

B5 34

Trykksaker
Fiskeridirektoratet
Bilfiskei

LØNNSOMHETS- UNDERSØKELSER

for
fiske-
fartøyer

over 40 fot

1969

Budsjettnemnda for fiskenæringen

BUDSJETTNEMNDEN FOR FISKENÆRINGEN

Lønnsomhetsundersøkelser

*for vanlig godt drevne og vel utstyrte
fartøyer over 40 fot,
som brukes til fiske året rundt.*

1969

REKLAMETRYKK A.S

BERGEN 1970

FORORD

Budsjettnemnda for fiskenæringen offentliggjør med dette resultater fra sine lønnsomhetsundersøkelser for 1969 for «vanlig godt drevne og vel utstyrte fartøyer som brukes til fiske året rundt». Undersøkelsene er basert på regnskaper fra eiere av et utvalg av slike fartøyer.

Slike lønnsomhetsundersøkelser har Budsjettnemnda foretatt for samtlige år fra og med 1966.

Resultatene er hvert år blitt framlagt for forhandlingspartene — staten og Norges Fiskarlag — i de årlige forhandlingene om støtte til fiskenæringen i form av foreløpige meldinger. Resultatene for de to første årene er ikke blitt offentliggjort på grunn av at fartøyutvalgene da var relativt små. For senere år har undersøkelsene fått et så relativt stort omfang, at Budsjettnemnda med samtykke av partene i støtteforhandlingene, har funnet at resultatene gjennom offentliggjørelse bør komme et større publikum til kjennskap. For 1968 utarbeidet og publiserte således nemnda en melding for første gang.

Den melding for 1969 som nå publiseres, bygger på resultatene i den foreløpige melding som ble framlagt for forhandlingspartene i april 1970. Den er imidlertid ført ajour med regnskapsmateriale som er motatt og/eller bearbeidet etter at arbeidet med den foreløpige melding ble avsluttet.

Meldingen er delt inn i tre hoveddeler. I del I er det redegjort for Budsjettnemndas oppnevning, mandat og arbeide, og om fartøymasse, utvalg og benyttede definisjoner m.v. I del II har en i den grad det har vært mulig, forsøkt å få fram og analysere de viktigste data fra driftsresultatene for 1969. I den siste delen — del III — har en forsøkt å peke på hovedtrekkene i utviklingen fra 1968 til 1969 slik de går fram av Budsjettnemndas lønnsomhetsundersøkelser.

Som vedlegg I—III til meldingen har en tatt med tabellverk som relativt detaljert viser gjennomsnitt og spredning m.v. for driftsresultatene i 1969. Sammen med teksttabellene danner dette materialet hovedgrunnlaget for vurderingene i meldingen.

Den daglige leder av Budsjettnemndas lønnsomhetsundersøkelser har siden juni 1967 vært konsulent Steinar Sandvik, Fiskeridirektoratet. Han har også stått for arbeidet med denne melding.

Oslo/Bergen, desember 1970.

Erik Homb.

Per L. Mietle

INNHOOLD

DEL I

	Side
1. Budsjettnemndas oppnevning, mandat og arbeide	9
2. Fartøymasse 1969	11
3. Fartøyutvalget 1969	15
4. Innhenting av regnskapsdata	17
5. Beregningsprinsipper og definisjoner m.v.	20
a) Fartøygrupper og størrelsesgrupper	20
b) Driftsintensitetsmål	20
— Sum antall driftsdøgn	20
— Sum antall døgn i sjøen	20
— Antall mannsukeverk	21
— Antall årsverk	21
— Arbeidstid pr. mann pr. døgn	21
c) Inntekter	21
d) Kostnader	21
e) Lønnsevne	26
f) Beregnet godtgjørelse til mannskapet	26
g) Fiskerlott	27
h) Bokførte avskrivninger på fartøy	27

DEL II

6. Regnskapsmaterialet 1969	28
7. Driftsresultatet 1969	32
a) Fartøystørrelse og alder	32
b) Motorenes alder og motorstyrke	35
c) Fartøyenes driftstid	37
d) Bemanning — arbeidsinnsats	38
e) Driftsinntekter	40
f) Kostnader	41
g) Lønnsevne	42
h) Mannskapets inntekter	44
i) Inntektens relative sammensetning og kostnadens relative andeler av totale bruttoinntekter	45
j) Avskrivninger	47
k) Rederienes driftsresultater	49

DEL III

8. Enkelte hovedtrekk i utviklingen fra 1968 til 1969	51
9. Vurderinger foretatt på grunnlag av utvalgene 1968 og 1969	54
a) Utvalgenes representativitet	55
b) Variasjoner i fartøyenes relative inntektsnivå	56
10. Sluttmerknader	57

VEDLEGG I—III

Tabellverk.

Følgende standardbetegnelser er brukt i tabellene:

.. = oppgave mangler eller tall ikke beregnet

— = null

Ø = ubetydelig, mindre enn $\frac{1}{2}$ av den brukte enhet

VEDLEGG I

<i>Tekniske data og data om driftsintensitet.</i>	Side
Tabell 1 a. Antall fiskefartøyer i fartøygruppe 01—11 fordelt etter kjenningsslengde.....	60
Tabell 1 b. Antall fiskefartøyer i fartøygruppe 12, 13 og 14 fordelt etter lengste lengde.....	60
Antall fiskefartøyer i de enkelte fartøygrupper fordelt etter:	
Tabell 2. Fartøyenes byggeår	62
Tabell 3. Motorens byggeår	64
Tabell 4. Motorstyrke (HK)	66
Tabell 5. Driftstid i dager	68
Tabell 6. Antall årsverk utført om bord	70
Tabell 7. Arbeidstid om bord	72

I samtlige tabeller er medtatt gjennomsnittene i de enkelte fartøygrupper for de respektive størrelser.

VEDLEGG II

<i>Driftsresultater 1969. Gjennomsnitt pr. fartøy.</i>	Side
Tabell 1. Enkelte hovedtall — gjennomsnitt for de enkelte grupper og hovedgrupper og for massen under ett	76
Tabell 2. Skrei-, vårtorsk-, seifiske og snurrevadfiske. Fartøyer fra Finnmark, Troms og Nordland i størrelsen 40—59 fot.....	78
Tabell 3. Bankfiske. Fartøyer fra Troms i størrelsen 60 fot og over	79
Tabell 4. Rekeetråling m.v. i Nord-Norge. Fartøyer fra Finnmark, Troms, Nordland og Nord- og Sør-Trøndelag i størrelsen 40—59 fot.	80
Tabell 5. Skrei-, sei- og sildefiske m.v. Fartøyer fra Nord- og Sør-Trøndelag i størrelsen 40—69 fot	81
Tabell 6. Kyst- og banklinefiske med kombinasjoner og snurrevadfiske med kombinasjoner. Fartøyer fra Møre og Romsdal og Sogn og Fjordane i størrelsen 40 fot og over	82
Tabell 7. Sildetråling, alene eller kombinert med fiske eller fisk, skittfisk, reker og hjelping. Fartøyer fra Hordaland og Rogaland i størrelsen 60—79 fot	83
Tabell 8. Rekeetråling m.v. i Sør-Norge. Fartøyer fra Hordaland og sørover i størrelsen 40—59 fot.....	84
Tabell 9. Ringnotsnurpere i størrelsen 80 fot lengste lengde og over	85
Tabell 10. Fiske på fjerne farvann — Grønland og Newfoundland. Fartøyer fra Møre og Romsdal	86
Tabell 11. Sidetrålere, hekktrålere og fabrikkskip over 200 brt.	87
Tabell 12. Gjennomsnittlige totale kostnader i de enkelte grupper og hovedgrupper fordelt på de enkelte kostnadsposter — prosent	88
Tabell 13. Gjennomsnittlige inntekter og kostnader i prosent av totale bruttoinntekter	90
Tabell 14. Avskrivningsprosent. Beregnede og bokførte avskrivninger i prosent av gjenskaffelsesverdi.....	92

VEDLEGG III

Driftsresultater 1969. Spredning i de enkelte grupper.

Antall fiskefartøyer i de enkelte fartøygrupper fordelt etter:

	Side
Tabell 1. Totale bruttoinntekter	94
Tabell 2. Totale kostnader	96
Tabell 3. Total lønnsevne	98
Tabell 4. Total arbeidsgodtgjørelse til mannskapet	100
Tabell 5. Lønnsevne pr. årsverk	102
Tabell 6. Arbeidsgodtgjørelse pr. årsverk	104
Tabell 7. Oppgitt fiskelott	106

I samtlige tabeller er medtatt gjennomsnittene i de enkelte fartøygrupper for de respektive størrelser.

DEL I

1. BUDSJETTNEMNDAS OPPNEVNING, MANDAT OG ARBEIDE.

Som et ledd i omleggingen av forhandlingene om statsstøtte til fiskenæringen ble det i 1964 inngått en hovedavtale for fiskenæringen mellom Norges Fiskarlag og staten ved Fiskeridepartementet. Denne avtale ble underskrevet av partene den 3. juli 1964.

I hovedavtalen heter det i § 5:

«Beregningsmateriale.»

«Departementet nedsetter en budsjettnemnd for fiskenæringen med representanter for næringen og myndighetene. Nemnda skal ha til oppgave å legge statistisk og annet materiale best mulig til rette for forhandlingene. Det nærmere mandat for nemnda utformes av departementet i samråd med Norges Fiskarlag.

Det skal tas sikte på å stille opp årlige totalregnskap og totalbudsjett for næringen.

Departementet vil i samråd med Norges Fiskarlag sørge for å utrede spørsmålet om beregningen av lønnsevnen under normale fangstforhold for vanlig godt drevne og vel utstyrte fartøyer som brukes til fiske året rundt. Departementet vil videre i samråd med Norges Fiskarlag få gjennomført best mulig driftsøkonomiske undersøkelser for et representativt utvalg av slike fartøyer.»

Som medlemmer av Budsjettnemnda for fiskenæringen ble ved Kronprinsregentens resolusjon av 15.1.1965 oppnevnt:

Underdirektør, senere avdelingsdirektør Paal Bog, Statistisk Sentralbyrå, formann.

Byråsjef Inger Kastrud, Fiskeridepartementet.

Kontorsjef Per L. Mietle, Fiskeridirektoratet.

Sekretær, nå generalsekretær Arnulv Midtgaard, Norges
Fiskarlag.
Fisker Helge Hanssen, Norges Fiskarlag.

Som varamann for avdelingsdirektør Paal Bog og varaformann i nemnda oppnevnte Fiskeridepartementet den 31.3.1965 byråsjef Erik Homb, Statistisk Sentralbyrå. Som varamann for kontorsjef Per L. Mietle oppnevnte Fiskeridepartementet konsulent Arthur Holm, Fiskeridirektoratet. For de øvrige medlemmer er der ikke oppnevnt varamenn.

Byråsjef Erik Homb har fungert som formann fra våren 1969 da avdelingsdirektør Paal Bog trådte ut av nemnda inntil videre.

Budsjettnemnda for fiskenæringen fikk følgende mandat:

«Budsjettnemnda skal ha til oppgave å legge statistisk og annet materiale best mulig til rette for forhandlingene om statsstøtte til fiskenæringen. Hvert år skal nemnda legge fram:

1. Resultatene av driftsøkonomiske undersøkelser for vanlig godt drevne og vel utstyrte fiskefartøyer som driver helårsfiske.
2. Totalregnskap og totalbudsjett for fiskenæringen.

Det forutsettes at Budsjettnemnda etter eget initiativ eller etter anmodning fra Fiskeridepartementet eller Norges Fiskarlag også skal kunne legge fram annet materiale som kan være av betydning for forhandlingene.»

Det daglige arbeide med de i punkt 1 i mandatet nevnte driftsøkonomiske undersøkelser er overlatt Fiskeridirektoratet, Kontoret for økonomiske undersøkelser og statistikk. Dette kontor fungerer således som sekretariat for nemnda i forbindelse med de driftsøkonomiske undersøkelser. I den anledning har kontoret hittil fått seg tildelt 4 stillinger som er knyttet til Budsjettnemndas arbeide — 2 saksbehandlerstillinger og 2 assistentstillinger.

I forbindelse med spesielle arbeider er det dessuten nyttet endel sakskyndig hjelp utenom sekretariatet. Videre har Norges Fiskarlag ytt verdifull bistand under innsamlingen av regnskapsdataer m.v.

Statistisk Sentralbyrå har stått for det vesentligste av arbeidet med det i mandatets punkt 2 nevnte totalregnskap for fiskenæringen. Slike regnskaper har vært utarbeidet for hvert år fra og med 1965.

2. FARTØYMASSE 1969.

De driftsøkonomiske undersøkelser skal, som nevnt innledningsvis, omfatte «vanlig godt drevne og vel utstyrte fartøyer som brukes til fiske året rundt». En slik definisjon skiller ikke uten videre ut de relevante fartøytyper og driftsformer. I den publiserte melding for 1968¹⁾ er det gjengitt en del av de generelle vurderinger som Budsjettnemnda har lagt til grunn for beslutningene med hensyn til hvilke fartøyer og fiskerier/fiskerikombinasjoner som lønnsomhetsundersøkelsene burde omfatte. For dem som er spesielt interessert, viser en til denne meldingen.

Av de mer spesifikke, men, som omtalt i 1968-meldingen, ikke helt absolutte krav Budsjettnemnda har satt til fartøyene for å komme med i undersøkelsene, kan nevnes at fartøyene i undersøkelsesåret måtte:

1. ha drevet fiske i minst 30 uker i året,
2. ha motor ikke eldre enn 25 år,
3. ha drevet nærmere spesifiserte fiskerier eller fiskerikombinasjoner. For hvert av disse fiskerier eller fiskerikombinasjoner måtte det være en tilleggsforutsetning at fartøyene
 - a) har det utstyr og den motorstyrke som er vanlig for vedkommende fiskeri eller fiskerikombinasjon,
 - b) var fra bestemte geografiske områder og
 - c) Var i bestemte størrelseskategorier²⁾.

Budsjettnemnda fant det dessuten mest hensiktsmessig å konsentrere undersøkelsene i første omgang til fartøyer over 40 fot. Årsaken til dette er at det å framskaffe tilstrekkelig med relevante og pålitelige lønnsomhetsdata for den store masse av mindre fartøyer så raskt at de kan bearbejdes og være av verdi i forbindelse med støtteforhandlingene, foreløpig ikke har vært praktisk gjennomførbart. Nemnda fant at en etter hvert måtte prøve å framskaffe lønnsomhetstall for de mindre fartøyer ved hjelp av andre metoder enn for fartøyene over 40 fot.

I Budsjettnemndas lønnsomhetsundersøkelser for 1969 har en stilt de samme krav til fartøyene for å komme med i massen som i 1968-undersøkelsene. Den eneste endring en har foretatt, er å ta i bruk fartøyets lengste lengde i stedet for kjenningslengde som ett av utvelgelses-

1) BUDSJETTNEMNDAS FOR FISKENÆRINGEN — Lønnsomhetsundersøkelser for fiskefartøyer over 40 fot, Bergen, mai 1970.

2) For detaljer vedrørende disse punkter — se senere, tabell 1, side 13.

kriteriene for ringnotsnurperne. For de øvrige fartøyene har en nyttet kjenningslengde, henholdsvis bruttotonnasje, som tidligere.

Årsaken til at en har gjort denne endring for ringnotsnurpernes vedkommende, er at en har sikrere opplysninger om lengste lengde enn om kjenningslengde for de større fartøyene. Forskjellen mellom disse to lengdeangivelsene for de større fartøyene kan bety en del i forbindelse med plasseringen i fartøygruppene, mens den ikke har noen særlig praktisk betydning for de mindre fartøyene.

En oversikt over hvilke fartøystørrelser og fiskerier/fiskerikombinasjoner som Budsjettnemndas lønnsomhetsundersøkelser for 1969 omfatter, er medtatt i tabell 1, side 11.

Nemnda har i forbindelse med undersøkelsen for 1968 pekt på at det ville være ønskelig med en fullstendig ny kartlegging av driftstid, fiskerier og fiskerikombinasjoner for samtlige registrerte fiskefartøyer hvert år. Bare da kan en være noenlunde sikker på at en i massen av «vanlig godt drevne og velutstyrte fartøyer som brukes til fiske året rundt», får med de fartøyene som etter de kriterier nemnda har satt opp, hører hjemme der. Dette er imidlertid en så arbeidskrevende operasjon at nemnda av praktiske grunner ikke har kunnet gjennomføre en slik ny kartlegging hvert år. I stedet har en tatt sikte på å gjennomføre en kartlegging hvert annet år. En slik fullstendig kartlegging ble foretatt for 1966 og 1968.

I undersøkelsen for 1969 har en etter dette bygget på det kartleggingsarbeide som ble foretatt for 1968 for alle fartøygruppene, bortsett fra for ringsnotsnurperne (gruppe 12), de store linefartøyene (gruppe 13) og trålerne (gruppe 14). For disse sistnevnte gruppene har en ved hjelp av opplysninger fra salgslagene og data som Fiskeridirektoratet sitter inne med, forsøkt å bygge opp en «riktig» masse av slike fartøyer.

For gruppene 01—11 har nemnda tatt utgangspunkt i de primærdataene en under kartleggingen for 1968 fikk fra fiskenemndene i de enkelte kommuner. Ved hjelp av opplysninger som en fikk inn under lønnsomhetsundersøkelsene for 1968, og data fra Register over merkepliktige norske fiskefarkoster, har en så kommet fram til en «justert» masse av fiskefartøyer som i 1969 faller under de nevnte grupper. Under dette kartleggingsarbeidet har en vært noe lempelig i kravet om at fartøyene må ha en driftstid på 30 uker eller mer for å komme med i massen. Årsaken til dette er blant annet at det kan skyldes tilfeldigheter at enkelte av fartøyene hadde en driftstid på mindre enn 30 uker

Tabell 1. *Oversikt over fartøygrupperingen i Budsjettnemndas lønnsomhetsundersøkelser 1969.*

Fartøy-gruppe	Kystområde	Fartøy-størrelse ¹⁾	Fiskerier/ fiskerikombinasjoner
01	Finnmark	40—59 fot	Skrei-, vårtorsk-, seifiske og snurrevadfiske.
02	Troms	60 fot og over	Bankfiske med kombinasjoner i Troms.
03	Troms	40—59 fot	Skrei-, torsk-, seifiske og snurrevadfiske.
04	Nordland	40—59 fot	Skrei-, torsk-, seifiske og snurrevadfiske.
05	Finnmark, Troms og Nordland. Nord- og Sør-Tr.lag	40—59 fot	Reketrål i Nord-Norge. Ren reketrål. Reketrål med kombinasjoner.
06	Nord- og Sør-Trøndelag	40—69 fot	Skrei-, sei- og sildefiske — diverse kombinasjoner i Nord- og Sør-Trøndelag.
07	Møre og Romsdal	40—59 fot	Snurrevad med kombinasjoner.
08	Møre og Romsdal	50 fot og over	Kyst- og bankfiske med kombinasjoner og fiske på fjerne farvann (ikke Grønland og Newfoundland).
09	Sogn og Fjordane	40 fot og over	Pigghåfiske med kombinasjoner.
10	Hordaland og Rogaland	60—79 fot	Sildetrål, ren eller kombinert med tråling etter fisk og skittfisk og reker. Hjelping.
11	Hordaland og sørover	40—59 fot	Reketrål i Sør-Norge. Ren reketrål. Reke- og makrellfiske med kombinasjoner.
12	Hele landet	80 fot og over	Ringnotfiske. Gruppe 1—80—99 fot Gruppe 2—100—119 fot Gruppe 3—120—139 fot Gruppe 4—140 fot og over.
13	Møre og Romsdal	Alle	Linefiske på fjerne farvann — Grønland og Newfoundland.
14	Hele landet	200 BRT og over	Bunntråling. Sidetrålere. Hekktrålere. Fabrikkskip.

¹⁾ For fartøygruppe 01—11 har en for 1969 nyttet kjenningslengde under størrelsesgrupperingen, mens en for gruppe 12 har nyttet lengste lengde. For 1968 nyttet en kjenningslengde som størrelseskriterium også for ringnotsurperne.

i kartleggingsåret 1968. En har derfor vært nødt til å foreta en vurdering av de fartøyene som i 1968 var «grensetilfelle». De som en antok for vanligvis å ha en driftstid på mer enn 30 uker har en tatt med i massen for 1969.

Nemnda kom til slutt fram til en fartøymasse på i alt 2 055 enheter for 1969 mot 1 919 enheter i 1968. Dette gir en totaløkning i massen av helårsdrevne fiskefartøyer på vel 7 prosent.

I tabell 2, side 51, har en satt opp massens fordeling på de enkelte fartøygrupper. Blant annet på grunn av at en, som nevnt, har lempet noe på kravet til driftstidens lengde, er økningen for enkelte fartøygrupper vesentlig større enn for massen i gjennomsnitt; se blant annet gruppe 01, 04, 05, 06 og 09. Dette har sammenheng med at det i disse gruppene var relativt mange «grensetilfelle» i 1968.

For ringsnotsnurpernes vedkommende har en registrert en nedgang fra i alt 388 fartøyer i 1968 til 356 fartøyer i 1969. Endringene innenfor de enkelte størrelsesgrupper som framkommer i tabell 2, er neppe helt reell. Som nevnt tidligere har en for ringsnotsnurperne gått over til å legge til grunn lengste lengde mot før kjenningslengde. Dette har ført til at en har fått med i massen noen få mindre ringsnotsnurpere som tidligere ble utelukket fordi de hadde en kjenningslengde på under 80 fot. Enkelte av ringsnotsnurperne som i 1968 hørte hjemme i gruppe 12—1 (80—99 fot) er for 1969 kommet over i gruppe 12—2 (100—119 fot); en lignende forskyvning oppover har en også hatt fra gruppe 12—2. Den totale avgangen i massen av ringsnotsnurpere over 80 fot må etter dette være litt større enn det som framgår av tabellen. Hvor stor kan en ikke si med sikkerhet, og heller ikke kan en si sikkert hvor stor avgangen faktisk har vært fra de enkelte størrelsesgruppene.

For de store linefartøyenes vedkommende og for trålerne har en helt sikre data å bygge på for så vidt angår massen. Derfor skulle de registrerte endringer for disse to gruppene være reell.

På grunn av at hovedmengden av de dataene som nemnda bygget på i kartleggingsarbeidet, ikke refererte seg til 1969, men til 1968, måtte en regne med at det i den definerte massen av fiskefartøyer for 1969 og dennes fordeling på undergrupper finnes en del unøyaktigheter. En er imidlertid av den oppfatning at totaltallet, og også fordelingen av fartøyene på de enkelte gruppene, stort sett var i samsvar med de faktiske forhold i fiskenæringen i 1969.

Tabell 2. Oversikt over masse av helårsdrevne fiskefartøyer over 40 fot
1968 og 1969.

Fartøygruppe	Fartøymasse		
	1968	1969	Prosentvis endring
01 Finnmark	89	108	21,3
02 Troms	49	50	2,0
03 Troms	103	115	11,7
04 Nordland	255	316	23,9
05 Nord-Norge	235	280	19,1
Ren reketråling .....	..	206	..
Reketrål m/komb.....	..	74	..
06 Trøndelag	64	88	37,5
07 Møre og Romsdal	36	38	5,6
08 Møre og Romsdal	133	139	4,5
09 Sogn og Fjordane	52	77	48,1
10 Hordaland og Rogaland.....	74	46	37,8
11 Sør-Norge	365	362	÷ 0,8
Ren reketråling	148	144	÷ 2,7
Reketrål m/komb.....	217	218	0,5
12 Ringnotsnurpere	388	356	÷ 8,2
80—99 fot	101	64	÷ 36,6
100—119 fot	114	89	÷ 21,9
120—139 fot	} 173	114	} 17,3
140 fot og over		89	
13 Store linefartøyer	27	29	7,4
14 Trålere	46	51	10,9
Sidetrålere	20	23	15,0
Hekkrålere	21	23	9,5
Fabrikkskip	5	5	—
Hele massen	1 919	2 055	7,2

3. FARTØYUTVALGET 1969.

Med utvalg mener en i det følgende de fartøyer som trekkes ut fra den definerte fartøymasse og som Budsjettnemnda har bedt om regnskaper for.

Under trekkingen av dette utvalget har Budsjettnemnda hatt følgende tre forhold å ta hensyn til:

1. Arbeidskapasiteten ved Fiskeridirektoratet, Kontoret for økonomiske undersøkelser og statistikk, som er overlatt det daglige arbeidet med de driftsøkonomiske undersøkelser.
2. Ønskeligheten av å oppnå så representative utvalg som mulig for de enkelte fartøygrupper.

3. De forskjellige former for bortfall blant de utvalgte fartøyene, f.eks. på grunn av at en ikke kommer i kontakt med fartøyeierne, at fartøyene på tross av innhentede opplysninger allikevel ikke hører med i massen, at eierne nekter å sende inn regnskaper eller at de av forskjellige grunner ikke makter å sende inn de ønskede opplysninger o.s.v.

Fiskeridirektoratet har bare kort tid til disposisjon for revisjon og bearbeiding av regnskapene fra disse kommer inn til de ferdige resultater må legges fram for partene i støtteforhandlingene. Med den arbeidshjelp som står til rådighet, har en regnet med at det ville være mulig å bearbeide ca. 550—600 regnskaper, hvorav ca. 450 av en slik kvalitet at de kan tas med i gjennomsnittsberegninger m.v. Disse har en da måttet fordele på de forskjellige grupper på en riktigst mulig måte rent statistisk sett.

Med de erfaringene en etter hvert har fått, er det på forhånd rimelig å forvente en svarprosent på omlag 65. Med godt organisert purringsarbeide samt riktig opplagte opplysnings- og presentasjonskampanjer er det sannsynligvis mulig å oppnå en noe høyere svarprosent.

For 1969 måtte en på den andre siden imidlertid regne med endel ekstra bortfall på grunn av den anvendte kartleggingsmetode. Dessuten ble regnskapsskjemaene en del omarbeidet fra tidligere år (se herom senere), noe som en også måtte forutse ville føre til at en del fartøyeiere ville oppfatte skjemaene som vanskeligere enn før og dermed ville unnlate å gi de ønskede oppgaver denne gangen. Endelig har en denne gang også måttet regne med at innføringen av merverdiavgift («moms») fra 1. 1.1970 kunne komme inn som et forstyrrende element. På denne bakgrunn fant en å måtte trekke et minst like stort utvalg som i 1968 for å få inn tilstrekkelig mange regnskaper til bearbeiding.

I Budsjettnemndas lønnsomhetsundersøkelser er det driftsresultatene (lønnsevne totalt og pr. mann, gjennomsnittlig godtgjørelse pr. mann m.v.) i de enkelte gruppene (fiskerier/fiskerikombinasjoner og eventuelle størrelsesgrupper innenfor hver av disse) som det knytter seg størst interesse til. Gjennomsnitt m.v. for hele massen av helårsdrevne fiskefartøyer har foreløpig hatt mindre interesse. Av denne grunn er det av stor betydning å oppnå for hver enkel gruppe et delutvalg som nemnda finner tilstrekkelig stort, absolutt sett, til at det kan forsvares å foreta gjennomsnittsberegninger for gruppen. I lønnsomhetsundersøkelser for 1969 har Budsjettnemnda på samme måte som for 1968 tatt

sikte på å ha minst 20 nyttbare fartøyregnskaper til disposisjon i hver gruppe. Dersom en regner med en svarprosent på omlag 60, og at ca. 90 prosent av de innsendte regnskaper kan nyttes, må hver gruppe være representert med minst 40 fartøyer i utvalget.

På grunn av at nemnda i 1969-undersøkelsene under kartleggingen og utvalgstrekkningen har splittet gruppe 05, reketrål i Nord-Norge, og gruppe 12, ringnotsnurpere over 120 fot, i to, omfatter undersøkelsene to flere grupper enn i 1968.

På samme måte som for 1968 har en tatt sikte på et utvalg på minst $33\frac{1}{3}$ prosent av massen i hver gruppe. I de tilfeller massen i en gruppe er mindre enn 40, har en automatisk tatt hele massen med i utvalget. I enkelte grupper har en for å komme opp i minimumsutvalget på 40 enheter måttet trekke et tilleggsutvalg utover $33\frac{1}{3}$ prosent av massen.

For at en skulle være sikret størst mulig sammenlignbarhet mellom undersøkelsene for 1968 og 1969, har en i utvalget for 1969 tatt med samtlige fartøyer som var med i utvalget i 1968, dersom de da ikke av en eller annen grunn var gått ut av massen. Dette trinn i utvalgstrekkningen ga i alt 694 fartøyer fordelt på de forskjellige gruppene. De resterende fartøyer ble uttrukket enten ved at en tok med hele massen, eller ved hjelp av en såkalt «Random Sampling Numbers»-tabell. Det totale utvalg for 1969 ble etter dette bestående av i alt 901 enheter som fordeler seg på de enkelte grupper og hovedgrupper slik som oppsatt i tabell 3, side 18.

