

B534

LØNNSOMHETS- UNDERSØKELSER

for
fiske-
fartøyer

over 40 fot

1968

Budsjettnemnda for fiskenæringen

B 534

Fiskeridirektoratets
Bibliotek

BUDSJETTNEMNDEN FOR FISKENÆRINGEN

Lønnsomhetsunder- søkelser

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

1968

REKLAMETRYKK A.S

BERGEN 1970

1082/70

FORORD

Budsjettnemnda for fiskenæringen offentliggjør med dette for første gang resultater fra sine lønnsomhetsundersøkelser 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 driftsøkonomiske undersøkelser har vært foretatt for årene 1966, 1967 og 1968.

Resultatene for 1966 og 1967 har vært framlagt for forhandlingspartene — staten og Norges Fiskarlag — i de årlige støtteforhandlingene i form av foreløpige meldinger. Budsjettnemnda har, bl.a. på grunn av at utvalgene i 1966 og 1967 var relativt små, foreløpig ikke funnet det hensiktsmessig å offentliggjøre resultater fra disse to års undersøkelser.

Også 1968-resultatene er blitt framlagt for forhandlingspartene i form av en foreløpig melding. Budsjettnemnda er imidlertid kommet til at dette materialet bør komme et større publikum til gode, og har derfor med samtykke av partene i støtteforhandlingene utarbeidet denne melding som omfatter resultatene fra undersøkelsen for 1968.

Meldingen bygger på resultatene i den foreløpige melding som ble framlagt for forhandlingspartene i april 1969. Den er imidlertid ført ajour med regnskapsmateriale som er mottatt og bearbeidet etter at arbeidet med den foreløpige melding ble avsluttet.

Siden dette er den første offentliggjorte melding, har en funnet å ville redegjøre også for de kriterier som Budsjettnemnda har lagt til grunn ved utvelgelsen av de fartøylene som lønnsomhetsundersøkelsene skal omfatte. Dette er gjort i del I.

I del II har en behandlet selve undersøkelsen for 1968; kartlegging av fartøymasse, svarprosjenter, beregningsprinsipper m.v.

I siste delen av meldingen, del III, har en tatt med en del kommentarer til enkelte av de viktigste resultater som undersøkelsene viser.

Regnskapsresultatene for 1968 — gjennomsnitt, spredning m.v. — gjengis i vedlegg I—III i meldingen.

Oslo/Bergen, mai 1970.

Erik Homb.

Per L. Mietle.

INNHOOLD

DEL I

	Side
1. Budsjettnemndas oppnevning og mandat.....	7
2. Fartøymasse — presisering av begreper	9
a) Fiske året rundt	9
b) Velutstyrte fartøyer	10
c) Vanlig godt drevne fartøyer.....	11
d) Fartøyenes virksomhet	12
3. Endelige utvelgelseskriterier for fartøymassen	13

DEL II

4. Kartlegging av massen av fiskefartøyer 1968	16
5. Fartøyutvalget 1968	17
6. Innhenting av regnskapsdata.....	20
6.1. Regnskapsskjemaer	20
6.2. Innkommne regnskaper — svarprosenten	22
7. Om beregningsprinsipper og definisjoner m.v.	25
a) Fartøygrupper (1) og størrelsesgrupper (2)	25
b) Driftsintensitetsmål (3)	25
— Sum antall driftsdøgn (3.1)	27
— Sum antall døgn i sjøen (3.2)	27
— Antall mannsukeverk (3.3)	27
— Antall årsverk (3.4)	27
— Arbeidstid pr. mann pr. døgn (3.5)	27
c) Inntekter (4)	27
d) Kostnader (5)	27
— Kapitalslit på fartøy	28
— Kapitalslit på redskaper	29
— Renteberegninger	31
e) Lønnsevne (6) og fiskerlott (7).....	32
f) Bokførte avskrivninger på fartøy (8)	32

DEL III

8. Regnskapsresultater 1968 — presentasjon	33
9. Enkelte kommentarer til resultatene	34
a) Inntekter	35
b) Kostnader	35
c) Lønnsevne	36
d) Fiskerlott.....	36
e) Inntektenes relative sammensetning og kostnadenes relative andeler av totale bruttoinntekter.....	36
f) Beregnede og bokførte avskrivninger	38
g) Fartøyenes driftstid, motorens alder og motorstyrke.....	39
10. Sluttmerknader	42

VEDLEGG I—III
Tabellverk

DEL I.

1. BUDSJETTNEMNDAS OPPNEVNING OG MANDAT.

Som et ledd i omleggingen av forhandlingene om statsstøtte til fiske-
næringen ble det i 1964 inngått en hovedavtale for fiskeridirektoratet mel-
lom 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 fiskeridirektoratet 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 mulige driftsøkonomiske undersøkelser for et representativt utvalg av slike fartøyer.»

Som medlemmer av Budsjettnemnda for fiskeridirektoratet 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 fiskerieringen fikk følgende mandat:

«Budsjettnemnda skal ha til oppgave å legge statistisk og annet materiale best mulig til rette for forhandlingene om statsstøtte til fiskerieringen. 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 fiskerieringen.

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 pr. desember 1969 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 sakkyndig hjelp utenom sekretariatet. Videre har Norges Fiskarlag ytt verdifull bistand under innsamlingen av regnskapsdataer m.v.

Den daglige leder av Budsjettnemndas lønnsomhetsundersøkelser har siden juni 1967 vært konsulent Steinar Sandvik, Fiskeridirektoratet, og han har også i det vesentligste utarbeidet denne melding.

Statistisk Sentralbyrå har hatt hovedansvaret for arbeidet med det i mandatets punkt 2 nevnte totalregnskap for fiskerieringen. Slike regnskaper har vært utarbeidet for hvert år fra og med 1965.

2. FARTØYMASSE - PRESISERING AV BEGREPER

De driftsøkonomiske undersøkelser skal som nevnt i det foregående kapittel, omfatte «vanlig godt drevne og vel utstyrte fartøyer som nyttes til fiske året rundt». Denne definisjon peker ikke uten videre ut de relevante fartøytyper og driftsformer. Budsjettnemnda måtte derfor til å begynne med drøfte begrepene i definisjonen og prøve å presisere disse ut fra en fortolkning som nemnda fant rimelig. Selv om det forelå en del materiale som kunne nyttes i denne sammenheng, har nemnda i stor grad måttet bygge på skjønn.

I det følgende skal en gjengi en del av de betraktninger som Budsjettnemnda opprinnelig la til grunn ved bestemmelsen av hvilke fartøytyper og -størrelser og hvilke fiskerier/fiskerikombinasjoner som lønnsomhetsundersøkelsene burde omfatte.

a) Fiske året rundt.

Det er vanskelig å komme fram til en objektiv og entydig definisjon av hva som kan betegnes som helårsfiske. Men skal et fartøy komme inn under betegnelsen helårsdrevet, bør etter Budsjettnemndas oppfatning i hvert fall følgende 2 betingelser være oppfylt:

1. Driftstiden må være så lang at de fiskere som er knyttet til fartøyet i hele dets driftstid¹), må anses å være så bundet til fartøyets virksomhet at de i praksis er avskåret fra å ta annet inntektsgivende arbeide i kortere eller lengre perioder av året.
2. De nevnte fiskere må likevel ikke ha mer total fritid enn hva rimelig er, sammenlignet med andre næringer hvor arbeidsinnsatsen for øvrig er noenlunde tilsvarende.

