

Melding fra Fiskeridirektoratet.
Kontoret for driftsøkonomiske undersøkelser.

Stortrålernes Lønnsomhet i 1960

Fra og med årene 1952—1953 har det i Fiskeridirektoratet vært foretatt årlige lønnsomhetsundersøkelser for stortrålerne. Resultatene av disse undersøkelser har vært publisert i «Fiskets Gang» og i særtrykk utgitt av Fiskeridirektøren.

I denne melding skal en behandle stortrålernes lønnsomhet i 1960. Det statistiske grunnlaget for undersøkelsene er de årsregnskaper som rederne sender inn til Fiskeridirektoratet hvert år.

I et særskilt hovedavsnitt sist i meldingen har en gjengitt en del fangstresultater m. v. for vest-tyske og engelske trålere i årene 1952—59, og forsøkt å gi en sammenlikning med de norske tråleres resultater. 1959 er det siste året en har tilgjengelig statistikk for den utenlandske trålerflåten.

Denne melding er utarbeidet av konsulent Arthur Holm .

Total fangstmende og fangstverdi 1949—1960.

Som det går fram i tabell 1 og figur 1, steg stortrålernes totalfangst sterkt fra 1949 til og med 1956. Den totale fangstmengden ble i denne perioden nesten tredoblet — fra 12 400 tonn til 34 800 tonn — og fangstverdien nesten firedoblet — fra 6,1 til 24,1 millioner kroner. Imens økte tallet på stortrålere fra 12 til 23.

Gjennomsnittsfangstene pr. fartøy var også stigende i disse årene, men allerede fra 1954—1955 opphørte stigningen, og i 1956 var gjennomsnittsfang-

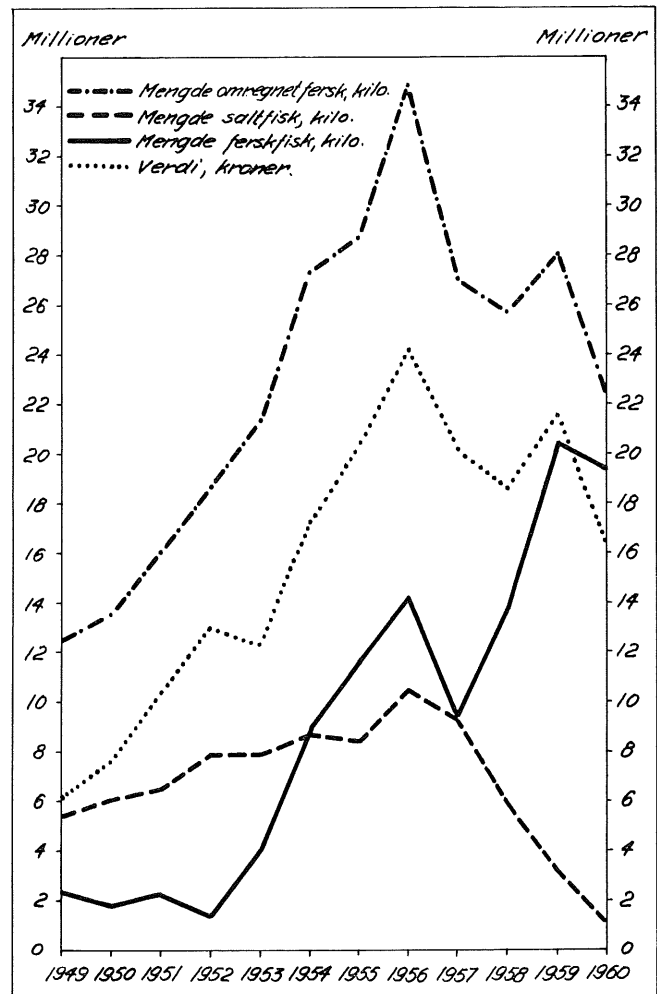


Fig. 1. Alle stortrålere. Fangstmengde og -verdi.

Tabell 1. Fangstmengde og -verdi 1949—60. Alle stortrålere.

År	1949	1950	1951	1952	1953	1954	1955	1956	1957	1958	1959	1960
Antall fartøyer i drift	12	11	14	12	15	16	17	23	26 ²	27 ²	28 ²	26 ³
Fangstmengde, fersk 1000 tonn	2.3	1.8	2.2	1.3	4.0	9.0	11.6	14.2	9.3	13.7	20.4	19.3
Fangstmengde, salt	5.3	6.0	6.4	7.8	7.8	8.6	8.3	10.4	9.0	5.9	3.2	1.0
Fangstmengde, omregnet ¹	12.4	13.5	16.0	18.6	21.3	27.3	28.7	34.8	27.0	25.7	28.0	22.3
Fangstverdi, ekskl. biprod. mill. kr.	5.3	6.5	8.9	12.2	11.2	16.1	19.2	22.7	19.0	17.5	20.2	15.5
Fangstverdi, inkl. biprod. mill. kr.	6.1	7.5	10.4	12.9	12.3	17.2	20.4	24.1	20.1	18.6	21.5	16.4

¹ Omregnet til ferksfiskvekt, — saltfiskvekt økt med 94 prosent for fangst fra Vest-Grønland, og med 72 prosent for de øvrige felter. Tallene omfatter også biprodukter.

Hertil kommer én tråler som utelukkende ble nyttet til fiske etter sild og tobis. I alt hadde 30 fartøyer på over 300 br. tonn tillatelse til å drive trålfiske i 1957, og 32 fartøyer i 1958 og 1959.

³ Hertil kommer en tråler som en mangler oppgave for, og 2 trålere som utelukkende ble nyttet til fiske etter sild og tobis. I alt hadde 31 fartøyer på over 300 br. tonn tillatelse til å drive trålfiske i 1960.

stene på nedadgående (se fig. 2). I 1957 fikk en et kraftig fall både i totalfangsten og gjennomsnittsfangsten, som i årene fram til 1960 ikke er blitt gjenopprettet. I 1960 var den totale fangstmengde kommet ned i 22 300 tonn (omregnet i ferskvekt), og tallet på trålere i virksomhet var da 26. (Hertil kommer én tråler som ikke har levert fangstopp-gave).

En må tilbake til 1953 for å finne et lavere totalkvantum. I det året var fangstkvantumet godt og vel 21 000 tonn, og tallet på trålere 15. Nå har flåten gjennomgått en betydelig forandring i samme periode, idet de nye fartøyene gjennomgående har vært mindre og har færre mann om bord. I 1953 var gjennomsnittsstørrelsen på fartøyene 473 brutto tonn og mannskapsstyrken 28,2 mann, mot i 1960 henholdsvis 398 og 24,8. Likevel viser tallene klart at fangstforholdene for de norske trålerne har vært svært dårlige i årene 1957–1960. Det er for øvrig en utvikling som ikke bare gjelder norske stortrålere. Som en skal se senere har utviklingen vært liknende både for tyske og engelske trålere.

Betrakter en sammensetningen av fangstmengden, ser en at saltfiskkvantumet hadde en jamn, men relativ svak økning fra 1949 fram til 1956. I de fire etterfølgende år gikk det imidlertid raskt tilbak (se figur 1). I 1959 og 1960 var saltfiskkvantum henholdsvis 3200 tonn og 1000 tonn, hvilket var betydelig lavere enn i noe annet år i hele perioden 1949–1960.

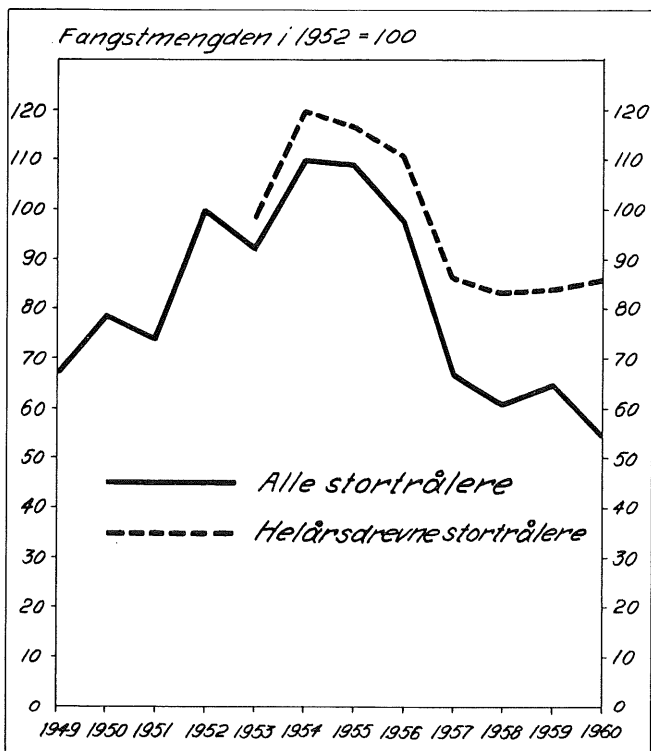


Fig. 2. Gjennomsnittlig fangstmengde pr. tråler.