Sammenligner en utvalgene for 1968 og 1969, ser en at utvalget er økt med vel 10 prosent. En vesentlig del av denne økning fordeler seg på gruppe 04, 05 og 12, mens utvalgene i de øvrige grupper er stort sett uendret i forhold til 1968.

Utvalgsprosenten totalt er for 1969 43,8 mot 42,6 året før. For ytterligere detaljer vises det til tabellen.

4. INNHENTING AV REGNSKAPSDATA.

I midten av desember 1969 ble eierne av de 901 utvalgte fiskefartøyer tilskrevet og bedt om regnskapsoppgaver for fartøyene. Disse eierne fikk tilsendt regnskapsskjemaer og en rettleiding om hvordan de skulle utfylles. Utsendelsestidspunktet — midten av desember — ble valgt fordi en regnet med at de aller fleste fartøyeiere befinner seg hjemme ved juletider, og således vil bli oppmerksom på Budsjettnemndas forespørsel relativt raskt.

Tabell 3. Oversikt over utvalg i Budsjettnemndas lønnsomhetsundersøkelser. 1968 og 1969.

FARTØYGRUPPE	UTVALG 1968		UTVALG 1969		Prosentvis endring i utvalg
	Absolutt antall	I pst. av masse	Absolutt antall	I pst. av masse	
01 Finnmark	40	44,9	40	37,0	—
02 Troms	40	81,9	40	80,0	—
03 Troms	40	38,8	40	35,1	—
04 Nordland	85	33,3	106	33,4	24,7
05 Nord-Norge	78	33,3	109	38,9	39,7
Ren reketråling ..	..	..	69	33,5	..
Reketrål m/komb.	..	..	40	54,1	..
06 Trøndelag	40	62,5	40	45,5	—
07 Møre og Romsdal ..	36	100,0	38	100,0	5,6
08 Møre og Romsdal ..	44	33,3	47	33,8	6,8
09 Sogn og Fjordane ..	40	76,9	40	51,9	—
10 Hordaland og Rogaland	40	54,0	40	87,0	—
11 Sør-Norge	122	33,3	121	33,4	÷ 0,8
Ren reketråling ..	50	33,3	48	33,3	÷ 4,0
Reketrål m/komb.	72	33,3	73	33,5	1,4
12 Ringnotsnurpere ...	138	35,5	160	44,9	15,9
80—99 fot	40	39,6	40	62,5	—
100—119 fot	40	35,1	40	44,9	—
120—139 fot	} 58	} 33,3	40	35,1	} 37,9
140 fot og over ..			40	44,9	
13 Store linefartøyer ..	27	100,0	29	100,0	7,4
14 Trålere	46	100,0	51	100,0	10,9
Sidetrålere	20	100,0	23	100,0	15,0
Hekktrålere	21	100,0	23	100,0	9,5
Fabrikkskip	5	100,0	5	100,0	—
Totalt utvalg	816	42,6	901	43,8	10,4

En satte ikke noen bestemt tidsfrist for innsending av oppgavene, men en gjorde oppmerksom på at en måtte ha dem snarest mulig dersom en skulle klare å bearbeide opplysningene til støtteforhandlingene begynte.

Ved innhenting av regnskapsdataene for 1969 fra de utvalgte fartøyer har nemnda for alle fartøyer, bortsett fra for trålerne, benyttet to sett oppgaveskjema som er spesielt utarbeidet for bruk i Budsjettnemndas undersøkelser:

1. Resultatskjema.
2. Redskapsskjema — en type skjema for snurpenøter og en type for de øvrige redskaper.

For trålernes vedkommende har en benyttet det regnskapskjema som Fiskeridirektoratet bruker i sine ordinære lønnsomhetsundersøkelser.

For 1968 ba en fartøyeierne også om å sende inn kopi av oppgjørsskjema C som sendes skattemyndighetene. Det resultatskjemaet som ble benyttet det året var som en følge av dette noe enklere enn resultatskjemaet for 1969.

Fra resultatskjemaet har en for 1969 hentet alle nødvendige data for de enkelte fiske-/fangstoppgjør. Dette er opplysninger som tidligere år ble hentet fra oppgjørsskjema C. Videre har en fra resultatskjemaene både i 1968- og 1969-undersøkelsene, hentet alle de andre nødvendige inntekts- og kostnadsdata, samt tekniske opplysninger om fartøyene. Opplysninger om redskapsbeholdninger og -utgifter har en hentet fra redskapsskjemaene.

I enkelte tilfelle har de utvalgte fartøyer sendt inn kopier av sine egne regnskaper. Noen av disse har vært i en slik stand at en ikke har funnet det nødvendig å be om at Budsjettnemndas egne skjemaer ble utfyllt. I stedet har en bedt om eventuelle nødvendige tilleggsopplysninger for at regnskapene skulle kunne nyttes i undersøkelsene.

De innsendte skjema har stort sett vært godt utfyllt. Datakvaliteten i materialet for 1969 er stort sett bedre enn i de tidligere års undersøkelser. Dette skyldes vesentlig at en som nevnt har gått bort fra å nytte C-skjemaene som grunnlag for enkelte data. C-skjemaenes kvalitet har nemlig vært svært varierende, alt etter den praksis som de enkelte kommuners likningsmyndigheter tillater med hensyn til utfylling av skjemaene.

Når det gjelder redskapskostnadene har en i undersøkelsene for samtlige år hatt en del vansker. Det virker som om redskapseierne bare i liten utstrekning skiller mellom vanlig vedlikehold og nyanskaffelser av redskaper. Svært ofte finner en f.eks. at relativt store nyanskaffelser av garn er ført som fellesutgifter, i stedet for å bli aktivert og gjort til gjenstand for avskrivninger over flere perioder. På grunn av disse forhold har Budsjettnemnda, for å unngå at redskapskostnadene ble urimelig store, vært nødt til å foreta enkelte skjønnsmessige vurderinger (se herom senere).

For 1969 har staten ytt oppgavegiverne en godtgjørelse på kr. 250,— pr. fartøyregnskap som ble innsendt i tilfredsstillende stand. Godtgjørelsen er ment å være en kompensasjon for det merarbeide oppgavegiverne er blitt påført ved utfylling og innsendelse av de nødvendige regnskapsdata. Samme godtgjørelse har vært gitt i tidligere år.

5. BEREGNINGSPRINSIPPER OG DEFINISJONER M.V.

En skal i dette kapittel redegjøre for de definisjoner og beregningsmåter en har benyttet for enkelte poster i lønnsomhetsundersøkelsene for 1969. De forskjellige posters nummer i gjennomsnittstabellene i vedlegg II er anført i parentes.

a) Fartøygrupper (1) og størrelsesgrupper (2).

Fartøygruppene og størrelsesgruppene i resultattabellene er i samsvar med gruppeinndelingene i tabell 1, side 11. I tillegg forekommer enkelte «Ialt-grupper» som gir gjennomsnitt m.v. for samlegrupper av fartøyer som er i samme størrelseskategorier og som samtidig har en relativt ensartet drift. Gjennomsnittene i «Ialt-gruppene» er beregnet som veide gjennomsnitt, idet en har benyttet de enkelte gruppers relative vekt i den aktuelle masse av fiskefartøyer som vektor.

b) Driftsintensitetsmål (3).

Det er flere forskjellige måter å måle et fartøys driftsintensitet og driftseffektivitet på. I undersøkelsene har en imidlertid ikke hatt anledning til å innhente særlig detaljerte opplysninger om disse forhold. En har derfor heller ikke hatt særlige muligheter til å foreta en særlig dyptgående analyse av driftsintensitet m.v. De størrelser som, i hvert fall i en viss grad, kan gi uttrykk for intensiteten, og som en har innhentet opplysninger om, er:

1. Sum antall driftsdøgn (3.1). For hvert fiske (sesong) er tallet regnet fra og med den dag fartøyet ifølge opplysninger på resultat skjemaene begynte sesongen til og med den dag det ifølge skjemaene avsluttet sesongen. Enkelte fartøyer har i stedet for data for begynnelse og slutt av den enkelte sesong eller antall driftsdøgn for den enkelte sesong oppgitt «hele året» som driftstid. I samsvar med den praksis som Fiskeridirektoratet har nytet i andre undersøkelser, har en, dersom ikke andre opplysninger har tilsagt noe annet, valgt å fastsette disse fartøyers driftstid i året til 300 dager.
2. Sum antall døgn i sjøen (3.2.). Disse data er tatt direkte fra den enkelte fartøyeiers oppgaver for de enkelte sesonger.

3. Antall mannsukeverk (3.3). Tallet gjelder antall mannsukeverk utført i det samlede antall driftsdøgn.
4. Antall årsverk (3.4). I beregningen av antall årsverk er det også tatt med tid mellom sesongene, tid med fiskestopp m.v., d.v.s. det er forutsatt helårsdrift.
Antall årsverk er også et uttrykk for den veide gjennomsnittlige bemanning om bord i fartøyene i løpet av året.
5. Arbeidstid pr. mann pr. døgn, timer (3.5.). Tallet er regnet ut på grunnlag av anslagsvise oppgaver for det enkelte fartøy, og gjelder arbeidstid under selve fisket.

c) **Inntekter (4).**

Denne post omfatter brutto fangstinntekter (4.1) og inntekter fra annen virksomhet (4.2). Sistnevnte post («Andre inntekter») omfatter tilfeldige inntekter som fartøyene kan ha hatt i 1969. Tilfeldige fraktinntekter, ristorno og renteinntekter er f.eks. poster som ofte forekommer. I et særskilt punkt (10.2) har en oppgitt hvor store gjennomsnittlige renteinntekter fartøyene i de enkelte grupper hadde.

I de tilfeller renteinntekter ikke er oppgitt, er det beregnet en renteinntekt på 3 prosent av gjennomsnittlig rentebærende kapital (gjennomsnitt av bankinnskott) pr. 1. januar og 31. desember.

I undersøkelsene er i post 4.2 også inkludert utbetalte ekstraordinære støttemidler til rederiene på grunn av de feilslåtte sildefiskeriene. For de fartøygruppene hvor dette er aktuelt, har en oppgitt i punkt 10.1 hvor store disse støttebeløp var i gjennomsnitt pr. fartøy.

d) **Kostnader (5).**

Budsjettnemnda skal, som tidligere nevnt, blant annet foreta beregninger av lønnsevnen under normale fangstforhold for «vanlig godt drevne og vel utstyrte fartøyer som brukes til fiske året rundt». Lønnsevnen (se herom senere) er et driftsresultatbegrep. Størrelsen skal henføres til en enkelt periode (år), og den refererer seg til det enkelte fartøys driftsøkonomiske resultat i denne periode. Dette innebærer at en må forsøke å tallfeste de reelle kostnader fartøyeierne blir påført ved å bruke fartøyet med utstyr i en bestemt periode.

Enkelte kostnadsposter har det vært svært vanskelig å få relevante opplysninger om. Fiskernes regnskapsoppgaver er oftest preget av at deres regnskaper er lagt opp for å tjene skattemessige og/eller andre

finansielle formål. Budsjettnemnda har derfor for noen kostnadsposter vært nødt til å foreta egne beregninger eller anslag.

1. **Kapitalslit på fartøy.**

Kapitalslitet er sammensatt av to komponenter — vedlikehold og avskrivninger.

Vedlikeholdskostnader (5.13).

På grunn av vedlikeholdskostnadene for fartøyet kan variere svært meget fra år til år, har en regnet tre-års gjennomsnitt for denne post.

En har for 1969 i de aller fleste tilfeller mottatt oppgaver fra rederne over vedlikeholdet i årene 1967, 1968 og 1969. I 1967- og 1968-tallene er så priskorrigerede (omregnet til 1969-prisnivå), og tre-års gjennomsnitt er beregnet. Priskorreksjonene er foretatt etter en indeks konstruert på grunnlag av lønnsutviklingen og utviklingen i sosiale utgifter, overtidsgodtgjørelse m.v. for mekaniske verksteder tilsluttet Mekaniske Verksteders Landsforening. Dette har vært det mest pålitelige uttrykk for prisutviklingen som Budsjettnemnda har kunnet finne.

Tilsvarende metode er benyttet også i de tidligere års undersøkelser.

Beregnete avskrivningskostnader (5.14).

Som avskrivningsgrunnlag (12.1) er nyttet gjenanskaffelsesverdier i 1969 av de fartøyene som inngår i undersøkelsene, d.v.s. en beregnet verdi av hva fartøyene ville koste nye i 1969. Dette er i samsvar med det som kan anses for å være «riktigst» dersom en ønsker å få en aktuell verdi for kapitalslitet. Dermed skulle dette prinsipp også gi et mest mulig realistisk uttrykk for driftsresultatet. Gjenanskaffelsesverdien er også best å gå ut fra dersom en ønsker et sammenligningsgrunnlag mellom forskjellige bedrifter (i dette tilfelle mellom forskjellige fartøyer og/eller fartøygrupper).

Å finne fram til realistiske avskrivningssatser har vært et av de vanskeligste problemer som Budsjettnemnda har stått overfor. Da avskrivningene er en av de mest dominerende kostnadspostene for fiskefartøyene, er det av største betydning å bruke best mulig funderte satser. Budsjettnemnda har mer eller mindre kontinuerlig vært opptatt av avskrivningsspørsmålet med sikte på dette. Det bakgrunnsmateriale som har stått til disposisjon har imidlertid vært meget spinkelt og lite tilfredsstillende, og det har hittil ikke lyktes å komme fram til satser som nemnda som helhet har funnet tilfredsstillende.

I mangel av et tilfredsstillende grunnmateriale har nemnda hittil ikke hatt annen utvei enn å benytte rent *foreløpige* satser som er beregnet på nokså spedt grunnlag med til dels skjønnsmessige korrigeringer. I tabell 4 nedenfor har en gjengitt de satser som en har valgt å anvende i 1969-undersøkelsen. Dette er de samme satser som er nyttet i undersøkelsene for 1968. Budsjettnemnda understreker sterkt at det fremdeles knytter seg så stor usikkerhet til avskrivningssatsene at de, som nevnt, kun må betraktes som foreløpige.

Tabell 4. *Benyttede avskrivningssatser for fiskefartøyer i Budsjettnemndas lønnsomhetsundersøkelser 1969.*

Hovedkomponenter	Avskrivnings-satser	Avskrevet over
<i>Skrog med overbygg m.v.</i>		
a) Trefartøyer under 80 fot	4,6%	22 år
b) Trefartøyer over 80 fot	5,0 »	20 »
c) Stålfartøyer ¹⁾	3,8 »	26 »
<i>Motor</i>		
a) Ringnotfartøyer, helårsdrevne trålere ¹⁾ linebåter på fjerne farvann og banklinebåter over 80 fot.....	8,3 »	12 »
b) Andre fartøyer.....	6,7 »	15 »
<i>Elektronisk utstyr</i>	12,5 »	8 »
<i>Hydraulisk utstyr¹⁾</i>	10,0 »	10 »

¹⁾ For de eldre dampdrevne sidetrålerne som en positivt vet skal utrangeres om kort tid, har en foretatt avskrivninger på grunnlag av en anslått omsetningsverdi og en antatt gjenværende brukstid som rederne har oppgitt.

²⁾ For fabrikktrålerne har en nyttet den samme levetid/avskrivningssats for fabrikkutstyret m.v. som for det hydrauliske utstyret. Det er mulig at dette medfører en overvurdering av levetiden for fabrikkutstyret, og at de beregnede avskrivninger for denne kategori av fartøyer dermed blir noe for små. Budsjettnemnda har med henblikk på senere års undersøkelser til hensikt å foreta en revurdering av den hittil benyttede framgangsmåte.

2. Kapitalslit på redskaper.

Også når det gjelder kapitalslitet på redskapene er en i nemnda i tvil om en er kommet fram til fullt ut tilfredsstillende og realistiske beregningsprinsipper.

I det følgende skal en summere opp de beregningsmetoder en har fulgt i 1969-undersøkelsene. Disse er stort sett de samme som en har anvendt i de foregående års undersøkelser.

I. NØTER TIL SILD-, LODDE OG MAKRELLFISKE.

Vedlikehold (5.10).

En har ført opp de vedlikeholdskostnader som er oppgitt av fiskerne.

Avskrivninger (5.11).

Dersom fartøyet har fisket med bare en not i 1969, er avskrivningen beregnet til 50 prosent av total anskaffelsessum. Har fartøyet fisket med to eller flere nøter, er avskrivningskostnadene beregnet til 50 prosent av en veid gjennomsnittlig anskaffelsesverdi for samtlige benyttede nøter. Som vektor har en i disse tilfeller benyttet brukstiden i løpet av året for hver not.

For enkelte fartøyer har det, på grunn av manglende eller åpenbart uriktige opplysninger, vært nødvendig å særbehandle oppgavene.

II. NØTER, IKKE MED UNDER I, OG GARN.

Vedlikehold (5.10).

Også for disse redskapstyper har en ført opp de vedlikeholdskostnader som fiskerne selv har oppgitt.

Avskrivninger (5.11).

I noen tilfeller er tilbehør til redskaper f.eks. tauverk, blåser, kabler m.v. inkludert i de oppgitte anskaffelsesverdier for redskapene. Som avskrivningsgrunnlag (12.2) er det da ført opp total anskaffelsessum for redskapsbeholdning pr. 1. januar 1969 pluss kjøpesummen for nye redskaper i 1969.

I tilfelle tilbehør til redskaper er oppgitt eksplisitt, har en kommet fram til avskrivningsgrunnlaget ved å legge sammen anskaffelsesverdi for beholdning av redskaper og tilbehør pr. 1. januar 1969 og kjøpesum for nye redskaper og tilbehør til redskaper i 1969.

Er det åpenbart at tilbehør til redskaper ikke er medtatt på noen måte, har en gjort følgende tillegg i avskrivningsgrunnlaget for garn:

- | | |
|--|---------|
| a) Fartøyer hjemmehørende i Vesterålen/Senja | 50 pst. |
| b) Andre fartøyer | 30 » |

For å komme fram til årets avskrivninger på redskapene har en så dividert med den normale levetiden i antall år slik den er oppgitt av fiskerne på de enkelte redskapsskjema.

III. PÅKOSTNINGER PÅ LINE, TRÅL, JUKSA, SNURREVAD ETC.

For disse redskapene har det vært meget vanskelig å komme fram til pålitelige uttrykk for redskapsslitasjen — representert ved avskrivninger. Delvis skyldes dette manglende data, men den vesentligste årsak ligger i det at fiskerne bare i liten utstrekning skiller mellom nyan-skaffelser (som burde aktiveres for avskrivning over flere år) og påkostet vedlikehold for disse redskapstyper.

En har derfor valgt å føre opp som samlet redskapskostnad summen av påkostninger i året, d.v.s. kjøpesummen for nye redskaper i 1969 og oppgitt påkostet vedlikehold i løpet av året.

I tilfelle tilbehør til liner ikke er medtatt i redskapsoppgavene har en — for å komme fram til de samlede redskapskostnadene for denne redskapstype — økt de oppgitte redskapskostnader med 50 prosent.

I tabellene er det under 5.10 — «Vedlikehold på redskaper» — i de fleste tilfeller ført opp det redskapsvedlikehold som fiskerne har oppgitt, mens resten av påkostningene på redskaper er ført under 5.11 — «Avskrivninger på redskaper». Denne posteringsmåte gir ikke alltid det korrekte bilde av fordelingen av de totale påkostninger på vedlikehold og avskrivninger for de aktuelle redskapstyper, men av praktiske årsaker har en ikke kunnet gjøre dette på noen annen måte.

3. Renteberegninger.

Verdigrunlaget for renteberegningen for *farøyet* (13.1) er en anslått omsetningsverdi for dette i 1969.

For *redskaper* (13.2) er grunnlaget den gjennomsnittlige bokførte verdi av nøter, garn og tilbehør til redskaper med en oppgitt levetid på mer enn ett år pr. 1. januar og 31. desember 1969. Det er ikke regnet renter på trål, line, juksa etc. og heller ikke på beholdninger som ikke er oppført som aktiva.

For *andre aktivaposter* (13.3) er grunnlaget gjennomsnittet av bokførte beløp pr. 1. januar og 31. desember 1969.

For å komme fram til egenkapitalen har en fra den beregnede totale gjennomsnittlige kapitalverdi trukket gjennomsnittet av den oppgitte gjeld pr. 1. januar og 31. desember 1969.

Kalkulatoriske renter på egenkapitalen (5.16) er satt til $5\frac{1}{4}$ prosent. Dette er $\frac{1}{4}$ prosent mer enn den sats en har nyttet i de tidligere års undersøkelser. Denne økning i satsen har sammenheng med den endring i den norske diskonto som ble foretatt i oktober 1969.

Gjeldsrenter (5.15) er ført opp med de beløpene som er oppgitt i regnskapene.

e) **Lønnsevne (6).**

Lønnsevne i alt (6.1) er definert som sum inntekter minus sum kostnader inklusive renter på lånekapital og kalkulatoriske renter på egenkapital. Lønnsevne pr. mannsukeverk (6.2) og pr. årsverk (6.3) er framkommet ved å dividere den totale gjennomsnittlige lønnsevne i gruppen med det totale gjennomsnittlige antall mannsukeverk og årsverk i gruppen.

Lønnsevnen beregnet etter denne metode gir et uttrykk for hvor mye virksomheten egentlig kan betale til innsatsfaktoren arbeidskraft.

f) **Beregnet arbeidsgodtgjørelse til mannskapet (7).**

I fiskerieringen praktiseres det som kjent forskjellige avlønningssystemer alt etter hvilke fiskerier som drives, etter fartøystørrelsen og etter hvor på kysten fartøyene hører hjemme. Det grunnleggende prinsipp er imidlertid prosent- eller lottsystemet som går ut på at hver fisker har en bestemt prosent eller en lott av delingsfangst (bruttofangst minus nærmere definerte fellesutgifter). Denne prosentatsen eller lotten kan variere alt etter om mannskapet eier redskaper, holder proviant selv o.s.v.

Arbeidsgodtgjørelse i alt (7.1) er en størrelse som gir uttrykk for den totale arbeidsgodtgjørelse til bemanningen om bord på fartøyet. Denne størrelse omfatter således ikke bare ordinære mannskapslotter og -prosjenter, men også eventuelle hyrer og ekstralotter, og proviant dekket av rederiet alene. Den inkluderer også eventuelle proviantutgifter ført som fellesutgifter i sesongoppgjørene.

I de tilfeller mannskapet eier redskaper og får en felles arbeids- og redskapsgodtgjørelse har en måttet foreta en tilnærmet *beregning* av den særskilte arbeidsgodtgjørelse. En har da gått fram på følgende måte: Fra den felles arbeids- og redskapsgodtgjørelse har en trukket mannskapets beregnede kostnader i forbindelse med redskapsholdet. I disse beregnede redskapskostnader har en også inkludert $5\frac{1}{4}$ prosent kalkulatoriske renter av mannskapets egenkapital (denne egenkapital er satt lik bokført verdi av mannskapets redskaper minus eventuell gjeld). Den delen av den felles arbeids- og redskapsgodtgjørelse som blir igjen når de nevnte beregnede redskapskostnader er trukket fra har

en betraktet som arbeidsgodtgjørelse. Dersom mannskapets redskaper har gitt en kapitalavkastning utover $5\frac{1}{4}$ prosent vil dette på grunn av beregningsmåten være inkludert i arbeidsgodtgjørelsen. Det har ikke vært mulig å skille dette ut særskilt.

For å komme fram til *beregnet arbeidsgodtgjørelse pr. årsverk* (7.2) har en dividert den totale beregnede gjennomsnittlige arbeidsgodtgjørelse til mannskapet i de enkelte grupper med det veide gjennomsnittlige antall årsverk (post 3.4) i vedkommende fartøygruppe.

For enkelte fartøyer har det på grunn av feilslåtte fiskerier vært utbetalt minstelotter fra garantikassene direkte til fiskerne. I post 9.1 i gjennomsnittstabellene har en tatt med hvor meget disse garantiutbetalingene har vært i gjennomsnitt pr. fartøy i de enkelte gruppene. Ved å dividere dette beløpet med det veide gjennomsnittlig antall årsverk (post 3.4) kommer en fram til gjennomsnittlig garantiutbetaling pr. årsverk (9.2). Vil en finne fram til den totale veide gjennomsnittlige arbeidsgodtgjørelse pr. årsverk må en legge sammen post 7.2 og post 9.2.

g) **Fiskerlott (8).**

Den i tabellene oppgitte fiskerlott i året (8) er et uveid gjennomsnitt av den utbetalte årslott til de vanlige fiskerne på de enkelte fartøyer. Denne fiskerlott er, i den grad det har vært mulig, blitt korrigert for kapitalkostnader og -inntekter og proviant etter samme retningslinjer som gjennomsnittlig godtgjørelse pr. årsverk, se ovenfor pkt. f.

Fiskerlotten beregnet på denne måte gir uttrykk for hva en vanlig fisker har hatt i samlet arbeidsinntekt i 1969 dersom han har stått om bord i fartøyet hele driftsperioden. Den er således å betrakte som en «maksimallott» for dem av de vanlige fiskerne som har stått om bord hele året. For å komme fram til den totale utbetaling til en vanlig fisker, må en på samme måte som for arbeidsgodtgjørelse pr. årsverk, legge til eventuelle utbetalinger fra Garantikassene.

h) **Bokførte avskrivninger på fartøy (11).**

Den bokførte avskrivning på fartøyet i gjennomsnittstabellene er gjennomsnittet for de fartøyer som har oppgitt avskrivninger i regnskapsoppgavene. Denne post er medtatt for at en skal kunne foreta en sammenligning mellom hvilke avskrivninger fiskerne selv har regnet med og de avskrivningskostnader som Budsjettnemnda har kalkulert med i undersøkelene.

DEL II

6. REGNSKAPSMATERIALET 1969.

Som tidligere nevnt tilskrev Budsjettnemnda eierne av et utvalg på i alt 901 fartøyer, eller nesten 44 prosent av hele den kartlagte masse. Etter et til dels omfattende purrings- og oppfølgingsarbeide oppnådde nemnda kontakt med i alt 522 eller 57,9 prosent av disse 901 fartøyene. Med kontakt mener en her enhver kontakt, fra det å ha sendt inn nyttbare regnskaper til det å meddele at de av en eller annen grunn ikke har kunnet eller villet sende inn de ønskede oppgaver.

Ser en på hvordan etableringen av kontakt for alle grupper under ett fordeler seg over tid, finner en at en i januar oppnådde første kontakt med i alt 166 fartøyer, i februar med 166 og i mars med 129 fartøyer. Etter utgangen av mars fikk en kontakt med ytterligere 61 fartøyer. Relativt fordeler kontaktene seg etter dette med henholdsvis 31,8 prosent i hver av månedene januar og februar, 24,7 prosent i mars og 11,7 prosent etter utgangen av mars.

Som ventet varierer bildet noe fra fartøygruppe til fartøygruppe. De mindre fartøyene har vanligvis relativt enkle egenskaper, og er derfor i stand til å sende inn de ønskede oppgaver relativt raskt. De større fartøyene har tilsvarende kompliserte regnskapsopplegg, og trenger derfor forholdsvis lengre tid til regnskapsavslutningen. Denne forskjell gjenspeiles tydelig i tidspunktene for «første kontakt». I gruppe 01—11 (se tabell 1, side 11), fikk en således første henvendelse i januar og februar fra i alt 281 fartøyer eller ca. 66 prosent av samtlige fartøyer som en kom i kontakt med. For ringnotsnurperne, de store linefartøyer og trålerne (gruppe 12, 13 og 14) kom en i kontakt med bare 51 fartøyer eller ca. 33 prosent i disse to månedene, mens hele 106 eller ca. 67 prosent sendte inn sine oppgaver i mars eller senere. Budsjettnemnda er klar over at det for svært mange fartøyeiere er vanskelig å sende inn de ønskede oppgaver på et tidligere tidspunkt, men nettopp dette forhold skaper store problemer med å få inn et tilstrekkelig stort antall

regnskaper for bearbeidelse og analyse før de årlige støtteforhandlingene tar til.

Den totale oppslutning¹⁾ om undersøkelsene varierer også fra fartøygruppe til fartøygruppe. I gruppene 01—05 ligger oppslutningen på ca. 40—50 prosent i 1969. For reketrålerne i Sør-Norge og ringnotsnurperne er oppslutningen omlag 60 prosent, mens det for trålernes vedkommende er registrert en oppslutning på om lag 80 prosent. Denne høye kontaktprosenten fra trålerne skyldes sannsynligvis vesentlig at disse i henhold til konsesjonsvilkårene er pliktig til hvert år å sende inn til Fiskeridirektoratet sine regnskaper. Den laveste kontaktprosent har en registrert blant fartøyene som i 1969 drev banklinefiske med kombinasjoner i Møre og Romsdal. Av de 47 fartøyene som var med i utvalget, er en kommet i kontakt med bare 14 eller i underkant av 30 prosent. Tabell 5, side 31, viser en detaljert oversikt over svarprosentene i de enkelte gruppene.