Ovenstående er en definisjon på helårsdrift som de fleste vil kunne akseptere. Den er også godt egnet i Budsjettnemndas driftsøkonomiske undersøkelser fordi lønnsevnen, som er et inntektsbegrep som uttrykker en beregnet godtgjørelse til arbeidsinnsatsen, inngår som en viktig komponent i disse undersøkelser. (Se nærmere om dette i kapittel 7, pkt. e, side 32.)

I den praktiske gjennomføringen av lønnsomhetsundersøkelsene har imidlertid ikke denne i og for seg teoretisk brukbare definisjon vært sær-

¹) Fartøyets driftstid er her definert som tid på fiske pluss tid for utrustning med derpå følgende venting på at fisket skal ta til, landligge på grunn av uvær og fiskestopp samt tid for lossing av fangst.

lig anvendbar, blant annet fordi den forutsetter skjønnsmessige avgjørelser for hvert enkelt fartøy. I stedet har en måttet velge å sette grensen mellom helårsdrevet/ikke helårsdrevet fartøy etter fartøyets driftstid uten hensyn til fiskernes totale beskjeftigelsesmuligheter og muligheter for fritid.

Budsjettnemnda kom således til at et fartøys driftstid i uker bør komme over en fastsatt grense før det kan betegnes som helårsdrevet. Etter å ha vurdert spørsmålet meget nøye kom Budsjettnemnda til at betingelsen for å komme med i undersøkelsen måtte være at vedkommende fartøy hadde en driftstid på minst 30 uker. Den del av året som ikke er med i driftstiden, forutsettes da benyttet til stell og vedlikehold av båt og redskap og til ferieavvikling for mannskapet.

En har i nemnda vært klar over at denne grensen på 30 uker kan virke uheldig i noen tilfelle. Det kan nemlig tenkes å forekomme situasjoner hvor det vil virke urimelig at et fartøy blir betegnet som helårsdrevet, selv med en driftstid på over 30 uker. Likeså burde kanskje enkelte fartøyer med kortere driftstid enn 30 uker i noen tilfelle komme med under begrepet helårsdrevet. Disse modifikasjoner har en vanskelig kunnet innarbeide i den praktiske gjennomføringen av de driftsøkonomiske undersøkelser. Imidlertid har en, i den grad dette har vært mulig, forsøkt å vurdere grensetilfelle individuelt.

Driftstiden på 30 uker er, som det også framgår ovenfor, en minimumsgrense for å komme med i massen av helårsdrevne fiskefartøyer. I realiteten ligger driftstiden til de fartøyene som er med i undersøkelsen en god del over dette minimum. For mer detaljerte opplysninger om dette vises det til kapittel 9, pkt. g, side 40.

b) Vel utstyrte fartøyer.

Visse generelle krav kan og bør settes til fartøyer for at de skal kunne betegnes som vel utstyrte. Minstekrav bør således kunne stilles til såvel motorstyrke som til navigasjons- og fiskeletingsutstyr, til bekvemmeligheter og til redskaper. Kvaliteten av selve fartøyet burde det også tas hensyn til.

Kravet til redskapsutrustning og til fartøyenes og deres utstyrs kvalitet er det imidlertid svært vanskelig å presisere på en slik måte at det kan danne grunnlag for en rimelig fartøyutvelgning.

Fartøyets alder kan i noen grad indikere kvaliteten, men heller ikke alle nye fartøyer er av samme kvalitet, og det er også mange eldre far-

tøyer som har gjennomgått betydelige ombygginger og påkostninger. Disse siste ville falle ut av bildet dersom en satte det krav at fartøyene skulle være relativt nye. Delvis kan slike vanskeligheter unngås ved at en i massen medtar fartøyer bygget etter et bestemt årstall samt eventuelt eldre fartøyer med motor av nyere dato. En kan nemlig med rimelig sikkerhet gå ut fra at et eldre, men modernisert fartøy vanligvis har relativt ny motor. Det å foreta utvelgning utelukkende på grunnlag av fartøyets byggeår/ombyggingsår har mindre for seg da «ombygging» neppe i alle tilfelle innebærer vesentlige kvalitetsforbedringer av fartøyene.

Selv om kravet til elektronisk utstyr for fiskeleting- og navigasjon og til nødvendig innhalingsutstyr for redskaper vil variere fra fartøystørrelse til fartøystørrelse og fra driftsform til driftsform, kan det generelt sies at velutstyrte åpne båter over ca. 25 fot i de fleste driftsformer bør ha linespill, lysanlegg og ekkolodd. Dekte fartøyer under ca. 60 fot bør ha alt dette pluss vinsj og radiotelefon. Dekte fartøyer på ca. 60—70 fot bør også ha radiopeileanlegg, mens fartøyer av tre og stål over ca. 70 fot bør ha alt utstyr, dvs. lysanlegg, linespill, vinsj, ekkolodd, radiotelefon, radiopeileanlegg og kanskje også radar. I tillegg bør de fartøyer som driver snurpefiske av en eller annen art ha asdic (sonar) og hydraulisk notinnhalingsutstyr.

Bakgrunns materialet som Budsjettnemnda hadde til disposisjon for å belyse i hvilken utstrekning disse krav i praksis var oppfylt, og om kravene således var rimelige, var på langt nær fullgodt. En kom derfor til at en ikke ville sette noen absolutt ufravikelige minstekrav til fartøyene, bortsett fra at ingen fartøyer med motor eldre enn 25 år skulle komme med i undersøkelsene, hvis da ikke spesielle omstendigheter tilsa at de burde være med. Se for øvrig også kapittel 3, side 13, og kapittel 9, pkt. g, side 40 f.f.

c) Vanlig godt drevne fartøyer.

Begrepet «vanlig godt drevne» fartøyer er særlig vanskelig å få presisert. Stort sett mener en vel at fartøyet skal være disponert på en fornuftig måte, dvs. at rederen utnytter de muligheter fartøyet har i henhold til størrelsen, utstyr, bemanningsmuligheter og fangstmuligheter. Om ikke hvert enkelt år, så i hvert fall over en årrekke vil et slikt fartøy, dersom det er velutstyrt, oppnå et økonomisk resultat som ligger over resultatet til de fartøyer som ikke kan sies å være veldrevne. En har der-

for i Budsjettnemnda diskutert om gruppen av vanlig godt drevne fartøyer kan presiseres og utvelges etter visse økonomiske resultater, f.eks. som fartøyer som i gjennomsnitt for et visst antall år gir en mannsloft som ligger over visse grenser. Vanskeligheten vil da bli å avgjøre hvor en slik grense eventuelt bør trekkes, dvs. hvilke lottbeløp fartøyet må ha oppvist for å kunne komme inn under begrepet «vanlig godt drevne».

Nemnda fant at det å ta i bruk et slikt kriterium, bl.a. ville by på altfor store praktiske problemer som en her ikke skal gå nærmere inn på. En har derfor unnlatt å foreta en generell begrensning av fartøymassen på et slikt grunnlag. I stedet bestemte en seg for å forsøke å vurdere hvert enkelt aktuelt fartøy, og på grunnlag av en slik vurdering utelate fartøyer som åpenbart ikke var veldrevne.

d) Fartøyenes virksomhet.

Driftsformene i fisket er meget sterkt variert, selv innen begrensede geografiske områder og avgrensede fartøygrupper. Selv blant de fartøyer som skiller seg ut som «velutstyrte» og «vanlig godt drevne», finnes det et meget stort antall kombinasjonsmuligheter m.h.t. valg av driftsform innenfor en bestemt periode.

