

Melding fra Fiskeridirektoratets driftsøkonomiske undersøkelser.

STORTRÅLERNES LØNNSOMHET 1955

Ved sekretær A. Holm.

I «Fiskets Gang» nr. 40 1956 ble gitt en melding om stortrålerne fiske i 1955. I denne melding skal en behandle stortrålerne lønnsomhet i samme år.

Det statistiske grunnlag for undersøkelsen, er de årsregnskaper som rederne sender inn til direktoratet.

Total fangstmengde og -verdi 1949-1955.

I løpet av årrekken 1949-1955 er den totale fangstmengden til stortrålerne mer enn fordoblet, — fra 12 400 tonn til 28 700 tonn, regnet i ferskfiskvekt. Verdien er på samme tid gått opp til over det tredoble — fra 6,1 til 20,4 mill. kroner medregnet biprodukter (se tab. 1). Tallet på trålere som har deltatt i fisket i denne perioden er bare økt fra 12 til 17 farkoster.

Betrakter en sammensetningen av fangstmengden nærmere, vil en se at forholdet mellom saltfiskkvantum og ferskfiskkvantum er blitt sterkt

endret, særlig i de siste årene. Mens saltfiskkvantum økte jamnt i alle år fram til 1955 — i dette året viste det en svak nedgang — lå ferskfiskkvantumet under 1949-nivået både i 1950, 1951 og 1952. Men så økte det sterkt i 1953 og 1954, og denne utviklingen fortsatte i 1955.

Gjennomsnittsprisene på saltfisk og ferskfisk fra trålerne har vært stigende opp til 1953, da en fikk et kraftig prisfall. Prisfallet var spesifikt for trålfanget fisk, for så vidt som de gjennomsnittlige torskeprisene i sin alminnelighet var stigende i samme periode. I 1954 gikk prisene opp igjen både på saltfisk og ferskfisk, og denne utviklingen fortsatte i 1955. Men mens det var ferskfisken som steg sterkest i pris i 1954, var det saltfisken som steg sterkest i 1955.

Av de uttalelser som er innhentet i samband med regnskapsoppgavene, går det fram at fangstforholdene generelt var meget gode i 1955. Av mer spesielle forhold kan nevnes at Senja-Røst-feltet slo feil også i 1955. Derimot var feltet omkring Bjørnøya og ved Svalbard bedre enn på mange år. Og når det gjelder fangsttida, nevnes månedene april-august som meget gode. Selv høstfisket, som tidligere ikke ga så gode resultater, var godt i 1955. I november-desember var det stor fisketyngde ved Bjørnøya, men sterk kulde hindret driften.

Pris- og avsetningsforhold karakteriseres av de fleste som «gode» eller «tilfredsstillende».

I figur 1 er gjengitt en grafisk framstilling av fangsttallene i tabell 1.

Driftsresultatene i 1955.

I det etterfølgende skal en se nærmere på hvorledes driftsresultatene ble for trålerne under de fangst- og omsetningsforhold som rådet i 1955. I tabellen (tab. 2) har en for sammenlikningens skyld tatt med regnskaptall for 1952, 1953 og 1954.

Regnskapstallene for 1955 bygger på oppgaver fra 14 farkoster, som må anees å ha hatt full virksomhet hele året. Av disse hadde 2 farkoster drevet vintersildfiske i tillegg til trålfisket. Inntektene på vintersildfisket er ikke tatt med i de totale driftsinntektene, da en ikke kjenner de kostnader disse to farkoster har hatt på vintersildfisket.