Ferskfiskkvantumet hadde en meget sterk stigning fra 1949 til 1956, ble noe redusert i 1957, men steg så sterkt igjen både i 1958 og 1959. I 1960 gikk fangsten av torsk sterkt tilbake, og dette rammet også ferskfisktrålerne. Det totale ferskfiskkvantum gikk derfor også tilbake — fra 20 400 tonn i 1959 til 19 300 tonn i 1960.

En kan si at samtidig med den generelle svikten i trålerne fangster etter 1956 fortsatte utviklingen henimot stadig mindre saltfisktråling og mer ferskfisktråling. Mens ferskfisken før 1954 utgjorde mindre enn 20 prosent av trålerne fangst, var den således i 1960 kommet opp i godt og vel 85 prosent av totalfangsten.

Tallet på trålere som utelukkende tilvirket saltfisk har gått sterkt tilbake i de senere år. Mens det i 1957 var hele 16 trålere som nesten i sin helhet tilvirket saltfisk, var det i 1959 bare 1 og i 1960 ingen. Det ble utført 63 saltfiskturer i 1957, 46 i 1958, 21 i 1959 og 7 i 1960.

Av de uttalelser som ble innhentet fra rederne i samband med 1960-regnskapene gikk det fram at 1960 generelt sett var et dårlig fangstår — kanskje det dårligste etter krigen. Spesielt nevnes at vår-fisket var svært dårlig, mens høstfisket var noe bedre. Avsetningsforholdene var gode i hele 1960.

I tilknytning til de generelle uttalelsene om fangstforholdene som er gjengitt ovenfor, kan det være av interesse å gjengi noen fangsttall for de ulike fangstfelt:

Totalkvantumet fra Øst-Finnmark utgjorde om lag 7500 tonn, hvilket var litt mer enn i 1956 og 1957, men vesentlig mindre enn i 1958 og 1959, da mengden lå på om lag 11 000 tonn. Ved Bjørnøya ble det tatt om lag 2800 tonn — like lite som i bunnåret 1958. Til sammenlikning kan nevnes at det i 1956 ble tatt 10 000 tonn fisk ved Bjørnøya. Også ved Grønland var kvantumet lite i 1960 — bare 754 tonn.

Det ble oppnådd noe høyere priser enn i 1959 på

Tabell 2. Fangstmengde¹ i gjennomsnitt pr. fartøy 1955–1960. Helårsdrevne trålere.

	Fartøyer i størrelsen			Alle
	300/399 br.tonn	400/499 br.tonn	500/699 br.tonn	
 tonn			
1955	1.582	1.565	1.706	1.620
1956	1.479	1.435	1.889	1.538
1957	1.319	1.124	1.078	1.187
1958	1.226	1.058	1.130	1.146
1959	1.193	1.143	1.067	1.162
1960	1.377	1.061	—	1.192

¹ Omregnet til ferskfiskvekt. Eksklusive biprodukter.

Tabell 3. Driftsresultater for helårsdrevne stortrålere 1953—1960. Gjennomsnitt pr. fartøy.

	1953	1954	1955	1956	1957	1958	1959	1960		
								Alle fartøyer	Fartøyer i størrelsen	
									300—399 b.t.	400—499 b.t.
1. Driftsinntekter i alt kr.	1.047.800	1.209.500	1.325.000	1.150.300	965.000	896.800	952.500	917.000	1.023.500	837.200
Herav til:										
2. Mannskapet -	471.900	524.900	548.800	477.100	432.500	400.100	430.000	428.500	466.300	400.200
3. Rederiet -	575.900	684.600	776.200	673.200	532.500	496.700	521.800	488.500	557.200	437.000
4. Rederiets kostnader -	562.400	584.400	562.400	607.200	616.400	531.100	503.600	517.600	569.500	476.800
Herav utgjorde										
a. Drivstoff og maskinrekvisita -	234.400	250.900	251.600	267.800	300.200	236.500	209.800	212.900	231.400	199.000
b. Is, salt og emballasje -	45.800	38.200	38.300	45.700	37.900	20.800	15.400	14.900	12.700	16.500
c. Leid arbeidshjelp -	12.800	16.200	16.200	24.100	14.700	13.600	9.900	12.700	14.300	11.400
d. Assuransen av fartøyet -	45.900	49.200	41.100	39.200	36.900	38.000	38.800	37.700	38.300	37.300
e. Vedlikehold og avskrivning på trålutstyret . . . -	86.500	95.000	91.000	85.600	84.500	95.100	88.900	96.100	100.700	92.600
f. Vedlikehold av fartøyet -	86.000	77.500	74.300	95.300	89.300	77.200	88.800	83.100	100.500	68.300
g. Administrasjon -	18.700	18.300	26.200	25.600	26.700	22.900	25.900	36.800	46.100	29.800
h. Sosiale utgifter -	7.300	7.900	7.100	5.300	8.600	12.400	14.200	17.200	22.700	13.100
i. Diverse uspesifisert -	25.000	31.200	16.600	18.600	17.600	14.600	11.900	6.200	2.800	8.800
5. Renteutgifter -	35.400	38.300	22.300	22.200	28.000	34.900	49.500	44.300	52.700	38.000
6. Punk 3 ÷ punk 4 -	13.500	100.200	213.800	66.000	83.900	34.400	18.200	29.100	12.300	39.800
7. Mannskapets inntekter pr. ukeverk -	370	390	430	400	380	360	410	410	440	390
8. Dette gir en årlig inntekt pr. mann på -	16.200	18.000	19.300	17.400	15.900	15.500	17.200	17.600	19.300	16.400
9. Til dette svarer en full årslott for en fisker -	13.700	16.600	18.400	16.100	13.200	12.900	14.800	14.600	16.900	12.900
10. Antall mann pr. fartøy	29,2	29,2	29,4	27,4	27,2	25,8	25,0	24,3	24,1	24,4
11. Antall døgn i sjøen	286	274	252	243	230	247	248	270	285	259
12. Antall døgn under fiske	228	231	208	203	194	218	186	211	227	200
13. Fangstmengde saltfisk tonn	639	527	524	478	398	215	125	61	—	107
14. Fangstmengde ferskfisk -	255	706	701	716	502	770	933	1 084	1.377	865
15. Fangstmengde i alt, omregnet til ferskfiskvekt ¹ . . -	1.384	1.668	1.620	1.538	1.187	1.146	1.162	1.192	1.377	1.061
16. Fartøystørrelse br.tonn	496	500	464	427	433	425	416	406	330	464
17. Fartøystørrelse fot	—	—	—	—	—	—	151	149	136	159
18. Motorstyrke HK	840	870	796	733	760	737	768	745	660	808
19. Fartøyalder år	—	—	—	—	—	—	18	19	16	22
20. Ombygningsalder -	—	—	—	—	—	—	9	6	5	7
Antall fartøyer med i undersøkelsen	12	12	14	19	17	15	16	14	6	8

¹ Eksklusive biprodukter.

alle fiskesorter unntatt fersk torsk som gikk ned fra kr. 0,78 til 0,77 pr. kg, og uer som gikk ned fra kr. 0,49 til kr. 0,43. Gjennomsnittsprisen pr. kg beregnet råfisk i alt inklusiv biprodukter gikk ned fra kr. 0,77 i 1959 til kr. 0,72 i 1960, dvs. med om lag 6–7 prosent. At gjennomsnittsprisen er gått så vidt mye ned til tross for oppgang i de fleste enkeltpri- ser, henger sammen med at det har vært relativt sterkest kvantumsnedgang i de best betalte fiske- sorter, som fersk og saltet torsk.

Gjennomsnittsfangster i 1949–1960.

Figur 2 viser de gjennomsnittlige fangstmengder pr. tråler i perioden 1949–1960. Gjennomsnittstal- lene for *alle trålerne* er regne ut ved at den iland- brakte fangstmengde, omregnet i ferskfiskvekt, er dividert med det samlede antall stortrålere som har vært i drift i hvert av årene (hele streker i figuren). Disse gjennomsnittsfangster vil være påvirket blant annet av i hvilken grad trålerne har hatt full virk- somhet i året. Imidlertid viser gjennomsnittstallene for de *helårsdrevne* trålere (brutte streker i figuren) stort sett samme bevegelse, når unntas det aller siste året.

Hovedinntrykket av figur 2 er stigende gjennom- snittsfangster pr. tråler inntil årene 1954–1955. Der- etter følger en betydelig nedgang i fangsttallene i de tre årene 1956–1958. Først i 1959 viste gjen- nomsnittsfangstene igjen en svak oppgang. I 1960 gikk gjennomsnittsfangsten for de helårsdrevne trå- lerne ubetydelig opp, mens gjennomsnittet for samtlige trålere som var i drift gikk noe ned. Gjennom- snittsfangsten for alle stortrålere var dermed kom- met lavere enn noen gang tidligere i hele perioden 1949–1960.

I 1960 var det relativt mange fartøyer med kort driftstid og liten fangstmengde. Således var den gjennomsnittlige driftstid for alle trålere bare 28 uker mot 31 året før. Videre hadde hele 50 prosent av trålerne inntekter under kr. 600 000 i 1960 mot bare 32 prosent i 1959.