Det ble derfor på et tidlig tidspunkt klart at nemnda måtte gjøre seg opp en formening om hva støtteforhandlerne ville ha størst behov for; enten gjennomsnittsresultater m.v. for hele landet (eventuelt landsdeler) uansett fartøyenes størrelser og/eller driftsformer, eller resultater for fartøyer i bestemte størrelsesgrupper som driver visse fiskerier eller visse kombinasjoner av fiskerier.

Uten å gå noe nærmere i detalj, kan det fastslås at det er det siste alternativ som har vært mest aktuelt. En måtte derfor forsøke å dele fartøyene inn i grupper alt etter hvilke fiskerier de driver, eventuelt med en undergruppering etter fartøystørrelsen.

Allerede på dette tidspunkt i arbeidet med lønnsomhetsundersøkelsene måtte en drøfte en del statistiske utvalgstekniske spørsmål. Selv om en begrenset massen av fartøyer som undersøkelsene skulle omfatte, til dem som var «velutstyrte og vanlig godt drevne på helårsbasis», var det umiddelbart klart at en ikke kunne foreta en undersøkelse av samtlige disse fartøyer. En måtte ta sikte på å foreta en undersøkelse basert på et utvalg som en anså for å være representativt for de fartøygrupper en var interessert i.

Hvor langt en kan gå i den foran nevnte gruppeinndeling av fartøy-

massen, er da blant annet avhengig av hvor mange regnskaper det er overkommelig å bearbeide på den tid som står til disposisjon, dvs. fra nyttår og fram til det tidspunkt (vanligvis april) da støtteforhandlerne må ha undersøkelsesresultatene i hende. Det ble av ovennevnte grunner tidlig klart at det ble nødvendig å begrense fartøymassen som undersøkelsene kunne omfatte, til fartøyer som driver visse mer «typiske» fiskerier eller fiskerikombinasjoner i de forskjellige kystområder.

Ved vurderingen av hva som kan kalles for «typiske» fiskerier/fiskerikombinasjoner for de forskjellige kystområder hadde Budsjettnemnda data fra fiskeritellingen som ble foretatt i 1960. Slike data som refererer seg til et bestemt år, gir neppe helt tilfredsstillende opplysninger om hvilke fiskerier eller fiskerikombinasjoner som kan kalles «typiske» for et kystområde. For vurderingen av dette spørsmålet trenger en data for et lengre tidsrom.

Verdien av opplysningene ble også redusert fordi fiskeritellingen lå så vidt langt tilbake i tiden. En måtte derfor for en stor del supplere det foreliggende materiale med det praktiske kjennskap til næringen som var til stede i nemnda.

3. ENDELIGE UTVELGELSESKRITERIER FOR FARTØYMASSEN

Etter at Budsjettnemnda hadde foretatt en samlet vurdering av de i forrige kapittel nevnte faktorer, kom den til at en i første omgang burde begrense seg til å stille forholdsvis få presise krav til de fiskefartøyer som skulle komme med i den fartøymasse som lønnsomhetsundersøkelsene skulle omfatte. Nemnda bestemte etter dette at fartøyene 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 størrelseskategorier.¹⁾

¹⁾ For detaljer vedrørende disse punkter — se senere, tabell 1, side 14.

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

Fartøy-gruppe	Kystområde	Fartøy-størrelse	Fiskerier/ fiskerikombinasjoner
01	Finnmark	40—59 fot	Skrei-, vårtorsk-, seifiske og snurrevad.
02	Troms	60 fot og over	Bankfiske med kombinasjoner i Troms.
03	Troms	40—59 fot	Skrei-, torsk, seifiske og snurrevad.
04	Nordland	40—59 fot	Skrei-, torsk-, seifiske og snurrevad.
05	Finnmark, Troms og Nordland. Nord- og Sør-Trøndelag	40—59 fot	Reketrål i Nord-Norge. a) Ren reketrål. b) 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. a) Ren reketrål. b) Reke- og makrellfiske med kombinasjoner.
12	Hele landet	80 fot og over	Ringnotfiske a) Gruppe 1 — 80—99 fot. b) Gruppe 2 — 100—119 fot. c) Gruppe 3 — 120 fot og over.
13	Møre og Romsdal	Alle	Linefiske på fjerne farvann — Grønland og Newfoundland.
14	Hele landet	200 BRT og over	Bunntråling a) Sildetrålere. b) Hekketrålere. c) Fabrikkskip.

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 denne store masse av mindre fartøyene 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 den driftsøkonomiske undersøkelsen for 1968 har en stort sett stilt de krav for å komme med i fartøymassen, som en opprinnelig fastsatte i 1965—66. De erfaringer en har fått under arbeidet med undersøkelsene for 1966 og 1967 har imidlertid ført til enkelte mindre justeringer.

Således har en funnet det mest hensiktsmessig å lempe noe på kravet til motorens alder. Opprinnelig var det, som nevnt ovenfor, meningen å ta med bare de fartøyene som hadde motor ikke eldre enn 25 år. Dette krav har en for 1968 ikke gjort absolutt. I stedet har en forsøkt å vurdere hvert enkelt tilfelle.

Videre har en fått erfaring for at driftsformene og driftskombinasjonene for de fartøyene som driver «typiske» fiskerier, er flere og mer sammensatt enn Budsjettnemnda opprinnelig antok. Derfor foretok en i forbindelse med 1968-undersøkelsene en liten omgruppering av fartøymassen. Dessuten har en vært noe mer fleksibel med hensyn til hvilke fiskerikombinasjoner fartøyene skal ha drevet.

De fiskerier/fiskerikombinasjoner og de fartøystørrelser som Budsjettnemnda etter dette bestemte seg for å la lønnsomhetsundersøkelsene for 1968 omfatte, er satt opp i tabell 1, side 14.

DEL II.

4. KARTLEGGING AV MASSEN AV FISKEFARTØYER 1968

Som tidligere nevnt i meldingen ble det tidlig klart at en ikke kunne foreta en undersøkelse av driftsinntekter m.v. for samtlige fartøyer som tilfredsstilte Budsjettnemndas krav m.h.t. driftstid og driftsformer m.v. En måtte basere undersøkelsene på et representativt utvalg av disse fartøyene. Et slikt utvalg må trekkes på grunnlag av en oversikt over hvilke fartøyer i de aktuelle størrelsesgrupper som driver de fiskerier/fiskerikombinasjoner som Budsjettnemnda fant skulle inngå i undersøkelsene.

De ustabile forhold med hensyn til fangstmuligheter, leveransemuligheter osv. som en har i fiskerinæringen, kan føre til at fiskefartøyenes driftsformer endrer seg nokså meget fra år til år. På denne bakgrunn ville det være ønskelig med en fullstendig kartlegging av fartøymassen hvert år med sikte på å komme fram til en slik oversikt som nevnt ovenfor. Dette er en så tid- og arbeidskrevende operasjon at en av rent praktiske grunner ikke kan make det. For 1968 fant en det imidlertid nødvendig å foreta en slik fullstendig kartlegging av driftsformene og driftsintensiteten for samtlige fartøyer over 40 fot (k.j.l.). Dette arbeidet pågikk i månedene oktober og november 1968.

