegh, J. en Hoekstra, G. (2018). Economische aspecten puls. Rapport 2018-024. Wageningen Economic Research, Den Haag.
- Wageningen Marine Research (2020): Ecologische voordelen pulstechniek, animatie.
- Zaalmink, W., Hoekstra, G., Mol, A. en Strietman, W.J. (2018). Sociaal-economische gevolgen van een totaalverbod op pulsvisserij voor de Nederlandse visserijsector. Wageningen, Wageningen Economic Research, Nota 2018-044.

Stilliggen van vaartuigen
Een extreme vorm van aanpassing in de visserij is het stilleggen van de visserijactiviteiten. Een deel van de kotters vaart, als gevolg van de hoge brandstofprijzen, niet uit. Het is, zonder een uitgebreid onderzoek, niet goed te achterhalen om welke redenen vaartuigen stilliggen. In de maand maart is door Wageningen Economic Research op een paar momenten zo goed mogelijk achterhaald welke vaartuigen niet uitgevaren zijn als gevolg van de brandstofprijzen. Dit waren 20 tot 25 voornamelijk grote kotters. Soms lagen vaartuigen een week stil en gingen nadien toch weer naar zee. Andere vaartuigen hebben de hele maand stil gelegen. Uit de gesprekken met sectorvertegenwoordigers kwam naar voren dat het behouden van de bemanning de belangrijkste reden was om toch uit te varen. Geschoolde bemanning kan in andere maritieme sectoren goed terecht. Vaartuigen die wel uitvaren kunnen hun bemanning weinig bieden. Bemanningsleden van kotters krijgen een deel van de nettobesomming uitbetaald en met hoge brandstofkosten is deze nettobesomming laag.

Pelagische vaartuigen liggen ook stil op basis van de aangekondigde stilligregeling. De voorwaarden van deze regeling zijn bekend hoewel nog niet helemaal duidelijk is of de hoeveelheid beschikbaar gesteld geld voldoende is. De redenen van stilliggen is meestal een combinatie van factoren. De hoge brandstofprijzen spelen zeker een rol, maar ook verminderde vangstmogelijkheden voor de pelagische vaartuigen, bijvoorbeeld bij Marokko.

Als een schip stilligt, moeten de vaste kosten wel betaald worden. In tabel 3.2 staat per (sub)sector een gemiddelde van de vaste kosten per schip.

Tabel 3.2 *Totaal van vaste kosten in 2021 per (sub)sector per jaar*

Scheepstype	Vaste kosten per schip (x 1.000 euro)
Eurokotter	116
Flyshooter	293
Garnalenkotter	91
Grote boomkorkotter	219
Twinrigger	349
Grote zeevisserij	1.130

3.6 Gevolgen voor specifieke bedrijven

De kottersector heeft de afgelopen 3 jaar, sinds 2019, magere jaren gekend waarin veel bedrijven verlies leden. De scenario’s laten zien dat er voor de meeste bedrijven onder de huidige omstandigheden nog een slecht jaar bij komt. Daarentegen zijn er zelfs in het pessimistische scenario nog een beperkt aantal bedrijven zijn die rendabel kunnen draaien.

Uit gesprekken met de sectorvertegenwoordigers komen de volgende voorbeelden van schrijnende gevolgen van de hoge brandstofprijzen:
1. Een visser heeft zijn woning als onderpand in het bedrijf moeten opnemen, omdat anders de bank niet meer zou herfinancieren. Mocht het bedrijf alsnog failliet gaan, dan zijn de gevolgen voor deze visser groot.
2. Er zijn meerdere voorbeelden van visreizen waarbij de totale opbrengst aan het eind van de visreis ongeveer net genoeg was om de brandstofrekening te betalen. Zowel de schipper als de bemanning ontvangt dan geen loon.
3. Een visser vaart door omdat hij bang is dat, als hij stopt met varen, de motor van zijn vaartuig het begeeft. De kosten die een kapotte motor met zich meebrengen kan hij niet betalen.