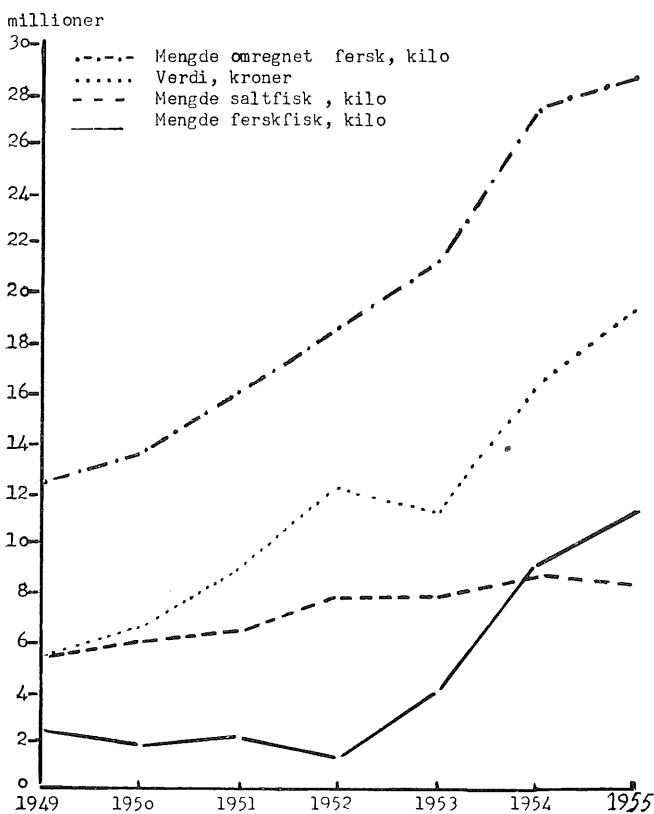


Fig. 1. Alle stortrålere. Fangstmengde og -verdi.

Fangstmengde.

I gjennomsnitt pr. farkost for de 14 trålerne som hadde full virksomhet i 1955, var saltfiskmengden 524 tonn og ferskfiskmengden 701 tonn. Regnes saltfiskvekt om til ferskfiskvekt (omregning — se note til tab. 1) utgjør den totale fangstmengde pr.

farkost 1 620 tonn i 1955. Gjennomsnittsfangsten for de 14 trålerne i 1955 lå altså på samme kvantum som for de 12 trålerne i 1954. Her skal skytes inn at 9 av farkostene var med i undersøkelsen i begge år, og for disses vedkommende lå fangstmengden om lag 3—4 pst. høyere i 1955 enn året før. Som

Tab. 1. Fangstmengde og -verdi 1949—55. Alle stortrålere.

År	1949	1950	1951	1952	1953	1954	1955
Antall farkoster	12	11	14	12	15	16	17
Fangstmengde, fersk 1000 tonn	2.3	1.8	2.2	1.3	4.0	9.0	11.6
Fangstmengde, salt 1000 tonn	5.3	6.0	6.4	7.8	7.8	8.6	8.3
Fangstmengde, omregnet* 1000 tonn	12.4	13.5	16.0	18.6	21.2	27.3	28.7
Fagstverdi, ekskl. biprod. mill. kr.....	5.3	6.5	8.9	12.2	11.2	16.1	19.2
Fangstverdi, inkl. biprod. mill. kr.	6.1	7.5	10.4	12.9	12.3	17.2	20.4

*Omregnet til ferskfiskvekt, — saltfiskvekt økt med 94 prosent for fangst fra Vest-Grønland, og med 72 prosent for de øvrige felter. Tallene omfatter biprodukter.

Tab. 2. Driftsresultater for stortrålerne 1952—1955. Gj.-snitt pr. farkost.

	1955	1954	1953	1952
1. Driftsinntekter i alt kr.	1 325.000	1 209.500	1 047.800	1 227.500
Herav til:				
2. Mannskapet	548.800	524.900	471.900	522.600
3. Rederiet	776.200	684.600	575.900	704.900
4. Rederiets kostnader	562.400	584.400	562.400	591.700
Herav utgjorde:				
a. Drivstoff og maskinrekvisita	251.600	250.900	234.400	265.100
b. Is, salt og emballasje	38.300	38.200	45.800	54.300
c. Leid arbeidshjelp	16.200	16.200	12.800	15.100
d. Assuranse av farkosten	41.100	49.200	45.900	39.300
e. Vedlikehold og avskrivning på trålutstyret	91.000	95.000	86.500	87.500
f. Vedlikehold av farkosten	74.300	77.500	86.000	82.500
g. Administrasjon	26.200	18.300	18.700	15.800
h. Sosiale utgifter	7.100	7.900	7.300	6.200
i. Diverse uspesifisert	16.600	31.200	25.000	25.900
5. Renteutgifter	22.300	38.300	35.400	22.400
6. Punkt 3 ÷ punkt 4	213.800	100.200	13.500	113.200
7. Mannskapets inntekter pr. ukeverk	430	390	370	420
8. Dette gir en årlig inntekt pr. mann på	19.300	18.000	16.200	18.000
9. Til dette svarer en full årslott for en fisker.....	18.400	16.600	13.700	15.600
10. Antall mann pr. farkost	29,4	29,2	29,2	29,1
11. Antall døgn i sjøen	252	274	286	254
12. Antall døgn under fiske	208	231	228	217
13. Antall fangstturer	4,7	4,8	4,6
14. Fangstmengde, saltfisk tonn	524	527	639	724
15. Fangstmengde, ferskfisk tonn	701	706	255	141
16. Fangstmengde i alt, omregnet til ferskfiskvekt, tonn ¹	1.620	1.668	1.384	1.410
17. Farkoststørrelse, br.-tonn	464	500	496	472
Motor, HK	796	870	840	807
Antall farkoster med i undersøkelsen	14	12	12	10