I kartleggingsarbeidet tok nemnda utgangspunkt i merkeregisteret 1968 som var ajour pr. utgangen av april. Det totale antall fiskefartøyer over 40 fot var ifølge merkeregisteret 3 808. Med hjelp fra bl.a. de kommunale fiskenemndene fikk en kartlagt disse fartøyers virksomhet i 1968. Dessuten fikk en opplysning om den tilgang og fragang som det hadde vært av fiskefartøyer etter at merkeregisteret ble utgitt.

En fikk under dette arbeidet registrert en tilgang på i alt 53 fartøyer, mens 145 var utgått. Av de 3 726 fartøyene som sto igjen, fikk en ikke tilstrekkelige opplysninger om 54. Av resten hadde 367 ikke drevet fiske i det hele tatt i 1968, enten fordi de lå i opplag eller fordi de hadde

annen beskjeftigelse, f.eks. fraktfart. 749 fartøyer var ikke helårsdrevne, dvs. de hadde en driftstid på mindre enn 30 uker. En sto da til slutt tilbake med i alt 2 556 fiskefartøyer definert som helårsdrevne. Av disse igjen var det 1 916 som falt innenfor Budsjettnemndas ramme for så vidt angår fiskeri eller fiskerier, mens 640 hadde andre driftskombinasjoner enn det som Budsjettnemnda har kalt for «typiske». De 1 916 helårsdrevne fartøyene fordelte seg på de enkelte fiskerier/fiskerikombinasjoner som angitt i tabell 2, side 18. Det er disse 1 916 fartøyer som inngår i Budsjettnemndas definerte masse av helårsdrevne fiskefartøyer for 1968.

Tabell 2 gir også en fylkesvis fordeling av fartøyene. For ytterligere opplysninger vises det derfor til tabellen.

5. FARTØYUTVALGET 1968

Da Budsjettnemnda skulle bestemme størrelsen av det utvalget av fiskefartøyer som skulle trekkes i forbindelse med lønnsomhetsundersøkelsene for 1968, måtte nemnda ta hensyn til følgende tre forhold:

1. Arbeidskapasiteten ved Fiskeridirektoratet, Kontoret for økonomiske undersøkelser og statistikk, som er overlatt det daglige arbeide 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 osv.

Direktoratet har hvert år hatt store problemer med å kunne revidere og bearbeide et tilstrekkelig stort antall regnskaper på den tid som har stått til disposisjon fra regnskapene kom inn og til de ferdige resultater måtte framlegges. For 1968 regnet en med å kunne rekke å behandle om lag 400 regnskaper. Disse måtte da fordeles på de forskjellige grupper på en riktigst mulig måte rent statistisk sett.

Med de erfaringene en hadde fra undersøkelsene for 1966 og 1967 var det rimelig å forvente en svarprosent på om lag 50. Godt organisert

Tabell 2 fortsatt.

Fylke	Fartøygruppe												Sum «Bud- sjett- nemd- båter»	Uplas- serte ,helårs- drevne fiske- fart- øyer'
	08	09	10	11		12			13	14				
				Ren reke- trål	Reke- trål med komb.	80— 99 fot	100— 119 fot	120 fot og over		Side- trålere	Hekk- trålere	Fa- brikk skip		
Finnmark	—	—	—	—	—	5	3	3	—	9	5	—	141	43
Troms	—	—	—	—	—	20	13	11	—	6	1	—	319	46
Nordland	—	—	—	—	—	18	15	16	—	1	13	—	397	93
Nord-Trøndelag...	—	—	—	—	—	1	3	2	—	—	—	—	22	3
Sør-Trøndelag...	—	—	—	—	—	11	9	6	—	—	—	—	87	20
Møre og Romsdal .	133	—	—	—	—	23	35	45	27	4	2	4	309	191
Sogn og Fjordane .	—	52	—	—	—	4	5	12	—	—	—	1	74	62
Bergen	—	—	—	—	—	1	3	3	—	—	—	—	7	0
Hordaland	—	—	30	5	27	11	22	56	—	—	—	—	151	82
Rogaland	—	—	44	59	115	6	2	19	—	—	—	—	245	69
Vest-Agder	—	—	—	21	53	1	1	1	—	—	—	—	77	20
Aust-Agder	—	—	—	6	8	—	—	—	—	—	—	—	14	1
Telemark	—	—	—	2	4	—	—	—	—	—	—	—	6	0
Vestfold	—	—	—	6	2	—	—	—	—	—	—	—	8	1
Buskerud	—	—	—	2	—	—	—	—	—	—	—	—	2	0
Akershus	—	—	—	2	—	—	—	—	—	—	—	—	2	2
Oslo	—	—	—	—	—	—	—	2	—	—	—	—	2	0
Østfold	—	—	—	45	8	—	—	—	—	—	—	—	53	7
I alt	133	52	74	148	217	101	111	176	27	20	21	5	1 916	640

purringsarbeide samt riktig opplagte opplysnings- og presentasjonskampanjer kunne kanskje føre til en noe høyere svarprosent. Men på den annen side måtte en forvente en del ekstra frafall i utvalget fordi fiske-nemndene under kartleggingsarbeidet ikke alltid var helt nøyaktig ved fastsettelsen av fartøyenes driftstid. I enkelte tilfelle måtte nemndene også oppgi driftstiden etter skjønn. Etter å ha tatt alle disse forhold i betraktning fant en å måtte trekke et utvalg på om lag 800 enheter dersom en skulle få ca. 400 presenterbare regnskaper.

I Budsjettnemndas lønnsomhetsundersøkelser er det, som tidligere antydnet, driftsresultatene, dvs. lønnsevne m.v., i de enkelte gruppene (fiskerier/fiskerikombinasjoner og eventuelle størrelsesgrupper innenfor hver av disse) som har størst verdi. Gjennomsnitt m.v. for hele massen under ett har foreløpig hatt mindre interesse. Av denne grunn er det av stor betydning å ha et delutvalg for hver enkelt gruppe som nemnda finner tilstrekkelig stort, absolutt sett, til at det kan forsvares å foreta gjennomsnittsberegninger for fartøygruppen. I Budsjettnemndas lønnsomhetsundersøkelser for 1968 har en tatt sikte på å ha minst 20 fartøyregnskaper til disposisjon i hver gruppe. Dvs. at hver gruppe måtte være representert med minst 40 fartøyer i utvalget.

Rent praktisk ble dette ordnet ved at en først trakk et proporsjonalt utvalg på $33\frac{1}{3}$ prosent for samtlige grupper. Dette ga i alt 639 fartøyer. Enkelte grupper ble allerede på dette trinn i utvalgstrekkningen representert med flere enn 40 fartøyer. For de øvrige grupper ble det trukket et nødvendig tilleggsutvalg ved hjelp at en såkalt «Random Sampling Numbers»-tabell. For de gruppene hvor massen besto av et mindre antall enn 40, tok en automatisk med samtlige fartøyer. På denne måte kom en fram til et totalt utvalg til bruk i Budsjettnemndas lønnsomhetsundersøkelser for 1968 på 816 enheter. Disse fordeler seg på de enkelte grupper av fiskerier/fiskerikombinasjoner slik som oppsatt i tabell 3 nedenfor.

6. REGNSKAPSMATERIALET - SVARPROSENTER M. V.

I dette kapittel skal en oppsummere det viktigste om innhenting av regnskapsdataene, svarprosenten osv. i 1968-undersøkelsen.

6.1. Regnskapsskjemaer.

I desember 1968 ble eierne av de 816 utvalgte fiskefartøyer tilskrevet og bedt om regnskapsoppgaver for fartøyene for 1968. Disse eierne fikk

Tabell 3. Masse og utvalg i Budsjettnemndas lønnsomhetsundersøkelser 1968.