4 Gevolgen van hogere voedsel- en grondstofprijzen voor de verwerkende industrie en de consument[11]

4.1 Effecten op de visketen

Dalende aanvoer grootste zorg voor de visketen
Van de visverwerkende industrie ontbreken economische gegevens en ook consumentenprijzen van visproducten zijn niet gemakkelijk te achterhalen. EUMOFA en Globefish (FAO) zijn de twee voornaamste publiek beschikbare dataplatformen waar Europese marktprijzen verzameld en online gepresenteerd worden. Echter, voor de eerste maanden van 2022 zijn nauwelijks tot geen marktprijsgegevens bekend anders dan veilingprijzen op visafslagen voor de Noordzeevissoorten door de Nederlandse visketen verwerkt en verhandeld. Om toch enig inzicht te krijgen in welke effecten visafslagen en verwerkende industrie zien als gevolg van de oorlog in Oekraïne op de visverwerkende industrie en de consument, zijn interviews met vertegenwoordigers van Nederlandse visafslagen, visverwerkers en visgroothandels afgenomen.

Kort samengevat zien zowel de geïnterviewde vertegenwoordigers van visafslagen als de visverwerkende industrie[8] de verder dalende aanvoer van Noordzeevis als grootste zorg en uitdaging. De aanvoervolumes van veel commercieel belangrijke Noordzeevissoorten zoals Noordzeetong en schol dalen al jaarlijks sinds 2017 (Agrimatie, 2022).[12] Door de oorlog in Oekraïne zijn brandstofprijzen sterk gestegen waardoor veel kotters noodgedwongen in havens blijven liggen. De zorg vanuit visafslagen en de visverwerkende industrie is dat de aanvoervolumes van lokale Noordzeevis daarmee voor langere tijd tot een dieptepunt daalt als de hoge brandstofprijzen aanhouden. De visserij en de afslagen worden daarmee het meest geraakt in financiële zin. De visverwerkende industrie kan bij tijdige planning nog deels het aanboduitval van Noordzeevis compenseren door platvis van elders te importeren. Tegelijk is de verwachting van visafslagen en visverwerkende industrie dat de visprijzen door schaarste in aanbod zodanig kunnen stijgen en de verkrijgbaarheid van deze vissoorten zodanig daalt, dat het voor de keten en eindconsument niet langer aantrekkelijk is om dit product te prefereren. Bij een aanhoudende daling qua aanvoer in Noordzeevis is de verwachting dat de markt voor Noordzeevis zal krimpen. De keten en consumenten zullen andere vissoorten gaan zoeken. Hoogstwaarschijnlijk zal de visverwerkende industrie nog meer afhankelijk worden van het importeren van grondstoffen (hier: nog te verwerken vis). Op dit moment is de Nederlandse visverwerkende industrie al voor 60-70% van het productievolume afhankelijk van geïmporteerde vis om aan de vraag vanuit binnen- en buitenland te kunnen voldoen (Hoekstra, 2019).[13] Met name de visserijvloot en visafslagen zullen de grootste economische verliezen kennen doordat zij niet kunnen uitwijken naar geïmporteerde vissoorten zoals visverwerkende bedrijven die mogelijkheid vaak wel hebben.

4.1.1 Effecten op visafslagen

Visafslagen met platvisaanvoer worden geraakt door effect hoge brandstofprijzen
De geïnterviewde vertegenwoordigers van visafslagen zien de volgende effecten optreden, direct of indirect versterkt door de oorlog in Oekraïne:

- Een deel van de kotters ligt stil als gevolg van de hoge brandstofprijzen. Door dit stilliggen is het aanvoervolume op de afslag van met name platvis lager vergeleken met een jaar eerder. Dit leidt tot minder omzet en werkgelegenheid op de afslagen.

[11] Dit verhaal is gebaseerd op de voedselprijzenmonitor (Agrarische feiten en cijfers (agrimatie.nl), tenzij anders vermeld.
[12] Agrimatie (2022). Visserij in cijfers: Aanvoer en besomming - Kottervisserij. Aanvoer van Noordzeevis en garnalen in 2020 wederom veel lager dan gemiddelde 2014-2018: https://agrimatie.nl/PublicatiePage.aspx?subpubID=2526&sectorID=2860&themaID=2857&indicatorID%20=%202880. Geraadpleegd op 3 mei 2022.
[13] Hoekstra, G. (2019). Visverwerkende industrie en visgroothandel in Nederland. Wageningen Economic Research. Rapport 2019-079f. https://edepot.wur.nl/498547.