¹ Eksklusiv biprodukter.

nevnt foran, var fangstforholdene karakterisert som megt gode i driftsåret 1955, og det samme må da også ha vært tilfelle med driftsåret 1954, da gjennomsnittsfangstene i disse år var så vidt like. Derimot var 1953 et dårlig år for trålingen, og 1952 var heller ikke godt.

De tre trålerne som ikke var i drift hele året — deres gjennomsnittlige driftstid var bare 170 døgn mot 252 døgn på de øvrige — hadde en gjennomsnittsfangst på vel 1 000 tonn.

Driftsinntekter.

Den gjennomsnittlige driftsinntekt for de 14 trålerne i 1955 var kr. 1 325 000. Denne verdi omfattet verdien av ferskfisk, saltfisk og biprodukter. Avgift til omsetningslag er trukket fra. (Dersom en legger til de inntektene som de to trålerne hadde på vintersildfisket, går gjennomsnittsinntekten opp i kr. 1 350 000).

Spredningen omkring gjennomsnittet så slik ut: 5 trålere hadde fra 1 000 til 1 199, 3 hadde fra 1 200 til 1 399, 5 fra 1 400 til 1 599 og endelig 1 tråler hadde godt og vel 1 600 tusen kroner i driftsinntekter.

I forhold til året før, steg driftsinntektene i 1955 med om lag 10 pst. pr. farkost i undersøkelsesmaterialet. Dette var et resultat av høyere gjennomsnittspriser på fangsten. Som pekt på foran steg ikke kvantumet og heller ikke forrykket forholdet mellom saltfisk og ferskfisk seg nevneverdig.

De 9 farkostene som var med i undersøkelsen i begge år, hadde i 1954 en gjennomsnittsinntekt på om lag kr. 1 193 000. Året etter steg inntekten til om lag kr. 1 394 000, d. v. s. med 16,8 pst.

Mannskapets inntekter.

Av driftsinntektene utgjorde mannskapets inntekter i alt i 1955 gjennomsnittlig 548 800 kroner pr. farkost. Denne størrelse omfatter alt vederlag til arbeidet i form av fiskernes lott-inntekter, faste hyrer og ekstralotter til de av mannskapet som er avlønnet slik.

Mannskapsstyrken varierte fra 25—35 mann på de ulike farkoster og virksomheter, gjennomsnittlig bemanning var 29 mann.

Fiskerlott, d. v. s. den lott som ble utbetalt til vanlige fiskere for den totale virksomhet i året, var i 1955 gjennomsnittlig kr. 18 400. Spredningen omkring dette gjennomsnitt så slik ut: Fiskerne på 3 av trålerne hadde fra 14 000 til 15 999 kroner i årslott, på 4 av trålerne fra 16 000 til 17 999 kroner,

på 1 av trålerne fra 18 000 til 19 999 kroner og endelig på 6 av trålerne fra 20 000 til 21 999 kroner i årslott. Til sammenlikning kan nevnes at i 1954, — da den gjennomsnittlige fiskerlott var kr. 16 600 — var det bare 1 av trålerne som ga fiskerlott på over 20 000 kroner, men derimot var det 2 trålere som ga mindre enn 14 000 kroner.