Fartøygruppe	Kystområder, fartøystørrelser og fiskerier/fiskerikombinasjoner	Fartøymasse	Utvalg	Utvalgsprosent
01	<i>Finnmark.</i> 40—59 fot. Skrei-, vårtorsk-, seifiske og snurrevad	89	40	44,9
02	<i>Troms.</i> 60 fot og over. Bankfiske med kombinasjoner	49	40	81,6
03	<i>Troms.</i> 40—59 fot. Skrei-, torsk-, seifiske og snurrevad	103	40	38,8
04	<i>Nordland.</i> 40—59 fot. Skrei-, torsk-, seifiske og snurrevad	255	85	33,3
05	<i>Finnmark, Troms, Nordland og Nord- og Sør-Trøndelag.</i> 40—59 fot. Reke-trål....	235	78	33,3
	a) Ren reke-trål	—	—	—
	b) Reke-trål med kombinasjoner	—	—	—
06	<i>Nord- og Sør-Trøndelag.</i> 40—69 fot Diverse fiskerikombinasjoner	64	40	62,5
07	<i>Møre og Romsdal.</i> 40—59 fot. Snurrevad med kombinasjoner	36	36	100,0
08	<i>Møre og Romsdal.</i> 50 fot og over. Kyst- og bankfiske med kombinasjoner	133	44	33,3
09	<i>Sogn og Fjordane.</i> 40 fot og over. Pigghåfiske med kombinasjoner	52	40	76,9
10	<i>Hordaland og Rogaland.</i> 60—79 fot. Silde-trål, ren eller kombinert med tråling etter fisk og skittfisk og reker. Hjelping	74	40	54,0
11	<i>Hordaland og sørover.</i> 40—59 fot. Reke-trål m.v.	365	122	33,3
	a) Ren reke-trål	148	50	33,3
	b) Reke- og makrellfiske med kombinasjoner	217	72	33,3
12	<i>Hele landet.</i> 80 fot og over. Ringnotfiske.	388	139	35,5
	a) 80—99 fot	101	40	39,6
	b) 100—119 fot	111	40	35,1
	c) 120 fot og over	176	58	33,3
13	<i>Møre og Romsdal.</i> Alle. Linefiske på fjerne farvann — Grønland og Newfoundland	27	27	100,0
14	<i>Hele landet.</i> 200 BRT og over. Bunnfisk-tråling	46	46	100,0
	a) Sidetrålere	20	20	100,0
	b) Hekktrålere	21	21	100,0
	c) Fabrikkskip	5	5	100,0
	I alt	1 916	816	42,6

tilsendt regnskapsskjemaer samt en rettleiding om hvordan de skulle utfylles. 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 støtteforhandlingen begynte.

Ved innhenting av regnskapsdataene fra de utvalgte fartøyer har en for alle fartøyer, bortsett fra de større bunnfisktrålerne, benyttet seg av tre sett oppgaveskjema:

1. Kopi av oppgjørsskjema C som sendes til skattemyndighetene.
2. Skjema med driftsoppgave og fartøy- og statusoppgave.
3. Redskapsskjema. (Én type skjema for snurpenøter og én type for de øvrige redskaper.)

For de større bunnfisktrålernes vedkommende har en benyttet det regnskapsskjema som direktoratet bruker i sine ordinære lønnsomhetsundersøkelser for trålere over 200 BRT.

Fra oppgjørsskjema C har en hentet alle nødvendige data for det enkelte fiske-/fangstoppgjør. Fra de to øvrige skjemaer, som er særskilt utarbeidet av Budsjettnemnda, har en hentet de andre nødvendige inn-tekts- og kostnadsdata, samt tekniske opplysninger som ikke går fram av oppgjørsskjema C.

I enkelte tilfelle har eierne av de utvalgte fartøyer sendt inn regnskaper i den form de setter dem opp til eget bruk. Noen av disse regnskapene har gitt så uttømmende opplysninger at en ikke har funnet det nødvendig å be om at Budsjettnemndas egne skjemaer ble utfylt. I stedet har en bedt om eventuelle nødvendige tilleggsopplysninger for at deres regnskaper skulle kunne nyttes i undersøkelsene.

De innsendte skjema har stort sett vært godt utfylt. Imidlertid har en merket en del forskjell i oppgavegivernes oppfatning av bl.a. skillet mellom vanlig vedlikehold og nyanskaffelser av redskaper, spesielt garn, line og reketrål.

For tilfredsstillende oppgaver for 1968 har staten ytet oppgavegiverne en godtgjørelse på kr. 250.— pr. fartøy. Godtgjørelsen er ment å være en kompensasjon for det merarbeide oppgavegiverne er blitt påført ved utfylling og innsendelse av de nødvendige regnskapsdataer. Samme godtgjørelse har vært gitt tidligere år.

6.2. Innkomne regnskaper — svarprosenter.

Som tidligere nevnt tilskrev Budsjettnemnda eierne av et utvalg på i alt 816 fartøyer, eller i underkant av 43 prosent av hele den kartlagte masse. Etter et til dels omfattende purrings- og oppfølgingsarbeide, opp-

nådde nemnda kontakt med i alt 564 eller 69.1 prosent av disse 816 fartøyene. Med kontakt mener en her alt 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 258 fartøyer, i februar med 166 og i mars med 112. Etter utgangen av mars fikk en kontakt med ytterligere 28 fartøyer. Relativt fordeler kontaktene seg etter dette med henholdsvis 45,7 prosent, 29,4 prosent og 19.9 prosent på de tre første månedene i 1968 og 5.0 prosent etter utgangen av mars.

Bildet varierer noe fra fartøygruppe til fartøygruppe. Senest til å sende inn oppgaver var eierne av de største fartøyene. For ringnotsnurpernes vedkommende hadde en således kontakt med bare 16 fartøyer (15.7 prosent) i januar. I februar fikk en kontakt med 29 (28.4 prosent), i mars med 43 (42.2 prosent) og etter utgangen av mars med 14 fartøyer (13.7 prosent). De største linefartøyene (gruppe 13) og trålerne fikk en ikke noen som helst kontakt med før etter midten av februar.

Også fartøyene i gruppe 01 og 02 (se tabell 1, side 14) har vært noe sene med å sende inn oppgaver. For disse fordeler kontaktene seg over den aktuelle periode med henholdsvis 8 (36.4 prosent) og 8 (29.6 prosent) i januar, 5 (22.7 prosent) og 3 (11.1 prosent) i februar, 9 (40.9 prosent) og 12 (44.5 prosent) i mars. Etter utgangen av mars har en ikke fått kontakt med flere fartøyer i gruppe 01, mens en av fartøyene i gruppe 02 er kommet i kontakt med ytterligere 4 (14.8 prosent).

Kontaktene med fartøyene i de andre gruppene fordeler seg noenlunde jevnt over de tre første månedene i 1968. Det er bare rent unnaksvis at en er kommet i kontakt med fartøyer i disse grupper senere enn i mars.

Av tabell 4 går det fram at en har måttet registrere 100 fartøyer, eller 17.7 prosent av de 564 som en har fått kontakt med, som bortfall. Disse er ikke kommet med i noen av de resultatberegninger som er foretatt.

En har ikke hatt anledning til å undersøke de bakenforliggende årsaker til disse bortfallene noe særlig inngående. Men det viser seg blant annet at til tross for at en under kartleggingsarbeidet forsøkte å være meget nøyaktig i det å skille de helårsdrevne fartøyene fra de som var ute av drift i 1968 eller som bare var i drift i kortere perioder, har en ikke lykkes helt i dette.