- De afslagen hebben zelf ook meer energiekosten en minder opbrengsten. Verwacht wordt dat het aanhouden van de hoge brandstofprijzen leidt tot een structureel lagere inspanning van de visserijvloot waardoor er minder volume Noordzeevis via de Nederlandse afslagen verkocht zal worden. Dit zal onzekerheid geven over de financiële levensvatbaarheid in de toekomst van de Nederlandse visafslagen. Met name die visafslagen waar veel platviskotters hun gevangen vis veilen. Dit zijn met name de afslagen in Urk, IJmuiden, Scheveningen, Stellendam, Vlissingen, Den Helder en in veel mindere mate Lauwersoog. Deze laatste afslag kent met name aanvoer van garnalen. De overige afslagen (Harlingen, Zoutkamp, Den Oever, Breskens, Colijnplaat) zijn vooral garnalenafslagen. Urk is verreweg de grootste afslag van Nederland en mogelijk ook van Noord-Europa qua geveild volume van de platvissoort schol.
- De door NOVA en CVO in het leven geroepen brandstofcompensatieregeling is volgens de geïnterviewde afslagvertegenwoordigers weinig tot nauwelijks effectief. De kopers op de visafslagen (veelal visverwerkers en visgroothandelaren) proberen naar zeggen van de geïnterviewde vertegenwoordigers de geveilde vis tegen een lagere prijs in te kopen. Daarmee verdisconteren de kopers deels of geheel de extra opslag van de brandstofcompensatieregeling in de afslagprijs. Bijvoorbeeld, geldt een opslag van 20 eurocent per kilogram schol als brandstofcompensatieregeling dan bieden kopers 20 eurocent minder op de veilingklok. Naar zeggen van de visverwerking en visgroothandel kunnen kostenstijgingen tot op bepaalde hoogte doorberekend worden naar afnemers. Echter, stel dat een collega verwerker of handelaar nog schol op voorraad heeft zonder de kostenstijging, dan verlies je de concurrentie en daarmee markt. Het oorspronkelijke idee dat de brandstofcompensatieregeling de extra opbrengsten en financiële marge ter compensatie van de gestegen brandstofkosten aan de visser en visafslagen bieden, wordt tegengesproken door de visafslagvertegenwoordigers om bovengenoemde reden. Dit was een belangrijke reden waarom er door het vissector vertegenwoordigd via CVO, NOVA en de Visfederatie er niet tot een tweede verlenging van de brandstofcompensatieregeling is besloten. De regeling liep daarmee af per 2 mei 2022.

4.1.2 Effecten op de visverwerkende industrie

Tekort aan grondstoffen zorgt voor hoge prijzen
De geïnterviewde vertegenwoordigers van visverwerkende industrie zien de volgende effecten optreden, direct of indirect versterkt door de oorlog in Oekraïne:

Wat betreft kosten:
- Veel visverwerkende bedrijven zijn grootverbruiker in elektriciteit en deels in gas en hebben zelf ook last van stijgende energieprijzen. Met name voor de ver- en bewerkingsactiviteiten zoals machinaal fileren, paneren, vriezen en koelen wordt veel energie verbruikt. Volgens de geïnterviewde vertegenwoordigers moet gedacht worden aan honderd duizenden euro’s aan extra kosten per jaar per bedrijf door de gestegen energieprijzen vanaf begin dit jaar. Door de oorlog in Oekraïne zijn de energieprijzen nog verder gestegen waardoor de kosten per verwerkt product verder toenemen.
- Visverwerkers en visgroothandelaren kunnen hogere prijzen van de Noordzeevis soms doorberekenen aan hun afnemers in binnen- of buitenland. Echter, ongeveer 70% van de verhandelde vis in gewicht is bestemd voor het retailkanaal. Vaak wordt bij deze handel op basis van levercontracten gewerkt voor de tijdsduur van meerdere maanden tot een jaar tegen een vastgestelde leverprijs. Zodra de kosten sterk stijgen betekent dit in de meerderheid van de gevallen dat dit tot financieel verlies voor de visverwerking/visgroothandel leidt. Europese retailers zijn niet altijd bereid om contracten op te breken met leverende visverwerkers. Volgens de geïnterviewde visverwerkende vertegenwoordigers is van enkele retailers bekend dat die in tegenstelling tot andere supermarkten, wel bereid zijn alle kostenstijgingen aan de consumenten door te berekenen maar dat daarbij de eis aan de visverwerker en visgroothandel wordt gesteld dat er gegarandeerde volumes geleverd moeten worden. Prijsleveringscontracten tussen visgroothandel en retailer worden daarbij opengebroken. Echter, door de stilliggende kotters kunnen visverwerkers deze levergarantie niet toezeggen. Retailers geven signalen af dat ze een te grote variatie in leveringsvolumes niet kunnen accepteren. Retailers zullen mogelijkheden verkennen om op andere vissoorten over te stappen zoals aquacultuur soorten (onder andere zalm, zeebrasem) die een minder fluctuerende levering kenen dan de wild gevangen Noordzeevis.
- Prijzen van andere grondstoffen dan vis stijgen ook. Met name de prijzen van zonnebloemolie, (paneer)meel en granen zijn sterk gestegen door de schaarste sinds de oorlog (EUMOFA, 2022). Oekraïne is een belangrijke producent van deze producten, welke de visverwerkende industrie gebruikt voor het bakken en paneren van de vis.