En har stort sett nyttet det samme opplegg for purring og oppfølging som for det foregående år. Innsatsen er imidlertid blitt ytterligere intensivert. Til tross for dette er oppslutningen om undersøkelsen gått ned fra ca. 69 prosent i 1968 til ca. 58 prosent i 1969. Nedgangsprosenten er stort sett den samme for samtlige grupper, bortsett fra for trålerne (gruppe 14) som i 1969 viser en større oppslutning enn tidligere. En har ikke hatt anledning til å undersøke årsakene til nedgangen, men de momenter som en har pekt på i kapittel 4 må antas å ha vært medvirkende årsaker.

Av tabell 5 går det også fram at en har måttet registrere 101 fartøyer, eller 19,3 prosent av de 522 som en har fått kontakt med, som bortfall. Disse er ikke kommet med i noen av de resultatberegninger som er foretatt. I 1968-undersøkelsen var det tilsvarende tall 100, eller 17,7 prosent av det totale antall fartøyer som en kom i kontakt med. På bakgrunn av de ovennevnte tall ser det ikke ut til at ulempene ved å bygge på en kartlegging som ligger et år tilbake i tiden (1968), har vært så store som nemnda fryktet.

En har heller ikke i forbindelse med undersøkelsene for 1969 hatt anledning til å undersøke de bakenforliggende årsakene til bortfallene noe særlig inngående. Men den hyppigste årsak har vært at fartøyene ikke har hatt en tilstrekkelig lang driftstid til at de kan betegnes som

¹⁾ Her nyttet i betydningen antall kontrakter — også «negative» — se foregående side.

helårsdrevne i 1969. Tabell 5, side 31 gir en detaljert oversikt over bortfallene i de enkelte grupper.

Av de 522 fartøyer en har fått kontakt med, gjenstår det etter det foranstående 421 som har sendt inn og fått bearbeidet sine regnskaper slik at en har kunnet ta resultatene med i denne meldingen. Fartøyene fordeler seg på de enkelte fartøygrupper slik som vist i tabell 5 under kolonnen «Antall benyttede regnskaper».

På grunn av at enkelte fartøyer ikke har drevet de fiskerier/fiskerikombinasjoner i 1969 som Budsjettnemnda antok, og på grunn av at noen fartøyer viste seg ikke å høre hjemme i de størrelsesgrupper som de var blitt registrert i, måtte til sammen 34 fartøyer flyttes fra en fartøygruppe til en annen under bearbeidingen. Kolonnen «Overflytninger» i tabell 5 viser hvorledes disse fordeler seg på de enkelte grupper.

Under innsamlingen av regnskapsmaterialet har en fått noen få tilbud om regnskaper fra fartøyeiere som opprinnelig ikke var trukket ut til å delta i undersøkelsene. Da en fryktet for at enkelte grupper ville få en noe for dårlig representasjon, ba en disse eiere sende inn oppgaver på samme vilkår som for de ordinært uttrukne fartøyene. En har forsøkt å vurdere disse tilleggsfartøyene individuelt. Dersom deres karakteristika er funnet ikke å avvike noe vesentlig fra de øvrige fartøyers i de respektive grupper, er de blitt inkludert i undersøkelsen. I alt gjelder dette 11 fartøyer, hvorav 10 er ringnotsnurpere over 100 fot.

I denne meldingen er det således presentert et materiale som bygger på driftsresultatene for i alt 432 fartøyer. Av disse er 86 ringnotsnurpere, 14 linefartøyer som drev fiske ved Grønland og Newfoundland, 12 sidetrålere, 18 vanlige hekktrålere, 4 fabrikkskip og 297 andre fartøyer som drev forskjellige fiskerier. Det presenterte utvalg utgjør 47,9 prosent av de uttrukne utvalg og ca. 21 prosent av massen av helårsdrevne fiskefartøyer i 1969. Når det gjelder utvalgets absolutte og relative fordeling på de enkelte fartøygrupper, vises det for øvrig til tabell 5, side 31.

Utvalgenes absolutte størrelse har svært stor betydning for materialets statistiske utsagnskraft, spesielt når en arbeider med så små masser og utvalg som Budsjettnemnda har vært nødt til å gjøre i disse lønnsomhetsundersøkelser. Prinsipielt har en, som tidligere nevnt, tatt sikte på å få med minst 20 fartøyer i hver gruppe som en er interessert i å foreta gjennomsnittsberegninger m.v. for. Dette har ikke lyktes for alle grupper, hverken i 1968-undersøkelsen eller 1969-undersøkelsen. For

Tabell 5. Oversikt over svarprosenter, presentert utvalg m.v. 1969.

Fartøygruppe	Trukket utvalg	Antall kon-takter	Regi-strert bortfall	Antall benyt-tede regn-skaper	Overflytninger		«Ekstra-fart-øyer»	Presen-tert utvalg	Relative tall		
					÷	+			Ant. kon-takter i pst. av trukket utvalg	Presentert utv. i pst. av:	
										Kart-lagt masse	Truk-ket utvalg
01 Finnmark	40	19	6	13	1	2	—	14	47,5	13,0	35,0
02 Troms	40	19	1	18	1	—	—	17	47,5	34,0	42,5
03 Troms	40	16	3	13	—	—	—	13	40,0	11,3	32,5
04 Nordland	106	65	16	49	2	—	—	47	46,4	14,9	44,3
05 Nord-Norge	109	56	10	46	12	13	—	47	51,4	16,8	43,1
Ren reke-trål...	69	38	6	32	6	5	—	31	55,1	15,0	44,9
Reke m/komb..	40	18	4	14	6	8	—	16	45,0	21,6	40,0
06 Trøndelag	40	17	5	12	—	1	—	13	42,5	14,8	32,5
07 Møre og Romsdal.	38	21	2	19	—	—	—	19	55,3	50,0	50,0
08 Møre og Romsdal.	47	14	4	10	—	1	—	11	29,8	7,9	23,4
09 Sogn og Fjordane.	40	31	5	26	—	—	—	26	77,5	33,8	65,0
10 Hordaland og Rogaland	40	31	3	28	1	—	1	28	77,5	60,9	70,0
11 Sør-Norge	121	76	14	62	12	13	—	63	62,8	17,4	52,1
Ren reke-trål...	48	33	6	27	5	7	—	29	68,8	20,1	60,4
Reke m/komb..	73	43	8	35	7	6	—	34	58,9	15,6	46,6
12 Ringnotsnurpere .	160	97	19	80	5	3	10	86	60,6	24,2	53,8
80—99 fot ..	40	25	8	17	4	—	—	13	62,5	20,3	32,5
100—119 fot ..	40	24	4	20	—	2	3	25	60,0	28,1	62,5
120—139 fot ..	40	23	4	19	1	—	5	23	57,5	20,2	57,5
140 fot og over.	40	25	3	22	—	1	2	25	62,5	28,1	62,5
13 Store linefartøyer.	29	19	5	14	—	—	—	14	65,5	48,8	48,3
14 Trålere	51	41	8	33	—	1	—	34	80,4	68,6	68,6
Sidetrålere	23	17	6	11	—	1	—	12	73,9	52,2	52,2
Hekkrålere ...	23	19	1	18	—	—	—	18	82,6	78,3	78,3
Fabrikkrålere .	5	5	1	4	—	—	—	4	100,0	80,0	80,0
I alt	901	522	101	421	34	34	11	432	57,9	21,0	47,9

å få et visst inntrykk av eventuelle endringer i de presenterte utvalgs utsagnskraft, har en i tabell 6, side 33, satt opp en oversikt som viser antall presenterte fartøyer i de enkelte grupper i 1968 og 1969.

Ved flere anledninger har det vært reist spørsmål om hvorvidt det i fiskenæringen er slik at noen fartøyer alltid har de relativt sett beste resultater, eller om et fartøy kan ha godt resultat det ene året, og dårlig det neste. For å få muligheter til å undersøke dette forhold noe nærmere forsøkte en, som nevnt i kapittel 3, i størst mulig grad å ta med i 1969-utvalget fartøyer som også var med i 1968-undersøkelsen.

Av de i alt 432 fartøyene som inngår i 1969-undersøkelsene er i alt 282, eller ca. 65 prosent, fartøyer som ble medtatt i gjennomsnittsberegninger m.v. i undersøkelsene for 1968. Disse fartøyers fordeling på de enkelte fartøygrupper er satt opp i tabell 6 under kolonnen «gjengangere». De resterende 150 fartøyer er enten fartøyer som ikke var med i utvalget for 1968, fartøyer som en ikke fikk kontakt med i forbindelse med 1968-undersøkelsene, eller fartøyer som av en eller annen grunn måtte registreres som bortfall i 1968.

7. DRIFTSRESULTATER 1969.

En skal i det følgende kapittel forsøke å peke på de viktigste informasjoner en har fått gjennom Budsjettnemndas lønnsomhetsundersøkelser for så vidt angår de helårsdrevne fartøyers tekniske data og driftsintensitet, og deres inntekter, kostnader og lønnsevne m.v. i 1969.

a) Fartøystørrelse og alder.

Det er som nevnt tidligere i meldingen, en forutsetning at fartøyene som skal inngå i lønnsomhetsundersøkelsene, er i bestemte størrelsesgrupper alt etter hvilke fiskerier eller fiskerikombinasjoner de har drevet og hvor på kysten de hører hjemme. Vedlegg I, tabell 1a og b, viser størrelsesfordelingen for de fartøyer som er med i de enkelte grupper i 1969-undersøkelsen. For gruppe 01—11 har en nyttet kjenningslengde som grupperingskriterium, mens en for gruppene 12—14 har nyttet lengste lengde. Denne forskjell har sammenheng med de forhold som en har nevnt i kapittel 2, side 11 f.f. I tillegg er det i gjennomsnittstabellene 2—11 i vedlegg II tatt med gjennomsnittlig kjennings- og lengste lengde for alle fartøygrupper.

Tabell 6. Presentert utvalg 1968 og 1969.

Fartøygruppe	1968		1969				Absolutt endring i antall fartøyer i presentert utvalg
	Antall fartøyer i presentert utvalg	Disse i pst. av totalutvalg	Antall fartøyer i presentert utvalg	Hvorav		Presentert utvalg i pst. av totalutvalg	
				«Gjengangere»	«Nye» fartøyer		
01 Finnmark	19	47,5	14	9	5	35,0	÷ 5
02 Troms	18	45,0	17	14	3	42,5	÷ 1
03 Troms	17	42,5	13	9	4	32,5	÷ 4
04 Nordland	54	63,5	47	34	13	44,3	÷ 7
05 Nord-Norge	45	57,7	47	30	17	43,1	2
Ren reketråling	30	..	31	19	12	44,9	1
Reketråling m/komb.	15	..	16	11	5	40,0	1
06 Trøndelag	16	40,0	13	9	4	32,5	÷ 3
07 Møre og Romsdal	20	55,6	19	14	5	50,0	÷ 1
08 Møre og Romsdal	20	45,5	11	9	2	23,4	÷ 9
09 Sogn og Fjordane	30	75,0	26	20	6	65,0	÷ 4
10 Hordaland og Rogaland	29	72,5	28	15	13	70,0	÷ 1
11 Sør-Norge	81	66,4	63	48	15	52,1	÷ 18
Ren reketråling	41	82,0	29	23	6	60,4	÷ 12
Reketråling m/komb.	40	55,6	34	25	9	46,6	÷ 6
12 Ringnotsnurpere	92	66,2	86	48	38	53,8	÷ 6
80—99 fot	18	45,0	13	7	6	32,5	÷ 5
100—119 fot	26	65,0	25	14	11	62,5	÷ 1
120—139 fot	48	82,8	23	13	10	57,5	—
140 fot og over			25	14	11	62,5	
13 Store linefartøyer	12	44,4	14	8	6	48,3	2
14 Trålere	20	43,5	34	15	19	68,6	15
Sidetrålere	7	35,0	12	5	7	52,2	5
Hekkrålere	10	47,6	18	7	11	78,3	8
Fabrikkskip	3	60,0	4	3	1	80,0	1
Sum	473	58,0	432	282	150	47,9	÷ 41

Ovennevnte tabeller viser at det i gruppene 01, 03, 04, 05, 07 og 11 er en utpreget konsentrasjon av fartøyene i nedre del av størrelsesgruppen. Dette skulle tyde på at det størrelsesmessig er det øvre sjikt av samtlige fartøyer som driver vedkommende fiskeri/fiskerikombinasjon som faller innenfor de valgte størrelsesgrenser. De gjennomsnitts- og spredningstall for lønnsevne m.v. som er presentert i denne meldingen kan derfor sannsynligvis bare tas som representative for de aktuelle størrelsesgruppene og ikke som representative for de medtatte fiskerier eller fiskerikombinasjoner i sin helhet.

En vil for øvrig gjøre oppmerksom på at det i meldingen er kommet med to fartøyer, ett i gruppe 01 og ett i gruppe 06, som overskrider disse gruppers øverste størrelsesgrense. Disse er tatt med fordi de driver nøyaktig de fiskerier/fiskerikombinasjoner som Budsjettnemnda har latt inngå i disse grupper, samtidig som størrelsesgrensene ikke overskrides vesentlig.

For detaljer om gjennomsnittsstørrelse og størrelsesfordelingen i de enkelte fartøygruppene viser en til tabellverket.

Budsjettnemnda har ikke satt noe bestemt krav til fartøyenes alder for å komme med i lønnsomhetsundersøkelsene. For å få et inntrykk av fiskeflåtens alder har en imidlertid i vedlegg I, tabell 2, satt opp en fordeling av fartøyene i de enkelte gruppene etter opprinnelig byggeår. En har også i tabellen tatt med gjennomsnittsalderen for fartøyene i de forskjellige gruppene samt antall ombyggede fartøyer.

Denne tabell viser at av de i alt 432 fartøyene som i 1969 var med i undersøkelsen, var i alt 42 eller ca. 9,7 prosent bygget før 1920, 87 (20,1 prosent) i perioden 1920—1939, 70 (16,2 prosent) i perioden 1940—1949, 116 (26,9 prosent) i 1950—1959 og 117 (27,1 prosent) i 1960 og senere. Den veide gjennomsnittlige alder for samtlige fartøyer som var med i Budsjettnemndas masse av helårsdrevne fiskefartøyer over 40 fot i 1969 var 21,4 år.

Etter de opplysninger som Fiskeridirektoratet sitter inne med var hele 153 eller ca. 35,4 prosent av de 432 blitt ombygget i større eller mindre grad. I virkeligheten var nok dette tallet noe høyere fordi en har erfaring for at en hel del av de foretatt ombygginger ikke blir innrapportert på foreskrevne måte. En bør i denne forbindelse også ha klart for seg at begrepet «ombygging» er meget vidt, og ikke alltid gir det samme uttrykk for en reell økning i «kvaliteten» av fartøyet. En ombygging av en gammel kvalbåt til f.eks. linebåt for Grønlandsfiske

etter torsk eller til ringsnotsnurper betyr som oftest en langt større «kvalitetsforbedring» enn en mindre forlenging av et fartøy i 40—50 fots-størrelsen.

Alderssammensetningen og gjennomsnittsalderen varierte, som det framgår av tabellen, relativt sterkt fra gruppe til gruppe. Høyest gjennomsnittsalder hadde de rene rekefartøyerne fra Nord-Norge (gruppe 05 — ren rekefartøy) med 29,4 år, mens f.eks. hekkfartøyerne bare var 3,1 år i gjennomsnitt. Den veide gjennomsnittlige alder for ringsnotsnurperne (gruppe 12) var 19,1 år og for de store linefartøyerne (gruppe 13) 16,4 år. Tabellen viser tydelig at gruppene av mindre fartøyer i Sør-Norge består gjennomgående av noe eldre fartøyer enn de tilsvarende størrelsesgrupper i Nord-Norge.

En skal i denne forbindelse være klar over at disse forskjeller i alderen på fartøyerne på langt nær alltid gir uttrykk for reelle forskjeller i kvalitet. Heller ikke kan de beregnede gjennomsnitt gi særlig gode holddepunkter for bedømmelse eller vurdering av fartøyerens totale levetid som fiskefartøyer. Forskjeller i økonomisk utvikling fra distrikt til distrikt og fra fiskeri til fiskeri, tidspunkt for utvikling av «nye» fiskerier, muligheter for å kunne anskaffe og anvende fullt brukbare eldre fiskefartøyer til et bestemt fiskeri o.s.v. vil alltid kunne skjule seg bak slike tall som presenteres i tabell 2. Videre vil det noen ganger kunne anskaffes eldre båter som ved ombygginger er fullt tjenlige rent teknisk, og som samtidig kan være vesentlig rimeligere i anskaffelse enn nykontraheringer. Dette siste er det som delvis er årsaken til at fartøyerne som deltok i ringsnotfiske og i linefiske ved Grønland og Newfoundland hadde en etter forholdene høy gjennomsnittsalder. Det at hele 54,7 prosent av ringsnotsnurperne og 64,3 prosent av linefartøyerne var ombygget, bekrefter disse forhold.

De data som Budsjettnemnda sitter inne med om bygge- og ombyggingsår for fartøyerne som er med i undersøkelsene, gir således alene ikke særlig gode muligheter for å foreta analyser av f.eks. i hvilken grad fiskeflåten er for gammel, om i hvilken grad der eksisterer et fornyelsesbehov o.s.v. Til slike analyser trenger en langt mer detaljerte opplysninger om de enkelte fiskefartøyer.

b) Motorenes alder og motorstyrke.

I kapittel 2 er det opplyst at ingen fartøyer med motor eldre enn 25 år skulle tas med i masse eller utvalg dersom ikke spesielle forhold til-

sa at de burde være med. Normalt skulle derfor ingen fartøyer med motor bygget i 1944 eller tidligere komme med.

Det er imidlertid et faktum at eldre tungbygde motorer ofte kan være av en relativ god kvalitet. Ved godt vedlikehold kan disse motorene ha en vesentlig lengre teknisk og økonomisk levetid enn de nyere mer lettbygde og hurtigløpende motorer. Dessuten er det ikke alle fiskerier eller fiskerikombinasjoner som setter like store krav til motorenes driftssikkerhet m.v. Av disse årsaker har en funnet det forsvarlig å ta med i det bearbejdede materiale i alt 36 fartøyer med motor eldre enn 25 år. For aldersfordelingen av disse motorene viser en til vedlegg I, tabell 3.

Av tabellen går det fram at de aller fleste av fartøyene med relativt gamle motorer, drev reketråling eller reketråling med kombinasjoner. I gruppe 05 hadde i alt 11 fartøyer motor eldre enn 25 år, og i gruppe 11 var tallet 7. Årsaken til at det var så vidt gamle motorer i disse gruppene, er at det til disse fiskerier svært ofte er blitt kjøpt inn eldre, forholdsvis vel utstyrte fartøyer som ikke har vært hensiktsmessige i de fiskerier som de tidligere har drevet. Til reketråling har de imidlertid teknisk sett vært tilfredsstillende, og de er framfor alt rimeligere i anskaffelse enn nye fartøyer.

Ellers legger en merke til at av de i alt 432 fartøyene som er med i det presenterte utvalg, hadde 269 eller vel 62 prosent motorer bygget i 1960 eller senere, altså motorer som i 1969 var 9 år eller yngre. Av disse var det igjen 170 eller nesten $\frac{2}{3}$ bygget i 1965 og senere. Lavest gjennomsnittsalder for motorene hadde hekktrålerne med 2,9 år, fabrikkskipene med 3,8 år, fartøyene i gruppe 03 med 4,5 år og banklinefartøyene fra Troms samt de største ringnotsnurperne, begge grupper med en gjennomsnittsalder for motorene på 5,0 år. Den lave gjennomsnittsalder for motorene på ringnotsnurperne og trålerne har sammenheng med at disse fartøytypene driver det en kan kalle «nye» fiskerier som det på grunn av forholdsvis gunstige driftsresultater har vært investert etter måten sterkt i i løpet av de siste årene. For de andre gruppene med lav gjennomsnittsalder på motorene har driftsresultatene også vært etter måten gunstige. Derfor har en i disse mer «tradisjonelle» fiskerier også fått en del nykontraheringer. Dessuten har de fartøyeierne som har eldre fartøyer på forskjellige måter forsøkt å modernisere disse, bl.a. ved å skifte ut eldre motorer.

Den totale veide gjennomsnittlige alder for motorene var i 1969 ca.

8,5 år. En vil i denne forbindelse på nytt gjøre oppmerksom på at denne gjennomsnittsalder ikke sier noe om motorenes faktiske økonomiske eller tekniske levetid. For slike analyser må en ha data om motorenes utskiftnings tidspunkt, og slike data har ikke Budsjettnemnda hatt til disposisjon.

For ytterligere detaljer om motorenes alder viser en til tabellen.

Selv om Budsjettnemnda ikke har satt noe krav til motorstyrke for at fartøyene skal kunne komme med i massen av helårsdrevne og velutstyrte fartøyer, har en i vedlegg I, tabell 4, tatt med en oversikt over gjennomsnittlig motorstyrke og motorenes størrelsesfordeling innenfor de enkelte fartøygrupper i undersøkelsen.

Denne tabellen viser at det er ganske stor spredning i motorstyrke i de enkelte grupper. Dessuten gjenspeiler tallene over de enkelte gruppers gjennomsnittlige motorstyrke både fartøystørrelse og arten av de fiskerier eller fiskerikombinasjoner fartøyene vanligvis driver.

Således hadde f.eks. fartøyene som drev ren reketråling og reketråling med kombinasjoner gjennomgående de svakeste motorene; gjennomsnittet var vel 77 HK i gruppe 05 og 115 HK i gruppe 11. For ringnotsnurperne varierte den gjennomsnittlige motorstyrke fra vel 308 HK i den minste gruppen (80—99 fot) til nesten 1 020 i gruppen «ringnotsnurpere — 140 fot og over».

c) **Fartøyenes driftstid.**

Den gjennomsnittlige driftstid for fartøyene i de enkelte grupper, hovedgrupper og totalt er oppsatt i vedlegg I, tabell 5 (antall dager) og vedlegg II, tabell 1 (antall uker). Den førstnevnte tabell viser også spredningstall for de forskjellige gruppene.

Den individuelle behandling av grensetilfellene (jfr. side 19) har ført til at i alt 13 fartøyer med en driftstid på under 210 dager (30 uker) er blitt tatt med i det bearbejdede materiale. Av disse 13 fartøyene var det 4 i gruppen 03 — skrei m.v. i Troms, og 4 ringnotsnurpere. Felles for samtlige av fartøyene med under 30 ukers driftstid er at de har en tid på fiske like oppunder minimumsgrensen for «helårsdrift», samtidig som de har en begrunnelse som gjør det rimelig å regne dem som helårsdrevne til tross for at driftstiden har vært så lav. Det kan f.eks. være at avtaksvansker har skapt problemer (gruppe 03) eller at et fiskeri ikke hadde den varighet som forventet (gruppe 12).

Tabellen viser en tendens til opphoping av fartøyer i intervallet 300

—319 dager. Totaltallet på 124 fartøyer i dette intervallet er sannsynligvis noe for høyt. En av årsakene til denne konsentrasjon er at mange fartøyer ikke oppgir dato for sesongenes begynnelse og slutt eller antall driftsdøgn, men i stedet oppgir «hele året» som driftstid. I samsvarende med den praksis som Fiskeridirektoratet har fulgt i andre undersøkelser, har en satt disse fartøyenes driftstid til 300 dager.

De fartøyene som oftest oppgir «hele året» som driftstid, er de som driver typiske kystfiskerier med leveranser på eller i nærheten av hjemstedet etter en-dagsturer på sjøen. Blant disse forekommer ofte f.eks. reketralere og fartøyer som driver snurrevadfiske. I realiteten har disse fartøyene sannsynligvis den samme spredning i driftstiden som de øvrige fartøyene, nemlig fra om lag 210 dager og oppover.

Den veide gjennomsnittlige driftstiden for hele massen av fiskefartøyer som omfattes av Budsjettnemndas lønnsomhetsundersøkelser, var i 1969 278 dager eller nesten 40 uker. Dersom en regner at det går bort gjennomsnittlig om lag 4 uker til ferieavvikling for hele mannskapet og om lag 4 uker i forbindelse med jule- og påskehøytidene, skulle rederiene gjennomsnittlig ha om lag 4 uker til stell og vedlikehold av fartøy og redskaper.

Driftstiden varierer en god del, ikke bare fra fartøy til fartøy, men også fra fartøygruppe til fartøygruppe. Således hadde gruppen med gjennomsnittlig kortest driftstid, gruppe 03 — skrei m.v. i Troms, et gjennomsnitt på bare 231 dager eller 33 uker, mens linefartøyene som fisket på Grønland og Newfoundland (gruppe 13) hadde 323 dager eller vel 46 uker i gjennomsnittlig driftstid. Ringnotsnurperne hadde i 1969 en gjennomsnittlig driftstid på 274 dager, med en variasjon fra 257 dager for fartøyene i størrelsen 100—119 fot til 290 dager for fartøyene i størrelsen 140 fot og over.

d) **Bemanning — arbeidsinnsats.**

Et typisk trekk ved de norske fiskerier er at fiskeflåten består vesentlig av relativt små fartøyer som driver fiske på kysten og de nære kystbanker. Dette gir seg også utslag i bemanning om bord. For å gi en tallmessig oversikt over disse forhold, har en i vedlegg I, tabell 6, tatt med en oppstilling som viser fiskefartøyene i utvalget fordelt etter antall årsverk utført om bord. Videre viser tabellen gjennomsnittene for gruppene og for massen under ett.

Det gjennomsnittlige veide antall årsverk utført om bord i de fartøyene som i 1969 kan betegnes som helårsdrevne, var ifølge lønnsomhetsundersøkelsene 6,1, varierende fra 2,0 årsverk for fartøyene som drev ren reketråling i Sør-Norge (gruppe 05) til 38,2 årsverk for fabrikkskipene. Det veide gjennomsnittlige antall årsverk ligger så lavt, nettopp fordi fiskeflåten domineres av mindre fartøyer med etter måten liten gjennomsnittlig bemanning.

For gruppene på Vestlandet som drev banklinefiske med kombinasjoner (gruppe 08 og 09) var det gjennomsnittlige antall årsverk utført om bord vel 7, varierende på de enkelte fartøyer fra i underkant av 3 til vel 11 årsverk. For ringnotsnurperne varierte den gjennomsnittlige bemanning fra 9,4 årsverk i den minste gruppen til 12,5 i den største, og med et veid gjennomsnitt for alle gruppene av snurpere på 11,1 årsverk.

Et annet og typisk trekk ved det norske fiske er at fiskerne har en forholdsvis lang arbeidstid pr. døgn sammenlignet med f.eks. industriarbeiderne. I tabell 7 i vedlegg I har en gitt en oversikt over fiskernes arbeidstid.

I Budsjettnemndas utvalgsundersøkelser for 1969 stilte en følgende spørsmål: «Gjennomsnittlig arbeidstid for mannskapet? Anslagsvis ca. . . timer pr. mann pr. døgn». Bare 309 eller ca. 70 prosent besvarte spørsmålet slik at en kunne nytte svarene. Blant de 123 som ikke svarte var samtlige 34 trålerne (gruppe 14) som er med i undersøkelsen.

Av de 309 som besvarte spørsmålet tilfredsstillende, oppga hele 119 eller ca. 38,5 prosent at de hadde en arbeidstid under fiske på 16 timer eller mer i gjennomsnitt. 113 eller ca. 36,6 prosent oppga å ha mellom 13 og 15 timer i gjennomsnittlig arbeidstid, 72 eller 23,3 prosent fra 10 til 12 timer, og bare 5 eller noe i overkant av 1 prosent oppga å ha en gjennomsnittlig arbeidstid på under 10 timer pr. mann pr. døgn.

Den gjennomsnittlige arbeidstid for de enkelte grupper varierte fra 12,3 timer for ringnotsnurperne som lå lavest, til 18,2 timer for de store linefartøyene (gruppe 13). En legger for øvrig merke til at de grupper av fiskefartøyer som hovedsakelig drev linefiske i en eller annen form, gjennomgående hadde lengre arbeidstid enn fartøyer som drev andre fiskerier. Eksempelvis kan nevnes at gruppe 09 — pigghåfiske med kombinasjoner i Sogn og Fjordane — oppga å ha en gjennomsnittlig arbeidstid pr. mann pr. døgn under fiske på 17,7 timer.

e) **Driftsinntekter.**

Vedlegg II, tabell 1, viser hvor sterkt de totale gjennomsnittlige bruttoinntekter varierer fra gruppe til gruppe. Således hadde fartøyene fra Nord-Norge som drev utelukkende reketråling gjennomsnittlig bare ca. 69 000 kroner i bruttoinntekter, mens fabrikkskipene hadde vel 5,6 mill kroner. Ser en på de fartøyene mellom 40 og 60 fot som drev skreifiske m.v. i Nord-Norge (gruppe 01, 03 og 04), finner en at fartøyene fra Troms gjennomsnittlig hadde de beste resultater i 1969 med en bruttoinntekt på vel 300 000 kroner. Det tilsvarende resultat for fartøyene fra Finnmark var ca. 248 500 kroner; mens fartøyene fra Nordland kom opp i bare vel 185 500 kroner.