Generelt kan sies at blant de fartøyene som en er kommet i kontakt med, har rene «nektelsesbortfall» vært relativt sjeldne; de aller fleste fartøyeiere har på en eller annen måte forsøkt å imøtekomme Budsjett-nemndas forespørslers om å sende inn oppgaver. Sykdom er på den annen side en årsak som ofte går igjen som grunn for forespørslers om «fritakelse» for å delta i undersøkelsene. De aller fleste bortfallene skyldes imidlertid at fartøyene ikke har vært i drift i det hele tatt i 1968 eller at de har hatt for kort driftstid dette året. Noen har en også måttet la utgå fordi de åpenbart ikke har vært «veldrevne» eller fordi de av forskjellige grunner ikke har kunnet gi alle de nødvendige opplysninger.

Ser en på de enkelte grupper, finner en at bortfallet blant de eiere en er kommet i kontakt med har vært størst, relativt sett, i gruppe 02 og 06. For gruppe 02 — Bankfiske med kombinasjoner i Troms — kunne en ikke medta i de foretatte gjennomsnittsberegninger m.v. regnskapsopplysninger for ialt 8 eller 29.6 prosent av de 27 fartøyene en er kommet i kontakt med. For gruppe 06 — Diverse kombinasjoner i Trøndelag — har en måttet registrere hele 12 (40 prosent) av de 30 som bortfall. I gruppe 02 er mangelfulle opplysninger fra en enkelt oppgavegiver som fører regnskaper for flere fartøyer, den vesentligste årsak. Årsaken til bortfallene blant fartøyene fra Trøndelag er de spesielle driftsforhold som disse fartøyene har. I Trøndelagsfylkene er nemlig mange av fartøyene kanskje helårsdrevne og også veldrevne til tross for at de tilsynelatende ikke fyller de krav som Budsjett-nemnda har fastsatt for at fartøyene skal komme med i lønnsnevneundersøkelsene for «vanlig godt drevne og vel utstyrte fartøyer som nyttes til fiske året rundt». Disse forhold har Budsjett-nemnda foreløpig ikke hatt muligheter for å undersøke noe nærmere. En har derfor i første omgang vært nødt til å la dem utgå av undersøkelsene.

Av de 564 fartøyer en har fått kontakt med, gjenstår det etter det foranstående 464 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 4 under kolonnen «Antall benyttede regnskaper».

På grunn av at enkelte fartøyer ikke har drevet de fiskerier/fiskerikombinasjoner i 1968 som Budsjett-nemnda fikk opplyst under kartleggingsarbeidet, 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 ca. 25 fartøyer flyttes fra en fartøygruppe til en annen under be-

arbeidingen. Kolonnene «Overflytninger» i tabell 4 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 om å 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 9 fartøyer, hvorav hele 7 er ringnotsnurpere over 120 fot.

I denne meldingen er det således presentert et materiale som bygger på driftsresultatene for i alt 473 fartøyer. Av disse er 92 ringnotsnurpere, 12 linefartøyer som drev fiske ved Grønland og Newfoundland, 7 sidetrålere, 10 hekktrålere, 3 fabrikkskip og 349 andre fartøyer som drev forskjellige fiskerier. Det presenterte utvalg utgjør 58.0 prosent av det uttrukne utvalg og ca. 24.7 prosent av den kartlagte masse av helårsdrevne fiskefartøyer i 1968. Når det gjelder utvalgets absolutte og relative fordeling på de enkelte fartøygrupper, vises det for øvrig til tabell 4, side 26.

7. OM BEREGNINGSPRINSIPPER OG DEFINISJONER M. V.

En skal nedenfor redegjøre for de definisjoner og de beregningsmåter Budsjettnemnda har benyttet for enkelte poster i lønnsomhetsundersøkelsene for 1968. De forskjellige posters nummer i resultattabellene i vedlegg I er anført i parentes.

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

Fartøygruppene og størrelsesgruppene i resultattabellene er i samsvar med gruppeinndelingene i tabell 1, side 14. I tillegg forekommer «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 disse undersøkelser har en imidlertid ikke hatt

Tabell 4. Oversikt over svarprosent, presentert utvalg m. v. 1968.

Fartøygruppe	Trukket utvalg	Antall kon-takter	Regi-stert 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-ke-t utvalg
01 Finnmark	40	22	4	18	—	1	—	19	55,0	21,3	47,5
02 Troms	40	27	8	19	1	—	—	18	67,5	36,7	45,0
03 Troms	40	25	8	17	1	1	—	17	62,5	16,5	42,5
04 Nordland	85	64	9	55	1	—	—	54	75,3	21,2	63,5
05 Nord-Norge	78	51	9	42	1	4	—	45	65,1	19,1	57,7
Ren reke-trål .....	..	..	..	..	..	1	..	30	..	..	..
Reke m/komb. ....	..	..	..	..	..	3	..	15	..	..	..
06 Trøndelag	40	30	12	18	2	—	—	16	75,0	25,0	40,0
07 Møre og Romsdal	36	20	—	20	—	—	—	20	55,6	55,6	55,6
08 Møre og Romsdal	44	21	1	20	—	—	—	20	47,7	15,0	45,5
09 Sogn og Fjordane	40	33	3	30	—	—	—	30	82,5	57,7	75,0
10 Hordaland og Rogaland	40	34	4	30	2	—	1	29	85,0	39,2	72,5
11 Sør-Norge	122	94	16	78	12	14	1	81	77,0	22,2	66,4
Ren reke-trål	50	41	5	36	4	9	—	41	82,0	27,7	82,0
Reke m/komb.	72	53	11	42	8	5	1	40	73,6	18,3	55,6
12 Ringnotsnurpere	138	102	17	85	5	5	7	92	73,4	23,7	66,2
80—99 fot	40	26	7	19	1	—	—	18	65,0	17,8	45,0
100—119 fot	40	33	7	26	3	2	1	26	82,5	22,8	65,0
120 fot og over	58	43	3	40	1	3	6	48	74,1	27,7	82,8
13 Store linefartøyer	27	15	3	12	—	—	—	12	55,6	44,4	44,4
14 Trålere	46	26	6	20	—	—	—	20	56,6	43,5	43,5
Sidetrålere	20	8	1	7	—	—	—	7	40,0	35,0	35,0
Hekktrålere	21	13	3	10	—	—	—	10	61,9	47,6	47,6
Fabrikktrålere	5	5	2	3	—	—	—	3	100,0	60,0	60,0
I alt	816	564	100	464	25	25	9	473	69,1	24,7	58,0

muligheter for å foreta en særlig dyptgående analyse av slike forhold. 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 skjemaene begynte sesongen til og med den dag det ifølge skjemaene avsluttet sesongen.
2. Sum antall døgn i sjøen (3.2). Disse data er tatt direkte fra den enkelte fartøyeiers oppgave.
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.
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 1968. Tilfeldige fraktinntekter, ristorno og renteinntekter er f. eks. poster som ofte forekommer. I et særskilt punkt (13) har en oppgitt hvor store gjennomsnittlige renteinntekter fartøyene i de enkelte grupper hadde.