I tabellen er oppgitt dessuten et annet inntektsbegrep, nemlig «årlig inntekt pr. mann» (punkt 8). Dette svarer til de totale mannskapsinntekter (punkt 2) dividert med antall mann i alt (punkt 10). Denne størrelse er influert av de faste hyrer og ekstralottene.

Mannskapets inntekter utregnet pr. ukeverk ble i 1955 kr. 430 i gjennomsnitt. Mannskapets totale antall ukeverk er da regnet slik: For de faste mannskaper er regnet med full sysselsetting på farkosten hele året. For de øvrige av mannskapet har en regnet med den tid disse ikke har kunnet ta annet lønnet arbeid, d. v. s. den tida farkosten har vært i sjøen pluss de korte opphold ved land for lossing og utrustning til ny tur.

Proviantutgiftene kan ansettes til vel kr. 2 000 pr. mann. Disse utgifter bærer fiskerne av sine egne lottinntekter.

Rederiets inntekter og kostnader.

Rederiets andel av driftsinntektene utgjorde i 1955 kr. 776 200 i gjennomsnitt pr. farkost, d. v. s. om lag 58—59 pst. Denne andel er lavere når driftsinntektene er lavere — således var den bare 55 pst. i 1953, da de gjennomsnittlige driftsinntekter var kr. 1 047 800 pr. farkost. Dette betyr, på den annen side, at mannskapet får en større prosent av en liten bruttoinntekt enn av en stor. Og dette henger igjen sammen med at de faste hyrer, som er upåvirket av driftsinntektenes størrelse, vil utgjøre en relativt større del av en liten inntekt enn av en stor.

Rederiets kostnader, eksklusiv avskrivning på farkosten, beløp seg til godt og vel en halv million kroner i gjennomsnitt pr. farkost i 1955. I forhold til de totale kostnader (ekskl. avskrivning på farkost) i 1954, viste kostnadene i 1955 en liten nedgang. Dette må sees i sammenheng med at undersøkelsesmaterialet omfatter relativt mindre farkoster i siste året. Som nevnt var det bare 9 farkoster som gikk igjen i materialet i begge år, og at de nye som kom til i 1955 gjennomgående var mindre farkoster, kommer til uttrykk ved at gjennomsnittstonnasjen gikk ned fra 500 tonn i 1954 til 464

tonn i 1955. Det kan nevnes at kostnadene for de 9 trålerne steg med et par prosent fra 1954 til 1955.

Når det gjelder de enkelte kostnadsposter skal her bare bemerkes at posten «diverse uspesifisert» kan ha noe ulike innhold fra år til år. Det samme gjelder posten «administrasjon». Det er derfor mulig at dette blant annet er årsaken til endringene i disse tallstørrelser fra år til år.

Den størrelse som er gjengitt under punkt 6 i tabell 2, viser det beløp som blir igjen til avskrivning på farkosten samt forrentning av den investerte kapitalen i farkost og redskaper. I gjennomsnitt for de 14 trålerne var beløpet til avskrivning og forrentning kr. 213 800 pr. farkost, og spredningen omkring dette gjennomsnitt så slik ut: 2 trålere hadde under 50 tusen kroner, 1 hadde fra 100 til 149 tusen kroner, 4 hadde 150–199 tusen kroner, 2 hadde 200–249 tusen kroner, 2 hadde 250–299 tusen kroner og 3 trålere hadde over 300 tusen kroner til avskrivning og forrentning. Et forhold som bør tas i betraktning når en spesifiserer denne størrelse for den enkelte farkost, er at den i noen utstrekning kan være influert av skjønn, for så vidt angår enkelte kostnadsposter. Det gjelder *vedlikehold av farkosten og vedlikehold og avskrivning på trålutstyret*. Det kan nemlig ofte være vanskelig å dra et riktig skille mellom de påkostninger som skal belastes som driftskostnader i form av vedlikehold, og de som skal aktiveres som kapitaløkning. Under hensyntagen til disse forhold, kan det være hensiktsmessig å se på et to-årgjennomsnitt i stedet, idet slike tilfeldige utslag da vil jevnes ut for en stor del: De 9 trålerne som var med i undersøkelsen i begge årene, 1954 og 1955, hadde gjennomsnittlig 163 000 kroner til avskrivning på farkost samt forrentning pr. år, og spredningen så slik ut: 1 farkost hadde under 50 tusen kroner, 2 hadde 50–99 tusen kroner, 2 hadde 150–199 tusen kroner, 1 hadde 200–249 tusen kroner og 3 farkoster hadde 250–299 tusen kroner.