Tabell 2 viser at gjennomsnittsfangstene — med få unntak — har vært synkende for alle tre størrel- sesgrupper av helårsdrevne trålere i årene 1955– 1959. I 1960 steg fangsten i gruppen 300–399 brutto tonn betydelig, mens gruppen 400–499 brutto tonn fortsatt viste nedgang.

Når en tar i betraktning at avsetningsforholdene har vært gode i de senere år, må hovedårsaken til den betydelige nedgang i fangstmengden til stor- trålerne søkes i svikt i selve naturgrunnlaget. Med dette menes at små fiskeforekomster og/eller dår-

lige værforhold må ha vært hovedårsaken til de dår- lige fangstresultater i de senere år.

Driftsresultatene i 1960.

I det etter følgende skal en se nærmere på hvor- ledes driftsresultatene ble for de helårsdrevne trå- lerne under de fangst-, avsetnings- og kostnadsfor- hold som rådet i 1960.

Det vises til tabell 3, der en for sammenliknin- gens skyld har tatt med regnskapstall for hvert av årene fra og med 1953. Beløpene i tabellen er av- rundet til nærmeste hundre kroner.

Regnskapstallene for 1960 bygger på oppgave fra de 14 fartøyer som hadde full virksomhet i året.

Driftsinntekter.

De helårsdrevne stortrålere gjennomsnittlige driftsinntekter utgjorde i 1960 kr. 917 000 pr. far- tøy. Dette var om lag kr. 400 000 lavere enn i topp- året 1955 og — med unntak av året 1958 — den laveste driftsinntekten i hele perioden 1949–1960.

Driftsinntektene omfatter verdien av saltfisk, fersk fisk og biprodukter. Avgift til omsetningslag er trukket fra. Inntektsfordelingen så slik ut sam- menliknet med toppåret 1955:

Driftsinntekt 1000 kr.	Antall trålere	
	1955	1960
600– 799	—	2
800– 999	—	8
1000–1199	5	4
1200–1399	3	—
1400–1599	5	—
1600—	1	—

I alt	14	14

I 1960 var det, som det går fram av tabellen oven- for, bare 4 av de 14 trålerne som hadde 1 million kroner eller mer i driftsinntekter. I 1955 hadde alle 14 helårsdrevne trålere 1 million kroner eller mer i driftsinntekter, og hele 6 av de 14 oppnådde mer enn 1,4 millioner kroner.

Mannskapets inntekter.

Av driftsinntektene tilfalt det mannskapet i alt kr. 428 500 i gjennomsnitt pr. fartøy i 1960. Dette beløp omfatter alt vederlag til arbeidet i form av lott-inntekter, faste hyrer, ekstralotter, og proviant til den delen av mannskapet som hadde fri kost.

Mannskapsstyrken varierte fra 21 til 29 mann på de ulike fartøyer og virksomheter, gjennomsnittlig bemanning var 24,3 mann. Betrakter en punkt 10,

tabell 3, ser en at mannskapsstyrken har gått gradvis nedover år for år, — fra gjennomsnittlig 29,2 mann i 1953 til 24,3 mann i 1960. Dette henger dels sammen med at fartøyene gjennomgående er blitt mindre — gjennomsnittsstørrelsene er gått ned fra 500 tonn til 406 tonn — dels skyldes det at driften er lagt om fra saltfiskproduksjon til ferskfiskproduksjon.

Driftstiden var betydelig lenger i 1960 enn året før. Gjennomsnittlig hadde de helårsdrevne trålerne 270 døgn i sjøen i 1960, mot 248 året før.

Fiskerlotten, det vil si den lott som ble utbetalt til den vanlige fisker for samtlige turer i løpet av året, var i 1960 kr. 14 600 i gjennomsnitt. Dette var et par hundre kroner mindre enn året før.

Fordelingen i lott-inntektene så slik ut i 1960 og 1955:

Fiskelott 1000 kr.	Antall trålere	
	1955	1960
8— 9	—	1
10—11	—	2
12—13	—	1
14—15	3	5
16—17	4	4
18—19	1	1
20—21	6	—
I alt	14	14

Selv om gjennomsnittslotten lå bare godt og vel 20 prosent lavere i 1960 enn i 1955, viser spredningstabellen ovenfor at inntektsforholdene var vesentlig forandret fra 1955 til 1960. Mens i 1960 4 av de 14 trålerne ga lotter på mindre enn kr. 14.000, var det i 1955 ingen. På den annen side ga hele 6 av de 14 trålerne i 1955 lotter på kr. 20 000 og mer, mens det i 1960 ble oppnådd så høy lott på bare ett fartøy.

I tabell 3 er det i tillegg til fiskerlotten gitt opp 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 inkluderer således de faste hyrer og ekstralottene. I 1960 var den årlige inntekt pr. mann kr. 17.600, et par hundre kroner mer enn i 1959.

Mannskapets inntekter utregnet pr. ukeverk ble i 1960 kr. 410 i gjennomsnitt, — det samme som året før. Mannskapets totale ukeverk er da regnet slik: For de faste mannskapene er det regnet med full sysselsetting på fartøyene hele året. For de øvrige av mannskapet har en regnet med den tid

disse ikke har kunnet ta annet inntektsgivende arbeid, det vil si den tid fartøyet har vært i sjøen pluss kortere opphold ved land for lossing og utrustning til ny tur.

Proviandutgiftene varierte fra om lag kr. 8 til kr. 11 pr. mann pr. døgn. Disse utgifter kommer til fradrag i *fiskernes* lott. De øvrige av mannskapet har fri proviant.

Rederiets inntekter og kostnader.

Rederiets andel av driftsinntektene utgjorde i 1960 kr. 488 500 i gjennomsnitt pr. fartøy. Rederiets kostnader — unntatt avskrivninger på fartøyet — beløp seg til kr. 517 600, og driftsunderskottet ble dermed kr. 29 100 pr. fartøy. Det var med andre ord ikke dekning for avskrivningskostnadene på fartøyet, og følgelig da ikke noe til forrentning av kapitalen. Imidlertid var det som vanlig store avvik fra fartøy til fartøy, hvilket skulle gå fram av tabellen nedenfor:

Driftsoverskott før avskrivning og forrentning av kapitalen 1000 kr.	Antall fartøyer	
	1955	1960
÷ 199—150	—	1
÷ 149—100	—	3
÷ 99— 50	—	2
÷ 49— 0	—	3
0— 49	2	1
50— 99	—	3
100—199	5	1
200—299	4	—
300—399	3	—
I alt	14	14

Det var bare én eneste av de 14 helårsdrevne stortrålerne i 1960 som greidde å dekke alle sine driftskostnader og som dessuten hadde over kr. 100 000 til dekning av avskrivninger på fartøyet. Tre av fartøyene hadde kr. 50 000—99 000 til dekning av avskrivningene, men dette må ansees i knappeste laget. I 1955 hadde, som det går fram av oppstillingen ovenfor, hele 9 av de 14 fartøyene fra kr. 100 000 til kr. 200 000 til dekning av avskrivninger og forrentning, mens ytterligere 3 hadde fra kr. 200 000 til kr. 300 000.

Å regne ut den nøyaktige forrentningsprosenten på trålerne er vanskelig, da en mangler sikkert grunnlag for å bedømme såvel avskrivningenes størrelse som kapitalinnsatsen i fartøy og utstyr. Både avskrivningsprosenten og avskrivningsgrunnlaget vil nemlig i stor utstrekning bero på skjønn. Det er

f. eks. høyst sannsynlig at den tekniske levealder gjennomgående ligger på 20 år (5 prosent avskrivning pr. år) og enda mer. På den annen side kan utviklingen av stadig nye og bedre fartøytyper føre til at den økonomiske levealder i enkelte tilfeller blir lavere, kanskje bare 10—15 år (avskrivningsprosent 7—10). Det kan i denne sammenheng være av interesse å gjengi hva «*Report of the Comitee of Inquiry into the Fishing Industry*», den såkalte «Fleck-rapporten» sier om disse spørsmål for de engelske trålerne vedkommende. Betrachtingene nedenfor er knyttet til noen tabeller i rapporten som belyser lønnsomheten for de engelske stortrålere (*distant water trawlers*) og lyder slik i oversettelse (rapporten side 37):

«Avskrivningene i de regnskaper som er samlet i ovennevnte tabeller bygger noen ganger på 10 prosent av assuranceverdien og noen ganger på 6½ prosent av historisk kostpris, og vi er blitt opplyst at i begge tilfeller fører det til at båtens historiske kostpris blir avskrevet i løpet av ikke mer enn 15 år, og noen ganger mindre. For mange fartøyers vedkommende vil avskrivninger av en slik størrelsesorden i løpet av båtens virkelige levetid dekke langt mer enn den historiske kostpris. De kullfyrte båtene i England og Wales f. eks. omfatter bare fire båter under 20 år ved slutten av det året regnskapene gjelder for, og må for mesteparten være helt avskrevet i eiernes bøker for mange år siden — enda om de gjennomsnittlige avskrivningene i de regnskaper vi mottok fra British Trawler's Federation var skåret ned til £ 900 pr. fartøy for de kullfyrte fartøyene i near- og midelwaterflåten. Moderne båter med lettere konstruksjon og mer utviklet maskineri kan en ikke vente vil vare i tredve, førti og femti år og mer, slik som de gamle kullfyrte båtene har vart. Men det synes for oss å være overdrevet pessimistisk å ansette deres levetid til ikke mer enn 15 år og det er ikke urimelig å vente at en tråler kan yte god innsats i 20 til 25 år.»