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

I 1968-undersøkelsene er i post 4.2 også inkludert utbetalte ekstraordinære støttebidrag til rederiene på grunn av det feilslåtte vintersildfiske. For de fartøygruppene hvor dette er aktuelt, har en oppgitt i punkt 12 hvor store disse støttebeløp var i gjennomsnitt pr. fartøy.

d) **Kostnader (5).**

Budsjettnemnda skal, som tidligere nevnt, blant annet foreta beregninger av lønnsvevnen under normale fangstforhold for «vanlig godt

drevne og vel utstyrte fartøyer som brukes til fiske året rundt». Lønns-
evnen (se herom senere) er et driftsresultatbegrep. Størrelsen skal hen-
føres til en enkelt periode (år), og den refererer seg til det enkelte far-
tøys 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.

Det har i Budsjettnemnda vært en del usikkerhet om de foretatte
beregninger og anslag er tilstrekkelig godt funderte. Derfor har en vært
i tvil om en i denne publikasjon burde medta disse beregnede størrelser.
Imidlertid er en etter nøye overveielser kommet til at de aktuelle kost-
nadsposter ikke kan utelates uten at undersøkelsene mister en god del
av sin verdi. Der det har vært reell meningsforskjell i nemnda har dess-
uten denne ikke vært særlig stor. De forskjellige foreslåtte beregnings-
alternativer ville derfor ikke ha gitt særlig store varianser i beregnings-
resultater. De publiserte tall skulle således gi et omtrentlig uttrykk for
det nivå nemnda mener at kostnadene lå på i 1968.

1. Kapitalslit på fartøy.

Kapitalslitet er sammensatt av to komponenter — vedlikehold og
avskrivninger.

Vedlikeholdskostnader (5.08).

På grunn av at vedlikeholdskostnadene for fartøyet kan variere svært
meget fra år til år, har en regnet tre-års gjennomsnitt for denne post.
Denne metode er benyttet også i de tidligere års undersøkelser.

En har i de aller fleste tilfelle mottatt oppgaver fra rederne over
vedlikeholdet i årene 1966, 1967 og 1968. 1966- og 1967 tallene er så
pris-korrigerte (omregnet til 1968-prisnivå), og tre-års gjennomsnitt er
beregnet. Priskorleksjonene er foretatt etter en indeks konstruert på
grunnlag av lønnsutviklingen og utviklingen i sosiale utgifter, overtids-

godtgjørelse m. v. for mekaniske verksteder tilsluttet Mekaniske Verksteders Landsforening. Dette har vært det mest pålitelige uttrykk for prisutviklingen som Budsjettnemnda har kunnet finne.

Beregnete avskrivningskostnader (5.09).

Som avskrivningsgrunnlag (9.1) er nyttet gjenanskaffelsesverdier i 1968 av de fartøyene som inngår i undersøkelsene, d. v. s. en beregnet verdi av hva fartøyene ville koste nye i 1968. Dette er i samsvar med det som 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 utsagnskraftig. Det har derfor 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 5 nedenfor har en gjengitt de satser som en har valgt å anvende i 1968-undersøkelsen. Budsjettnemnda understreker sterkt at det fremdeles knytter seg så stor usikkerhet til avskrivningssatsene at de, som nevnt, kun må betraktes som foreløpige.

2. Kapitalslit på redskaper.

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

Nedenfor skal en summere opp de beregningsmetoder en har fulgt i 1968-undersøkelsene. Disse er stort sett de samme som en har anvendt i de to foregående års undersøkelser.

Tabell 5. *Benyttede avskrivningssatser for fiskefartøyer i Budsjettnemndas lønnsomhetsundersøkelser 1968.*

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 utstyr</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.

I. NØTER TIL SILD- OG 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 én not i 1968 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 tilfelle 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 tilfelle er tilbehør til redskaper, f. eks. tauverk, blåser, kabler m. v. inkludert i de oppgitte anskaffelsesverdier for redskapene. Som

avskrivningsgrunnlag (9.2) er det da ført opp total anskaffelsessum for redskapsbeholdning pr. 1. januar 1968 pluss kjøpesummen for nye redskaper i 1968.

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 1968 og kjøpesum for nye redskaper og tilbehør til redskaper i 1968.

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 % |
| 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 redskaper 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 nyanskaffelser (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 1968 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 %.

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 skyldes tabellenes generelle utforming.

3. Renteberegninger.

Verdigrunnlaget for renteberegningen for *fartøyet* (10.1) er en anslått omsetningsverdi for dette i 1968.

For *redskaper* (10.2) er grunnlaget den gjennomsnittlige bokførte verdi av nøter og garn pr. 1. januar og 31. desember 1968. Det er ikke regnet renter på trål, line, juksa etc. og heller ikke på beholdninger som ikke er oppført som aktiva.

For *andre aktivaposter* (10.3) er grunnlaget gjennomsnittet av bokført beløp pr. 1. januar og 31. desember 1968.

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 1968.

Kalkulatoriske renter av egenkapitalen (5.14) er satt til 5 prosent; den samme sats som en har benyttet i de tidligere års undersøkelser.

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

e) Lønnsevne (6) og fiskerlott (7).

Lønnsevne i alt (6.1) er definert som sum inntekter minus sum kostnader inklusive renter på låne- og egenkapital. Lønnsevnen 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, henholdsvis årsverk i gruppen.

Den i tabellene oppgitte fiskerlott i året (7) er et uveid gjennomsnitt av den utbetalte årslott til de vanlige fiskerne på de enkelte fartøyer. Denne årslotten er således en «maksimallott» for disse fiskerne. I de tilfelle fiskerne selv holder redskaper, inneholder fiskerlotten også en netto kapitalinntekt av redskapene.

Er der for et fartøy foretatt minstelottsutbetalinger fra garantikasene, er disse minstelottene medtatt i fiskerlotten. I post 11.1 og 11.2 i gjennomsnitstabellene er det anført hvor meget minstelottsutbetalingene i gjennomsnitt — totalt og pr. mann — har vært i de enkelte grupper.

f) Bokførte avskrivninger på fartøyer (8).

Den bokførte avskrivning på fartøyet i gjennomsnitstabellene er gjennomsnittet for de fartøyer som har oppgitt avskrivninger i regnskapsoppgavene. Disse 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 undersøkelsene.

DEL III

8. REGNSKAPSMATERIALET - PRESENTASJON

I kapittel 4.2 har en redegjort for svarprosentene i lønnsomhetsundersøkelsene for 1968. Det er der også gitt en oppstilling over det totale antall nyttbare regnskaper en har mottatt, og deres fordeling på de enkelte fartøygrupper. Tabell 4 viser at en for 1968 har hatt ialt 473 regnskaper til disposisjon for regnskapsmessig bearbeidelse og analyse.

På grunn av materialets beskaffenhet, blant annet regnskapenes fordeling på de enkelte fartøygrupper, den totale representasjon for de enkelte grupper o. s. v., har det ikke vært mulig å foreta en så fullstendig analyse av de økonomiske driftsforhold i fiskerinæringen som ønskelig kunne være. Det er derfor også bare en relativt begrenset mengde data Budsjettnemnda har funnet forsvarlig å presentere i denne melding.

En har funnet det mest hensiktsmessig å presentere dataene for lønnsomhetsundersøkelsene i form av vedlegg til meldingen. Disse vedlegg, vedlegg I—III, har følgende innhold:

Vedlegg I

I tabell 1 i vedlegget er samlet enkelte hovedtall fra driftsresultatene i de enkelte grupper og hovedgrupper. Dessuten gis hovedtall for massen under ett.