Det var som en ser, nokså ujamne resultater fra farkost til farkost. Men så er også denne gruppe trålere nokså uhomogen med omsyn til farkostenes alder, størrelse og teknisk utrustning, hvilket naturlig nok vil gjenspeile seg i inntekts- og kostnadsstrukturen.

Når det gjelder de totale kostnader, inklusiv avskrivning på farkost, ser det likevel ut til at disse varierer noenlunde i takt med farkoststørrelsen, målt i br.tonn. I figur 2 har en antydning denne sammenheng ved den nederste kurven i diagrammet. Det tallmaterialet en har bygd på her, er de totale kostnader til de 9 trålerne i 1954 og 1955. Her skal

innskytes at sammenhengen mellom kostnader og farkoststørrelse i praksis ikke er helt lineær, slik som angitt i diagrammet. Kurven kan imidlertid gi et tilnærmet uttrykk for det nivå kostnadene ligger på for ulike farkoststørrelser. Kostnadene er, som en ser, ikke angitt for de aller største trålerne. Hadde de vært tatt med, ville en fått et brudd i kurven, idet disse dieseldrevne farkostene hadde lavere totale kostnader som følge av betydelig lavere drivstoffkostnader.

Den øverste kurven i diagrammet er ment å vise hvor store driftsinntekter trålere av ulike størrelse må ha, dersom alle kostnader skal dekkes, samtidig med at mannskapet får det vederlag som de har krav på etter de eksisterende oppgjørsregler. Dette vil med andre ord si at rederiparten må være like stor som kostnadene, og mannskapsparten må være i forhold til rederiparten. Av diagrammet går det fram at den nødvendige minsteinntekt (som dekker alle kostnader, men ikke gir noe til forrentning) for trålerne, varierte fra om lag en million kroner på de minste, til om lag halvannen million kroner på de største trålerne under de pris- og kostnadsforhold som rådet i 1954–1955. Her skal bemerkes at de samme reservasjoner som ble gjort i samband med kostnadskurven i diagrammet, også gjelder for «minste-inntektskurven». Den siste er jo nemlig direkte avledet av den første.

De driftsinntekter som eventuelt oppnås utover disse minsteinntekter, går naturligvis ikke i sin helhet til rederiet. Mannskapet skal også av dette beløp ha sin del — rundt regnet om lag 40 pst. Det resterende blir imidlertid rederiets driftsoverskott, og det er dette beløp som representerer forrentningen av den investerte kapital i farkost og redskap.

Kostnadene slik de er gjengitt i fig. 2 omfatter rederiets totale driftskostnader — også avskrivning på farkosten. En har regnet med 4–5 pst. avskrivning på antatt gjenanskaffelsesverdi. I gjennomsnitt for de 14 helårsdrevne trålerne i 1955 skulle dette utgjøre om lag 100 000 kroner i avskrivninger pr. farkost. Driftsoverskottet, eller forrentningsbeløpet, skulle således utgjøre godt og vel hundre tusen kroner pr. farkost i gjennomsnitt (tab. 2). Hvor stor forrentningsprosent dette representerer er ikke godt å si, da en ikke kjenner salgsverdien av farkost og redskap. Den regnskapsmessige verdi av de 14 trålerne, utgjorde i 1955 om lag 13 millioner kroner, — eller gjennomsnittlig godt og vel 900 000 kroner pr. farkost. En kan vel imidlertid gå ut fra at salgsverdien må ligge en del over dette nivå.