For ringnotsnurperne varierte bruttoinntektene mellom ca. 407 000 kroner i gjennomsnitt for den laveste størrelsesgruppen (80—99 fot) til 1 832 000 kroner for den øverste (140 fot og over). Den totale veide gjennomsnittlige bruttoinntekt for alle ringnotsnurperne var i 1969 ca. 1,03 mill. kroner.

De variasjoner som finnes i totale bruttoinntekter forklares hovedsakelig ved den forskjell som finnes i fartøystørrelse, bemanning, driftsform og driftstid for de forskjellige fiskerier. Men bruttoinntektene varierer ikke bare etter fartøystørrelse, bemanning og fiskerier. Også innenfor relativt ensartede grupper av fartøyer i Budsjettnemndas lønnsomhetsundersøkelser varierte inntektene svært meget. Dette kommer blant annet klart fram i vedlegg III, tabell 1. Det kan således nevnes at den laveste observerte bruttoinntekt blant fartøyene i gruppe 01 — skrei m.v. i Finnmark — var bare vel 56 000 kroner, mens det fartøy som hadde høyest bruttoinntekt lå på ca. 587 000 kroner. Bruttoinntektene for den øverste gruppen av ringnotsnurpere varierte fra 938 000 kroner til ca. 3,1 mill. kroner.

Den relative representasjon er, som det går fram av tabell 5, side 31, ikke den samme for alle grupper. Derfor kan ikke den totale fordeling av fartøyene i det presenterte utvalget på inntektsgrupper tas som helt representativ for fordelingen av alle fartøyene i massen etter bruttoinntekter. En nevner likevel at i det totale presenterte utvalg for 1969 var det i alt 117 eller ca. 27 prosent av fartøyene som hadde en bruttoinntekt på under 100 000 kroner. 175 eller 41 prosent lå mellom 100 000 og $\frac{1}{2}$ mill. kroner i bruttoinntekter, 53 eller ca. 12 prosent lå mellom $\frac{1}{2}$ og 1 mill. kroner, og 87 eller ca. 20 prosent av det presenterte utvalget hadde en bruttoinntekt på over 1 mill. kroner.

En så stor spredning i inntekter som Budsjettnemndas materiale viser, innebærer at en bør operere med relativt store utvalg — absolutt sett — hvis en vil være sikker på å oppnå høy statistisk utsagnskraft. Da representasjonen som påvist i tabell 5, side 31, tvert om er lav i enkelte grupper, både absolutt og relativt, må det knytte seg temmelig stor statistisk usikkerhet til mange av de beregnede gjennomsnittsresultater. Usikkerheten skulle derfor tilsi at en ikke kritikkløst anvender de inntektsdata som er presentert i denne melding. En bør hele tiden ha for øye de begrensninger som ligger i materialet, og som en har søkt å peke på ovenfor.

f) **Kostnader.**

På samme måte som for inntektene finner en temmelig store variasjoner fra gruppe til gruppe når det gjelder kostnadene. Således hadde fartøyene som drev en ren reketråling i 1969 (gruppe 05 og 11) gjennomsnittlig bare ca. 46 000 kroner i totale kostnader, mens fabrikkskipene hadde nesten 3,3 mill.kroner. Ringnotsnurperne hadde i 1969 gjennomsnittlig vel 3/4 mill. kroner i totalkostnader, varierende fra ca. 406 000 kroner for gruppen 80—99 fot til ca. 1,15 mill. kroner for gruppen 140 fot og over. De veide gjennomsnittlige kostnadene for fartøyene som drev skrei m.v. i Nord-Norge (gruppe 01, 03 og 04) var ca. 113 000 kroner, for dem som drev diverse kombinasjoner på Vestlandet (gruppe 07, 08 og 09) vel 165 000 kroner og for massen som helhet vel 267 000 kroner.

Innenfor de enkelte grupper finner en ikke så stor spredning i kostnadene, jfr. vedlegg III, tabell 2, som for inntektene. Av dette skulle en kunne slutte at Budsjettnemndas lønnsomhetsundersøkelser burde være mer utsagnskraftig når det gjelder de gjennomsnittlige kostnader i de enkelte grupper enn når det gjelder inntektene. Imidlertid skal en være klar over at det knytter seg endel usikkerhet til enkelte kostnadsposter på grunn av beregningstekniske forhold. Dessuten har opplysningene fra enkelte oppgavegivere vært delvis mangelfulle. Disse to forhold kan ha hatt en viss innvirkning på enkelte beregnede kostnadsposter, f.eks. redskapskostnadene og vedlikeholdskostnadene for fartøyene.

Ikke alle kostnadsposter veier like meget for gruppene. Dette kommer klart fram av bl.a. tabell 12 i vedlegg II. Denne tabell viser bl.a. at de beregnede avskrivningskostnader for fartøyet er den absolutt

største kostnadspost for de fleste grupper. Således utgjør avskrivningene f.eks. 23 prosent av totalkostnadene i gruppe 02, og 25 prosent av de gjennomsnittlige totalkostnader for ringnotsnurperne. Likevel varierer avskrivningskostnadens andel av totalkostnadene en god del. I f.eks. gruppe 03 — skrei m.v. i Troms — var prosentandelen bare 14, mens de utgjorde 40 prosent av totalkostnadene for fartøyene fra Hordaland og Rogaland som drev sildetrål med kombinasjoner (gruppe 10) og for rene reketrålere i Sør-Norge (gruppe 11).

Posten «vedlikehold på fartøy» utgjorde også en stor andel av totalkostnadene, variierende fra 10 prosent i gruppe 01, som lå lavest, til 21 prosent for fartøyene fra Nord-Norge som drev ren reketrålning.

Vedlikehold og avskrivninger på fartøy er, som det framgår av det foranstående, til sammen meget tyngende kostnadsposter i et fartøys driftsregnskap. Av de 21 grupper som en opererer med i Budsjettnemndas lønnsomhetsundersøkelser, var det bare 2 grupper hvor disse kostnader til sammen utgjorde mindre enn 30 prosent av gruppens gjennomsnittlige totalkostnader. I 6 grupper lå de mellom 30 og 40 prosent, i 7 mellom 40 og 50 prosent og i de resterende 6 gruppene utgjorde de mer enn 50 prosent av totalkostnadene. Lavest andel utgjorde de nevnte kostnadene i gruppe 01 med 28 prosent, og høyest i gruppe 05 — ren reketrål i Nord-Norge — med 60 prosent av totalkostnadene.

Drivstoffkostnadene er en annen kostnadspost som veier relativt sterkt. Den varierte fra 7 prosent av totalkostnadene i gruppe 01 og 03 til hele 26 prosent av totalkostnadene for sidetrålerne.

Som det framgår av tabellen er posten «leid arbeidshjelp» ubetydelig for samtlige grupper bortsett fra for fartøyene i Nord-Norge som drev skreifiske med kombinasjoner (gruppe 01, 03 og 04). I gjennomsnitt for disse gruppene utgjorde denne kostnadspost hele 18 prosent av de gjennomsnittlige totalkostnadene. Årsaken til dette er at disse fartøyene i utstrakt grad nytter lønnet arbeidshjelp til blant annet egning av line og til sløyning og lossing av fangst.

For ytterligere detaljer viser en til tabellverket.

g) Lønnsevne.

Lønnsevnen beregnet etter den metode som er beskrevet i kapittel 5e, side 26, gir som nevnt uttrykk for hvor mye virksomheten egentlig gir til innsatsfaktoren arbeidskraft. Tabellene 1—11 i vedlegg II gir bl.a.

gjennomsnittstallene totalt, pr. årsverk og pr. mannsukeverk i de enkelte grupper og hovedgrupper, mens tabell 3 og 5 i vedlegg III gir spredningstall for gruppene for henholdsvis total lønnsevne pr. fartøy og lønnsevne pr. årsverk.

Høyest gjennomsnittlig lønnsevne pr. fartøy i 1969 hadde fabrikkskipene med nesten 2,4 mill. kroner, mens fartøyene som drev ren reke-tråling (gruppe 05 og 11), som lå lavest i total lønnsevne, bare hadde ca. 23 000 kroner. For ringnotsnurperne varierte den gjennomsnittlige totale lønnsevne fra vel 18 000 kroner i den minste gruppen (80—99 fot) til nesten 700 000 kroner i den største (140 fot og over), med et veid gjennomsnitt for alle ringnotsnurperne på vel 280 000 kroner.

Den totale lønnsevne innenfor de enkelte grupper og hovedgrupper varierte nokså sterkt på samme måte som inntektene og kostnadene. Tabell 3 vedlegg III viser dette klart. Av tabellen går det også fram at for en god del av fartøyene var lønnsevnen null eller mindre. Dette vil si at dersom fartøyeierne først skulle sørge for kostnadsdekning, så ville det ikke bli noen godtgjørelse til arbeidskraften i det hele tatt. Av de 432 fartøyene som er med i Budsjettnemndas lønnsomhetsundersøkelser for 1969 hadde i alt 48 eller vel 11 prosent negativ lønnsevne. Hele 19 av disse var ringnotsnurpere, og dette var igjen ca. 22 prosent av alle snurperne som var med i utvalget.

Fartøyenes totale lønnsevne egner seg imidlertid lite for sammenligninger grupper og fartøyer imellom. Lønnsevne pr. årsverk og pr. mannsukeverk er adskillig mer velegnet. Årsaken til dette er at driftstiden, og spesielt bemanningen, varierer så sterkt fra fartøy til fartøy og fra gruppe til gruppe.

Størst gjennomsnittlig lønnsevne pr. årsverk hadde fabrikkskipene i 1969 med vel 62 500 kroner, mens ringnotsnurperne i størrelsen 80—99 fot lå lavest med en lønnsevne i underkant av 2 000 kroner pr. årsverk. Den veide gjennomsnittlige lønnsevne pr. årsverk for alle «vel-drevne og velutstyrte fartøyer som nyttes til fiske året rundt» var i 1969 22 859 kroner. Av tabellen går det i tillegg fram at de mindre fartøyene i Budsjettnemndas lønnsomhetsundersøkelser i Nord-Norge gjennomgående hadde høyere lønnsevne enn de tilsvarende fartøyene fra de sørlige deler av Norge.

Ser en på lønnsevne pr. mannsukeverk, har også fabrikkskipene de beste resultater med 1 422 kroner, mens de minste ringnotsnurperne

bare hadde en lønnsevne pr. mannsukeverk på 52 kroner. Jevnt over lå lønnsevnen pr. mannsukeverk på fra 250 kroner til 500 kroner. Gruppe 01, 02, 03, de største ringnotsnurperne og samtlige trålere over 200 BRT lå likevel til dels betydelig over disse resultater.

På grunn av at fartøyenes inntekter og kostnader er grunnlaget for beregninger av lønnsevnen, vil de usikkerhetsmomenter som en har nevnt foran under e) og f) også gjøre seg gjeldende når det er tale om total lønnsevne og lønnsevne pr. årsverk og pr. mannsukeverk.

h) **Mannskapets inntekter.**

I kapittel 5f, side 26 f.f., er det redegjort for hva en i disse undersøkelsene legger i begrepene arbeidsgodtgjørelse til mannskapet — totalt og pr. årsverk — og fiskerlott. I vedlegg II, tabell 1, og vedlegg III, tabell 4, 6 og 7, er det vist hvordan inntektsforholdene var i 1969 for fiskerne om bord i fartøyene som undersøkelsen omfatter.

Den totale utbetaling til mannskapet varierer sterkt med bemanningen på fartøyene. Denne størrelse egner seg derfor ikke særlig for sammenligninger fartøyer og grupper imellom. En vil derfor ikke drøfte disse dataene her. I stedet skal en kommentere arbeidsgodtgjørelsen pr. årsverk og fiskerlott noe mer i detalj.

Den veide *gjennomsnittlige arbeidsgodtgjørelse pr. årsverk* for alle fartøyene som inngikk i undersøkelsene var ca. 29 500 kroner i 1969. Høyest gjennomsnitt hadde de største ringnotsnurperne med 55 500 kroner, mens fabrikkskipene hadde nesten 49 000 kroner. Sidetrålerne, hekktrålerne, de store linefartøyene (gruppe 13) og linefartøyene fra Troms (gruppe 02) lå også gjennomgående høyt med henholdsvis ca. 40 000, 48 500, 38 500 og 38 000 kroner i gjennomsnitt pr. fartøy. De øvrige gruppene lå til dels betydelig under. Lavest lå reketrålerne i Nord-Norge med omlag 16 000 kroner.

Ser en på spredningen, finner en at av de 432 fartøyene som er med i undersøkelsene, var det 45 (ca. 10 prosent) som ga en arbeidsgodtgjørelse på under 10 000 kroner, 124 (29 prosent) lå på mellom 10 000 og 20 000 kroner, 122 (28 prosent) mellom 20 000 og 30 000 kroner, 111 (26 prosent) mellom 30 000 og 50 000 kroner og resten, eller ca. 7 prosent, hadde en gjennomsnittlig arbeidsgodtgjørelse på over 50 000 kroner. Alle fartøyene med en arbeidsgodtgjørelse pr. årsverk på over 45 000 kroner, unntatt 3, hørte til blant ringnotsnurperne (gruppe 12), de store linefartøyene (gruppe 13) og trålerne (gruppe 14).

Fiskerlotten, slik den er definert i disse undersøkelser, gir som nevnt i kapittel 5g, uttrykk for hvor meget en alminnelig fisker har tjent dersom han har stått om bord i fartøyet i hele dets driftstid. På grunn av beregningstekniske forhold inneholder fiskerlotten i de tilfellene mannskapet eier redskaper i noen tilfelle også en netto kapitalinntekt av disse redskaper (kapitalavkastning utover $5\frac{1}{4}$ prosent).

Den gjennomsnittlige fiskerlott for 1969 for den masse av fiskefartøyer som omfattes av Budsjettnemndas lønnsomhetsundersøkelser, var 21 402 kroner, altså ca. 8 000 kroner mindre enn den gjennomsnittlige arbeidsgodtgjørelse pr. årsverk. Differansen skyldes vesentlig hyrer og ekstralotter m.v. som utbetales f.eks. til skipper, maskinist osv.

Ringnotsnurperne hadde i 1969 en gjennomsnittlig fiskerlott på vel 27 000 kroner, varierende fra vel 15 500 kroner i den laveste størrelsesgruppen til ca. 43 000 i den øverste. Også når det gjelder fiskerlotten lå fabrikkskipene høyest i 1969 med et gjennomsnitt på nesten 44 400 kroner. På samme måte som arbeidsgodtgjørelsen viser fiskerlotten at de mindre nord-norske fartøyene gjorde det stort sett bedre enn de tilsvarende fartøyene i Sør-Norge i 1969.

Tabell 7 i vedlegg III viser spredningen av fiskerlottene i de forskjellige gruppene. Av denne går det blant annet fram at der var 49 eller vel 11 prosent av fartøyene som ga en fiskerlott på under 10 000 kroner, 141 (ca. 32 prosent) ga mellom 10 000 og 20 000 kroner, 128 (ca. 29 prosent) mellom 20 000 og 30 000 kroner, 111 (26 prosent) mellom 30 000 og 50 000 kroner og 12 (vel 2 prosent) ga en fiskerlott på over 50 000 kroner.

i) Inntektenes relative sammensetning og kostnadenes relative andeler av totale bruttoinntekter.

Av vedlegg II, tabell 13, går det fram at fiskefartøyene stort sett hadde alle sine inntekter direkte fra fiske. Som gjennomsnitt for alle fartøyene utgjorde fiskeriinntekten i 1969 hele 98,8 prosent av totalinntekten. Resten var renteinntekter, støtte på grunn av feilslåtte fiskerier m.v. Andelene varierte noe fra gruppe til gruppe. Således hadde f.eks. fartøyene fra Troms som drev skreifiske m.v. (gruppe 3) 99,8 prosent av inntektene fra fiske, mens ringsnotsnurperne i størrelsen

80—99 fot fikk 4 prosent av totalinntekten i form av «andre» inntekter.

Fartøyenes kostnader tar en relativt stor del av totalinntektene. På landsbasis er ca. 66 prosent av inntektene i 1969 beregnet til å burde gå til kostnadsdekning. For ringnotsnurperne i den laveste størrelsesgruppen, 80—99 fot, er de totale kostnader beregnet til å utgjøre hele 95,6 prosent av disse fartøyers totalinntekter i gjennomsnitt. Snurrevadfartøyene i Møre og Romsdal (gruppe 07) kan nevnes som en motsetning. For disse utgjorde kostnadene bare 46,6 prosent av deres totalinntekter.

Av de enkelte kostnadsposter er det, som tidligere nevnt (s. 41—42), vedlikehold og avskrivninger på fartøyene som veier tyngst i de fleste grupper. For enkelte grupper utgjorde således de beregnede avskrivninger på fartøyene mellom 25 og 30 prosent av totalinntektene i 1969, mens vedlikeholdskostnadene kom opp imellom 10 og 15 prosent av inntektene. Fordi avskrivningskostnadene i det vesentligste bør betraktes som driftsuavhengige faste kostnader, vil disse telle relativt sterkt i år med særlig lave fangstinntekter og for fartøyer som av en eller annen grunn har gjort det dårlig i et bestemt år. Slike forhold har nok gjort seg gjeldende i 1969 for eksempel for de minste ringnotsnurperne og for rekestrålerne.

For noen kostnadsposters vedkommende vil det være en viss sammenheng mellom fiskeriinntektene og kostnadspostenes absolutte størrelser. Dette er f.eks. tilfelle med drivstofforbruket. Selv om sammenhengen på langt nær er helt klar og entydig, bekrefter materialet at en i denne relasjon grovt sett kan dele fiskeflåten inn i fire hovedgrupper etter den andel drivstoffet legger beslag på av inntektene. Det er:

1. «*Kort-distansefartøyene*» Dette er de mindre fartøyene som har relativt kort vei til fiskefeltene. Blant disse fartøyene hører f.eks. gruppe 01, 03 og 04 (se tabell 1, side 13).

For slike fartøyer utgjorde drivstoff-forbruket i 1969 ca. 3,5—4 prosent av fartøyenes inntekter.

2. «*Lav-inntektsfartøyene*». Dette er fartøyer som deltar i fiskerier som tradisjonelt gir relativt små fangstinntekter. Blant disse hører f.eks. rekestrålerne.

For denne type fartøyer utgjorde drivstoff-forbruket fra ca. 7,5 til vel 10 prosent av fartøyenes inntekter.

3. «*Mellom-distansefartøyene*». Dette er de fartøyene som driver f.eks. kyst- og banklinefiske. I Budsjettnemndas undersøkelser er dette gruppe 02, 08 og 09 (se tabellen side 11).

I 1969 utgjorde drivstoff-forbruket for disse fartøyene noe mellom 5,5 og vel 7 prosent av inntektene.

4. «*Lang-distansefartøyene*». Dette er de fartøyer som har relativt lange kjøringer til og fra fiskefeltene, og også mye kjøring under selve fisket. Slike fartøyer er f.eks. de store linefartøyene, ringnotsnurperne og trålerne.

For ringnotsnurperne utgjorde drivstofforbruket i 1969 om lag 7,5 prosent av inntektene, mens det tilsvarende tall for sidetrålerne var hele 15,6 prosent.

j) Avskrivninger.

I et regnskap kan det opereres med flere forskjellige avskrivningsbegrep alt etter hvilke behov de enkelte regnskap skal fylle. De regnskapsdata som Budsjettnemnda har mottatt, bærer preg av at de forskjellige fartøyeiere stort sett legger skattemessige hensyn til grunn ved beregning av avskrivningene. I Budsjettnemndas undersøkelser, som først og fremst skal nyttes i forbindelse med driftsøkonomiske analyser og vurderinger, har en derfor vært nødt til å ta i bruk egne beregninger for å kunne komme fram til de tilnærmet «riktige» kostnadsmessige avskrivninger. Dette er gjort nærmere rede for i kapittel 5d, side 21 f.f.

For å kunne foreta en sammenligning mellom de beregnede og de bokførte avskrivninger har en i vedlegg II, tabell 14, laget en oppstilling som viser begge disse i prosent av fartøyenes anslåtte gjenanskaffelsesverdi.

Denne oppstilling viser at de beregnede avskrivningskostnadene varierer mellom 5,7 og 10,4 prosent av gjenanskaffelsesverdien. Variasjonen framkommer som et resultat av at de forskjellige fartøyer ikke har samme oppbygging og sammensetning hva angår hovedkomponentene skrog, motor, elektronisk og hydraulisk utstyr. For alle disse hovedkomponentene har en nyttet forskjellige avskrivningssatser, jfr. tekstabell

4, side 23, noe som igjen gir seg utslag dersom en beregner en gjennomsnittlig avskrivningssats for fartøyene i de enkelte grupper.

Som det framgår av tabellen ligger de bokførte avskrivningssatser til dels betydelig under de beregnede. Dette har delvis sin forklaring i den prinsipielle forskjell som det er mellom de vanligvis bokførte og de beregnede avskrivninger som en har pekt på ovenfor. De bokførte avskrivninger vil i meget sterk grad være influert av forskjellige hensyn som rederiet finner å måtte ta; hensyn som i og for seg ikke har noe med driften å gjøre. Således vil f.eks. rederienes driftsresultater det enkelte år, de mer generelle beskatningsregler og de spesielle regler om tillatte avskrivninger på driftsmidler i praksis være medbestemmende for hvilke avskrivninger et rederi fører opp i sine forretningsregnskaper. De bokførte avskrivninger kan således variere fra år til år alt etter rederiets økonomiske utbytte i det enkelte år.

På grunn av skattereglene om f.eks. åpnings- og tilleggsavskrivninger, vil som regel avskrivningene være størst når fartøyene er nye. Når et fartøy tillates avskrevet forretningsmessig på kortere tid enn den driftsøkonomiske levetid skulle tilsi, og når denne mulighet samtidig utnyttes, vil dette føre til at fartøyet i siste del av dets levetid ikke lenger er noe forretningsmessig avskrivningsobjekt. De bokførte avskrivninger vil da være null.

I tillegg til de ovenfor nevnte forhold finner en også at avskrivningsbegrepet ikke er helt klart for mange som fører fartøyregnskaper. Således finnes det mange tilfeller hvor avskrivningene settes lik det som betales i renter og avdrag på fremmedkapital i det enkelte år. Dette fører da til at fartøyer uten gjeld ikke blir belastet noen avskrivninger i det hele tatt, mens avskrivningene for fartøyene med store lån med kort nedbetalingstid får tilsvarende høyere bokførte avskrivninger i nedbetalingsperioden.

I undersøkelsene har disse forhold ført til en meget sterk variasjon i de oppgitte bokførte avskrivninger. Således hadde f.eks. fartøyene fra Sogn og Fjordane som drev pigghåfiske med kombinasjoner (gruppe 09) en gjennomsnittlig bokført avskrivningsprosent på bare 1,9, mens fabrikkskipene ble avskrevet med hele 13,0 prosent i gjennomsnitt.

Det synes som om de rederier som selv har godt utviklede regnskapsystemer, og de som lar f.eks. regnskapsbyråer eller banker føre sine regnskaper, svært ofte benytter de forretningsmessig tillatte avskrivningsmuligheter på en langt annen måte enn de øvrige.

k) «Rederienes» driftsresultater.

Slik total lønnsevne og total arbeidsgodtgjørelse til mannskapet er definert i Budsjettnemndas lønnsomhetsundersøkelser, vil «rederienes»¹⁾ driftsresultater framgå som en differanse mellom de ovennevnte to størrelser. Dersom lønnsevnen er større enn arbeidsgodtgjørelsen, går «rederiene» med driftsoverskudd, mens de går med driftsunderskudd dersom arbeidsgodtgjørelsen overstiger lønnsevnen.

I tekstabell 7, side 50, har en laget en oppstilling som viser hvor mange av fartøyene — absolutt og relativt — i Budsjettnemndas undersøkelser for 1969 som ved en slik differanseberegning som angitt ovenfor hadde henholdsvis driftsunderskudd og -overskudd. Denne tabellen viser at av de i alt 432 fartøyene som er med, var det 335, eller 77,5 prosent, som hadde en lønnsevne som var mindre enn total arbeidsgjørelse til mannskapet, og som derfor er beregnet å ha gått med større eller mindre driftsunderskudd. Bare 97 eller 22,5 prosent av utvalget er beregnet å ha gått med driftsoverskudd i 1969.

Fordelingen av fartøyene varierer noe fra gruppe til gruppe. Således hadde f.eks. samtlige av de minste ringnotsnurperne (80—99 fot) og de rene reketrålerne i Sør-Norge (gruppe 11) et beregnet driftsunderskudd. På den annen side hadde alle fabrikktrålerne en lønnsevne som var større enn utbetalingene til mannskapet, og er således beregnet å ha gått med driftsoverskudd.

Når en vurderer disse resultater, bør en ha klart i erindringen de forbehold som en har tatt tidligere i denne meldingen om f.eks. beregningen eller fastsettelsen av de forskjellige kostnadsposter som inngår i lønnsomhetsundersøkelsene. Således vil f.eks. en reduksjon av de benyttede kalkulatoriske avskrivningsprosjenter føre til at de totale kostnader blir redusert, hvilket igjen fører til at fartøyene får en høyere beregnet lønnsevne, og flere kunne komme over fra underskuddsgruppen til overskuddsgruppen. Beregningsmetoden får således i sin tur innflytelse på forholdet mellom fartøyene som hadde henholdsvis driftsoverskudd og -underskudd. Videre bør en huske på at arbeidsgodtgjørelsen i noen tilfeller kan inneholde en kapitalavkastning utover $5\frac{1}{4}$ prosent av redskaper eiet av mannskapet. Endelig bør en være klar over at oppstillingen i tabell 7 ikke sier noe om hvilket nivå arbeidsgodtgjørelsen og lønnsevnen i virkeligheten befinner seg på. Et fartøy med f.eks.

¹⁾ Her brukt i betydningen eierne av kapitalinnsatsen — fartøy og redskaper.

43 000 kroner i lønnsevne pr. årsverk og 43 500 kroner i gjennomsnittlig arbeidsgodtgjørelse pr. årsverk vil være oppført blant de fartøyene som hadde driftsunderskudd, mens et fartøy med 15 000 kroner i lønnsevne og 14 000 kroner i arbeidsgodtgjørelse vil være oppført med driftsoverskudd.

Av ovenfor nevnte årsaker bør en ikke legge for stor vekt på de absolutte tall som er referert under dette kapittel. Tallene synes imidlertid å indikere at en stor del av den investerte kapital i den norske fiskeflåte ikke forrentet seg eller ikke ga rimelig forrentning i vanlig driftsøkonomisk forstand i 1969.

Tabell 7. *Antall fartøyer i de enkelte grupper fordelt etter forholdet mellom total lønnsevne og total arbeidsgodtgjørelse til mannskapet 1969.*

FARTØYGRUPPER	Antall fartøyer med total lønnsevne mindre enn total arbeidsgodtgjørelse		Antall fartøyer med total lønnsevne større enn total arbeidsgodtgjørelse	
	Absolutt	Relativt	Absolutt	Relativt
01 Skrei m.v. i Finnmark	8	57,1	6	42,9
02 Bankline m.v. i Troms	14	82,4	3	17,6
03 Skrei m.v. i Troms	7	53,8	6	46,2
04 Skrei m.v. i Nordland	27	55,3	20	44,7
05 Rekestrål i Nord-Norge	41	87,7	6	12,3
Ren rekestrål.....	28	90,3	3	9,7
Rekestrål m/komb.....	13	81,3	3	18,7
06 Div. komb. i Trøndelag	10	76,9	3	23,1
07 Snurrevad i Møre og Romsdal ..	12	63,2	7	36,8
08 Kyst- og bankfiske i Møre og Romsdal	10	90,9	1	9,1
09 Pigghåfiske i Sogn og Fjordane ..	25	96,2	1	3,8
10 Sildestrål m/komb. i Hordaland og Rogaland	23	82,1	5	17,9
11 Rekestrål i Sør-Norge	57	90,5	6	9,5
Ren rekestrål.....	29	100,0	0	—
Rekestrål/makrellfiske m.v. ...	28	82,4	6	17,6
12 Ringnotfiske	67	80,2	19	19,8
80—99 fot	13	100,0	0	—
100—119 fot	22	88,0	3	12,0
120—139 fot	18	78,3	5	21,7
140 fot og over	14	56,0	11	44,0
13 Line på fjerne farvann, Møre og Romsdal	13	92,9	1	7,1
14 Trålere over 200 BRT	21	61,8	13	38,2
Sidetrålere	9	75,0	3	25,0
Hekkestrålere	12	66,7	6	33,3
Fabrikkskip	—	—	4	100,0
Antall fartøyer i intervalet.....	335	77,5	97	22,5

*DEL III***8. ENKELTE HOVEDTREKK I UTVIKLINGEN
FRA 1968 TIL 1969.**

I tabell 8 har en satt opp enkelte hovedtall som viser hovedtendensene i utviklingen fra 1968 til 1969 for de enkelte fartøygrupper som er med i Budsjettnemndas lønnsomhetsundersøkelser.