- Het effect van de kosten- en prijsstijgingen voor de consument van visproducten is lastig in te schatten. Over het algemeen zijn consumenten van wild gevangen Noordzeevis gewend aan prijsfluctuaties doordat er altijd al variatie in aanbodvolumes is omdat het een product uit de natuur betreft bij wild gevangen vis. De geïnterviewde verwerkers van schol vrezen dat een hogere prijs bij (met name verse) schol, kan leiden tot substitutiegedrag door consumenten. Voor luxere, hoger geprijsde Noordzeevissen is deze angst minder groot. De meeste in Nederland gefileerde schol wordt als diepvriesproduct naar de Zuid-Europese retailmarkt verkocht. Dit product kent sterke concurrentie van andere witvissoorten op de wereldmarkt (Van der Schans et al. 2007). Zodra de toegenomen kosten van de kleinste maat diepvries scholfilet door de Nederlandse visverwerking en Europese retail worden doorberekend naar de consument bestaat er een aanzienlijke kans dat de consument overstapt op andere witvisproducten.
- De Nederlandse visverwerkende industrie is sterk internationaal gericht. De meeste visproducten blijven binnen de EU, namelijk zo'n 80% (Agrimatie, 2022). Tegelijk kampen wereldwijd visverwerkers en visgroothandelaren met gestegen transportkosten sinds de COVID-19-pandemie. De internationale prijzen van transport per zeevrachtcontainers zijn sindsdien verveelvoudigd van een factor vijf tot negen door onder andere blokkades in Chinese havens (STECF, 2022). De gestegen transportkosten kunnen voor het importeren van grondstoffen vaak nog wel doorberekend worden aan afnemers door de visverwerking. Echter, de export van laagwaardige reststromen (veelal naar Azië) zoals graat, koppen en ingewanden van gefileerde vis, is economisch niet langer haalbaar door de gestegen transportprijzen van zeevrachtcontainers.

Wat betreft de inkoop van grondstoffen en de afzet van visproducten:

- De grootste uitdaging voor de Nederlandse visverwerkende industrie is een tekort aan grondstoffen (lees: nog te verwerken vis). Wanneer steeds minder kotters uitvaren om te vissen en daardoor de aanvoer van Noordzeevis structureel daalt, is de kans groot dat visverwerkers uitwijken naar andere vissoorten zoals pelagische of kweekvissoorten waarvan het aanbod groter en minder afhankelijk is van de brandstofprijs. De consequentie van dit uitwijken kan zijn dat niet alleen productielijnen en -machines voor Noordzeevis structureel verdwijnen maar ook de kennis over verwerken en afzet, evenals de vraag naar Noordzeevissoorten vanuit de markt.
- Met name die visverwerkende bedrijven die verse Noordzeevisproducten leveren zien vraaguitval vanuit afnemers (voornamelijk foodservice). Het niet uitvaren van veel kotters en de daarop dalende aanvoervolumes leidden tot hogere veilingprijzen voor verse Noordzeevis. Verse vis is al een voedingsproduct met een relatief hoge prijs vergeleken met andere dierlijke eiwitbronnen zoals kip en varken. De gestegen prijzen resulteren erin dat afnemers bestellingen annuleren bij de verse visverwerkende industrie. De verwerkende bedrijven die afhankelijk zijn van verse vishandel ervaren volgens geïnterviewde economische moeilijke tijden. Die verwerkende bedrijven die zowel diepvries als vers kunnen verwerken en kunnen leveren aan het retailkanaal, kennen nauwelijks tot geen vraaguitval mits ze over voldoende grondstoffen (hier: te verwerken vis) beschikken.
- Door de trend van dalende aanvoervolumes van schol op Nederlandse afslagen vanaf 2017, zijn veel specialistische scholverwerkende bedrijven in Nederland gaan zoeken naar schol van elders. De Pacifische schol (*Lepidopsetta bilineata*) ook wel bekend als de Rock sole en de Alaskaschol (*Pleuronectes quadrituberculatus*) worden vanuit Canada en Alaska geïmporteerd. Vaak is deze schol al aan boord van de schepen verwerkt en ingevroren. Ook wordt de Japanse schar (*Limanda aspera*) ook wel Yellowfin sole genoemd, bij beschikbaarheid geïmporteerd veelal uit hetzelfde gebied namelijk de Beringzee. Naast deze schol uit Canada en Alaska wordt er ook schol uit Rusland geïmporteerd. Dit is dezelfde soort als die in de Noordzee gevangen wordt door kotters namelijk de Europese schol (*Pleuronectes platessa*). Door de oorlog in Oekraïne is het logistiek en vanuit betalingsverkeer steeds uitdagender om deze (veelal bevroren) schol uit Rusland te importeren. Ook geven de geïnterviewde vertegenwoordigers aan vanuit principes ten aanzien van de oorlog in Oekraïne geen zaken te willen doen met Russische bedrijven. Op het totaal bezien is de Nederlandse afhankelijkheid van schol uit Rusland klein te noemen. In 2020 importeerde Nederland afgerond 2.100 ton ter waarde van 4,2 miljoen euro aan schol uit Rusland (CBS, 2022).[14] Ter vergelijking, Nederlandse kotters voerden zelf afgerond 19.000 ton schol aan in ditzelfde jaar en Nederland importeerde zo'n 15.500 ton schol ter waarde van 37 miljoen euro waaronder de aanvoer van buitenlands gevlagde in Nederlandse havens inbegrepen is. Echter, voor een individueel scholverwerkend bedrijf dat niet tijdig schol uit Canada of Alaska is gaan importeren kan de dalende aanvoer van schol door kotters en de prompt

[14] CBS (2022). Centraal Bureau voor Statistiek, Statline. Import van schol, kabeljauw en koolvis door Nederland in gewicht en waarde. https://opendata.cbs.nl/statline/#/CBS/nl/dataset/81267ned/table?ts=1547479719330. Geraadpleegd op 3 mei 2022.

gestopte handelsrelatie met Rusland tot grote uitdagingen leiden. De schol uit Noord-Amerika komt vaak diepgevroren per zeecontainer naar de Rotterdamse haven. Dat vergt een tijdige planning voor een visverwerkend bedrijf.

- De import van kabeljauw en Alaska Pollak (koolvis) door Nederland uit Rusland lagen op een hoger niveau dan de import van schol. In 2020 werd er voor 55 miljoen euro aan kabeljauw en 10 miljoen Alaska Pollak geïmporteerd uit Rusland (CBS, 2022).
- De koers van de Amerikaanse dollar ten opzichte van de euro is zeer belangrijk voor de export door de Nederlandse visverwerkende industrie. De koers van de euro is, sinds de oorlog in Oekraïne, gedaald ten opzichte van de dollar. De export van visproducten naar landen buiten de EU wordt hierdoor gunstig voor de Nederlandse visverwerker. De import van visproducten van buiten de EU wordt juist minder gunstig voor Nederlandse bedrijven.
- Net als voor andere dierlijke producten zoals kip en rundvlees verwachten de geïnterviewde vertegenwoordigers dat de inflatie nadelig kan zijn voor de afzet van hun visproducten. De koopkracht van consumenten in Europa zal dalen naar verwachting van de geïnterviewden sinds de oorlog in Oekraïne. Met name door de inflatie veroorzaakt door gestegen voedsel, energie- en brandstofprijzen en de dalende eurovalutakoers. Hierdoor zullen consumenten op zoek gaan naar goedkopere alternatieven en mogelijk ook goedkopere vissoorten kopen.
- Doordat de Franse overheid de gestegen brandstofprijzen wel compenseert voor de Franse vissers en de Nederlandse overheid dit niet doet voor de Nederlandse vissers, ontstaat er volgens de geïnterviewden een ongelijk speelveld. In bijvoorbeeld levering van vis aan Franse supermarktketens merken de verwerkers dit.
- Doordat vliegtuigen vanuit West Europa niet langer over Oekraïne en Rusland vliegen worden de vluchttijden naar China langer en de kosten mogelijk hoger. Met name de langere vluchttijden is nadelig voor de kwaliteit en daarmee de afzet van hoogwaardige levende visproducten zoals kreeft.