Videre heter det i samme forbindelse:

«Ikke desto mindre må en ta i betraktning det faktum at den tekniske utvikling kan gjøre en båt foreldet innen en betraktelig kortere tid, og at byggekostnadene kan øke. Man kan i tilfelle betrakte avskrivningskostnadene som midler til å gjenanskaffe en ny båt av samme type og se bort fra at den blir økonomisk umoderne, men det ville etter vår oppfatning være urealistisk ikke å ta omsyn til de løpende byggekostnader når en skal anslå den avskrivningssats som en båt med rimelighet kan være i stand til å bære.»

Det ser etter dette ut som man i Fleck-komiteen vil regne det forsvarlig med avskrivninger på 4—5 prosent av gjenanskaffelsesverdien til fartøyet.

I de tidligere meldinger om de norske stortrålerne lønnsomhet har en uttalt at alt i alt kommer en vel til de mest holdbare resultater ved å nytte gjenanskaffelsesverdien som avskrivningsgrunnlag. Det er for øvrig gjenanskaffelsesprinsippet som er nytet også i Fiskeridirektoratets andre driftsøkonomiske undersøkelser, idet denne metoden teoretisk anses som den beste. På den annen side må en regne med at det ikke er aktuelt å gjenanskaffe fartøyer nøyaktig lik de gamle og med samme tekniske standard som

disse. Nye fartøyer vil være av en annen og forbedret type, med mer og bedre utstyr som betinger høyere verdi. Om det f. eks. i de nye fartøyene investeres store beløp i elektronisk utstyr som i dag er nødvendig for å gi de nye fartøyene større fangstevne enn de gamle, synes det ikke rimelig å ta også *denne* delen av kapitalen med i det verdigrunnlag som skal nyttes som avskrivningsgrunnlag for de gamle fartøyene. En kan med andre ord neppe si at de gamle fartøyene først kan anses lønnsomme når avskrivningene dekker også *denne* delen av gjenanskaffelsesverdien.

Som det vil gå fram av ovenstående, blir det uhyre vanskelig å komme fram til et sikkert avskrivningsgrunnlag for de gamle fartøyene. Ansettelsen må i stor utstrekning bero på skjønn. For de helt nye fartøyene vil imidlertid avviket mellom anskaffelsesverdi og gjenanskaffelsesverdi være lite.

På grunnlag av trålerredernes eget skjønn vedrørende gjenanskaffelsesverdien av deres fartøyer i 1958, kom en til at fartøyene i størrelsen 300—500 brutto tonn ville ha en gjenanskaffelsesverdi på anslagsvis 2—3 millioner kroner. Det er mulig at disse beløp er noe overvurdert under hensyntaken til det som er sagt ovenfor om utviklingen i den tekniske standard. Hvis en til gjengjeld ikke regner med en all for kort økonomisk levetid på fartøyene, f. eks. anslagsvis 20 år (5 prosent avskrivninger pr. år), kommer en til avskrivningsbeløp pr. år varierende fra kr. 100 000 til kr. 150 000 pr. fartøy.

Med de nevnte avskrivninger ville bare én av de 14 trålerne i 1960 ha full kostnadsdekning og et lite driftsunderskott. De andre ville ha større eller mindre driftsunderskott. Til sammenlikning kan nevnes at av de 14 helårsdrevne trålerne i 1955 ville hele 12 oppnå kostnadsdekning, og en god del av dem ville få til dels betydelige driftsoverskott etter fratrett av de avskrivningsbeløp som er nevnt ovenfor.

Dersom en vil studere nærmere utviklingen i inntektene sammenholdt med kostnadsutviklingen, er det best å ta for seg de samme fartøyene fra år til år. Dette gir ikke tabell 3 muligheter for, idet utvalget av fartøyer her varierer fra år til annet. Det er f. eks. bare 10 av de 14 stortrålerne i 1960-undersøkelsen som også går igjen i 1959 og 1958. For disse 10 trålerne har en trukket ut visse hovedtall som er gjengitt i tabell 4. Det går fram av denne oppstilling at selv om resultatene var dårlige i 1960, var de ikke fullt så dårlige som i 1958. Dette gjaldt såvel bruttoinntektene som rederiets nettoresultat og fiskernes inntekter.

De totale driftskostnader gikk en del ned fra

Tabell 4. Driftsresultater for 10 helårsdrevne stortrålere¹ i 1958-60. Gjennomsnitt pr. fartøy.

	1958	1959	1960
Driftsinntekter i alt. kr.	885.800	1.015.900	956.300
Herav til mannskapet . -	409.500	460.000	442.000
Driftskostnader i alt -	543.000	528.300	541.300
Herav:			
Drivstoff, maskinrekvisita -	253.500	220.200	219.700
Assuransse -	32.400	34.200	35.800
Redskapskostnader -	96.000	93.900	99.100
Vedlikehold av fartøy ... -	79.200	97.700	90.100
Administrasjon, sosiale utgifter -	39.000	45.700	61.000
Annet, uspesifisert. -	42.900	36.600	35.600
Driftsoverskott før avskrivninger på fartøy -	÷ 66.700	27.600	÷ 27.000
Full årslott til fisker -	13.100	15.500	15.500
Antall mann pr. fartøy	25,8	25,3	24,7
Antall døgn i sjøen	247	250	270
Fangstmengde, tonn	1.152	1.219	1.233

¹ Omfatter de fartøyer som går igjen i undersøkelsen i alle tre år.

1958 til 1959 — vesentlig som følge av lavere drivstoffkostnader. I 1960 gikk drivstoffkostnadene ytterligere litt ned, men til gjengjeld var det andre poster — som vedlikehold på fartøy, administrasjon og sosiale utgifter — som gikk opp. Samlet lå derfor driftskostnadene nesten på samme høyde som i 1958.

Driftsresultatene for ulike størrelsesgrupper.

I tabell 3 er materialet for de 14 helårsdrevne stortrålerne også fordelt på 2 størrelsesgrupper: 300—399 brutto tonn og 400—499 brutto tonn.

Bedømt etter den gjennomsnittlige fangstmengde (omregnet i fersk vekt) lå de minste trålerne gunstigst an i 1960 — et forhold som for øvrig gikk igjen også i de tre foregående år. Også fangstinn-

tektene lå gjennomgående betydelig høyere på de minste fartøyene i 1960.

Til gjengjeld hadde de minste trålerne også større driftskostnader enn de største. Særlig lå postene drivstoffer, vedlikehold av fartøyer, administrasjon og sosiale utgifter høyere.

De minste fartøyene hadde betydelig lenger driftstid, hvilket delvis forklarer skilnaden i drivstoffkostnadene. Imidlertid vil forholdet mellom motordrift og oljefyrt dampdrift her spille en viss rolle, idet motortrålerne gjennomgående har lavere drivstoffutgifter enn de oljefyrte damptrålerne. De 6 trålerne i gruppen 300—399 brutto tonn var alle oljefyrte damptråler, mens 2 av de 8 i gruppen 400—499 brutto tonn var motortråler. Holder en de to motortrålerne utenfor vil drivstoffutgiftene for de resterende — damptrålerne — i gruppen 400—499 brutto tonn gå opp med nesten kr. 10 000 i gjennomsnitt. Likevel ser det ut for at det var den mer intense driften på de minste fartøyene som førte til de høyere drivstoffutgifter.

Til tross for de høyere kostnader på de minste fartøyene, viste denne gruppen det minst ugunstige resultat for rederiet. Underskottet før avskrivninger var her kr. 12 300 pr. fartøy mot kr. 39 800 på de største. Etter de avskrivninger som er omtalt foran får begge grupper betydelige underskott — og relativt størst på de største fartøyene. Denne enetråleren som ble omtalt foran som en kunne vente full kostnadsdekning på befant seg da også i gruppen 300—399 brutto tonn.

Også når det gjelder avlønning til mannskapet finner en at de minste trålerne lå best an. Fiskerlotten lå på kr. 16 900, som er hele kr. 3000 mer enn på de største trålerne. Og enda om driftstiden var 10 prosent lenger på de minste trålerne var også mannskapsinntekten utregnet pr. uke betydelig høyere, nemlig 13 prosent. Den gjennomsnittlige

Tabell 5. Norske stortråleres fangstmengde på ulike felt. 1953—1960. 1.000 tonn.