Denne tabell viser at gjennomsnittlig for alle de velutstyrte fartøyene som driver fiske på helårsbasis, gikk driftstiden ned med ca. 1 uke fra 1968 til 1969. Antall årsverk gikk også ned. I 1968 var tallet 7,1 mot 6,1 i 1969. De totale bruttoinntektene pr. fartøy gikk opp med ca. 3 prosent — fra vel 394 000 til vel 406 500 kroner. Kostnadene gikk ned fra vel 272 000 til vel 267 000 kroner eller med nesten 2 prosent i gjennomsnitt. En skal i denne forbindelse være klar over at både kostnads- og inntektssiden er sammensatt av en volum- og en priskomponent, og variasjoner fra det ene året til det andre kan skyldes en eller begge av disse komponentene. En annen ting er at de registrerte relative forskyvninger mellom de gruppene fartøymassen besto av i 1968 og 1969 — se bl.a. teksttabell 2, side 15 —, har direkte innvirkning på de veide gjennomsnittsresultater.

Det ligger utenfor rammen av denne melding å drøfte hva de registrerte endringer i de ulike grupper for øvrig skyldes. En vil imidlertid generelt peke på at når gjennomsnittskostnadene for enkelte fartøygrupper, bl.a. for gruppe 10 — sildetrål m/komb. i Hordaland og Rogaland og for gruppe 12 — ringnotsnurpere i størrelsen 80—99 fot, gikk ned fra 1968 til 1969, kan dette skyldes flere forhold. Det kan bl.a. ha sammenheng med redusert aktivitet siste året for disse grupper med derav følgende nedgang i de kostnader som påvirkes mer eller mindre direkte av aktivitetsnivået. Reduserte fangstinntekter kan også ha gjort det nødvendig å foreta en reduisering av kostnadspostene der det har vært mulig. Også forventninger om reduserte inntekter i framtiden kan ha vært en

Tabell 8.

DRIFTSRESULTATER
Hovedtall for de enkelte fartøy-

FARTØYGRUPPE	Driftstid i uker		Antall årsverk		Totale bruttoinntekter	
	1968	1969	1968	1969	1968	1969
01 Skrei m.v. i Finnmark	39,9	38,3	5,0	4,5	222 100	248 762
02 Bankline m.v. i Troms	37,0	41,0	12,7	11,9	861 456	852 427
03 Skrei m.v. i Troms	35,1	33,0	5,6	5,6	292 630	301 935
04 Skrei m.v. i Nordland	39,0	39,0	4,9	4,9	166 102	186 927
05 Rekestrål i Norge	40,6	38,1	2,7	2,3	67 798	75 787
Ren rekestråling	40,3	39,0	2,1	2,1	63 028	68 980
Rekestråling m/komb.	40,9	35,9	3,0	2,7	77 339	94 733
06 Div. komb. i Trøndelag	43,3	38,3	5,3	5,0	121 708	166 394
07 Snurrevad i Møre og Romsdal	42,4	43,1	3,4	3,4	100 063	130 982
08 Kyst- og bankfiske i Møre og Romsdal	39,4	43,1	7,9	7,3	281 286	295 440
09 Pigghåfiske i Sogn og Fjordane	39,9	38,6	7,0	7,2	312 957	268 679
10 Sildetrål m/komb. i Hordal. og Rogal.	42,1	40,9	4,0	3,5	181 990	155 083
11 Rekestrål i Sør-Norge	43,0	42,3	2,5	2,4	94 555	87 206
Ren rekestråling	42,6	43,3	2,0	2,0	72 651	69 574
Rekestråling/makrellfiske ...	43,3	41,9	2,9	2,6	109 465	98 853
12 Ringnotfiske	40,6	39,1	11,4	11,1	906 636	1 045 524
80—99 fot ..	37,6	37,4	10,4	9,4	495 906	424 197
100—119 fot ..	40,1	36,9	11,2	10,5	714 116	735 865
120—139 fot ..	} 42,7	40,3	} 12,1	11,5	} 1 263 134	1 008 725
140 fot og over.		41,4		12,5		1 849 175
13 Line på fjerne farvann Møre og R.dal	44,4	46,1	20,7	20,9	1 465 585	1 875 891
14 Trålere over 200 BRT .....	..	..	..	..	..	..
Sildetrålere	42,4	40,1	17,9	16,4	1 438 205	1 368 461
Hekkestrålere ...	40,0	42,4	18,0	16,5	2 015 401	1 961 599
Fabrikkskip ...	42,4	44,0	42,9	38,2	5 949 350	5 667 654
Gjennomsnitt	40,6	39,7	7,1	6,1	394 358	406 668

medvirkende årsak til den kostnadsreduksjon en har registrert i noen av fartøygruppene.

Reduksjonen av gjennomsnittlig bemanning og kostnadene, og økningen av inntektene førte til en relativ sterk økning i gjennomsnittlig

1968 OG 1969

grupper. Gjennomsnitt pr. fartøy.

Totale kostnader		Lønnsevne pr. årsverk		Oppgitt maksimal fiske- lott i året	
1968	1969	1968	1969	1968	1969
104 724	123 008	23 475	27 945	22 994	25 609
381 363	445 118	37 803	34 228	34 694	34 295
142 735	159 066	26 767	25 512	25 698	24 984
86 500	92 573	16 245	19 256	16 534	18 682
49 673	50 356	7 552	11 057	13 884	15 981
48 265	45 839	7 030	11 020	14 776	16 099
52 489	62 919	7 201	11 783	12 100	15 051
83 662	118 273	7 178	9 624	11 437	13 355
52 783	61 036	13 906	20 572	17 112	21 040
165 961	201 878	14 598	12 817	18 128	18 192
156 568	160 813	22 341	14 984	21 202	17 851
109 687	99 525	18 076	15 874	24 189	21 750
53 916	53 703	15 728	13 960	19 144	19 130
45 374	46 377	13 639	11 599	18 115	18 623
59 730	58 546	17 150	15 503	19 845	19 420
743 380	764 578	14 321	25 541	23 499	27 092
501 945	405 713	÷ 581	1 966	15 618	15 554
643 875	598 473	6 272	13 085	19 889	21 821
} 944 326	792 269	} 26 348	18 882	} 30 286	25 263
	1 153 313		55 669		43 004
1 208 471	1 319 225	12 421	26 635	26 700	35 118
776 441	835 020	36 970	32 527	34 813	35 400
1 309 527	1 260 766	39 215	42 475	40 877	41 754
3 167 465	3 275 640	64 846	62 618	46 297	44 382
272 232	267 227	17 201	22 859	20 425	21 501

lønnsevne pr. årsverk. Denne, som bare var 17 201 kroner i 1968, steg således til 22 859 kroner i 1969, altså med ca. 33 prosent. Fiskerlotten steg også, men bare fra 20 425 kroner til 21 501 kroner. Årsaken til at fiskerlotten steg langt mindre enn lønnsevnen pr. årsverk er at fisker-

lotten hovedsakelig bestemmes ut fra fangstinntektenes størrelse til enhver tid, og bare i mindre grad påvirkes av kostnadene.

Ser en på de enkelte gruppene som er med i Budsjettnemndas lønnsomhetsundersøkelser, finner en en god del avvik fra det beregnede totalgjennomsnitt. For fartøyene fra Nord-Norge som drev reketråling og reketråling med kombinasjoner (gruppe 05 ialt) steg eksempelvis lønnsevnen med hele 47 prosent og lotten med 15 prosent, mens lønnsevnen og fiskerlotten gikk ned med henholdsvis 33 og 15 prosent i gjennomsnitt for fartøyene fra Sogn og Fjordane som drev pigghåfiske med kombinasjoner (gruppe 09).

Ellers legger en blant annet merke til at lønnsevnen pr. årsverk for ringnotsnurperne i størrelsen 100—119 fot gikk opp fra 6 272 kroner i 1968 til 13 085 kroner i 1969, altså med nesten 110 prosent. Dette skyldes i vesentlig grad at gjennomsnittskostnadene i gruppen gikk ned — fra nesten 644 000 kroner i 1968 til ca. 598 500 kroner i 1969 eller med vel 7 prosent. Inntektene gikk imidlertid opp med bare 3 prosent. I tillegg til disse to endringene, som begge virker til å bedre lønnsevnen, gikk også den gjennomsnittlige bemanning ned.

For ytterligere detaljer med hensyn til utviklingene i lønnsevne m.v. fra 1968 til 1969 viser en til tabellen.

9. VURDERINGER FORETATT PÅ GRUNNLAG AV UTVALGENE 1968 OG 1969.

Som nevnt i kapittel 3, side 15, har en i 1969-undersøkelsen trukket utvalget på en slik måte at en i størst mulig grad fikk med fartøyer som også var med i det bearbejdede materiale for 1968. Denne uttrekingsmetode skal gi størst mulig sammenlignbarhet for resultatene fra år til år. Dessuten gir den anledning til, i en viss grad, å kontrollere utvalgenes representativitet.

Utvalgsmetoden skal også på noe lengre sikt gi visse muligheter for å vurdere mer nøyaktig om det er de samme fartøyene innenfor den enkelte gruppe som hvert år oppnår de relativt sett beste/dårligste resultater.

I dette kapittel skal en meget kort behandle de to ovennevnte problemstillinger, og forsøke å gjengi noe av det som synes å gå fram av lønnsomhetsundersøkelsene for 1968 og 1969.

a) Utvalgenes representativitet.

En har beregnet gjennomsnittlige totale bruttoinntekter for «gjengangere» og for andre fartøyer i de enkelte grupper hver for seg i de to årene 1968 og 1969. Disse beregningene viser at der er en del avvik mellom «gjengangere» og de andre i gjennomsnitts-resultatene. Men disse avvikene er, så vidt en kan se, i seg selv ikke signifikante for noen av de fartøygruppene som Budsjettnemnda har delt fartøymassen inn i. Heller ikke er der en bestemt systematikk i avvikene; for noen grupper er gjennomsnittsinntektene for «gjengangerne» høyere enn for «andre» i 1968, mens det for samme gruppen var omvendt i 1969. Også de andre tenkelige kombinasjonsmulighetene er observert i utvalget for 1968 og 1969.

Som en har vært inne på tidligere i meldingen, er variasjonene i bl.a. inntektene temmelig store selv innenfor relativt homogene fartøygrupper. De observerte forskjeller i gjennomsnittsresultatene for «gjengangerne» og for «andre» fartøyer kan derfor sannsynligvis fullt ut forklares ut fra de statistiske tilfeldigheter som en bør regne med i utvalgsundersøkelser hvor en arbeider med forholdsvis små utvalg med store variasjoner i de undersøkte størrelser, slik som i Budsjettnemndas undersøkelser for 1968 og 1969.

På samme måte som for inntektene kunne en ha undersøkt eventuelle forskjeller for de forskjellige kostnadsposter, for de totale kostnader og for lønnsevne m.v. Men da slike beregninger medfører et nokså stort merarbeide, har en ikke overkommet å gjøre dette foreløpig.

Bortsett fra de forbehold som en har pekt på ovenfor, vil Budsjettnemnda rent generelt bemerke at det til de presenterte data knytter seg en god del rent statistisk usikkerhet. Også årsaken til dette er vesentlig at utvalgene jevnt over er så små, og at spredningen i f.eks. inntektene i fiske er så stor.

Budsjettnemnda vil i denne sammenheng videre også understreke at de framlagte resultater bare refererer seg til «vanlig godt drevne og vel utstyrte fiskefartøyer som nyttes til fiske året rundt» og blant disse bare fartøyer som har drevet slikt fiske eller slike fiskerikombinasjoner som er ført opp i oversikten i teksttabell 1, side 11. De resultater som er framlagt i denne meldingen, bør av ovennevnte grunner ikke anvendes i noen sammenheng uten at en har klart for seg disse begrensninger som ligger i materialet.

Med de forbehold som er gjort ovenfor vil imidlertid Budsjettnemnda

på bakgrunn av foretatte beregninger og vurderinger uttale som sin oppfatning at en gjennom utvalgene for hvert av årene 1968 og 1969 skulle ha funnet et etter måten godt uttrykk for hvordan driften har vært gjennomsnittlig for de fartøygrupper som Budsjettnemnda i første omgang har valgt å konsentrere undersøkelsene om.

b) Variasjoner i fartøyenes relative inntektsnivå.

Som en har vært inne på tidligere i meldingen, reiser det seg noen ganger spørsmål om det er de samme fartøyene i bestemte fiskerier som gjennomgående oppnår de beste/dårligste fangstresultater.

Budsjettnemndas lønnsomhetsundersøkelser for 1968 ble ikke tilrettelagt med sikte på at også dette spørsmålet skulle vurderes. I opplegget for 1969 har en imidlertid også tatt hensyn til ønsket om å få denne problemstilling analysert etter hvert.

Foreløpig har en bare data fra 1968 og 1969 å bygge på. Før en kan svare sikkert på om samme fartøyer alltid har de beste/dårligste resultater, bør en ha til disposisjon observasjoner over flere år, helst også med en viss avstand i tid.

Beregninger foretatt på grunnlag av Budsjettnemndas materiale for 1968 og 1969 tyder imidlertid på at det i hvert fall for enkelte grupper var en positiv sammenheng mellom høy/lav fangstinntekt i 1968 og høy/lav inntekt i 1969. Dersom et fartøy i en bestemt gruppe hadde forholdsvis høy inntekt i 1968 (sammenlignet med de andre fartøyene innenfor samme gruppe), hadde det således stort sett også tilsvarende høy inntekt i 1969. Spesielt er denne sammenheng nokså tydelig i følgende grupper:

- 04 Skrei m.v. i Nordland
- 05 Ren reke/tråling i Nord-Norge
- 06 Diverse kombinasjoner i Trøndelag
- 07 Snurrevad i Møre og Romsdal
- 09 Piggåfiske med kombinasjoner i Sogn og Fjordane
- 10 Sildetråling med kombinasjoner i Hordaland og Rogaland
- 11 Ren reke/tråling i Sør-Norge
- 11 Reke/tråling med kombinasjoner i Sør-Norge

For de øvrige fartøygruppene synes sammenhengen for årene 1968 og 1969 å være mindre markert, og derfor også mer usikker,

Om den sammenheng en har funnet mellom høy/lav inntekt for årene 1968 og 1969 skyldes tilfeldigheter eller om det faktisk er slik

at «gode» fartøyer stort sett alltid oppnår de relativt sett beste resultater, må en som før nevnt vente med å få sikkert svar på til en har data for flere perioder til disposisjon.

Dersom slike sammenhenger som er antydnet ovenfor, etter hvert kan påvises, vil det i neste omgang kunne reises spørsmål om eventuelle årsaker, herunder hvilke sammenhenger som eventuelt består mellom fangstresultat og egenskaper ved fartøy, redskap, skipper og mannskap osv. Hittil har en imidlertid sett det slik at det ligger utenfor Budsjettnemndas naturlige og primære arbeidsområde å finne fram til slike årsaker og sammenhenger. Derimot har en sett det som en oppgave for Budsjettnemnda å forsøke å få påvist om det gjennomgående er slik at samme båter oppnår de beste/dårligste resultater.

10. SLUTTMERKNADER

Som nevnt i kapittel I, side 10, skal Budsjettnemnda for fiskerieringen, ifølge sitt mandat legge fram «resultatene av driftsøkonomiske undersøkelser for vanlig godt drevne og vel utstyrte fiskefartøyer som driver helårsfiske». En har derfor sett det slik at det å analysere og/eller vurdere de bakenforliggende årsaker til de påviste lønnsomhetstall m.v. — f.eks. fiskepriser og fangstkvanta — i hvert fall foreløpig ligger utenfor rammen av en slik lønnsomhetsundersøkelse som presenteres i denne meldingen.

Budsjettnemnda har derfor i denne meldingen i det vesentligste konsentrert seg om å trekke fram noen av de viktigste og mest illustrerende data om driftsforholdene i fiskerieringen i 1969 slik de framkommer i den foretatte utvalgsundersøkelse. En har også forsøkt å peke på enkelte utviklingstendenser fra 1968 til 1969, men da uten å analysere hva årsakene til eventuelle endringer kan ha vært.

De fleste med kjennskap til fiskerieringens strukturelle og økonomiske problemer vil sannsynligvis savne i meldingen en presentasjon og analyse av f.eks. hvordan prissubsidiene har virket inn på lønnsomheten for de enkelte fiskefartøyene i de forskjellige fartøygruppene. Budsjettnemnda er klar over at en slik analyse av mange forskjellige årsaker ville være ønskelig. Men på grunn av problemene med å få en tilstrekkelig stor oppslutning om undersøkelsene, har det dessverre ikke vært tilrådelig å be om så detaljerte opplysninger om f.eks. fangstsummensetningen m.v. som det ville være nødvendig å ha, dersom en skulle gjennomføre slike beregninger.



VEDLEGG I

TEKNISKE DATA OG DATA
OM DRIFTSINTENSITET

1969

Tabell 1 a. ANTALL FISKEFARTØYER I FARTØYGRUPPE
Gjennomsnittlig kjennings-

Fartøygruppe	Kjennings- lengde fot				
	40—44	45—49	50—54	55—59	60—64
01 Skrei m.v. i Finnmark . . .	4	6	3	—	1
02 Bankline m.v. i Troms . . .	—	—	—	—	—
03 Skrei m.v. i Troms	2	6	5	—	—
04 Skrei m.v. i Nordland . . .	16	20	9	2	—
05 Rekestrål i Nord-Norge . . .	23	18	6	—	—
Ren rekestrål	16	10	5	—	—
Rekestrål m/komb.	7	8	1	—	—
06 Div. komb. i Trøndelag . . .	1	4	—	2	4
07 Snurrevad i Møre og R.dal	4	9	5	1	—
08 Kyst- og bankfiske i					
Møre og Romsdal	—	—	1	—	3
09 Pigghåfiske i Sogn og Fj..	3	1	1	1	4
10 Sildestrål m/komb. i					
Hordaland og Rogaland	—	—	—	—	12
11 Rekestrål i Sør-Norge	21	23	12	7	—
Ren rekestrål	14	10	5	—	—
Rekestrål/makrellfiske . .	7	13	7	7	—
Antall fartøyer i intervallet	74	87	42	13	24

Tabell 1 b. ANTALL FISKEFARTØYER I FARTØYGRUPPENE
Gjennomsnittlig lengste

Fartøygruppe	Lengste lengde fot				
	80—89	90—99	100—109	110—119	120—129
12 Ringnotfiske	2	11	13	12	11
80—99 fot	2	11	—	—	—
110—119 fot	—	—	13	12	—
120—139 fot	—	—	—	—	11
140 fot og over	—	—	—	—	—
13 Line på fjerne farvann					
Møre og Romsdal	—	—	—	—	—
14 Trålere over 200 BRT . . .	—	—	1	5	8
Sidetrålere	—	—	1	1	1
Hekkestrålere	—	—	—	4	7
Fabrikkskip	—	—	—	—	—
Antall fartøyer i intervallet . .	2	11	14	17	19

01—11 FORDELT ETTER KJENNINGSLENGDE

lengde i gruppene. 1969.

65—69	70—74	75—79	80—84	85—89	90 og over	Gjennomsnittlig kjenning- lengde
—	—	—	—	—	—	47,6
1	3	2	—	3	8	88,0
—	—	—	—	—	—	48,0
—	—	—	—	—	—	47,0
—	—	—	—	—	—	45,5
—	—	—	—	—	—	45,5
1	—	—	—	—	1	57,3
—	—	—	—	—	—	47,1
4	—	—	—	—	3	71,2
4	4	5	1	—	2	67,6
11	2	1	2	—	—	66,1
—	—	—	—	—	—	48,2
—	—	—	—	—	—	45,9
—	—	—	—	—	—	49,6
21	9	8	3	3	14	..

12, 13 OG 14 FORDELT ETTER LENGSTE LENGDE

lengde i gruppene. 1969.

130—139	140—149	150—159	160—169	170—179	180 og over	Gjennomsnittlig lengste lengde
12	11	7	5	2	—	123,6
—	—	—	—	—	—	93,5
—	—	—	—	—	—	106,4
12	—	—	—	—	—	130,2
—	11	7	5	2	—	153,8
1	—	4	7	2	—	160,8
—	5	6	4	—	5	..
—	2	4	2	—	1	149,1
—	3	2	1	—	1	135,6
—	—	—	1	—	3	195,3
13	16	17	16	4	5	..

Tabell 2.

ANTALL FISKEFARTØYER I DE ENKELTE

Gjennomsnitt

Fartøygruppe	Fartøyenes byggeår	Før 1920	1920—1924	1925—1929	1930—1934	1935—1939
	01 Skrei m.v. i Finnmark		2	—	1	—	1
02 Bankline m.v. i Troms		—	—	—	—	—
03 Skrei m.v. i Troms		2	—	1	—	2
04 Skrei m.v. i Nordland		3	2	2	—	6
05 Rekestrål i Nord-Norge		3	3	4	9	8
Ren rekestrål		3	1	3	8	4
Rekestrål m/komb.		—	2	1	1	4
06 Div. komb. i Trøndelag		1	2	1	—	1
07 Snurrevad i Møre og Romsdal		5	—	—	1	—
08 Kyst- og bankfiske i Møre og Romsdal		4	—	—	—	—
09 Pigghåfiske i Sogn og Fjordane		6	—	1	—	3
10 Sildestrål m/komb. i Hordaland og Rogaland		5	1	1	1	4
11 Rekestrål i Sør-Norge		3	—	—	9	9
Ren rekestrål		—	—	—	5	3
Rekestrål/makrellfiske		3	—	—	4	6
12 Ringnotfiske		7	1	5	3	2
80— 99 fot		2	—	—	—	1
100—119 fot		4	1	1	1	—
120—139 fot		1	—	1	1	—
140 fot og over		—	—	3	1	1
13 Line på fjerne farvann Møre og Romsdal		—	—	2	—	—
14 Trålere over 200 BRT		1	—	—	—	2
Sidetrålere		1	—	—	—	2
Hekktrålere		—	—	—	—	—
Fabrikkskip		—	—	—	—	—
Antall fartøyer i intervallet		42	9	17	23	38

GRUPPER FORDELT ETTER FARTØYENES BYGGEÅR. 1969.
i gruppene.

1940— 1944	1945— 1949	1950— 1954	1955 — 1959	1960— 1964	1965 og senere	Antall ombygde fartøyer	Gj.snittlig alder — år
—	2	2	—	—	7	2	16,2
—	—	2	9	1	5	5	9,2
1	—	—	1	3	3	4	21,2
2	7	2	6	11	6	14	19,7
2	5	2	1	5	5	21	28,5
—	3	2	1	3	3	14	29,4
2	2	—	—	2	2	7	26,1
—	2	—	3	2	1	6	24,7
—	—	6	3	3	1	7	26,3
—	1	2	2	2	—	3	30,3
1	3	7	4	1	—	10	29,0
1	9	5	—	1	—	11	29,7
6	11	6	11	5	3	3	23,0
5	6	1	6	2	1	3	22,0
1	5	5	5	3	2	—	23,6
4	5	11	25	6	17	47	19,1
1	1	1	4	2	1	8	22,5
—	1	3	11	1	2	14	23,3
—	2	1	9	2	6	11	14,9
3	1	6	1	1	8	14	17,8
—	4	3	—	—	5	9	16,4
—	4	2	1	5	19	11	..
—	4	2	1	1	1	9	22,1
—	—	—	—	3	15	1	3,1
1	—	—	—	1	3	1	3,8
17	53	50	66	45	72	153	21,4

Tabell 3. ANTALL FISKEFARTØYER I DE ENKELTE GRUPPER

Motorenes gjennom-

Fartøygruppe \ Motorens byggeår	Før 1935	1935—1939	1940—1944
01 Skrei m.v. i Finnmark	—	—	—
02 Bankline m.v. i Troms	—	—	—
03 Skrei m.v. i Troms	—	—	—
04 Skrei m.v. i Nordland	—	1	2
05 Rekestrål i Nord-Norge	3	4	4
Ren rekestrål	2	1	3
Rekestrål m/komb.	1	3	1
06 Div. komb. i Trøndelag	—	1	1
07 Snurrevad i Møre og Romsdal	1	—	1
08 Kyst- og bankfiske i Møre og Romsdal	—	—	—
09 Pigghåfiske i Sogn og Fjordane	1	1	2
10 Sildestrål m/komb. i Hordaland og Rogaland	—	2	1
11 Rekestrål i Sør-Norge	1	5	1
Ren rekestrål	—	2	—
Rekestrål/makrellfiske	1	3	1
12 Ringnotfiske	1	—	1
80—99 fot	—	—	—
100—119 fot	1	—	—
120—139 fot	—	—	—
140 fot og over	—	—	1
13 Line på fjerne farvann			
Møre og Romsdal	—	—	—
14 Trålere over 200 BRT	—	2	—
Sidetrålere	—	2	—
Hekktrålere	—	—	—
Fabrikkskip	—	—	—
Antall fartøyer i intervallet	7	16	13

FORDELT ETTER MOTORENS BYGGEÅR. 1969.

snittsalder i gruppene.

1945— 1949	1950— 1954	1955— 1959	1960— 1964	1965 og senere	Gjennom- snittlig motoralder i gruppen — år
1	2	—	4	7	7,0
—	—	5	2	10	5,0
—	—	1	3	9	4,5
2	3	3	15	21	7,6
9	4	4	9	10	15,9
8	4	4	5	4	17,0
1	—	—	4	6	13,0
—	2	3	1	5	11,2
—	4	—	6	7	9,8
—	1	1	6	3	7,0
2	3	5	6	6	12,7
2	2	6	7	8	10,7
6	10	13	13	14	12,6
4	5	6	4	8	11,9
2	5	7	9	6	13,0
—	7	16	20	39	7,7
1	2	4	5	2	9,7
1	3	4	6	10	8,4
1	2	7	4	9	8,2
—	—	1	5	18	5,0
—	—	—	3	11	3,0
4	2	2	4	20	..
4	2	2	1	1	18,3
—	—	—	2	16	2,9
—	—	—	1	3	3,8
28	40	59	99	170	8,5

Tabell 4. ANTALL FISKEFARTØYER I DE ENKELTE GRUPPER
Gjennomsnittlig motor-

Fartøygruppe	Motorstyrke HK						
	Under 50	50— 99	100— 149	150— 199	200— 249	250— 299	300— 399
01 Skrei m.v. i Finnmark	2	2	6	4	—	—	—
02 Bankline m.v. i Troms	—	—	—	—	7	—	2
03 Skrei m.v. i Troms	1	3	5	4	—	—	—
04 Skrei m.v. i Nordland	3	13	15	9	7	—	—
05 Rekestrål i Nord-Norge	15	16	10	4	2	—	—
Ren rekestrål	11	11	6	3	—	—	—
Rekestrål m/komb.	4	5	4	1	2	—	—
06 Div. komb. i Trøndelag	2	3	1	2	3	—	1
07 Snurrevad i Møre og Romsdal	—	5	9	4	1	—	—
08 Kyst- og bankfiske i Møre og Romsdal	—	1	1	1	3	—	4
09 Pigghåfiske i Sogn og Fj.	3	2	4	3	8	1	4
10 Sildestrål m/komb. i Hordaland og Rogaland	—	3	7	2	7	1	8
11 Rekestrål i Sør-Norge	11	17	18	12	2	1	2
Ren rekestrål	3	11	10	5	—	—	—
Rekestrål/makrellfiske	8	6	8	7	2	1	2
13 Ringnotfiske	—	—	—	—	3	2	12
80—99 fot	—	—	—	—	2	2	6
100—119 fot	—	—	—	—	1	—	5
120—139 fot	—	—	—	—	—	—	1
140 fot og over	—	—	—	—	—	—	—
13 Line på fjerne farvann Møre og Romsdal	—	—	—	—	—	—	—
14 Trålere over 200 BRT	—	—	—	—	—	—	—
Sidetrålere	—	—	—	—	—	—	—
Hekktrålere	—	—	—	—	—	—	—
Fabrikkskip	—	—	—	—	—	—	—
Antall fartøyer i intervallet	37	65	76	45	43	5	33

FORDELT ETTER MOTORSTYRKE (HK). 1969.

styrke i gruppene.

400— 499	500— 599	600— 699	700— 799	800— 899	900— 999	1 000— 1 249	1 250— 1 499	1 500— og over	Gjen- nom- snittlig motor- styrke i grup- pen. HK
—	—	—	—	—	—	—	—	—	113,8
3	2	3	—	—	—	—	—	—	380,6
—	—	—	—	—	—	—	—	—	119,7
—	—	—	—	—	—	—	—	—	124,6
—	—	—	—	—	—	—	—	—	77,2
—	—	—	—	—	—	—	—	—	71,1
—	—	—	—	—	—	—	—	—	94,0
1	—	—	—	—	—	—	—	—	169,1
—	—	—	—	—	—	—	—	—	117,9
1	—	—	—	—	—	—	—	—	257,3
1	—	—	—	—	—	—	—	—	189,5
—	—	—	—	—	—	—	—	—	204,5
—	—	—	—	—	—	—	—	—	115,2
—	—	—	—	—	—	—	—	—	100,2
—	—	—	—	—	—	—	—	—	125,1
15	13	9	8	6	4	11	1	2	625,6
3	—	—	—	—	—	—	—	—	308,5
6	8	4	1	—	—	—	—	—	467,0
6	3	4	4	2	3	—	—	—	621,5
—	2	1	3	4	1	11	1	2	1 017,6
—	1	—	—	1	—	12	—	—	1 032,1
1	1	2	11	2	—	4	3	8	735,8
1	1	2	5	2	—	—	1	—	1 084,2
—	—	—	6	—	2	4	1	5	1 662,5
—	—	—	—	—	—	—	1	3	1 662,5
22	17	14	19	9	6	27	4	10	257,7

Tabell 5.