5 Discussie en conclusies

5.1 Discussie

Het moment van schrijven van dit rapport
Tijdens het schrijven van dit rapport (begin mei 2022) was de oorlog in Oekraïne nog in volle gang, waren de sanctiemaatregelen nog niet zo lang ingevoerd en was veel informatie beschikbaar tot en met maart. Het zicht op de gevolgen voor de langere termijn ontbreekt daarom nog. De opbrengstprijzen die de vissers voor hun producten ontvangen, in combinatie met de aanvoer, zijn van grote invloed op het effect van de prijsstijging van brandstof op het nettoresultaat.

Alhoewel de eerste overzichten duiden op gemiddeld hogere opbrengstprijzen, blijkt uit de analyse van de kostenstructuur dat deze prijsstijgingen niet genoeg zijn om de gestegen kosten te compenseren. Verder weten we ook nog niet in welke mate en op welke termijn opbrengstprijzen voor de visserijbedrijven de stijging van de kosten zullen blijven volgen. De brandstofcompensatie is begin mei eraf gestopt en mede door de hoge dollarprijs is de brandstofprijs voor de sector begin mei 1,10 euro.

Invloed van hogere energieprijzen op andere kosten van de visserij
De hogere energieprijs heeft ook effect op alle andere kosten die een visserijbedrijf heeft, zoals netten, andere onderdelen van het vistuig en staal. Investeringen en onderhoud is duurder geworden. Dit is niet meegenomen in dit onderzoek, maar heeft effect op het nettoresultaat.

De wereldmarkt en andere factoren
Net zoals de kosten zijn de opbrengsten die ondernemers in de visserij ontvangen voor hun producten afhankelijk van vraag en aanbod, zowel in Nederland en de EU als op de wereldmarkt. Niet alleen Nederlandse visserijbedrijven ondervinden de gevolgen van de stijgende kosten, maar de huidige situatie heeft gevolgen voor bedrijven in de hele wereld. De Nederlandse visserijvertegenwoordigers spreken van een ongelijke concurrentiepositie omdat vissers uit andere landen binnen de EU, waar onder Frankrijk, wel gecompenseerd worden.

Managementaanpassingen
In tegenstelling tot de korte termijn waarbij aanpassingen in de bedrijfsvoering vanwege de gestegen kosten niet of nauwelijks mogelijk zijn, ligt dit voor de (middel)lange termijn misschien anders. Er zijn initiatieven om het brandstofverbruik in de tongvisserij terug te dringen. Er is echter nog een doorontwikkeling nodig om deze praktisch en commercieel toepasbaar te maken. Ook wordt gekeken naar de vernieuwing in de Belgische vloot, waarbij moderne vaartuigen worden geïntroduceerd die minder brandstof verbruiken.
De pelagische vissers zijn sinds begin dit jaar lid van Nederland Maritiem Land[15] om meer aansluiting te krijgen bij andere maritieme sectoren en kennis op te doen over de energietransitie die eraan komt. Het is echter de vraag of er in veel bedrijven de financiële reserves zijn om de tussenliggende periode te overbruggen.

5.2 Conclusies

De prijzen van brandstoffen zijn recent sterk gestegen. Een stijging die al ingezet is in 2021 maar sinds het uitbreken van de oorlog in Oekraïne en de daarmee gepaard gaande sanctiemaatregelen tegen Rusland en Belarus verder versterkt is. Ten opzichte van de gemiddelde prijs van 2021 is de brandstofprijs in maart 2022 met 104% gestegen. Voor visserijbedrijven betekent dit een forse verhoging van de kosten.