	1953	1954	1955	1956	1957	1958	1959	1960
Norskekysten, Øst-Finnmark	6,4	6,6	10,4	6,5	5,7	11,1	11,1	7,5
Norskekysten, resten av kysten	4,9	5,7	4,0	3,6	2,6	6,8	3,3	3,4
Sum Norskekysten	11,3	12,3	14,4	10,1	8,3	17,9	14,4	10,9
Barentshavet.	2,6	5,2	7,2	1,7	0,3	0,2	1,0	2,3
Bjørnøya	} 3,0	2,6	4,8	10,0	4,9	2,9	4,1	2,8
Spitsbergen				5,4	0,9	3,5	0,4	
Grønland	3,5	7,2	2,3	1,1	1,1	2,0	0,7	0,8
Uoppgitt	0,9	—	0,0	6,5	5,5	1,8	4,3	5,1
Sum alle felt	21,3	27,3	28,7	34,8	27,0	25,7	28,0	22,3

mannskapsstyrken var om lag den samme på de to grupper av trålere.

I 1959 var det 6 helårsdrevne stortrålere som drev kombinasjonen trålfiske — sildefiske. I 1960 var det bare to som hadde en slik kombinasjon. (Disse to er ikke med blant de 14 helårsdrevne trålere som er omtalt foran). Den ene av de to hadde uvesentlige inntekter fra vintersildfiske i tillegg til trålfiske, den andre hadde over 60 prosent av årsinntektene fra vintersildfiske og islandssildfiske. Det førstnevnte fartøyet fikk et betydelig driftsunderskott, og ga bare ca. kr. 11 000 på lott til fiskerne. Det sistnevnte hadde langt bedre resultater, men likevel ikke full kostnadsdekning. Fiskerlotten ble her om lag kr. 13 000.

Norske stortråleres fangst fordelt på felt.

Senere skal en se litt på de engelske og tyske tråleres driftsresultater i årene 1952—1959. Men først skal en gi en oversikt over de norske stortråleres totalfangster og fangsteffektivitet på de ulike fangstfelt i de senere år.

Det går fram av tabell 5 at med unntak av 1956 og 1957 tok de norske trålerne i årene 1953—60 halvparten eller mer av sin fangst i norske kystområder, nemlig Øst-Finnmark, Vest-Finnmark, Røstbanken til Malangsrunden, Helgelandsbanken og Mørkekysten. Fangstene i Øst-Finnmark har vært særlig betydelig — i 1955, 1958 og 1959 var fangstkvantumet her hele 10—11 000 tonn.

Barentshavet, som i 1954 og 1955 var et viktig fangstområde, har i de senere år bare gitt små fangstkvanta. Ved Bjørnøya ble det i 1956 tatt hele 10 000 tonn. I de senere år har fangsten på dette felt ligget på 3—5000 tonn. Også ved Spitsbergen har fangstene gått sterkt tilbake i de siste tre årene. Når det gjelder Grønland må en helt tilbake til 1954 for å finne et betydelig fangstkvantum.

Nå er fangstmengden bestemt av deltakelsen til enhver tid, og nedgangen i de totale fangstkvanta

kan derfor ikke uten videre tas som uttrykk for nedgang i fangsteffektiviteten. Imidlertid viser tabell 6 klart at det har vært en betydelig nedgang også i fangsteffektiviteten på de fleste felt. Fangstmengden pr. fiskedag viser således en betydelig nedgang fra 1956 til 1960 for Grønlands og Bjørnøya/Spitsbergens vedkommende. Når det gjelder Barentshavet kan en gå ut fra at også her har fangsteffektiviteten gått betydelig tilbake, selv om dette ikke går fram av tabell 6. I tabellen omfatter nemlig Barentshavet også Øst-Finnmark. Effektivitetstallene foreligger ikke for disse to områder hver for seg. Men som det vil gå fram av totalfangstene i tabell 5, har disse felt hatt en svært ulik fangstutvikling i de senere år. De relativt store fangster i Øst-Finnmark i de siste tre årene vil nødvendigvis påvirke kraftig effektivitetstallene for fangstområdet Barentshavet inklusive Øst-Finnmark. Norskekysten eksklusiv Øst-Finnmark viser ingen klar tendens i de senere år hva angår fangsteffektiviteten.

Vest-tyske og engelske stortråleres fangstresultater m.v. 1952—59 sammenliknet med de norske.

På bakgrunn av den ugunstige utvikling de norske stortrålerne har gjennomgått i de siste 5 årene, faller det naturlig å stille spørsmålet om det er et særnorsk fenomen, eller om også andre nasjoners stortrålerflåte har vært utsatt for liknende tilbakegang. Det statistiske materialet til belysning av disse spørsmål er begrenset. Det innskrenker seg vesentlig — for de vest-tyske og engelske tråleres vedkommende — til den offisielle fiskeristatistikken, nemlig «Jahresbericht über die Deutsche Fischwirtschaft» og «Sea Fisheries Statistical Tables». Dessuten gir den ovenfor omtalte «Fleck-rapporten» en del opplysninger om den engelske stortrålerflåten.

Når det gjelder de norske stortrålerne har en som nevnt tidligere kommet til at hovedårsaken til de dårlige driftsresultater i de senere år er å finne i svikten i naturgrunnet. Da engelske og tyske stortrålere for en stor del har fisket på de samme felt som de norske, må en kunne vente å finne igjen en liknende utvikling i disses fangstresultater. Det gjør en da også, som det vil framgå av tabellene 7—13.

Vest-tyske trålere.

De tyske trålerne som fisket på feltene Norskekysten, Barentshavet og Grønland hadde gjennomgående stigende fangster og økt deltaking i årene 1953—1956, deretter kom en alminnelig tilbake-

Tabell 6. *Norske stortrålere. Fangstmengde pr. fiskedag. Tonn. 1956—1960.*

	1956	1957	1958	1959	1960
Norskekysten, ekskl. Ø-Finnmark	7,4	5,9	7,5	6,6	5,4
Barentshavet, inkl. Ø-Finnmark	8,8	7,8	7,1	7,7	5,2
Bjørnøya og Spitsbergen .	10,3	7,8	4,8	5,7	5,8
Grønland	14,7	9,7	5,4	5,2	7,0
Alle felt.	9,4	7,5	6,5	6,6	5,5

gang i årene 1957—1959. Dette var stort sett samme fangstutvikling som for de norske trålerne i samme periode.

I 1958 og 1959 tok tyskerne opp uerfiske ved New Foundland og Labrador — vel som et forsøk på å kompensere nedgangen på de tradisjonelle fangstfelt. Det kan i denne sammenheng nevnes at både tyske og engelske trålere har fått sine tradisjonelle fiskefelt en del innsnevret på grunn av andre lands utvidelse av sine fiskerigrenser. Virkningen av dette er kommet i tillegg til den almin-

nelige reduksjon i fangstene som følge av svikten i naturgrunnlaget i de gjenstående fangstområder.

En sammenlikning mellom effektivitetstallene for de tyske og norske trålerne viser at årene 1956—1959 lå fangstmengden pr. fiskedag på de tyske trålerne som fisket på feltene Norskekysten, Barentshavet, Bjørnøya/Spitsbergen og Grønland på henholdsvis 21,8 — 19,2 — 15,2 og 16,6 tonn, mot på de norske henholdsvis 9,4 — 7,5 — 6,5 og 6,6 tonn.

Som en ser, er bevegelsen i effektivitetstallene

Tabell 7. Vest-tyske tråleres fangst i 1952—1959. Fangstens prosentvise fordeling på fiskeslag i 1959.

Fangstfelt	Fangstmengde 1.000 tonn								Prosentvis fordeling 1959 på:						
	1952	1953	1954	1955	1956	1957	1958	1959	Sild	Torsk	Hyse	Sci	Uer	Annet	Sum
Nordsjøen	153	177	160	170	145	156	119	131	82	2	1	6	—	9	100
Kanalen	42	64	46	33	18	20	7	12	99	—	—	—	—	1	100
Island	160	201	181	131	106	93	118	99	—	25	3	16	45	11	100
Færøylene.....	—	—	—	10	10	21	7	9	—	5	—	51	27	17	100
Sum	355	442	387	344	279	290	251	251	47	11	2	11	19	10	100
Norskekysten	62	36	40	59	65	45	44	36	—	25	15	30	24	6	100
Barentshavet	29	5	11	13	11	5	1	—	—	—	—	—	—	—	100
Bjørnøya	1	7	1	1	21	38	7	—	—	24	—	4	60	12	100
Spitsbergen	—	—	—	1	7	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Grønland	1	2	1	58	62	33	38	48	—	32	—	—	62	6	100
Sum	93	50	53	132	166	121	90	84	—	29	6	13	46	6	100
New Foundland ..	—	—	—	—	—	—	1	9	—	6	—	—	87	7	100
Labrador.....	—	—	—	—	—	—	20	34	—	7	—	—	91	2	100
Andre felt	22	16	20	33	48	36	54	53	11	20	2	17	39	11	100
Alle felt	470	508	460	509	493	447	416	431	31	15	2	11	33	8	100

Kilde: «Jahresbericht über die Deutsche Fischwirtschaft», Bundesministerium für Ernährung, Landwirtschaft und Forsten, Bonn.