ANTALL FISKEFARTØYER I DE ENKELTE

Gjennomsnitt

Fartøygruppe	Driftstid i dager	Mindre enn 210	210—219	220—239
01 Skrei m.v. i Finnmark	—	—	1	3
02 Bankline m.v. i Troms	—	—	—	2
03 Skrei m.v. i Troms	4	—	1	4
04 Skrei m.v. i Nordland	2	—	4	6
05 Rekestrål i Nord-Norge	2	—	5	6
Ren rekestrål	—	—	4	3
Rekestrål m/komb.	2	—	1	3
06 Div. komb. i Trøndelag	—	—	3	3
07 Snurrevad i Møre og Romsdal	—	—	1	—
08 Kyst- og bankfiske i Møre og Romsdal	—	—	—	—
09 Pigghåfiske i Sogn og Fjordane	—	—	1	8
10 Sildetrål m/komb. i Hordaland og Rogaland	—	—	1	5
11 Rekestrål i Sør-Norge	1	—	1	2
Ren rekestrål	—	—	—	1
Rekestrål—makrellfiske	1	—	1	1
12 Ringnotfiske	4	—	4	5
80—99 fot	1	—	2	2
110—119 fot	3	—	2	2
120—139 fot	—	—	—	1
140 fot og over	—	—	—	—
13 Line på fjerne farvann	—	—	—	—
Møre og Romsdal	—	—	—	—
14 Trålere over 200 BRT	—	—	1	1
Sidetrålere	—	—	—	1
Hekktrålere	—	—	1	—
Fabrikkskip	—	—	—	—
Antall fartøyer i intervallet		13	23	45

GRUPPER FORDELT ETTER DRIFTSTID I DAGER, 1969.

i gruppene.

240— 259	260— 279	280— 299	300— 319	320— 339	340 og over	Gjennom- snittlig driftstid for gruppen — dager
3	—	4	3	—	—	268
2	1	8	4	—	—	287
2	1	1	—	—	—	231
5	11	6	6	3	4	273
10	6	3	10	5	—	267
6	4	1	8	5	—	273
4	2	2	2	—	—	251
2	—	2	3	—	—	268
—	5	—	4	9	—	302
1	—	3	6	1	—	302
3	6	2	2	1	3	270
1	3	2	8	8	—	286
4	1	5	36	10	3	296
1	—	1	19	6	1	303
3	1	4	17	4	2	292
18	12	13	25	5	—	274
1	2	—	4	1	—	262
7	4	2	5	—	—	257
6	2	5	8	1	—	282
4	4	6	8	3	—	290
—	1	—	5	5	3	323
2	2	12	12	4	—	..
2	—	6	3	—	—	281
—	2	5	7	3	—	297
—	—	1	2	1	—	308
53	49	61	124	51	13	278

Tabell 6 ANTALL FISKEFARTØYER I DE ENKELTEGRUPPER

Gjennomsnitt

Fartøygruppe	Årsverk			
	Under 2	2—3	4—5	6—7
01 Skrei m.v. i Finnmark	—	4	8	2
02 Bankline m.v. i Troms	—	—	—	—
03 Skrei m.v. i Troms	—	1	6	6
04 Skrei m.v. i Nordland	—	12	21	13
05 Rekestrål i Nord-Norge	3	43	1	—
Ren rekestrål	1	30	—	—
Rekestrål m/komb.	2	13	1	—
06 Div. komb. i Trøndelag	1	4	4	2
07 Snurrevad i Møre og Romsdal	—	13	6	—
08 Kyst- og bankfiske i Møre og Romsdal	—	1	3	2
09 Pigghåfiske i Sogn og Fjordane	—	5	1	5
10 Sildestrål m/komb. i Hordaland og Rogaland	—	19	8	1
11 Rekestrål i Sør-Norge	4	57	2	—
Ren rekestrål	2	27	—	—
Rekestrål/makrellfiske	2	30	2	—
12 Ringnotfiske	—	—	—	1
80— 99 fot	—	—	—	1
100—119 fot	—	—	—	—
120—139 fot	—	—	—	—
140 fot og over	—	—	—	—
13 Line på fjerne farvann Møre og Romsdal	—	—	—	—
14 Trålere over 200 BRT	—	—	—	—
Sidetrålere	—	—	—	—
Hekkestrålere	—	—	—	—
Fabrikkskip	—	—	—	—
Antall fartøyer i intervallet	8	159	60	32

FORDELT ETTER ANTALL ÅRSVERK UTFØRT OMBORD. 1969.
i gruppene.

8—9	10—11	12—13	14—15	16—20	21—25	26 og over	Gjennomsnitt i gruppen
—	—	—	—	—	—	—	4,5
3	7	3	4	—	—	—	11,9
—	—	—	—	—	—	—	5,6
1	—	—	—	—	—	—	4,9
—	—	—	—	—	—	—	2,3
—	—	—	—	—	—	—	2,1
—	—	—	—	—	—	—	2,7
2	—	—	—	—	—	—	5,0
—	—	—	—	—	—	—	3,4
3	2	—	—	—	—	—	7,3
14	1	—	—	—	—	—	7,2
—	—	—	—	—	—	—	3,5
—	—	—	—	—	—	—	2,4
—	—	—	—	—	—	—	2,0
—	—	—	—	—	—	—	2,6
9	43	31	2	—	—	—	11,1
5	7	—	—	—	—	—	9,4
4	21	—	—	—	—	—	10,5
—	12	11	—	—	—	—	11,5
—	3	20	2	—	—	—	12,5
—	—	—	—	4	10	—	20,9
—	1	—	10	17	2	4	16,4
—	1	—	3	8	—	—	16,5
—	—	—	7	9	2	—	38,2
—	—	—	—	—	—	4	38,2
32	54	34	16	21	12	4	6,1

Tabell 7.

ANTALL FISKEFARTØYER I DE ENKELTE

Gjennomsnitt

Fartøygruppe	Arbeids-	Under 10	10	11	12
	timer				
01 Skrei m.v. i Finnmark	—	—	1	—	1
02 Bankline m.v. i Troms	—	—	—	—	—
03 Skrei m.v. i Troms	—	—	1	—	1
04 Skrei m.v. i Nordland	1	1	6	1	5
05 Rekestrål i Nord-Norge	1	1	3	—	5
Ren rekestrål	1	1	1	—	3
Rekestrål m/komb.	—	—	2	—	2
06 Div. komb. i Trøndelag	—	—	3	1	1
07 Snurrevad i Møre og Romsdal	1	1	2	—	3
08 Kyst- og bankfiske i Møre og Romsdal	—	—	—	—	2
09 Pigghåfiske i Sogn og Fjordane	—	—	—	—	—
10 Sildestrål m/komb. i Hordaland og Rogaland	—	—	—	—	1
11 Rekestrål i Sør-Norge	—	—	3	3	4
Ren rekestrål	—	—	1	1	3
Rekestrål/makrellfiske	—	—	2	2	1
12 Ringnotfiske	2	2	12	—	13
80—99 fot	—	—	3	—	1
100—119 fot	—	—	3	—	3
120—139 fot	2	2	4	—	2
140 fot og over	—	—	2	—	7
13 Line på fjerne farvann					
Møre og Romsdal	—	—	—	—	—
14 Trålere over 200 BRT	—	—	—	—	—
Sidetrålere	—	—	—	—	—
Hekktrålere	—	—	—	—	—
Fabrikkskip	—	—	—	—	—
Antall fartøyer i intervallet		5	31	5	36

1) Dette er arbeidstid i timer mens fartøyene er i fiske.

GRUPPER FORDELT ETTER ARBEIDSTID OMBORD.¹⁾ 1969.*i gruppene.*

13	14	15	16	17—18	19 og over	Uoppgitt	Gjennomsnitt i gruppen
1	—	1	3	6	1	—	16,0
1	1	7	1	6	—	1	15,9
—	1	1	2	5	2	—	16,3
2	6	9	9	3	—	5	13,8
7	8	4	5	7	—	7	14,1
4	6	3	4	4	—	5	14,2
3	2	1	1	3	—	2	13,8
—	—	3	1	1	—	3	13,2
4	5	2	1	—	—	1	12,9
—	—	1	1	3	2	2	16,4
—	2	2	2	11	6	3	17,7
—	4	7	4	5	—	7	15,5
3	8	12	10	8	1	11	14,7
—	4	8	3	2	—	7	14,4
3	4	4	7	6	1	4	14,9
3	2	6	2	2	—	44	12,3
1	—	1	—	—	—	7	11,7
1	1	2	—	2	—	13	13,2
1	1	1	1	—	—	11	11,7
—	—	2	1	—	—	13	12,5
—	—	—	1	4	4	5	18,2
—	—	—	—	—	—	34	..
—	—	—	—	—	—	12	—
—	—	—	—	—	—	18	—
—	—	—	—	—	—	4	—
21	37	55	42	61	16	123	..

VEDLEGG II

DRIFTSRESULTATER 1969

Gjennomsnitt pr. fartøy

Tabell I.

DRIFTS-

Enkelte hovedtall — gjennomsnitt for de enkelte

Fartøygruppe	Inntekter			Kostnader i alt kr.
	Fra fiske	Annet	I alt	
	kr.	kr.	kr.	
01 Finnmark	248 476	286	248 762	123 008
02 Troms	848 704	3 723	852 427	445 118
03 Troms	301 344	591	301 935	159 066
04 Nordland	185 630	1 297	186 927	92 573
05 Nord-Norge	75 198	589	75 787	50 356
Ren reketråling	68 770	210	68 980	45 839
Reketrål m/komb.	93 089	1 644	94 733	62 919
06 Trøndelag	159 993	6 401	166 394	118 273
07 Møre og Romsdal	130 489	493	130 982	61 036
08 Møre og Romsdal	288 765	6 675	295 440	201 878
09 Sogn og Fjordane	264 567	4 112	268 679	160 813
10 Hordaland og Rogaland	153 109	1 974	155 083	99 525
11 Sør-Norge	86 449	757	87 206	53 703
Ren reketråling	68 942	632	69 574	46 377
Reketrål m/komb.	98 014	839	98 853	58 546
12 Ringnotsnurpere	1 029 995	15 529	1 045 524	764 578
80—99 fot	407 257	16 940	424 197	405 713
100—119 fot	720 228	15 637	735 865	598 473
120—139 fot	995 255	13 470	1 008 725	792 269
140 fot og over	1 832 130	17 045	1 849 175	1 153 314
13 Store linefartøyer	1 854 261	21 630	1 875 891	1 319 225
14 Trålere .....	..	..	..	..
Sidetrålere	1 363 017	5 444	1 368 461	835 020
Hektrålere	1 943 301	18 298	1 961 599	1 260 766
Fabrikkskip	5 584 564	83 090	5 667 654	3 275 640
Gjennomsnitt-gruppe 01, 03 og 04	222 906	944	223 850	112 855
Gjennomsnitt-gruppe 07, 08 og 09	257 750	4 973	262 723	165 362
Gjennomsnitt-gruppe 01—11	186 269	1 885	188 154	107 723
Gjennomsnitt — hele massen	401 724	4 944	406 668	267 227

RESULTATER 1969

grupper og hovedgrupper og for massen under ett.

Lønnsevne			Arbeidsgodtgjørelse		Oppgitt maksimal fiskerlott	Antall manns- ukeverk	Antall årsverk	Driftstid i uker
I alt	Pr. manns- ukeverk	Pr. årsverk	I alt	Pr. årsverk				
kr.	kr.	kr.	kr.	kr.	kr.			
125 754	727	27 945	120 250	26 722	25 609	173	4,5	38,3
407 310	833	34 228	449 503	37 773	34 295	489	11,9	41,0
142 867	776	25 512	141 975	25 353	24 984	184	5,6	33,0
94 355	497	19 256	96 809	19 757	18 682	190	4,9	39,0
25 431	303	11 057	36 550	15 891	15 981	84	2,3	38,1
23 141	289	11 020	33 766	16 079	16 099	80	2,1	39,0
31 814	328	11 783	44 299	16 407	15 651	97	2,7	35,9
48 121	251	9 624	81 588	16 318	13 355	192	5,0	38,3
69 946	482	20 572	71 747	21 102	21 040	145	3,4	43,1
93 562	296	12 817	150 499	20 616	18 192	316	7,3	43,1
107 886	388	14 984	147 203	20 445	17 851	278	7,2	38,6
55 558	389	15 874	80 268	22 934	21 750	143	3,5	40,9
33 503	332	13 960	47 375	19 740	19 130	101	2,4	42,3
23 197	267	11 599	39 351	19 676	18 623	87	2,0	43,3
40 307	366	15 503	52 675	20 260	19 420	110	2,6	41,9
280 946	641	25 541	416 130	37 489	27 092	438	11,1	39,1
18 484	52	1 966	193 768	20 614	15 554	353	9,4	37,4
137 393	356	13 085	311 819	29 697	21 821	386	10,5	36,9
216 456	467	18 882	405 415	35 253	25 263	464	11,5	40,3
695 861	1 346	55 669	694 087	55 527	43 004	517	12,5	41,4
556 667	576	26 635	808 260	38 673	35 118	966	20,9	46,1
..
533 441	808	32 527	651 969	39 754	35 400	660	16,4	40,1
700 833	1 001	42 475	798 683	48 405	41 754	700	16,5	42,4
2 392 013	1 422	62 618	1 870 633	48 969	44 382	1 682	38,2	44,0
110 995	600	22 199	111 140	22 228	21 414	185	5,0	37,6
97 361	350	14 531	137 718	20 555	18 515	278	6,7	39,7
80 431	468	18 280	96 134	21 849	19 472	172	4,4	39,6
139 441	571	22 859	179 940	29 498	21 501	244	6,1	39,7

Tabell 2.

DRIFTSRESULTATER 1969

*Skrei-, vårtorsk-, seifiske og snurrevadfiske.**Fartøyer fra Finnmark, Troms og Nordland i størrelsen 40—59 fot.**Gjennomsnitt pr. fartøy.*

1.	Fartøygruppe nr.	01. Finnmark	03. Troms	04. Nordland	I alt
2.	Størrelsesgruppe	40—59 fot			
3.	Driftsintensitetsmål:				
3.1	Sum antall driftsdøgn	268	231	273	263
3.2	Sum antall døgn i sjøen	163	158	160	160
3.3	Sum antall mannsukeverk	173	184	190	185
3.4	Sum antall årsverk	4,5	5,6	4,9	5,0
3.5	Arb.tid pr. mann pr. døgn, timer	16	16	14	15
4.	Sum inntekter kr.	248 762	301 935	186 927	223 850
4.1	Herav fra fiske »	248 476	301 344	185 630	222 906
4.2	Herav fra annet »	286	591	1 297	944
5.	Sum kostnader kr.	123 008	159 066	92 573	112 855
5.01	Drivstoff »	8 918	10 791	7 685	8 595
5.02	Agn, is, salt o.l. »	11 621	13 408	7 092	9 347
5.03	Leid arbeidshjelp »	32 329	38 461	9 140	20 041
5.04	Telefon, havneavg. etc. »	450	1 406	431	643
5.05	Sosiale utgifter »	3 835	2 474	652	1 679
5.06	Produktavgift »	2 506	2 881	1 849	2 201
5.07	Diverse assuranser »	405	359	419	403
5.08	Diverse uspesifiserte kostn. »	2 116	2 606	1 554	1 891
5.09	Assurans på redskap »	409	580	189	316
5.10	Vedlikehold på redskap »	7 884	10 282	8 762	8 910
5.11	Avskrivning på redskap »	7 775	16 784	13 099	12 818
5.12	Assurans på fartøyet »	3 474	3 369	2 953	3 146
5.13	Vedlikehold på fartøyet »	11 717	24 514	12 422	14 860
5.14	Avskr. på fartøyet (beregnet) »	22 043	22 335	20 075	20 951
5.15	Betalte gjeldsrenter »	3 497	2 528	2 531	2 724
5.16	Kalk. renter på egenkapitalen »	4 029	6 290	3 719	4 330
6.1	Lønnsevne i alt (4 ÷ 5) kr.	125 754	142 867	94 355	110 995
6.2	Lønnsevne pr. mannsukeverk »	724	776	497	600
6.3	Lønnsevne pr. årsverk »	27 945	25 512	19 256	22 199
7.1	Arbeidsgodtgj. til mannskapet i alt kr.	120 250	141 975	96 809	111 140
7.2	Arbeidsgodtgj. pr. årsverk »	26 722	25 353	19 757	22 228
8.	Oppgitt maksimal fiskerlott i året kr.	25 609	24 984	18 682	21 414
9.1	Garantiutbetaling i alt kr.	—	—	417	244
9.2	Garantiutbetaling pr. årsverk »	—	—	85	49
10.1	Utbet. p.g.a. feilslåtte fiskerier kr.	—	—	849	498
10.2	Renteinntekter »	286	591	308	364
11.	Avskr. på fartøyet (bokført) kr.	19 396	22 219	15 077	17 466
12.1	Avskr.grunnlag fartøy kr.	295 744	299 464	281 105	287 955
12.2	Avskr.grunnlag redskap »	31 035	57 844	40 841	42 503
13.1	Rentebereggn. grunnlag fartøy kr.	134 929	131 712	104 033	116 128
13.2	Rentebereggn.gr.lag redskap »	10 351	26 545	18 327	18 482
13.3	Rentebereggn.grunnlag annet »	13 696	28 023	13 636	16 717
14.1	Gj.snittlig lengde, fot I.1.—kj.l.	50,8—47,6	51,2—48,0	51,1—47,0	51,1—47,3
14.2	Gj.snittlig størrelse, BRT	26	24	24	24
15.1	Antall fartøyer presentert	14	13	47	74
15.2	Antall fartøyer i trukket utvalg	40	40	106	186
15.3	Antall fartøyer i kartlagt masse	108	115	316	539

Tabell 3. DRIFTSRESULTATET 1969

*Bankfiske.**Fartøyer fra Troms i størrelsen 60 fot og over. Gjennomsnitt pr. fartøy.*

1.	Fartøygruppe nr.	02. Troms
		60 fot og over
2.	Størrelsesgruppe	
3.	Driftsintensitetsmål:	
3.1	Sum antall driftsdøgn	287
3.2	Sum antall døgn i sjøen	257
3.3	Sum antall mannsukeverk	489
3.4	Sum antall årsverk	11,9
3.5	Arb.tid pr. mann pr. døgn, timer	16
4.	Sum inntekter	kr. 852 427
4.1	Herav fra fiske	848 704
4.2	Herav fra annet	3 723
5.	Sum kostnader	kr. 445 118
5.01	Drivstoff	60 567
5.02	Agn, is, salt o.l.	54 963
5.03	Leid arbeidshjelp	2 697
5.04	Telefon, havneavg. etc.	6 879
5.05	Sosiale utgifter	4 982
5.06	Produktavgift	8 413
5.07	Diverse assuranseer	3 784
5.08	Diverse uspesifiserte kostn.	9 673
5.09	Assuranse på redskap	91
5.10	Vedlikehold på redskap	42 646
5.11	Avskrivning på redskap	18 071
5.12	Assuranse på fartøyet	19 081
5.13	Vedlikehold på fartøyet	70 961
5.14	Avskr. på fartøyet (beregnet)	102 235
5.15	Betalte gjeldsrenter	24 433
5.16	Kalk. renter på egenkapitalen	15 641
6.1	Lønnsevne i alt (4 ÷ 5)	kr. 407 310
6.2	Lønnsevne pr. mannsukeverk	833
6.3	Lønnsevne pr. årsverk	34 228
7.1	Arbeidsgodtgj. til mannskapet i alt	kr. 449 503
7.2	Arbeidsgodtgj. pr. årsverk	37 773
8.	Oppgitt maksimal fiskerlott i året	kr. 34 295
9.1	Garantiutbetaling i alt	kr. —
9.2	Garantiutbetaling pr. årsverk	—
10.1	Utbetaling p.g.a. feilslåtte fiskerier	kr. —
10.2	Renteinntekter	2 805
11.	Avskrivning på fartøyet (bokført)	kr. 111 739
12.1	Avskr.grunnlag fartøy	kr. 1 395 238
12.2	Avskr.grunnlag redskap	50 343
13.1	Renteberegn.grunnlag fartøy	kr. 800 068
13.2	Renteberegn.grunnlag redskap	19 206
13.3	Renteberegn.grunnlag annet	121 084
14.1	Gj.snittlig lengde, fot l.l.-kj.l.	93,3-88,0
14.2	Gj.snittlig størrelse, BRT	151
15.1	Antall fartøyer presentert	17
15.2	Antall fartøyer i trukket utvalg	40
15.3	Antall fartøyer i kartlagt masse	49

Tabell 4.

DRIFTSRESULTATER 1969

*Reketråling m.v. i Nord-Norge.**Fartøyer fra Finnmark, Troms, Nordland og Nord- og Sør-Trøndelag i størrelsen 40—59 fot. Gjennomsnitt pr. fartøy.*

1.	Fartøygruppe nr.	05.	05. Reketr.	05.
		Ren reketr.	m/komb.	I alt
2.	Størrelsesgruppe	40—59 fot		
3.	Driftsintensitetsmål:			
3.1	Sum antall driftsdøgn	273	251	267
3.2	Sum antall døgn i sjøen	195	145	182
3.3	Sum antall mannsukeverk	80	97	84
3.4	Sum antall årsverk	2,1	2,7	2,3
3.5	Arb.tid pr. mann pr. døgn, timer	14	14	14
4.	Sum inntekter kr.	68 980	94 733	75 787
4.1	Herav fra fiske »	68 770	93 089	75 198
4.2	Herav fra annet »	210	1 644	589
5.	Sum kostnader kr.	45 839	62 919	50 356
5.01	Drivstoff »	7 275	7 103	7 230
5.02	Agn, is, salt o.l. »	253	2 444	832
5.03	Leid arbeidshjelp »	45	4 064	1 107
5.04	Telefon, havneavg. etc. »	318	311	316
5.05	Sosiale utgifter »	40	264	99
5.06	Produktavgift »	640	851	696
5.07	Diverse assuranser »	157	341	206
5.08	Diverse uspesifiserte kostn. »	948	1 630	1 128
5.09	Assuranse på redskap »	52	101	65
5.10	Vedlikehold på redskap »	1 109	3 252	1 675
5.11	Avskrivning på redskap »	2 422	9 337	4 250
5.12	Assuranse på fartøyet »	2 047	2 358	2 129
5.13	Vedlikehold på fartøyet »	9 658	9 098	9 510
5.14	Avskr. på fartøyet (beregnet) »	17 733	17 373	17 638
5.15	Betalte gjeldsrenter »	951	2 271	1 300
5.16	Kalk. renter på egenkapitalen »	2 191	2 131	2 175
6.1	Lønnsevne i alt (4 ÷ 5) kr.	23 141	31 814	25 431
6.2	Lønnsevne pr. mannsukeverk »	289	328	303
6.3	Lønnsevne pr. årsverk »	11 020	11 783	11 057
7.1	Arbeidsgodtgj. til mannskapet i alt kr.	33 766	44 299	36 550
7.2	Arbeidsgodtgj. pr. årsverk »	16 079	16 407	15 891
8.	Oppgitt maksimal fiskerlott i året kr.	16 099	15 651	15 981
9.1	Garantiutbetaling i alt kr.	—	—	—
9.2	Garantiutbetaling pr. årsverk »	—	—	—
10.1	Utbet. p.g.a. feilslåtte fiskerier kr.	—	—	—
10.2	Renteinntekter »	210	302	234
11.	Avskrivning på fartøyet (bokført) kr.	9 098	8 493	8 938
12.1	Avskr.grunnlag fartøy kr.	249 007	230 589	244 139
12.2	Avskr.grunnlag redskap »	2 725	24 857	8 574
13.1	Renteberegngrunnlag fartøy kr.	54 945	70 957	59 177
13.2	Renteberegngrunnlag redskap »	307	10 028	2 876
13.3	Renteberegngrunnlag annet »	6 342	15 745	8 827
14.1	Gj.snittlig lengde, fot 1.1.—kj.1.	50,6—45,5	49,1—45,5	50,2—45,5
14.2	Gj.snittlig størrelse, BRT	21	21	22
15.1	Antall fartøyer presentert	31	16	47
15.2	Antall fartøyer i trukket utvalg	69	40	109
15.3	Antall fartøyer i kartlagt masse	206	74	280

Tabell 5.

DRIFTSRESULTATER 1969

*Skrei-, sei- og sildefiske m.v.**Fartøyer fra Nord- og Sør-Trøndelag i størrelsen 40—69 fot.**Gjennomsnitt pr. fartøy.*

1.	Fartøygruppe nr.	06. Trøndelag
2.	Størrelsesgruppe	40—69 fot
3.	Driftsintensitetsmål:	
3.1	Sum antall driftsdøgn	268
3.2	Sum antall døgn i sjøen	157
3.3	Sum antall mannsukeverk	192
3.4	Sum antall årsverk	5,0
3.5	Arb.tid pr. mann pr. døgn, timer	13
4.	Sum inntekter	kr. 166 394
4.1	Herav fra fiske	159 993
4.2	Herav fra annet	6 401
5.	Sum kostnader	kr. 118 273
5.01	Drivstoff	12 312
5.02	Agn, is, salt o.l.	1 395
5.03	Leid arbeidshjelp	200
5.04	Telefon, havneavg. etc.	2 557
5.05	Sosiale utgifter	569
5.06	Produktavgift	1 590
5.07	Diverse assuranseer	1 086
5.08	Diverse uspesifiserte kostn.	2 111
5.09	Assuranse på redskap	763
5.10	Vedlikehold på redskap	11 202
5.11	Avskrivning på redskap	16 932
5.12	Assuranse på fartøy	4 395
5.13	Vedlikehold på fartøyet	18 008
5.14	Avskr. på fartøyet (beregnet)	35 303
5.15	Betalte gjeldsrenter	5 465
5.16	Kalk. renter på egenkapitalen	4 387
6.1	Lønnsevne i alt ($4 \div 5$)	kr. 48 121
6.2	Lønnsevne pr. mannsukeverk	251
6.3	Lønnsevne pr. årsverk	9 624
7.1	Arbeidsgodtgj. til mannskapet i alt	kr. 81 588
7.2	Arbeidsgodtgj. pr. årsverk	16 318
8.	Oppgitt maksimal fiskerlott i året	kr. 13 355
9.1	Garantiutbetaling i alt	kr. 4 252
9.2	Garantiutbetaling pr. årsverk	860
10.1	Utbet. p.g.a. feilslåtte fiskerier	kr. 4 029
10.2	Renteinntekter	764
11.	Avskrivning på fartøyet (bokført)	kr. 23 558
12.1	Avskr.grunnlag fartøy	kr. 482 524
12.2	Avskr.grunnlag redskap	83 154
13.1	Renteberegn.grunnlag fartøy	kr. 181 498
13.2	Renteberegn.grunnlag redskap	22 868
13.3	Renteberegn.grunnlag annet	31 176
14.1	Gj.snittlig lengde, fot 1.1.—kj.l.	59,6—57,3
14.2	Gj.snittlig størrelse, BRT	36
15.1	Antall fartøyer presentert	13
15.2	Antall fartøyer i trukket utvalg	40
15.3	Antall fartøyer i kartlagt masse	80

Tabell 6.

DRIFTSRESULTATER 1969

Kyst- og banklinefiske med kombinasjoner og snurrevadfiske med kombinasjoner. Fartøyer fra Møre og Romsdal og Sogn og Fjordane i størrelsen 40 fot og over. Gjennomsnitt pr. fartøy.