[15] Home - Nederland Maritiem Land

De scenarioanalyses, waarbij is uitgegaan van een basisvariant, een optimistische en een pessimistische variant voor de ontwikkeling van de kosten, laten zien dat over het geheel genomen het aandeel verlieslijdende schepen stijgt van 47% in 2021, naar 65% in het optimistische scenario. In het basisscenario is het aandeel verlieslijdende schepen 72% en in het pessimistische scenario 74%.

Wanneer gekeken wordt naar de benodigde stijging van de opbrengsten, dan is in het optimistische scenario een opbrengststijging van minder dan 20% voldoende om bij tweederde deel van de vaartuigen het effect van de gestegen brandstofprijzen te neutraliseren en uit te komen op hetzelfde nettoresultaat als in 2021. Deze groep vaartuigen bestaat vooral uit garnalenkotters (90% van het totaal aantal garnalenkotters) en nauwelijks uit grote kotters (10% van het totaal aantal grote kotters).

In het pessimistische scenario is een opbrengststijging van minder dan 20% nog voldoende voor bijna een kwart van de vaartuigen om de gestegen brandstofkosten te neutraliseren. In dit scenario heeft ongeveer 20% van de vaartuigen meer dan 50% prijsstijging nodig om de gestegen brandstofkosten te compenseren. Deze groep bestaat vooral uit grote boomkorkotters, namelijk 58 van de in totaal 64 vaartuigen. Deze 58 vaartuigen zijn ruim 75% van alle grote boomkorkotters (75).

Op basis van voorgaande is de conclusie gerechtvaardigd dat voor veel, met name grote boomkorkotters aanzienlijke extra opbrengsten nodig zijn om de gestegen brandstofkosten in de eerste maand van de oorlog te compenseren. In de praktijk blijkt dat een 20-25 schepen vanwege de extra brandstofkosten niet zijn uitgevaren. Zeker is dat er bedrijven zijn die in de knel komen, maar er zijn grote verschillen tussen bedrijven en subsectoren in de mate waarin ze geconfronteerd worden met de hogere kosten. Voor veel belangrijke doelsoorten zijn de prijzen in 2022 gestegen, maar verschillen in de stijgingen zijn groot (10-80%) en de aanvoer van veel soorten was lager dan in het basisjaar 2021. Voor een goede analyse van de economische effecten van de oorlog is dan ook een nadere analyse nodig van de kosten en opbrengsten per schip.

Wageningen Economic Research
Postbus 29703
2502 LS Den Haag
T 070 335 83 30
E communications.ssg@wur.nl
wur.nl/economic-research

RAPPORT 2022-056

De missie van Wageningen University & Research is 'To explore the potential of nature to improve the quality of life'. Binnen Wageningen University & Research bundelen Wageningen University en gespecialiseerde onderzoeksinstituten van Stichting Wageningen Research hun krachten om bij te dragen aan de oplossing van belangrijke vragen in het domein van gezonde voeding en leefomgeving. Met ongeveer 30 vestigingen, 6.800 medewerkers (6.000 fte) en 12.900 studenten behoort Wageningen University & Research wereldwijd tot de aansprekende kennisinstellingen binnen haar domein. De integrale benadering van de vraagstukken en de samenwerking tussen verschillende disciplines vormen het hart van de unieke Wageningen aanpak.

To explore the potential of nature to improve the quality of life

Wageningen Economic Research
Postbus 29703
2502 LS Den Haag
T 070 335 83 30
E communications.ssg@wur.nl
wur.nl/economic-research

Rapport 2022-056
ISBN 978-94-6447-232-5

De missie van Wageningen University & Research is 'To explore the potential of nature to improve the quality of life'. Binnen Wageningen University & Research bundelen Wageningen University en gespecialiseerde onderzoeksinstituten van Stichting Wageningen Research hun krachten om bij te dragen aan de oplossing van belangrijke vragen in het domein van gezonde voeding en leefomgeving. Met ongeveer 30 vestigingen, 6.800 medewerkers (6.000 fte) en 12.900 studenten behoort Wageningen University & Research wereldwijd tot de aansprekende kennisinstellingen binnen haar domein. De integrale benadering van de vraagstukken en de samenwerking tussen verschillende disciplines vormen het hart van de unieke Wageningen aanpak.