Tabell 8. Vest-tyske trålere. Fangstmengde pr. fiskedag — tonn. 1952—1959.

Fangstfelt	1952	1953	1954	1955	1956	1957	1958	1959
Nordsjøen	16,5	17,7	16,2	16,8	13,1	15,5	12,4	14,3
Kanalen	14,5	23,2	14,5	14,1	11,7	9,0	9,0	11,2
Island	15,7	16,4	14,4	14,5	15,1	13,0	13,3	13,5
Færøylene	—	—	—	13,6	15,2	13,8	9,7	9,2
Norskekysten	16,2	14,1	17,7	17,2	18,4	16,7	15,5	14,4
Barentshavet.....	22,0	21,5	16,6	16,5	18,1	15,6	15,2	—
Bjørnøya	15,6	28,8	33,4	20,3	22,2	20,4	15,9	14,6
Spitsbergen	—	—	—	36,4	—	—	—	—
Grønland	—	21,5	20,3	34,6	26,1	22,0	20,3	22,2
Disse 5 felt i alt	17,8	16,7	17,5	22,1	21,8	19,2	15,2	16,6
New Foundland	—	—	—	—	—	—	24,5	24,7
Labrador	—	—	—	—	—	—	32,2	41,5
Andre felt	14,4	16,4	13,2	16,1	16,7	13,5	11,5	12,6
Alle felt	16,1	17,4	15,3	16,8	15,9	14,8	13,7	15,0

Kilde: Se tabell 7.

nokså lik. Fangstnivået ligger derimot betydelig lavere på de norske trålerne. Imidlertid bør sammenlikningen mer gjelde *bevegelsen* i effektivitetstallene enn deres absolutte nivå. En kjenner ikke den nøyaktige sammensetning av den flåten som inngår i de tyske effektivitetstallene, men en kan gå ut fra at den har en ganske annen sammensetning enn den norske både når det gjelder fartøystørrelse, fartøyalder, fordeling på henholdsvis motor og damp osv. Dette er forhold som en må ta i betraktning ved en nærmere vurdering av effektivitetstallene. Dertil kommer at fangstenes sammensetning også spiller en viss rolle ved sammenlikning av effektivitetstallene. I 1959 besto hele 80 prosent av de norske trålernes fangstmengde fra feltene Norskekysten, Barentshavet, Bjørnøya og Grønland av torsk — i de tyske trålernes fangster utgjorde torsken ikke fullt 30 prosent. Til gjengjeld fisket de tyske trålerne store kvanta uer — hele 46 prosent av totalen — og også betydelige kvanta sei (13 prosent). De norske uer- og seifangstene utgjorde bare 8 prosent tilsammen. Som kjent er både uer og sei fiskesorter som oppnår lavere priser enn torsken. Endelig vil fiskeintensiteten, det vil si antall fisketimer pr. fiskedøgn virke inn på effektivitetstallene. (Jfr. det som er sagt om dette nedenfor under omtalen av de engelske trålerne).

For å skaffe til veie generelle og aktuelle oppgaver over den vest-tyske havfiskeflåtes inntekts- og kostnadsforhold, satte de tyske myndigheter i gang en undersøkelse for årene 1957 og 1958 som omfattet 80 prosent av trålerrederiene. Resultatene av denne undersøkelse har vært en del kommentert i den tyske fiskeripresse. I en artikkel av dr.jur. D.

Balfanz, Bremerhaven, i *Allgemeine Fischwirtschaftszeitung*, nr. 25, 1961, heter det bl. a. (side 30) at kostnads- og inntektsforholdene er utilfredsstillende. En enquete utført av Bundeswirtschaftsministerium på grunnlag av oppgaver fra 80 prosent av rederiene viste at i 1957 arbeidet 18 av 20 rederier med tap og i 1958 fremdeles 8. Året 1960 har vist seg å gi nesten like katastrofalt utfall som 1957. Videreførte beregninger viser at inntekten i 1960 faktisk lå 25 millioner DM under det nødvendige. Dertil kommer at kostnadene er steget i løpet av året.

Som årsaker til de slette driftsforhold i havfiskeflåten i sin helhet oppgis det i en betenkning fra Verband der deutschen Hochseefischerei:

- a. Redusert fangstmengde på grunn av biologiske forhold og som følge av tap av tradisjonelle fiskefelt ved sjøgrenseutvidelser,
- b. for rask forandring av flåtens struktur — dermed forbundet reduksjon av egenkapitalen og økning i fremmedkapitalen,
- c. ensidig tysk liberalisering samtidig med
- d. skjerpet konkurranse gjennom subsidiering av den konkurrerende utenlandske flåten,
- e. sammenbrudd i prisene på fiskemel — en viktig inntektsfaktor — forårsaket av priskonkurransen fra Peru.

Engelske trålere.

I tabellene 10–12 er gjengitt fangsttall for engelske *deep sea trawlers* svarende til dem som ble gjengitt for de tyske trålerne. For de engelske finner en igjen en liknende utvikling som ble påvist for de tyske trålere, bortsett fra en noe annen fangstutvikling fra 1958 til 1959 på feltene Barentshavet

Tabell 9. *Vest-tyske trålere. Tallet på turer til ulike fangstfelt i 1952–1959.*

Fangstfelt	1952	1953	1954	1955	1956	1957	1958	1959
Kanalen, Nordsjøen og Færøyene	1.478	1.534	1.501	1.516	1.473	1.526	1.211	1.249
Island	994	1.227	1.241	877	705	653	806	678
Sum	2.472	2.761	2.742	2.393	2.178	2.179	2.017	1.927
Norskekysten	367	252	235	340	361	292	288	247
Barentshavet, Bjørnøya og Spitsbergen ...	168	57	73	92	203	212	47	3
Grønland	5	8	5	259	271	155	166	229
Sum	540	317	313	691	835	659	501	479
New Foundland og Labrador	—	—	—	—	—	—	92	191
Andre felt	156	102	131	203	304	258	469	461
Alle felt	3.168	3.180	3.186	3.287	3.317	3.096	3.079	3.058

Kilde: Se tab. 7.

og Bjørnøya/Spitsbergen. Som det går fram av tabell 9 foretok de tyske trålerne bare 3 turer til disse felt i 1959 mot 212 turer i 1957. Den engelske deltakingen på disse felt gikk tilbake i 1957 og 1958, men økte igjen i 1959. Også fangstmengden fra disse felt økte i 1959. Denne utviklingen gjorde seg for øvrig også gjeldende for de norske trålerne vedkommende.

I den engelske fiskeristatistikken er det oppgitt bare antall fisketimer på de ulike felt — ikke antall fiskedager slik som i den tyske og norske stati-

stikken. For sammenlikningens skyld har en i tabell 12 regnet ut de engelske fangstene pr. fiskedøgn à 24 timer, selv om dette ikke gir et helt korrekt bilde. Imidlertid tyder de statistiske opplysninger som foreligger på at de engelske trålerne fisker meget intenst når de først er kommet på feltet, og at den effektive fisketiden pr. døgn ikke kan ligge så langt fra 24 timer i gjennomsnitt. Ifølge den engelske fiskeristatistikken for 1959 var varigheten av turene til Barentshavet, Norskekysten og Bjørnøya gjennomgående om lag 19–21 døgn. Det var ut-

Tabell 10. Engelske trålere¹. Fangstmengde i årene 1952–1959. 1.000 tonn.

	1952	1953	1954	1955	1956	1957	1958	1959
Nordsjøen	57	63	54	55	46	47	48	56
Island	119	199	195	165	149	172	182	148
Færøyene	25	24	26	27	18	20	23	21
Sum	201	286	275	247	213	239	253	225
Norskekysten	44	30	27	34	40	37	38	33
Barentshavet.....	151	76	82	103	85	53	56	65
Bjørnøya/Spitsbergen	56	47	60	102	148	87	75	92
Grønland	46	30	15	3	1	9	9	11
Sum	297	183	184	242	274	186	178	201
New Foundland	—	1	2	4	2	3	2	4
Labrador	1	1	—	—	—	—	—	1
Andre felt	64	64	59	57	58	58	55	42
Alle fangstfelt	563	535	520	550	547	486	488	473

¹ Deep Sea Vessels. Eksklusiv pelagisk fiske.

Kilde: «Sea Fisheries Statistical Tables», Ministry of Agriculture, Fisheries and Food, London.

Tabell 11. Engelske trålere. Fangstmengde pr. fiskedøgn (24 timer). Tonn¹.