1.	Fartøygruppe nr.	07. Møre og R.dal	08. Møre og R.dal	09. Sogn og Fjord.	I alt Vestl.
2.	Størrelsesgruppe	40-59 fot	50 fot og over	40 fot og over	40 fot og over
3.	Driftsintensitetsmål:				
3.1	Sum antall driftsdøgn	302	301	270	291
3.2	Sum antall døgn i sjøen	175	192	162	180
3.3	Sum antall mannsukeverk	145	316	278	278
3.4	Sum antall årsverk	3,4	7,3	7,2	6,7
3.5	Arb.tid pr. mann pr. døgn, timer	13	16	18	16
4.	Sum inntekter kr.	130 982	295 440	268 679	262 723
4.1	Herav fra fiske »	130 489	288 765	264 567	257 750
4.2	Herav fra annet »	493	6 675	4 112	4 973
5.	Sum kostnader kr.	61 036	201 878	160 813	165 362
5.01	Drivstoff »	7 417	21 162	14 538	17 097
5.02	Agn, is, salt o.l. »	446	18 761	19 868	16 357
5.03	Leid arbeidshjelp »	283	35	476	206
5.04	Telefon, havneavg. etc. . . . »	681	2 393	1 792	1 955
5.05	Sosiale utgifter »	1	2 124	556	1 331
5.06	Produktavgift »	1 297	2 778	2 543	2 485
5.07	Diverse assuranse »	358	2 858	1 197	1 980
5.08	Diverse uspesifiserte kostn. »	923	4 815	2 880	3 646
5.09	Assuranse på redskap »	31	710	162	442
5.10	Vedlikehold på redskap . . . »	3 821	11 856	4 069	8 293
5.11	Avskrivning på redskap . . . »	6 909	19 649	13 480	15 063
5.12	Assuranse på fartøyet »	2 359	9 466	7 277	5 554
5.13	Vedlikehold på fartøyet . . . »	11 789	32 838	35 765	30 577
5.14	Avskr. på fartøyet (beregnet) »	19 400	57 169	46 811	48 378
5.15	Betalte gjeldsrenter »	1 151	9 911	3 608	6 689
5.16	Kalk. renter på egen- kapitalen »	4 170	5 353	5 791	5 309
6.1	Lønnsevne i alt (4 ÷ 5) kr.	69 946	93 562	107 886	97 361
6.2	Lønnsevne pr. mannsukeverk »	482	296	388	350
6.3	Lønnsevne pr. årsverk »	20 572	12 817	14 984	14 531
7.1	Arbeidsgodtgj. til mannskapet i alt kr.	71 747	150 499	147 203	137 718
7.2	Arbeidsgodtgj. pr. årsverk . . »	21 102	20 616	20 445	20 555
8.	Oppgitt maksimal fiskerlott i året kr.	21 040	18 192	17 851	18 515
9.1	Garantiutbetaling i alt kr.	280	7 092	10 833	7 207
9.2	Garantiutbetaling pr. årsverk »	82	972	1 605	1 076
10.1	Utbet. p.g.a. feilslåtte fiskerier kr.	—	5 146	1 341	1 176
10.2	Renteinntekter »	477	556	727	596
11.	Avskr. på fartøyet (bokført) . kr.	9 157	31 190	12 028	22 084
12.1	Avskr.grunnlag fartøy kr.	284 519	786 814	631 882	664 695
12.2	Avskr.grunnlag redskap »	10 162	89 084	26 176	58 204
13.1	Rentebereg.n grunnlag fartøy . kr.	84 309	249 534	176 383	202 637
13.2	Rentebereg.n grunnlag redskap »	2 006	31 281	9 552	10 313
13.3	Rentebereg.n grunnlag annet . »	16 756	43 707	26 975	34 602
14.1	Gj.snittlig lengde, fot 1.1-kj.l. . .	50,8-47,1	76,7-71,2	74,1-67,6	72,0-66,5
14.2	Gj.snittlig størrelse, BRT	24	77	68	66
15.1	Antall fartøyer presentert	19	11	26	56

Tabell 7.

DRIFTSRESULTATER 1969

*Sildetråling, alene eller kombinert med fiske etter fisk,
skittfisk, reker og hjelping.
Fartøyer fra Hordaland og Rogaland i størrelsen 60—79 fot.
Gjennomsnitt pr. fartøy.*

1.	Fartøygruppe nr.	10. Hordal. og Rogaland
2.	Størrelsesgruppe	60—79 fot
3.	Driftsintensitetsmål:	
3.1	Sum antall driftsdøgn	286
3.2	Sum antall døgn i sjøen	158
3.3	Sum antall mannsukeverk	143
3.4	Sum antall årsverk	3,5
3.5	Arb.tid pr. mann pr. døgn, timer	16
4.	Sum inntekter	kr. 155 083
4.1	Herav fra fiske	» 153 109
4.2	Herav fra annet	» 1 974
5.	Sum kostnader	kr. 99 525
5.01	Drivstoff	» 14 841
5.02	Agn, is, salt o.l.	» 887
5.03	Leid arbeidshjelp	» 95
5.04	Telefon, havneavg. etc.	» 623
5.05	Sosiale utgifter	» 303
5.06	Produktavgift	» 1 493
5.07	Diverse assuranse	» 988
5.08	Diverse uspesifiserte kostn.	» 768
5.09	Assuranse på redskap	» 100
5.10	Vedlikehold på redskap	» 3 185
5.11	Avskrivning på redskap	» 5 899
5.12	Assuranse på fartøyet	» 5 172
5.13	Vedlikehold på fartøyet	» 17 363
5.14	Avskr. på fartøyet (beregnet)	» 40 413
5.15	Betalte gjeldsrenter	» 2 791
5.16	Kalk. renter på egenkapitalen	» 4 604
6.1	Lønnsevne i alt (4 ÷ 5)	kr. 55 558
6.2	Lønnsevne pr. mannsukeverk	» 389
6.3	Lønnsevne pr. årsverk	» 15 874
7.1	Arbeidsgodtgj. til mannskapet i alt	kr. 80 268
7.2	Arbeidsgodtgj. pr. årsverk	» 22 934
8.	Oppgitt maksimal fiskerlott i året	kr. 21 750
9.1	Garantiutbetaling i alt	kr. 2 645
9.2	Garantiutbetaling pr. årsverk	» 756
10.1	Utbet. p.g.a. feilslåtte fiskerier	kr. 674
10.2	Renteinntekter	» 820
11.	Avskrivning på fartøyet (bokført)	kr. 12 832
12.1	Avskr.grunnlag fartøy	kr. 569 939
12.2	Avskr.grunnlag redskap	» 13 063
13.1	Renteberegn.grunnlag fartøy	kr. 125 818
13.2	Renteberegn.grunnlag redskap	» 2 881
13.3	Renteberegn.grunnlag annet	» 14 446
14.1	Gj.snittlig lengde, fot 1.1.–kj.1.	70,0–66,1
14.2	Gj.snittlig størrelse, BRT	» 54
15.1	Antall fartøyer presentert	28
15.2	Antall fartøyer i trukket utvalg	40
15.3	Antall fartøyer i kartlagt masse	46

Tabell 8.

DRIFTSRESULTATER 1969

Reketråking m.v. i Sør-Norge.

Fartøyer fra Hordaland og sørover i størrelsen 40—59 fot. Gj.snitt pr. fartøy.

1.	Fartøygruppe nr.	11. Ren reketrål	11. Reketr. m/komb.	11. 1 alt
2.	Størrelsesgruppe	40—59 fot		
3.	Driftsintensitetsmål:			
3.1	Sum antall driftsdøgn	303	292	296
3.2	Sum antall døgn i sjøen	156	125	137
3.3	Sum antall mannsukeverk	87	110	101
3.4	Sum antall årsverk	2,0	2,6	2,4
3.5	Arb.tid pr. mann pr. døgn, timer	14	15	15
4.	Sum inntekter	69 574	98 853	87 206
4.1	Herav fra fiske	68 942	98 014	86 449
4.2	Herav fra annet	632	839	757
5.	Sum kostnader	46 377	58 546	53 703
5.01	Drivstoff	7 498	9 396	8 641
5.02	Agn, is, salt o.l.	322	500	429
5.03	Leid arbeidshjelp	34	6	17
5.04	Telefon, havneavg. etc.	93	163	135
5.05	Sosiale utgifter	57	21	35
5.06	Produktavgift	672	963	847
5.07	Diverse assuranser	100	541	366
5.08	Diverse uspesifiserte kostn.	566	841	732
5.09	Assurans på redskap	3	28	18
5.10	Vedlikehold på redskap	2 746	3 323	3 093
5.11	Avskrivning på redskap	2 761	4 336	3 709
5.12	Assurans på fartøyet	1 654	2 234	2 003
5.13	Vedlikehold på fartøyet	8 265	9 529	9 026
5.14	Avskr. på fartøyet (beregnet)	18 397	21 981	20 555
5.15	Betalte gjeldsrenter	884	1 462	1 232
5.16	Kalk. renter på egenkapitalen	2 325	3 222	2 865
6.1	Lønnsevne i alt (4 ÷ 5)	23 197	40 307	33 503
6.2	Lønnsevne pr. mannsukeverk	267	366	332
6.3	Lønnsevne pr. årsverk	11 599	15 503	13 960
7.1	Arbeidsgodtgj. til mannskapet i alt..	39 351	52 675	47 375
7.2	Arbeidsgodtgj. pr. årsverk	19 676	20 260	19 740
8.	Oppgitt maksimal fiskerlott i året ..	18 623	19 420	19 103
9.1	Garantiutbetaling i alt	135	1 512	964
9.2	Garantiutbetaling pr. årsverk	67	582	402
10.1	Utbet. p.g.a. feilslåtte fiskerier	—	318	191
10.2	Renteinntekter	178	309	257
11.	Avskrivning på fartøyet (bokført) ...	7 724	10 800	9 576
12.1	Avskr.grunnlag fartøy	320 802	313 455	316 378
12.2	Avskr.grunnlag redskap	3 161	13 459	9 362
13.1	Rentebereggn.grunnlag fartøy	59 196	76 391	69 551
13.2	Rentebereggn.grunnlag redskap	116	4 832	2 956
13.3	Rentebereggn.grunnlag annet	5 644	11 533	9 190
14.1	Gj.snittlig lengde, fot l.l-kj.l.	48,1—45,9	54,5—49,6	51,9—48,2
14.2	Gj.snittlig størrelse, BRT	23	28	26
15.1	Antall fartøyer presentert	29	34	63
15.2	Antall fartøyer i trukket utvalg	48	73	121
15.3	Antall fartøyer i kartlagt masse	144	218	362

Tabell 9.

DRIFTSRESULTATER 1969

Ringnotsnurpere i størrelsen 80 fot l.l. og over. Gjennomsnitt pr. fartøy.

1.	Fartøygruppe nr.	12. Ringnotsnurpere				
		80-99 fot	100-119 fot	120-139 fot	140 fot og over	Alle
3.	Driftsintensitetsmål:					
3.1	Sum antall driftsdøgn	262	257	282	290	274
3.2	Sum antall døgn i sjøen	203	173	185	260	204
3.3	Sum antall mannsukeverk	353	386	464	517	438
3.4	Sum antall årsverk	9,4	10,5	11,5	12,5	11,1
3.5	Arb.tid pr. mann pr. døgn, timer ..	12	13	12	13	13
4.	Sum inntekter	424 197	735 865	1 008 725	1 849 175	1 045 524
4.1	Herav fra fiske	407 257	720 228	995 255	1 832 130	1 029 995
4.2	Herav fra annet	16 940	15 637	13 470	17 045	15 529
5.	Sum kostnader	405 713	598 473	792 269	1 153 314	764 578
5.01	Drivstoff	33 144	56 496	79 409	128 467	77 627
5.02	Agn, is, salt o.l.	1 289	742	911	1 833	1 167
5.03	Leid arbeidshjelp	277	724	942	2 880	1 252
5.04	Telefon, havneavg. etc.	6 165	11 774	15 320	21 655	14 371
5.05	Sosiale utgifter	7 172	10 116	10 441	14 486	10 783
5.06	Produktavgift	4 057	7 164	10 018	18 196	10 277
5.07	Diverse assuranser	3 646	5 789	7 594	12 004	7 535
5.08	Diverse uspesifiserte kostn.	7 445	6 904	12 331	22 056	12 527
5.09	Assurans på redskap	8 874	13 683	16 987	20 212	15 509
5.10	Vedlikehold på redskap	23 863	52 695	79 240	117 872	72 305
5.11	Avskrivning på redskap	89 414	112 093	119 170	135 276	116 077
5.12	Assurans på fartøyet	19 716	29 729	41 322	60 965	39 450
5.13	Vedlikehold på fartøyet	59 383	106 300	120 827	201 109	126 218
5.14	Avskr. på fartøyet (beregnet) ...	120 267	147 918	199 640	275 726	191 460
5.15	Betalte gjeldsrenter	13 518	19 870	54 809	54 096	38 472
5.16	Kalk. renter på egenkapitalen ..	7 483	16 475	23 308	66 481	29 548
6.1	Lønnsevne i alt (4 ÷ 5)	18 484	137 393	216 456	695 861	280 946
6.2	Lønnsevne pr. mannsukeverk	52	356	467	1 346	641
6.3	Lønnsevne pr. årsverk	1 966	13 085	18 822	55 669	25 541
7.1	Arbeidsgodtgj. til mannskapet i alt kr.	193 768	311 819	405 415	694 087	416 130
7.2	Arbeidsgodtgj. pr. årsverk	20 614	29 697	35 253	55 527	37 489
8.	Oppgitt maksimal fiskerlott i året. kr.	15 554	21 821	25 263	43 004	27 092
9.1	Garantiutbetaling i alt	18 986	9 439	11 013	6 720	10 980
9.2	Garantiutbetaling pr. mann	2 020	899	958	538	845
10.1	Utbet. p.g.a. feislåtte fiskerier.	14 325	7 877	7 525	4 612	8 107
10.2	Renteinntekter	1 138	1 974	3 029	6 459	3 283
11.	Avskrivning på fartøyet (bokført) . kr.	59 738	97 863	167 593	256 602	153 020
12.1	Avskr.grunnlag fartøy	1 444 775	1 849 708	2 477 946	3 513 730	2 394 068
12.2	Avskr.grunnlag.redskap	324 365	466 178	487 667	641 643	491 427
13.1	Rentebereggn.grunnlag fartøy	351 236	622 673	1 107 406	2 000 878	1 073 631
13.2	Rentebereggn.grunnlag redskap	45 243	110 286	115 624	149 217	110 033
13.3	Rentebereggn.grunnlag annet	77 354	85 535	198 760	404 234	199 993
14.1	Gj.snittlig lengde, fot l.l.-kj.l.	93,8-	106,4-	130,2-	153,8-	123,6-
		88,5	102,5	122,0	145,0	117,9
14.2	Gj.snittlig størrelse, BRT	130	197	292	437	275
15.1	Antall fartøyer presentert	13	25	23	25	86
15.2	Antall fartøyer i trukket utvalg	40	40	40	40	160
15.3	Antall fartøyer i kartlagt masse	64	89	114	89	356

Tabell 10.

DRIFTSRESULTATER 1969

*Fiske på fjerne farvann — Grønland og Newfoundland.
Fartøyer fra Møre og Romsdal. Gjennomsnitt pr. fartøy.*

1.	Fartøygruppe nr.	13. Linefartøyer
2.	Størrelsesgruppe	Alle
3.	Driftsintensitetsmål:	
3.1	Sum antall driftsdøgn	323
3.2	Sum antall døgn i sjøen	298
3.3	Sum antall mannsukeverk	966
3.4	Sum antall årsverk	20,9
3.5	Arb.tid pr. mann pr. døgn, timer	18
4.	Sum inntekter	kr. 1 875 891
4.1	Herav fra fiske	» 1 854 261
4.2	Herav fra annet	» 21 630
5.	Sum kostnader	kr. 1 319 225
5.01	Drivstoff	» 164 147
5.02	Agn, is, salt o.l.	» 160 949
5.03	Leid arbeidshjelp	» 10 835
5.04	Telefon, havneavg. etc.	» 29 636
5.05	Sosiale utgifter	» 17 603
5.06	Produktavgift	» 18 638
5.07	Diverse assuranser	» 34 907
5.08	Diverse uspesifiserte kostn.	» 28 571
5.09	Assurans på redskap	» 2 238
5.10	Vedlikehold på redskap	» —
5.11	Avskrivning på redskap	» 173 367
5.12	Assurans på fartøyet	» 77 946
5.13	Vedlikehold på fartøyet	» 148 184
5.14	Avskr. på fartøyet (beregnet)	» 308 039
5.15	Betalte gjeldsrenter	» 115 140
5.16	Kalk. renter på egenkapitalen	» 29 024
6.1	Lønnsevne i alt (4 ÷ 5)	kr. 556 667
6.2	Lønnsevne pr. mannsukeverk	» 576
6.3	Lønnsevne pr. årsverk	» 26 635
7.1	Arbeidsgodtgj. til mannskapet i alt	kr. 808 260
7.2	Arbeidsgodtgj. pr. årsverk	» 38 673
8.	Oppgitt maksimal fiskerilott i året	kr. 35 118
9.1	Garantiutbetaling i alt	kr. —
9.2	Garantiutbetaling pr. årsverk	» —
10.1	Utb. p.g.a. feilslåtte fiskerier	kr. —
10.2	Renteinntekter	» 3 594
11.	Avskrivning på fartøyet (bokført)	kr. 306 900
12.1	Avskr.grunnlag fartøy	kr. 3 922 357
12.2	Avskr.grunnlag redskap	» 173 367
13.1	Rentebereggn.grunnlag fartøy	kr. 2 310 133
13.2	Rentebereggn.grunnlag redskap	» —
13.3	Rentebereggn.grunnlag annet	» 525 598
14.1	Gj.snittlig lengde, fot 1.1.-kj.l.	160,8-153,0
14.2	Gj.snittlig størrelse, BRT	488
15.1	Antall fartøyer presentert	14
15.2	Antall fartøyer i trukket utvalg	29
15.3	Antall fartøyer i kartlagt masse	29

Tabell 11. DRIFTSRESULTATER 1969
Sidetrålere, hekktrålere og fabrikkskip. Gjennomsnitt pr. fartøy.

1.	Fartøygruppe nr.	14. Trålere over 200 BRT		
		Side- trålere	Hekk- trålere	Fabrikk- skip
2.	Størrelsesgruppe			
3.	Driftsintensitetsmål:			
3.1	Sum antall driftsdøgn	281	297	308
3.2	Sum antall døgn i sjøen	—	—	—
3.3	Sum antall mannsukeverk	660	700	1 682
3.4	Sum antall årsverk	16,4	16,5	38,2
3.5	Arb.tid pr. mann pr. døgn, timer	—	—	—
4.	Sum inntekter	1 368 461	1 961 599	5 667 654
4.1	Herav fra fiske	1 363 017	1 943 301	5 584 564
4.2	Herav fra annet	5 444	18 298	83 090
5.	Sum kostnader	835 020	1 260 766	3 275 640
5.01	Drivstoff	212 918	241 671	406 439
5.02	Agn, is, salt o.l.	11 815	10 654	243 512
5.03	Leid arbeidshjelp	20 645	10 280	30 368
5.04	Telefon, havneavg. etc.	25 662	46 851	109 821
5.05	Sosiale utgifter	23 297	17 792	38 475
5.06	Produktavgift	13 713	19 431	55 951
5.07	Diverse assuranser	7 305	8 513	48 972
5.08	Diverse uspesifiserte kostn.	8 642	19 641	429 711
5.09	Assurans på redskap	—	—	—
5.10	Vedlikehold på redskap	—	—	—
5.11	Avskrivning på redskap	135 942	190 008	371 346
5.12	Assurans på fartøyet	42 393	72 576	152 018
5.13	Vedlikehold på fartøyet	156 752	176 844	459 547
5.14	Avskr. på fartøyet (beregnet)	138 796	308 697	644 300 ¹⁾
5.15	Betalte gjeldsrenter	32 223	130 633	231 659
5.16	Kalk. renter på egenkapitalen	4 917	7 145	53 522
6.1	Lønnsevne i alt (4 ÷ 5)	533 441	700 833	2 392 013
6.2	Lønnsevne pr. mannsukeverk	808	1 001	1 422
6.3	Lønnsevne pr. årsverk	32 527	42 475	62 618
7.1	Arbeidsgodtgj. til mannskapet i alt ..	651 969	798 683	1 870 633
7.2	Arbeidsgodtgj. pr. årsverk	39 754	48 405	48 969
8.	Oppgitt maksimal fiskerlott i året ..	35 400	41 754	44 382
9.1	Garantiutbetaling i alt	—	—	—
9.2	Garantiutbetaling pr. årsverk	—	—	—
10.1	Utbet. p.g.a. feilslåtte fiskerier	—	—	—
10.2	Renteinntekter	97	1 520	42 009
11.	Avskrivning på fartøyet (bokført) ...	102 500	281 722	1 036 050
12.1	Avskr.grunnlag fartøy	1 331 667	3 891 667	7 950 000
12.2	Avskr.grunnlag redskap	135 942	190 008	371 346
13.1	Renteberegn.grunnlag fartøy	419 167	2 375 000	4 975 000
13.2	Renteberegn.grunnlag redskap	—	—	—
13.3	Renteberegn.grunnlag annet	47 696	141 050	1 401 213
14.1	Gj.snittlig lengde, fot l.l.–kj.l.	149,1–131,5	135,6–120,2	195,3–183,3
14.2	Gj.snittlig størrelse, BRT	395	332	936
15.1	Antall fartøyer presentert	12	18	4
15.2	Antall fartøyer i trukket utvalg	23	23	5
15.3	Antall fartøyer i kartlagt masse	23	23	5

¹⁾ Se fotnote 2 til teksttabell 4, side 23.

Tabell 12. GJENNOMSNIITTLIGE TOTALE KOSTNADER I DE ENKELTE KOSTNADSPOSTER

Kostnadsart		Skrei m.v. i Nord-Norge			
		01.	03.	04.	Sum
5.	Sum kostnader Pst.	100	100	100	100
5.01	Drivstoff »	7	7	8	8
5.02	Agn, is, salt o.l. »	10	8	8	8
5.03	Leid arbeidshjelp »	26	24	10	18
5.04	Telefon, havneavg. etc. »	Ø	1	1	1
5.05	Sosiale utgifter »	3	2	1	1
5.06	Produktavgift »	2	2	2	2
5.07	Diverse assurance »	Ø	Ø	Ø	Ø
5.08	Diverse uspesifiserte kostn. . . »	2	2	2	2
5.09	Assuranse på redskap »	Ø	Ø	Ø	Ø
5.10	Vedlikehold på redskap »	7	6	9	8
5.11	Avskrivning på redskap »	6	11	14	11
5.12	Assuranse på fartøyet »	3	2	3	3
5.13	Vedlikehold på fartøyet »	10	15	13	13
5.14	Avskr. på fartøyet (beregnet) »	18	14	22	19
5.15	Betalte gjeldsrenter »	3	2	3	2
5.16	Kalk. renter på egenkapitalen »	3	4	4	4

Tabell 12 forts.

Kostnadsart		10.	11. Rekefåring m.v. i Sør-Norge		
			Ren	Komb.	Sum
5.	Sum kostnader Pst.	100	100	100	100
5.01	Drivstoff »	15	16	16	16
5.02	Agn, is, salt o.l. »	1	1	1	1
5.03	Leid arbeidshjelp »	Ø	Ø	Ø	Ø
5.04	Telefon, havneavg. etc. »	1	Ø	Ø	Ø
5.05	Sosiale utgifter »	Ø	Ø	Ø	Ø
5.06	Produktavgift »	2	1	2	2
5.07	Diverse assurance »	1	Ø	1	1
5.08	Diverse uspesifiserte kostn. . . »	1	1	1	1
5.09	Assuranse på redskap »	Ø	Ø	Ø	Ø
5.10	Vedlikehold på redskap »	3	6	6	6
5.11	Avskrivning på redskap »	6	6	7	7
5.12	Assuranse på fartøyet »	5	4	4	4
5.13	Vedlikehold på fartøyet »	17	18	16	17
5.14	Avskr. på fartøyet (beregnet). »	40	40	38	38
5.15	Betalte gjeldsrenter »	3	2	2	2
5.16	Kalk. renter på egenkapitalen »	5	5	6	5

ENKELTE GRUPPER OG HOVEDGRUPPER FORDELT PÅ DE
— PROSENT. 1969.

02.	05. Rekefåring m.v. i Nord-Norge			06.	Diverse komb. på Vestlandet			
	Ren	Komb.	Sum		07.	08.	09.	Sum
100	100	100	100	100	100	100	100	100
14	16	11	14	10	12	11	9	10
12	1	4	2	1	1	9	12	10
1	Ø	6	2	Ø	Ø	Ø	Ø	Ø
2	1	1	1	2	1	1	1	1
1	Ø	Ø	Ø	1	Ø	1	Ø	1
2	1	1	1	1	2	1	2	2
1	Ø	1	1	1	1	2	1	1
2	2	3	2	2	2	2	2	2
Ø	Ø	Ø	Ø	1	Ø	Ø	Ø	Ø
10	2	5	3	9	6	6	3	5
4	5	15	9	14	11	10	8	9
4	5	4	4	4	4	5	5	4
16	21	14	19	15	19	16	22	19
23	39	28	35	30	32	28	29	29
5	2	4	3	5	2	5	2	4
3	5	3	4	4	7	3	4	3

12. Ringnotsnurpere					13.	14. Trålere		
80-99 fot	100-119 fot	120-139 fot	140 fot og over	Sum		Side	Hekk	Fabrikk
100	100	100	100	100	100	100	100	100
8	9	10	11	10	13	26	19	12
Ø	Ø	Ø	Ø	Ø	12	1	1	7
Ø	Ø	Ø	Ø	Ø	1	3	1	1
1	2	2	2	2	2	3	4	3
2	2	2	1	1	1	3	1	1
1	1	1	2	1	1	2	1	2
1	1	1	1	1	3	1	1	2
2	1	2	2	2	2	1	2	13
2	2	2	2	2	Ø	—	—	—
6	9	10	10	10	—	—	—	—
22	19	15	12	15	13	16	15	11
5	5	5	5	5	6	5	6	5
15	18	15	17	17	11	19	14	14
30	25	25	24	25	24	16	24	20
3	3	7	5	5	9	4	10	7
2	3	3	6	4	2	Ø	1	2

Tabell 13. GJENNOMSNIITTLIGE INNTEKTER OG KOSTNADER

Fartøygruppe	Sum inn- tekter	Herav fra		Totale kost- nader	Kostnads-		
		Fiske	Annet		Fartøy		
					Assur- anse	Vedlike- ning	Av- skriv- ning
01 Skrei m.v. i Finnmark	100,0	99,6	0,4	50,5	1,4	6,8	9,4
02 Bankline m.v. i Troms	100,0	99,6	0,4	52,2	2,2	8,3	12,0
03 Skrei m.v. i Troms	100,0	99,8	0,2	52,7	1,1	8,1	7,4
04 Skrei m.v. i Nordland	100,0	99,3	0,7	49,5	1,6	6,6	10,7
05 Rekestrål i Nord-Norge	100,0	99,2	0,8	66,4	2,8	12,5	23,3
Ren rekestrål	100,0	99,7	0,3	66,5	3,0	14,0	25,7
Rekestrål m/komb.	100,0	98,3	1,7	66,4	2,5	9,6	18,3
06 Div. komb. i Trøndelag	100,0	96,2	3,8	71,1	2,6	10,8	21,2
07 Snurrevad i Møre og Romsdal	100,0	99,6	0,4	46,6	1,8	9,0	14,8
08 Kyst- og bankfiske i Møre og Romsdal	100,0	97,7	2,3	68,3	3,2	11,1	19,3
09 Pigghåfiske i Sogn og Fj. . . .	100,0	98,5	1,5	60,0	2,7	13,3	17,4
10 Sildestrål m/komb. i Hordaland og Rogaland	100,0	98,7	1,3	64,2	3,3	11,2	26,0
11 Rekestrål i Sør-Norge	100,0	99,1	0,9	61,6	2,3	10,4	23,6
Ren rekestrål	100,0	99,1	0,9	66,7	2,4	11,9	26,4
Rekestrål/makrellfiske	100,0	99,2	0,8	59,2	2,3	9,6	22,2
12 Ringnotfiske	100,0	98,5	1,5	73,1	3,8	12,1	18,3
80— 99 fot	100,0	96,0	4,0	95,6	4,6	14,0	28,3
100—119 fot	100,0	97,9	2,1	81,3	4,0	14,4	20,1
120—139 fot	100,0	98,7	1,3	78,5	4,1	12,0	19,8
140 fot og over	100,0	99,1	0,9	62,4	3,3	10,9	14,9
13 Line på fjerne farvann Møre og Romsdal	100,0	98,8	1,2	70,3	4,2	7,9	16,4
14 Trålere over 200 BRT	100,0	..	..	..	..	..	..
Sidetrålere	100,0	99,6	0,4	61,0	3,1	11,5	10,1
Hekktrålere	100,0	99,1	0,9	64,3	3,7	9,0	15,7
Fabrikkskip	100,0	98,5	1,5	57,8	2,7	8,1	11,4
Gj.snitt-gruppe 01, 03 og 04 . . .	100,0	99,6	0,4	50,4	1,4	6,6	9,4
Gj.snitt-gruppe 07,08 og 09 . . .	100,0	98,1	1,9	62,9	2,1	11,6	18,4
Gj.snitt-gruppe 01—11	100,0	99,0	1,0	57,3	..	..	..
Gj.snitt — hele massen	100,0	98,8	1,2	65,7	..	..	..

Tabell 14.

AVSKRIVNINGSPROSENTER

Beregnete og bokførte avskrivninger i prosent av gjenanskaffelsesverdi.
1969.