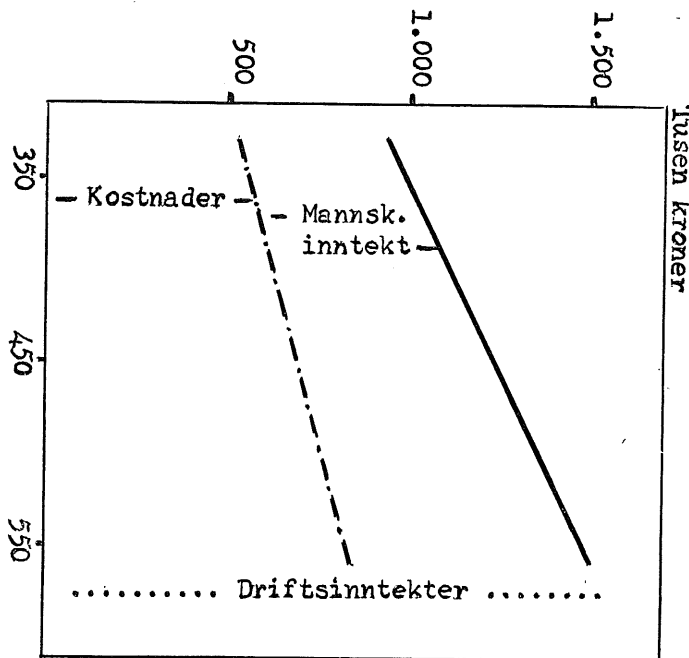


Fig. 2. Farkoststørrelse — Br.tonn.

Driftsoverskottet for de 14 trålerne i 1955 var som nevnt godt og vel 100 000 kroner gjennomsnittlig pr. farkost. Dette gjennomsnittstall dekker imidlertid over betydelige avvik fra farkost til farkost. En tredjedel av farkostene hadde således bare ubetydelige driftsoverskott, eller endog underskott, en tredjedel hadde nærmere 100 000 kroner i driftsoverskott, mens de øvrige hadde fra 150 000 til godt og vel 200 000 kroner i driftsoverskott. Blant de dårligste farkostene, var hovedsakelig farkoster i mellomstørrelsen 400–500 br.tonn. Dette er et trekk som også gikk igjen i tidligere år.

Jglo - Haugesund
Til tjeneste!

CHR. IRGENS SØNNER - BERGEN
Telegramadresse: IRGENSES
Taugverk - Snører - Tråd - Liner

Melding fra Fiskeridirektøren.

Rapporter fra studiereiser.

I tillegg til de rapporter som sto kunngjort i «Fiskets Gang» nr. 14, 1956 (s 210) har nå Fiskeridirektoratet mottatt en del nye rapporter fra personer som har hatt stipendier av de mid-

ler som er stillet til rådighet for produksjonsfremmende tiltak innen fiskerinæringen i Norge.

Det foreligger følgende nye rapporter:

Navn og adresse	Studieformål	Rapportens lengde
✓ Ferskfiskkontrollør Karl Færø, Moldesmugget 12, Bergen.	Reise til Esbjerg, Danmark for å studere behandling og tilvirkning av ferskfisk m. v.	11 sider
/ Bryggeformann Alf Floer, Gjesvær.	Studier vedrørende ferdigpakking, ekspedisjon og transport av tørrfisk ved Finnmark Fiskeproducenters Felleslags pakkelager i Bergen.	2 »
! Driftsassistent Alf Stokke, Halvdan Backer A/S, Kristiansund N.	Studier av filetproduksjon, sildeforedling, røkerier og klippfiskanlegg i England, Tyskland og Danmark.	19 »
✓ Ferskfiskkontrollør Roald Voie, Stam-sund.	Reise til Island for å studere fiskebåtenes innredning, produksjon av fisk, transportmidler og tekniske hjelpemidler.	26 »
! Ingeniør Dagfinn Omland, Chr. Bjelland & Co. A/S, Stavanger.	Studieopphold i Danmark, Tyskland, Holland og Sverige for å undersøke mulighetene for en bedre utnyttelse av sild til nye saltsildtyper og andre spesialprodukter.	4 »

Rapportene kan fåes utlånt til gjennomsyn for et kortere tidsrom ved henvendelse til Fiskeridirektoratet, Kontoret for fiskersamvirke, sosiale tiltak og undervisning, Bergen.