	1952	1953	1954	1955	1956	1957	1958	1959
Nordsjøen	1,7	1,9	1,8	2,0	1,9	2,0	2,0	2,1
Island	15,9	18,2	17,6	18,5	18,2	15,5	15,5	14,3
Færøyene	6,9	8,2	8,7	9,5	8,5	8,0	7,3	6,6
Sum	4,4	6,0	6,3	6,2	6,1	6,6	6,5	5,6
Norskekysten	22,4	22,0	22,9	27,4	29,6	20,0	22,5	20,0
Barentshavet.....	17,6	20,0	22,6	24,7	23,2	18,3	15,7	16,5
Bjørnøya/Spitsbergen	24,5	24,3	27,7	34,0	33,0	20,4	18,0	17,6
Grønland	57,0	32,8	34,0	28,4	37,0	36,4	26,8	38,6
Sum	22,7	22,6	24,8	28,4	28,8	20,0	18,2	18,2
New Foundland	—	42,5	30,8	24,2	21,5	65,8	25,5	35,5
Labrador	60,8	19,5	—	—	—	—	—	64,4
Andre felt	2,5	2,5	2,7	2,9	3,6	3,8	3,4	3,0
Alle fangstfelt	6,7	6,6	7,1	8,0	9,0	8,0	7,5	7,3

¹ Deep Sea Vessels. Eksklusiv pelagisk fiske.

Kilde: Se tabell 10.

ført i alt 1797 turer og den samlede fisketid var 256 596 timer. Dette gir 1478 fisketimer i gjennomsnitt pr. tur. Regner en med at reisen fram og tilbake fra feltet gjennomgående tar 12–14 dager, har en igjen 7 dager til fiske og steaming på feltet. En får dermed gjennomsnittlig om lag 21 fisketimer pr. døgn i dette tidsrom. En opplysning i «Fleck-rapporten» om at 40 prosent av fangstene fra fjerne farvann var mer enn ti dager gamle ved ilandbringelsen støtter disse beregninger.

Som følge av den intense driften kommer de engelske fangstene pr. fiskedag å ligge høyt, — særlig i forhold til de norske trålerne. I årene 1956–1959 var fangstmengden pr. fiskedag (å 24 timer) på feltene Norskekysten, Barentshavet, Bjørnøya og Grønland henholdsvis 28,8 — 20,0 — 18,3 og 18,2 tonn på de engelske trålerne, mot de på de norske henholdsvis 9,4 — 7,5 — 6,5 og 6,6 tonn. Bevegelsen i effektivitetstallene er, som en ser, stort sett ens, men nivået ligger mer enn dobbelt så høyt på de engelske trålerne som på de norske. Nå har de norske trålerne relativt få fisketimer pr. fiskedøgn, — om lag 11–12 timer i gjennomsnitt. Denne store forskjell i fisketid pr. døgn er hovedårsaken til forskjellen i fangstmengde pr. fiskedag.

Om en regner ut fangstmengden pr. fisketime, blir det fortsatt forskjell mellom de engelske og norske fangsttall, men på langt nær så stor som de gjengitte tallene pr. fiskedag. I årene 1957, 1958 og 1959 var således fangstmengden pr. fisketime på de engelske trålerne som fisket i de før nevnte områder henholdsvis 835 kg, 760 kg og 757 kg, mot på de norske trålerne henholdsvis 671 kg, 579 kg og

557 kg. Imidlertid må en — som nevnt i samband med effektivitetstallene for de tyske trålerne — ved vurderingen av tallene ha i erindring at det er gjennomsnittstall for to trålerflåter av ulike struktur og sammensetning en her har med å gjøre. En nærmere analyse av disse fangsttekniske forhold ville kreve en mer detaljert og inngående behandling enn det er mulig å gjøre i denne melding.

I den tidligere omtalte «Fleck-rapporten» er trålerens lønnsomhet behandlet i et par tabeller. Den ene viser inntekter og kostnader i 1957, den andre viser gjennomsnittlig overskott eller underskott i årene 1957, 1958 og 1959. I den førstnevnte tabellen er det bare gitt opp prosenttall. Etter omregning til absolutte tall i kroner, kommer en for 1957 fram til de tall som er gjengitt i tabell 14. For sammenlikningens skyld har en tatt med tall for de norske stortrålerne i samme tabell.

Som tabellen viser, hadde de engelske stortrålerne et gjennomsnittlig tap på vel kr. 50 000 i 1957. I «Fleck-rapporten» er det videre opplyst at stortrålerne opererte med underskott også i de to etterfølgende år, nemlig gjennomsnittlig kr. 27 000 i 1958 og kr. 38 000 i 1959. I sistnevnte året arbeidet 141 av 248 stortrålere med tap. Også de norske stortrålerne hadde bedre resultat i 1958 og særlig i 1959 enn i 1957, men det var fremdeles betydelig underskott etter avskrivninger.

Når en sammenlikner lønnsomhetstallene for de engelske og norske stortrålerne, må en være oppmerksom på at de engelske trålerne er gjennomgående større. Gjennomsnittsstørrelsen på de trålere som inngår i den tabellen som er hentet fra

Tabell 12. *Engelske trålere. Antall trålturer til ulike felt. 1952–1959.*

	1952	1953	1954	1955	1956	1957	1958	1959
Nordsjøen	8.275	7.911	7.214	6.810	6.120	4.561	4.580	4.999
Island	1.347	2.106	2.114	1.779	1.613	1.985	2.025	1.743
Færøyene	767	633	674	641	460	497	583	541
Sum	10 389	10.650	10.002	9.230	8.193	7.043	7.188	7.283
Norskekysten	369	265	222	246	276	314	297	314
Barentshavet	1.337	723	653	802	689	496	554	621
Bjørnøya/Spitsbergen	433	372	443	705	1.008	728	651	798
Grønland	281	229	108	19	11	47	51	64
Sum	2.420	1.589	1.426	1.772	1.984	1.585	1.553	1.797
New Foundland	—	3	5	4	2	4	3	3
Labrador	6	6	—	—	—	—	—	1
Andre felt	8.693	8.486	7.508	7.654	3.939	3.991	4.060	3.645
Alle fangstfelt	21.508	20.734	18.941	18.660	14.118	12.623	12.804	12.729

Kilde: Se tabell 10. Deep Sea Vessels,

Tabell 13. Engelske trålere. Fangstmengde i 1959 prosentvis fordelt på fiskesorter.

	Sild, makrell, brisling etc.	Torsk	Hyse	Sei	Uer	Annet	I alt
Nordsjøen	0,5	29,0	8,8	8,7	—	53,0	100
Island	—	63,8	16,9	4,7	3,6	11,0	100
Færøyene	—	40,6	22,3	24,4	0,2	12,5	100
Norskekysten	—	55,8	24,7	7,1	8,3	4,1	100
Barentshavet	—	70,9	15,6	3,0	4,4	6,1	100
Bjørnøya/Spitsbergen	—	91,4	2,0	1,0	2,8	2,8	100
Grønland	—	95,2	—	—	2,0	2,8	100
Disse 4 felt i alt	—	79,0	10,0	3,0	4,0	4,0	100
New Foundland	—	67,9	6,7	18,1	1,5	5,8	100
Labrador	—	92,8	—	—	2,8	4,4	100
Andre felt	3,2	12,6	7,3	17,2	—	59,7	100
Alle fangstfelt	0,3	60,6	12,2	6,3	3,0	17,6	100

Kilde: Se tabell 10.

Tabell 14. Driftsresultater for engelske og norske stortrålere i 1957. Gjennomsnitt pr. fartøy.

	Engelske trålere ¹		Norske helårsdrevne trålere		Kolonne (3) i pst. av kol. (1)
	Kroner	Prosent	Kroner	Prosent	
	(1)	(2)	(3)	(4)	
1. Driftsinntekter	1.766.700	100	965.000	100	55
2. Andre inntekter	35.300	2	—	—	—
3. Inntekter i alt	1.802.000	102	965.000	100	54
4. Mannskapets inntekt	512.300	29	432.500	45	84
5. Rederiets inntekt	1.289.700	73	532.500	55	41
6. Rederiets kostnader i alt	1.166.000	66	616.400	64	53
Herav:					
a. Drivstoffer	477.000	27	300.200	31	63
b. Assuranser	53.000	3	36.900	4	68
c. Vedlikehold fartøy	194.300	11	89.300	9	46
d. Administrasjon	70.700	4	26.700	3	37
e. Redskaper, rekvisita, etc.	371.000	21	163.300	17	44
7. Rederiets driftsoverskott før avskrivn. på fartøy.	123.700	7	÷ 83.900	÷ 9	
8. Avskrivninger	176.700	10	130.000	13	74
9. Driftsoverskott	÷ 53.000	÷ 3	÷ 213.900	÷ 22	
10. Antall trålere	242		17		

¹ Kilde: «Report of the Committee of Inquiry into the Fishing Industry», London 1961.

«Fleck-rapporten» er ikke oppgitt direkte. Imidlertid er det opplyst at undersøkelsen omfatter 242 *distant water trawlers*, og i den engelske fiskeristatistikken for 1957 er det oppgitt 245 fartøyer på over 140 fot med en samlet brutto-tonnasje på 144 047 tonn. Da den vanlige definisjon på *distant water trawlers* er fartøyer større enn 140 fot, kan en gå ut fra at det er de samme fartøyene en her har med å gjøre, det vil si fartøyer med en gjennomsnittstørrelse på om lag 590 brutto tonn. De norske stortrålernes gjennomsnittstonnasje i 1957 var bare 433 brutto tonn.