Fartøygruppe	I Beregnete avskrivninger	II Bokførte avskrivninger	Avvik (I ÷ II)
01 Finnmark	7,5	6,6	0,9
02 Troms	7,3	8,0	÷ 0,7
03 Troms	7,5	7,4	0,1
04 Nordland	7,1	5,4	1,7
05 Nord-Norge	7,2	3,7	3,5
Ren reketråling	7,1	3,7	3,4
Reketrål m/komb.....	7,5	3,7	3,8
06 Trøndelag	7,3	4,9	2,4
07 Møre og Romsdal	6,8	3,2	3,6
08 Møre og Romsdal	7,3	4,0	3,3
09 Sogn og Fjordane	7,4	1,9	5,5
10 Hordaland og Rogaland.....	7,1	2,3	4,8
11 Sør-Norge	6,5	3,0	3,5
Ren reketråling	5,7	2,4	3,3
Reketrål m/komb.....	7,0	3,4	3,6
12 Ringnotsnurpere	8,0	6,4	1,6
80— 99 fot	8,3	4,1	4,2
100—119 fot	8,0	5,3	2,7
120—139 fot	8,1	6,8	1,3
140 fot og over	7,8	7,3	0,5
13 Store linefartøyer	7,9	7,8	0,1
14 Trålere .....	..	..	..
Sidetrålere	10,4	7,7	2,7
Hekktrålere	7,9	7,2	0,7
Fabrikskip ¹⁾	8,1	13,0	÷ 4,9
Gjennomsnitt .....	..	..	..

¹⁾ Se fotnote 2 til teksttabell 4, side 23.

VEDLEGG III

DRIFTSRESULTATER 1969
Spredning i de enkelte grupper.

Tabell 1.

 ANTALL FISKEFARTØYER I DE ENKELTE FAR-
Gjennomsnitt i

Fartøygruppe	Brutto inntekter (1 000 kr.)	0— 24	25— 49	50— 74	75— 99	100— 149	150— 199
	01 Skrei m.v. i Finnmark	—	—	1	1	1	2
02 Bankline m.v. i Troms	—	—	—	—	—	—	
03 Skrei m.v. i Troms	—	—	—	—	2	—	
04 Skrei m.v. i Nordland	—	4	—	2	10	12	
05 Rekestrål i Nord-Norge	3	13	11	8	8	4	
Ren rekestrål	2	10	7	6	5	1	
Rekestrål m/komb	1	3	4	2	3	3	
06 Div. komb. i Trøndelag	1	3	1	1	3	1	
07 Snurrevad i Møre og Romsdal ..	—	2	4	2	4	4	
08 Kyst- og bankfiske i Møre og Romsdal	—	—	—	2	—	1	
09 Pigghåfiske i Sogn og Fjordane .	—	2	4	—	2	2	
10 Sildetrål m/komb. i Hordaland og Rogaland	—	1	4	2	9	2	
11 Rekestrål i Sør-Norge	1	16	12	16	13	4	
Ren rekestrål	1	11	4	9	4	—	
Rekestrål/makrellfiske	—	5	8	7	9	4	
12 Ringnotfiske	—	—	—	—	1	1	
80—99 fot	—	—	—	—	—	1	
100—119 fot	—	—	—	—	1	—	
120—139 fot	—	—	—	—	—	—	
140 fot og over	—	—	—	—	—	—	
13 Line på fjerne farvann Møre og Romsdal	—	—	—	—	—	—	
14 Trålere over 200 BRT	—	—	—	—	—	—	
Sidetrålere	—	—	—	—	—	—	
Hekktrålere	—	—	—	—	—	—	
Fabrikkskip	—	—	—	—	—	—	
Antall fartøyer i inntektsintervallet.	5	41	37	34	53	33	

TØYGRUPPER FORDELT ETTER TOTALE BRUTTOINNTEKTER.
gruppene. 1969.

200— 299	300— 399	400— 499	500— 749	750— 999	1 000— 1 249	1 250— 1 499	1 500— 1 749	1 750 og over	Gj.snitt i gruppen
5	3	—	1	—	—	—	—	—	248,8
—	—	2	3	7	4	1	—	—	852,4
5	3	2	1	—	—	—	—	—	301,9
12	6	—	—	1	—	—	—	—	186,9
—	—	—	—	—	—	—	—	—	75,8
—	—	—	—	—	—	—	—	—	69,0
—	—	—	—	—	—	—	—	—	94,7
1	1	—	1	—	—	—	—	—	166,4
3	—	—	—	—	—	—	—	—	131,0
4	1	2	—	1	—	—	—	—	295,4
3	7	4	2	—	—	—	—	—	268,7
9	1	—	—	—	—	—	—	—	155,1
1	—	—	—	—	—	—	—	—	87,2
—	—	—	—	—	—	—	—	—	69,6
1	—	—	—	—	—	—	—	—	98,9
4	6	4	17	18	9	5	5	16	1 036,0
3	3	2	3	1	—	—	—	—	424,2
1	2	1	9	8	3	—	—	—	735,9
—	1	1	5	7	3	3	1	2	1 008,7
—	—	—	—	2	3	2	4	14	1 849,2
—	—	—	—	—	1	2	2	9	1 875,9
—	—	—	—	1	4	3	6	20	..
—	—	—	—	1	4	3	3	1	1 368,5
—	—	—	—	—	—	—	3	15	1 961,6
—	—	—	—	—	—	—	—	4	5 667,7
47	28	14	25	28	18	11	13	45	405,9

Tabell 2.

ANTALL FISKEFARTØYER I DE ENKELTE

Gjennomsnitt i

Fartøygruppe	Totale kostnader (1 000 kr.)	0—	25—	50	75—	100—	150—
		24	49	74	99	149	199
01 Skrei m.v. i Finnmark	—	—	2	2	2	4	3
02 Bankline m.v. i Troms	—	—	—	—	—	—	—
03 Skrei m.v. i Troms	—	—	1	1	1	3	4
04 Skrei m.v. i Nordland	—	—	5	9	16	13	4
05 Rekestrål i Nord-Norge	3	23	14	5	2	—	—
Ren rekestrål	3	16	11	1	—	—	—
Rekestrål m/komb.	—	7	3	4	2	—	—
06 Div. komb. i Trøndelag	1	3	3	1	—	—	4
07 Snurrevad i Møre og Romsdal	—	4	12	2	1	—	—
08 Kyst- og bankfiske i Møre og Romsdal	—	—	2	1	—	—	4
09 Pigghåfiske i Sogn og Fjordane	1	3	1	2	3	—	10
10 Sildestrål m/komb. i Hordaland og Rogaland	—	—	6	9	12	—	1
11 Rekestrål i Sør-Norge	4	29	20	9	1	—	—
Ren rekestrål	2	16	11	—	—	—	—
Rekestrål/makrellfiske	2	13	9	9	1	—	—
12 Ringnotfiske	—	—	—	—	—	—	—
80—99 fot	—	—	—	—	—	—	—
100—119 fot	—	—	—	—	—	—	—
120—139 fot	—	—	—	—	—	—	—
140 fot og over	—	—	—	—	—	—	—
13 Line på fjerne farvann	—	—	—	—	—	—	—
Møre og Romsdal	—	—	—	—	—	—	—
14 Trålere over 200 BRT	—	—	—	—	—	—	—
Sidetrålere	—	—	—	—	—	—	—
Hekktrålere	—	—	—	—	—	—	—
Fabrikkskip	—	—	—	—	—	—	—
Antall fartøyer i kostnadsintervallet	9	70	70	48	39	30	

FARTØYGRUPPER FORDELT ETTER TOTALE KOSTNADER

gruppene. 1969.

200— 299	300— 399	400— 499	500— 749	750— 999	1 000— 1 249	1 250— 1 499	1 500— 1 749	1 750 og over	Gj.snitt i gruppen
1	—	—	—	—	—	—	—	—	123,0
2	4	6	5	—	—	—	—	—	445,1
2	1	—	—	—	—	—	—	—	159,1
—	—	—	—	—	—	—	—	—	92,6
—	—	—	—	—	—	—	—	—	50,4
—	—	—	—	—	—	—	—	—	45,8
—	—	—	—	—	—	—	—	—	62,9
—	—	1	—	—	—	—	—	—	118,3
—	—	—	—	—	—	—	—	—	61,0
2	1	1	—	—	—	—	—	—	201,9
5	1	—	—	—	—	—	—	—	160,8
—	—	—	—	—	—	—	—	—	99,5
—	—	—	—	—	—	—	—	—	53,7
—	—	—	—	—	—	—	—	—	46,4
—	—	—	—	—	—	—	—	—	58,5
—	8	7	34	13	17	6	1	—	759,6
—	8	3	2	—	—	—	—	—	405,7
—	—	4	20	1	—	—	—	—	598,5
—	—	—	12	7	4	—	—	—	792,3
—	—	—	—	5	13	6	1	—	1 153,3
—	—	—	—	1	2	10	1	—	1 319,2
—	—	—	4	9	7	8	—	6	835,0
—	—	—	4	5	3	—	—	—	1 260,8
—	—	—	—	4	4	8	—	2	3 275,6
—	—	—	—	—	—	—	—	4	—
12	15	15	43	23	26	24	2	6	266,5

Tabell 3.

ANTALL FISKEFARTØYER I DE ENKELTE

Gjennomsnitt i

Fartøygruppe	Total lønnsevne (1 000 kr.)	Mindre	÷ 51—	÷ 26—	÷ 1—	0—	25—	50—
		enn ÷ 100	÷ 100	÷ 50	÷ 25	24	49	74
01 Skrei m.v. i Finnmark	—	—	—	—	—	1	2	1
02 Bankline m.v. i Troms	—	—	—	—	—	—	—	—
03 Skrei m.v. i Troms	—	—	—	—	—	—	1	—
04 Skrei m.v. i Nordland	—	—	—	—	3	3	4	10
05 Rekestrål i Nord-Norge	—	—	—	—	6	22	11	5
Ren rekestrål	—	—	—	—	3	16	8	3
Rekestrål m/komb.	—	—	—	—	3	6	3	2
06 Div. komb. i Trøndelag	—	—	—	1	2	3	2	1
07 Snurrevad i Møre og Romsdal.	—	—	—	—	—	7	1	4
08 Kyst- og bankfiske i Møre og Romsdal	—	—	1	—	1	1	2	—
09 Pigghåfiske i Sogn og Fjordane	—	—	—	1	2	5	2	2
10 Sidetrål m/komb. i Hordaland og Rogaland	—	—	—	2	3	6	3	4
11 Rekestrål i Sør-Norge	—	—	—	—	5	25	19	9
Ren rekestrål	—	—	—	—	4	13	8	3
Rekestrål/makrellfiske	—	—	—	—	1	12	11	6
12 Ringnotfiske	8	5	3	3	3	5	4	3
80— 99 fot	2	2	1	1	1	2	—	1
100—119 fot	2	1	1	1	1	2	2	1
120—139 fot	4	2	—	—	1	1	2	—
140 fot og over	—	—	—	1	—	—	—	1
13 Line på fjerne farvann Møre og Romsdal	—	—	—	—	—	—	—	—
14 Trålere over 200 BRT	1	—	—	—	—	—	—	—
Sidetrålere	—	1	—	—	—	—	—	—
Hektrålere	1	—	—	—	—	—	—	—
Fabrikkskip	—	—	—	—	—	—	—	—
Antall fartøyer i lønnsevneintervallet		9	7	7	25	78	51	39

FARTØYGRUPPER FORDELT ETTER TOTAL LØNNSEVNE
 gruppene. 1969.

75— 99	100— 149	150— 199	200— 249	250— 299	300— 399	400— 499	500— 749	750— 999	1 000— og over	Gj.snitt i gruppen
2	3	4	—	—	1	—	—	—	—	125,8
—	—	3	—	1	6	1	6	—	—	407,3
2	5	2	3	—	—	—	—	—	—	142,9
8	9	8	2	—	—	—	—	—	—	94,4
3	—	—	—	—	—	—	—	—	—	25,4
1	—	—	—	—	—	—	—	—	—	23,1
2	—	—	—	—	—	—	—	—	—	31,8
1	1	2	—	—	—	—	—	—	—	48,1
—	4	3	—	—	—	—	—	—	—	69,9
2	2	—	—	1	1	—	—	—	—	93,6
2	2	5	2	2	1	—	—	—	—	107,9
3	5	2	—	—	—	—	—	—	—	55,6
3	2	—	—	—	—	—	—	—	—	33,5
1	—	—	—	—	—	—	—	—	—	23,2
2	2	—	—	—	—	—	—	—	—	40,3
6	3	3	3	5	8	5	8	8	6	276,5
1	—	2	—	—	1	—	—	—	—	18,5
4	1	1	2	3	1	1	2	—	—	137,4
1	2	—	—	—	5	—	3	2	—	216,5
—	—	—	1	2	1	4	3	6	6	695,9
—	1	—	—	2	1	2	4	3	1	556,7
—	—	—	—	—	2	3	12	9	6	..
—	—	—	—	—	2	2	4	3	—	533,4
—	—	—	—	—	—	1	8	6	2	700,8
—	—	—	—	—	—	—	—	—	4	2 392,0
32	37	32	10	11	20	11	30	20	13	139,4

Tabell 4.

ANTALL FISKEFARTØYER I DE ENKELTE FARTØY-
TIL MANN-
Gjennomsnitt i

Fartøygruppe	Total arbeidsgodtgjørelse til mannskapet (1 000 kr.)					
	0— 12,4	12,5— 24,9	25,0— 37,4	37,5— 49,9	50,0— 62,4	62,5— 74,9
01 Skrei m.v. i Finnmark	—	—	1	1	—	1
02 Bankline m.v. i Troms	—	—	—	—	—	—
03 Skrei m.v. i Troms	—	—	—	—	—	1
04 Skrei m.v. i Nordland	—	4	—	3	4	5
05 Rekestrål i Nord-Norge	1	16	13	5	4	2
Ren rekestrål	1	12	8	4	3	1
Rekestrål m/komb.	—	4	5	1	1	1
06 Div. komb. i Trøndelag	1	3	1	—	1	3
07 Snurrevad i Møre og Romsdal	—	2	3	2	1	2
08 Kyst- og bankfiske i Møre og Romsdal ..	—	—	—	2	—	—
09 Pigghåfiske i Sogn og Fjordane	—	2	2	2	2	—
10 Sildestrål m/komb. i Hordaland og Rogaland	—	1	4	2	4	5
11 Rekestrål i Sør-Norge	5	8	11	14	12	1
Ren rekestrål	4	6	4	6	5	—
Rekestrål/makrellfiske	1	2	7	8	7	1
12 Ringnotfiske	—	—	—	—	—	—
80—99 fot	—	—	—	—	—	—
100—119 fot	—	—	—	—	—	—
120—139 fot	—	—	—	—	—	—
140 fot og over	—	—	—	—	—	—
13 Line på fjerne farvann	—	—	—	—	—	—
Møre og Romsdal	—	—	—	—	—	—
14 Trålere over 200 BRT	—	—	—	—	—	—
Sidetrålere	—	—	—	—	—	—
Hekktrålere	—	—	—	—	—	—
Fabrikkskip	—	—	—	—	—	—
Antall fartøyer i inntektsintervallet	7	36	35	31	28	20

GRUPPER FORDELT ETTER TOTAL ARBEIDSGODTGJØRELSE
 SKAPET

gruppene. 1969.

75,0— 99,9	100,0— 149,9	150,0— 199,9	200,0— 249,9	250,0— 299,9	300,0— 399,9	400,0— 499,9	500,0— 749,9	750,0— 999,9	1 000,0 og over	Gj.snitt i gruppen
2	6	2	—	1	—	—	—	—	—	120,3
—	—	—	1	2	3	4	7	—	—	449,5
2	3	5	2	—	—	—	—	—	—	142,0
11	10	10	—	—	—	—	—	—	—	96,8
6	—	—	—	—	—	—	—	—	—	36,6
2	—	—	—	—	—	—	—	—	—	33,8
4	—	—	—	—	—	—	—	—	—	44,3
1	1	1	—	1	—	—	—	—	—	81,6
4	4	1	—	—	—	—	—	—	—	71,7
2	3	1	1	1	1	—	—	—	—	150,5
1	5	3	6	2	1	—	—	—	—	147,2
2	9	1	—	—	—	—	—	—	—	80,3
11	1	—	—	—	—	—	—	—	—	47,4
4	—	—	—	—	—	—	—	—	—	39,4
7	1	—	—	—	—	—	—	—	—	52,7
2	5	6	9	7	18	12	17	8	2	414,2
2	3	4	1	2	—	1	—	—	—	193,8
—	1	2	5	2	9	6	—	—	—	311,8
—	1	—	3	3	7	2	6	1	—	405,4
—	—	—	—	—	2	3	11	7	2	694,1
—	—	—	—	—	—	—	5	7	2	808,3
—	—	—	—	—	—	1	13	14	6	..
—	—	—	—	—	—	1	9	2	—	652,0
—	—	—	—	—	—	—	4	12	2	798,7
—	—	—	—	—	—	—	—	—	4	1 870,6
44	47	30	19	14	23	17	42	29	10	179,7

Tabell 5.

ANTALL FISKEFARTØYER I DE ENKELTE FARTØY-

Gjennomsnitt i

Fartøygruppe	Lønnsevne pr. årsverk (1 000 kr.)	Mindre	÷ 6,0—	÷ 1,0—	0—	2,5—	5,0—	7,5—
		enn ÷ 10,0	÷ 10,0	÷ 5,0	2,4	4,9	7,4	9,9
01 Skrei m.v. i Finnmark	—	—	—	—	1	—	—	—
02 Bankline m.v. i Troms	—	—	—	—	—	—	—	—
03 Skrei m.v. i Troms	—	—	—	—	—	—	—	—
04 Skrei m.v. i Nordland	—	—	3	—	1	1	4	
05 Rekestrål i Nord-Norge	—	1	5	8	4	5	2	
Ren rekestrål	—	1	2	6	4	3	—	
Rekestrål m/komb.	—	—	3	2	—	2	2	
06 Div. komb. i Trøndelag	—	—	3	3	—	—	2	
07 Snurrevad i Møre og Romsdal	—	—	—	5	1	1	—	
08 Kyst- og bankfiske i Møre og Romsdal	1	—	1	—	1	1	1	
09 Pigghåfiske i Sogn og Fjordane	—	1	2	2	4	—	4	
10 Sildestrål m/komb. i Hordaland og Rogaland	1	3	1	2	—	4	—	
11 Rekestrål i Sør-Norge	—	3	2	4	5	5	6	
Ren rekestrål	—	2	2	4	2	3	2	
Rekestrål/makrellfiske	—	1	—	—	3	2	4	
12 Ringnotfiske	9	5	5	6	4	3	5	
80— 99 fot	3	1	2	2	—	1	1	
100—119 fot	3	1	1	2	2	1	4	
120—139 fot	3	3	1	2	1	1	—	
140 fot og over	—	—	1	—	1	—	—	
13 Line på fjerne farvann	—	—	—	—	—	—	—	
Møre og Romsdal	—	—	—	—	—	1	—	
14 Trålere over 200 BRT	2	—	—	—	—	—	—	
Sideltrålere	1	—	—	—	—	—	—	
Hekkestrålere	1	—	—	—	—	—	—	
Fabrikkskip	—	—	—	—	—	—	—	
Antall fartøyer i lønnsevneintervallet		13	13	22	31	20	21	24

GRUPPER FORDELT ETTER LØNNSEVNE PR. ÅRSVERK

gruppene. 1969.

10,0— 12,4	12,5— 14,9	15,0— 17,4	17,5— 19,9	20,0— 24,9	25,0— 29,9	30,0— 34,9	35,0— 39,9	40,0— 44,9	45,0— og over	Gj.snittlig lønnse- vne
—	2	1	—	2	3	1	3	—	1	27,9
—	—	1	—	2	5	3	1	2	3	34,2
1	—	2	—	3	4	1	1	1	—	25,5
4	5	3	5	9	5	3	4	—	—	19,3
5	4	1	4	3	2	1	1	1	—	11,1
4	3	—	3	2	—	1	1	1	—	11,0
1	1	1	1	1	2	—	—	—	—	11,8
1	1	—	2	1	—	—	—	—	—	9,6
—	1	—	1	3	—	4	2	—	1	20,6
1	2	1	—	—	—	2	—	—	—	12,8
2	1	—	2	4	1	2	1	—	—	15,0
2	4	—	1	3	1	3	1	1	1	15,9
6	5	7	5	7	6	2	—	—	—	14,0
2	—	4	2	3	2	1	—	—	—	11,6
4	5	3	3	4	4	1	—	—	—	15,5
1	2	3	—	5	5	6	4	2	21	24,9
—	—	2	—	—	—	1	—	—	—	2,0
—	1	1	—	3	1	2	—	1	2	13,1
1	1	—	—	—	2	3	—	1	4	18,8
—	—	—	—	2	2	—	4	—	15	55,7
1	2	—	—	3	3	—	—	3	1	26,6
—	—	—	1	—	2	6	5	5	13	..
—	—	—	1	—	2	3	1	2	2	32,5
—	—	—	—	—	—	3	4	3	7	42,5
—	—	—	—	—	—	—	—	—	4	62,6
24	29	19	21	45	37	34	23	15	41	19,9

Tabell 6.

ANTALL FISKEFARTØYER I DE ENKELTE FARTØY-
ÅRS-

Gjennomsnitt i

Fartøygruppe	Arbeids- godtgjørelse pr. årsverk (1 000 kr.)		0—	2,5—	5,0—	7,5—	10,0—	12,5—	15,0—
			2,4	4,9	7,4	9,9	12,4	14,9	17,4
01 Skrei m.v. i Finnmark	—	—	—	—	—	—	1	—	2
02 Bankline m.v. i Troms	—	—	—	—	—	—	—	—	—
03 Skrei m.v. i Troms	—	—	—	—	—	—	—	1	1
04 Skrei m.v. i Nordland	—	—	—	3	3	3	3	6	8
05 Rekestrål i Nord-Norge	—	1	3	6	9	6	6	5	2
Ren rekestrål	—	1	2	4	6	4	4	—	2
Rekestrål m/komb.	—	—	1	2	3	2	2	—	3
06 Div. komb. i Trøndelag	—	—	3	1	2	3	—	—	—
07 Snurrevad i Møre og Romsdal	—	—	—	4	1	1	—	—	—
08 Kyst- og bankfiske i Møre og Romsdal	—	—	—	2	1	1	—	—	3
09 Pigghåfiske i Sogn og Fjordane	—	—	2	5	2	2	—	—	2
10 Sildetrål m/komb. i Hordaland og Rogaland	—	—	1	2	—	4	—	—	4
11 Rekestrål i Sør-Norge	—	1	4	3	7	6	5	—	—
Ren rekestrål	—	—	4	2	4	2	1	—	1
Rekestrål/makrellfiske	—	1	—	1	3	4	—	—	4
12 Ringnotfiske	—	—	—	1	1	3	5	—	—
80—99 fot	—	—	—	1	1	1	—	—	3
100—119 fot	—	—	—	—	—	1	—	—	2
120—139 fot	—	—	—	—	—	1	—	—	—
140 fot og over	—	—	—	—	—	—	—	—	—
13 Line på fjerne farvann Møre og Romsdal	—	—	—	—	—	—	—	—	—
14 Trålere over 200 BRT	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Sidetrålere	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Hekktrålere	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Fabrikkskip	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Antall fartøyer i inntektsintervallet	—	2	16	27	27	33	35	—	—

GRUPPER FORDELT ETTER ARBEIDSGODTGJØRELSE PR.
VERK

gruppene. 1969.

17,5— 19,9	20,0— 24,9	25,0— 29,9	30,0— 34,9	35,0— 39,9	40,0— 44,9	45,0— 49,9	50,0— 54,9	55,0— 59,9	60,0 og over	Gj.snittlig arb.- godtgj. pr. årsverk
1	4	3	1	1	—	—	—	1	—	26,7
—	—	3	3	7	2	2	—	—	—	37,8
1	5	2	—	2	1	—	—	—	—	25,4
2	14	3	4	1	—	—	—	—	—	19,8
5	8	2	—	1	1	—	—	—	—	15,9
4	5	1	—	1	1	—	—	—	—	16,1
1	3	1	—	—	—	—	—	—	—	16,4
2	1	—	—	1	—	—	—	—	—	16,3
3	1	7	1	1	—	—	—	—	—	21,1
—	2	—	1	1	—	—	—	—	—	20,6
2	3	5	2	1	—	—	—	—	—	20,4
2	6	2	5	—	2	—	—	—	—	22,9
8	11	13	3	2	—	—	—	—	—	19,7
3	4	6	2	1	—	—	—	—	—	19,7
5	7	7	1	1	—	—	—	—	—	20,3
3	10	14	9	8	5	8	5	4	10	37,3
2	2	1	1	—	1	—	—	—	—	20,6
—	4	8	3	4	2	1	—	—	—	29,7
1	4	5	2	3	—	3	2	1	1	35,3
—	—	—	3	1	2	4	3	3	9	55,5
—	—	3	2	2	4	3	—	—	—	38,7
—	—	—	4	5	5	10	6	3	1	..
—	—	—	4	3	3	—	1	1	—	39,8
—	—	—	—	2	2	7	5	1	1	48,4
—	—	—	—	—	—	3	—	1	—	49,0
29	65	57	35	33	20	23	11	8	11	25,7

Tabell 7.

ANTALL FISKEFARTØYER I DE ENKELTE

Gjennomsnitt i

Fartøygruppe	Fiskerlott (1 000 kr.)	0— 2,4	2,5— 4,9	5,0— 7,4	7,5— 9,9	10,0— 12,4	12,5— 14,9	15,0— 17,4
	01 Skrei m.v. i Finnmark	—	—	—	—	—	1	1
02 Bankline m.v. i Troms	—	—	—	—	—	—	—	—
03 Skrei m.v. i Troms	—	—	—	—	—	—	1	1
04 Skrei m.v. i Nordland	—	—	—	3	3	2	9	6
05 Rekestrål i Nord-Norge	—	1	3	7	8	8	6	6
Ren rekestrål	—	—	1	2	4	6	4	3
Rekestrål m/komb.	—	—	—	1	3	2	2	3
06 Div. komb. i Trøndelag	—	—	—	3	1	3	2	1
07 Snurrevad i Møre og Romsdal	—	—	—	—	3	2	1	—
08 Kyst- og bankfiske i Møre og Romsdal	—	—	—	—	2	1	2	1
09 Pigghåfiske i Sogn og Fjordane	—	—	—	2	5	3	1	4
10 Sildestrål m/komb. i Hordaland og Rogaland	—	—	—	1	2	—	5	2
11 Rekestrål i Sør-Norge	—	1	4	3	8	7	7	5
Ren rekestrål	—	—	—	4	2	4	2	1
Rekestrål/makrellfiske	—	—	1	—	1	4	5	4
12 Ringnotfiske	—	—	—	1	4	5	4	8
80— 99 fot	—	—	—	1	2	2	4	1
100—119 fot	—	—	—	—	1	2	—	3
120—139 fot	—	—	—	—	1	1	—	4
140 fot og over	—	—	—	—	—	—	—	—
13 Line på fjerne farvann	—	—	—	—	—	—	—	—
Møre og Romsdal	—	—	—	—	—	—	—	—
14 Trålere over 200 BRT	—	—	—	—	—	—	—	—
Sidetrålere	—	—	—	—	—	—	—	—
Hekkestrålere	—	—	—	—	—	—	—	—
Fabrikkskip	—	—	—	—	—	—	—	—
Antall fartøyer i inntektsintervallet	—	2	17	30	33	39	39	35

FARTØYGRUPPER FORDELT ETTER FISKERLOTT

gruppene. 1969.

17,5— 19,9	20,0— 24,9	25,0— 29,9	30,0— 34,9	35,0— 39,9	40,0— 44,9	45,0— 49,9	50,0— 54,9	55,0— 59,9	60,0— og over	Gj.snittlig fiskerlott
1	4	3	2	—	—	—	—	1	—	25,6
—	2	2	5	5	1	2	—	—	—	34,3
2	4	2	—	2	1	—	—	—	—	25,0
3	13	4	4	—	—	—	—	—	—	18,7
2	8	3	—	2	—	—	—	—	—	16,0
3	5	1	—	2	—	—	—	—	—	16,1
—	3	2	—	—	—	—	—	—	—	15,7
1	1	—	1	—	—	—	—	—	—	13,4
3	1	7	1	1	—	—	—	—	—	21,0
1	2	—	2	—	—	—	—	—	—	18,1
1	2	5	2	1	—	—	—	—	—	17,9
3	7	2	4	—	2	—	—	—	—	21,8
6	11	14	2	2	—	—	—	—	—	19,1
4	3	6	2	1	—	—	—	—	—	18,6
2	8	8	—	1	—	—	—	—	—	19,4
10	10	12	7	8	6	3	6	—	2	27,1
1	1	—	1	—	—	—	—	—	—	15,6
6	4	6	2	1	—	—	—	—	—	21,8
3	4	3	2	1	3	1	—	—	—	25,3
—	1	3	2	6	3	2	6	—	2	43,0
—	1	5	2	2	3	1	—	—	—	35,1
—	2	1	5	9	9	5	3	—	—	..
—	2	1	3	3	1	1	1	—	—	35,4
—	—	—	2	5	6	4	1	—	—	41,8
—	—	—	—	1	2	—	1	—	—	44,4
34	68	60	37	32	22	11	9	1	2	21,4