Dessuten vil en nevne at enkelte av kostnads-postene i tabell 14 kanskje ikke har nøyaktig det samme innhold i den engelske og norske undersøkelse. Det er f. eks. sannsynlig at post 6 e, *Redskaper, rekvisita etc.* i de engelske undersøkelsene inneholder proviantutgifter til hele mannskapet, slik at mannskapet ikke har noen proviantutgifter å dekke av beløpet under post 4, *Mannskapets inntekter*. I den norske undersøkelsen inngår derimot ingen proviantutgifter i kostnadspost 6 a, — disse utgifter må dekkes av mannskapsinntektene i post 4.

Hadde en kjent proviantbeløpets størrelse i den

engelske undersøkelsen, kunne en for de engelske mannskapsinntektene få fram tall som er mer sammenliknbare med de norske ved å overføre proviantbeløpet til post 4, Mannskapets inntekt. Denne post ville da utgjort mer enn 29 prosent av bruttoinntekten. På de norske storstrålere utgjorde som en ser av tabellen mannskapsinntektene 45 prosent av bruttoinntekten.

I den engelske undersøkelsen er ikke opplyst hvor stor fangstmengde de 242 trålerne hadde i gjennomsnitt. Ifølge den engelske fiskeristatistikken hadde imidlertid stortrålerne som i 1957 fisket på feltene Island, Barentshavet, Norskekysten, Bjørnøya, Grønland og New Foundland et totalt fangstkvantum på i alt 361 464 tonn, som ga en samlet verdi på 415 millioner kroner. Dette gir en gjennomsnittspris på kr. 1,15 pr. kg. De gjennomsnittlige driftsinntekter til de engelske undersøkelsesfartøyene var kr. 1 766 700 pr. fartøy, dvs. at fangstkvantumet må ha vært om lag 1540 tonn dersom prisen pr. kg også for disse fartøyer lå på kr. 1,15. De norske stortrålerne hadde i 1957 en fangstmengde på 1187 tonn pr. fartøy.

I motsetning til de mindre engelske trålerne har ikke de engelske stortrålerne vært subsidiert i årene 1957—1959.

I kommentarene til de resultater som er gjengitt i tabell 14 heter det bl. a. i «Fleck-rapporten» (side 35):

«Gjennomsnittstallene skjuler store variasjoner fra fartøy til fartøy, men de siste og mest omfattende oppgaver som er tilgjengelige viser at underskottene framleis er meget hyppige. Da Duncan-komiteen undersøkte de finansielle beretninger for 1929—34 fra trålerierne i Hull, Grimsby, Aberdeen, Fleetwood og Milford Haven, kom de til den konklusjon at kapitalen nesten ikke fikk belønning, vedlikeholdet ble forsømt og foretaksomhet hemmet. I 1934 viste stortrålerne en fortjeneste på 10 prosent av bruttoinntekten, og *near-* og *middelwater*-trålerne viste 2 prosent uten hjelp av subsidier. Det kan ikke være tvil om at flåtens stilling er en god del verre enn den gang. Der er imidlertid en stor del kullfyrte fartøyer i flåten til tross for deres store tap og nye motorskip blir bygd til tross for den store andel av motortrålere og snurpere som driver med tap. Dette fører til spørsmålet om hvordan det kan ha seg at gamle fartøyer fortsatt er i fiske og nye bygges under slike nedslående økonomiske forhold. Hvorfor foretak innenfor en næring fortsetter å bestå etter at de tyensynlig har sluttet å gi utbytte er et komplisert spørsmål som vi ikke kan håpe på å gi noen fullgod forklaring på for fiskeflåtens vedkommende. En faktor kan kanskje være mange eieres motvilje mot å skjære ned sine tap. En annen er at et selskap som er i ferd med å modernisere en temmelig stor flåte, ikke er i stand til å sette alle sine gamle båter ut av drift med en gang og foretrekker derfor å bremse litt med å innføre nye båter. Vi vil også henlede oppmerksomheten på to punkter som synes å kunne gi delvis forklaring på hvordan det har seg at mange eiere faktisk ikke gjør det helt så elendig som de ovennevnte oppgavene viser. Det første av disse punkter vedrører avskrivningene»

Dette spørsmål ble omtalt foran i samband med avskrivningsberegningene for de norske trålerne.

«Det andre punktet gjelder de interesser som mange trålerier har i beslektet virksomhet. Publiserte regnskaper antyder at i hvert fall noen av selskapene har temmelig stor fortjeneste på tilvirkning, engros- og detaljhandel i fisk. De finner uten tvil fordel i å fortsette med å eie og vedlikeholde sin egen flåte, da de oppnår henimot kompensasjon for de tap som gjøres på fiskefartøyene betraktet isolert. Fartøyerne er også ofte interessert i selskaper som driver med skipshandel, redskaper, assuranse, reparasjoner losseinnretninger, kull, brenselolje, is, fiske- og leverolje. Våre regnskapsfolk har undersøkt regnskapene til et antall av disse selskaper for å fastslå om deres forretninger med fartøyerne var basert på rimelige priser. Våre regnskapsfolk har funnet at de fortjenester som gjøres synes å være de samme som de som ville blitt oppnådd dersom vederlaget hadde vært basert på normale omsetningspriser, og at fortjenestene er utdelt til båtøyerne (sammen med annen fortjeneste utenfra) i form av bonus og rabatter. Disse rabatter og bonuser er med ett viktig unntak — salg av lever og olje fra *white fish*-trålere — inkludert i de framlagte fartøyerregnskaper. Som vederlag for salget av lever og olje mottar trålerne fra kjøperne et forskottsoppgjør som senere forhøyes med en raffineringbetaling. Forskottet er inkludert i regnskapene, mens raffineringbetalingen er holdt utenfor regnskapene for de fleste av stortrålerne og noen av *near-* og *middel-water*-trålerne. Skjønt våre regnskapsfolk ikke hadde autoritet til å avdekke for oss det totale raffineringbeløp som var holdt utenfor, later det til å være stort nok til å dekke en stor del av de tap som stortrålerne har pådratt seg.»

Som en konklusjon sier rapporten følgende:

«Disse grunner kan kanskje hjelpe med å forklare hvorfor det har tatt så lang tid for den kullfyrte del av flåten til å dø ut, og viser kanskje at fattigdommen i denne og andre deler av flåten ikke er så akutt som en mer ureflektert lesning av regnskapene kan gi inntrykk av. De kan imidlertid ikke gi håp om at *kyst-*, *near-* og *middel-water*-flåten kan ha noen utsikter til å bli sjølberget og effektiv i nærmeste framtid uten finansiell støtte, heller ikke gir de grunn til tilfredshet med den situasjon som stortrålerflåten (*distant water fleet*) befinner seg i.»

Sammendrag.

Skal en summere opp det inntrykk en får ved å studere fangststatistikken og de begrensede driftsøkonomiske opplysninger for de tyske og engelske stortrålere sammenliknet med tilsvarende oppgaver for de norske, kan en si:

1. Tendensen i fangstutviklingen i de felles fangstområder — Barentshavet, Bjørnøya og Spitsbergen, Grønland og Norskekysten — har stort sett vært den samme for de tre lands stortrålere. Både fangstmengde i alt og fangstmengde pr. fiskedag steg fra 1952 fram til 1955/1956, siden har de begge gått sterkt tilbake.
2. En karakteristisk forskjell mellom engelske og norske trålere på den ene siden og de tyske på den andre, er den ulike sammensetning av fangstene. I 1959 besto hele 80 prosent av de

norske og engelske fangstene av torsk — i de tyske tråleres fangster utgjorde torsken ikke fullt 30 prosent. Til gjengjeld fisket de tyske trålerne store kvanta uer — hele 46 prosent av totalen — og også betydelige kvanta sei (13 prosent). De norske og engelske sei- og uerfangstene utgjorde bare 7—8 prosent tilsammen.

3. Alle tre grupper trålere har i de senere år drevet med større eller mindre driftsunderskott i gjennomsnitt pr. fartøy. Med det begrensede materiale som har foreligget for de engelske og tyske trålerne vedkommende har det ikke vært mulig å bestemme i hvilken grad det ene lands trålere har gjort det bedre eller verre enn de øvrige sett ut fra et lønnsomhetssynspunkt.
4. Sammenholder en den engelske driftsøko-

nomiske statistikken for 1957 med den norske finner en

at driftsinntektene pr. fartøy på de engelske trålerne — som gjennomgående var atskillig større enn de norske — lå 80—90 prosent høyere enn de norske, men skilnaden i fangstmengde på langt nær så stor,

at de totale driftskostnader (eksklusiv avskrivning på fartøy) også lå 80—90 prosent høyere på de engelske trålerne enn på de norske,

at mannskapets inntekter i alt utgjorde en mindre del av bruttoinntekten på de engelske trålerne enn på de norske,

at driftsunderskottet (etter avskrivninger på fartøy) var betydelig både på de norske og på de engelske trålerne.