En finner i tabellene 2—11 de beregnede gjennomsnittlige driftsresultater i de enkelte fartøygrupper som Budsjettnemndas lønnsomhetsundersøkelser omfatter.

En har i disse tabellene også beregnet gjennomsnitt for enkelte «hovedgrupper» av fiskefartøyer. De «hovedgrupper» en har foretatt slike beregninger for er:

- a) Fartøyer fra Nord-Norge i størrelsen 40—59 fot som har drevet skrei-, vårtorsk-, sei- og snurrevadfiske.
- b) Fartøyer fra Nord-Norge i størrelsen 40—59 fot som har drevet rekestrål og rekestrål med kombinasjoner.

- c) Fartøyer fra Møre og Romsdal og Sogn og Fjordane i størrelsen 40 fot og over som har drevet diverse fiskerikombinasjoner.
- d) Fartøyer i Sør-Norge i størrelsen 40—59 fot som har drevet rekestrål og rekestrål med kombinasjoner.
- e) Ringnotsnurpere fra hele landet over 80 fot.

Vedlegg II

Tabellene i dette vedlegg viser spredning og gjennomsnitt i de enkelte fartøygrupper for totale bruttoinntekter, totale kostnader og total lønnssevne pr. fartøy.

Dessuten inneholder vedlegget spredningstabeller for lønnssevne pr. årsverk for fartøyene i de enkelte gruppene samt tilsvarende data for fiskerlotten.

Vedlegg III

Dette siste vedlegg viser inntekter fra fiske og fra «annet» og enkelte kostnadsposter i prosent av totale bruttoinntekter i de forskjellige grupper.

En har også tatt med en oppstilling som viser bokført og beregnet avskrivning i prosent av anslått gjenanskaffelsesverdi for fartøyene.

Begge disse oppstillinger refererer seg til de enkelte gruppers gjennomsnitt.

For å få belyst i hvilken grad driftstiden for de fartøyene som er kommet med i undersøkelsene, overstiger den fastsatte minstegrense på 30 uker (210 dager), har en i dette vedlegget også tatt med en spredningstabell som viser driftstiden i dager i de enkelte fartøygrupper.

Videre har en tatt med to tabeller om motoralder og -styrke for fartøyene i de forskjellige gruppene. Disse tabellene viser både sprednings- og gjennomsnittstall.

9. ENKELTE KOMMENTARER TIL RESULTATENE

Budsjettnemnda har ikke villet forsinke utgivelsen av denne melding ved å kommentere, drøfte eller vurdere alle de presenterte data i detalj. Imidlertid skal en i dette kapittel kort summere opp enkelte viktige forhold som en bør ha i erindring ved lesing av de fremlagte resultater.

a) Inntekter.

Av Vedlegg I, tabell 1, går det fram at de totale gjennomsnittlige bruttoinntekter varierer svært meget fra gruppe til gruppe. Således hadde fartøyene fra Nord-Norge som drev utelukkende reketråling gjennomsnittlig bare ca. kr. 63 000 i bruttoinntekter, mens fabrikkskipene hadde nesten 6 mill. kr. Disse variasjonene kan selvsagt delvis forklares ved den forskjell som finnes i fartøystørrelse, bemanning og driftsform for de forskjellige fiskerier. Men bruttoinntekten varierer ikke bare etter fartøystørrelse, bemanning og fiskerier. Også innenfor relativt ensartede grupper av fartøyer i Budsjettnemndas lønnsomhetsundersøkelser varierer inntektene svært meget. Dette kommer blant annet klart fram i Vedlegg II, tabell 1.

En så stor spredning i inntekter som ovenfor nevnte tabell viser, innebærer at en må operere med relativt store utvalg — absolutt sett — hvis en vil være sikker på å oppnå høy statistisk utsagnskraft. Da representasjonen som påvist i tabell 4, side 21, 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 kritikkøst anvender de inntektsdata som er presentert i denne melding.

b) Kostnader.

På samme måte som for inntektene finner en temmelig store variasjoner fra gruppe til gruppe når det gjelder kostnadene. Således hadde reketrålerne i Sør-Norge gjennomsnittlig bare ca. kr. 45 000 i totale kostnader, mens fabrikkskipene hadde vel 3,1 mill. kroner. Derimot finner en ikke så stor spredning i kostnadene innenfor de enkelte grupper, jfr. Vedlegg II, tabell 2, som for inntektene.

Av dette skulle en kunne slutte at Budsjettnemndas lønnsomhetsundersøkelser er mer utsagnskraftige 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 en del 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 i forbindelse med f. eks. redskapskostnadene og vedlikeholdskostnadene for fartøyene.

c) Lønnsevne.

Fartøyenes totale lønnsevne egner seg lite for sammenligninger grupper og fartøyer imellom. Lønnsevne pr. årsverk er adskillig mer vel-egnet. Vedlegg II, tabell 4 viser at også lønnsevnen pr. årsverk har en meget sterk spredning innenfor de enkelte fartøygrupper, og også varierer sterkt fra gruppe til gruppe.

Størst gjennomsnittlig lønnsevne pr. årsverk hadde fabrikkskipene i 1968 med kr. 64 846, mens ringnotsnurperne i størrelsen 80—99 fot hadde en negativ lønnsevne på (minus) kr. 581 pr. årsverk. Dette var den lavest observerte gjennomsnittlige lønnsevne. Den veide gjennomsnittlige lønnsevne pr. årsverk for alle «veldrevne og velutstyrte fartøyer som nyttes til fiske året rundt» var i 1968 kr. 17 201.

På grunn av at fartøyenes inntekter og kostnader er grunnlag for beregning av lønnsevnen, vil de usikkerhetsmomenter som en har nevnt foran under a) og b) også gjøre seg gjeldende når det er tale om total lønnsevne og lønnsevne pr. årsverk.

d) Fiskerlott.

Den gjennomsnittlige fiskerlott for 1968 for den masse av fiskefartøyer som omfattes av Budsjettnemndas lønnsomhetsundersøkelser, var kr. 20 425. En minner her om at i de tilfellene mannskapet har holdt redskaper, inneholder denne fiskerlotten også netto kapitalinntekt på disse redskaper.

Den gjennomsnittlige fiskerlotten varierer på samme måte som lønnsevnen sterkt fra gruppe til gruppe, og det er også stor spredning i lotten innenfor de enkelte grupper. Størst inntekt gjennomsnittlig oppnådde de fiskere som var på fabrikkskipene, med kr. 46 297, mens fiskere på fartøyene fra Trøndelag som drev diverse fiskerikombinasjoner, bare oppnådde kr. 11 437 i gjennomsnittlig årslott. Når det gjelder spredningen innenfor de enkelte grupper viser en til Vedlegg II, tabell 5.

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

Av Vedlegg III, tabell 1 går det fram at fiskefartøyene stort sett har all sin inntekt direkte fra fiske. Som gjennomsnitt for alle fartøyene utgjorde fiskerinntekten i 1968 hele 98,5 prosent av totalinntekten. Resten var renteinntekter, støtte på grunn av feilslåtte fiskerier m. v. Andelene

varierte noe fra gruppe til gruppe. Således hadde sidetrålerne alle sine inntekter fra fiske, mens ringnotsnurperne i størrelsen 100—119 fot fikk 3,4 prosent av totalinntekten i form av «andre» inntekter. Dette siste skyldes blant annet at enkelte av ringnotsnurperne i denne størrelsen mottok en del støtte fra Noregs Sildesalslag i forbindelse med det feilslåtte vintersildfiske 1968. Også mange av ringnotsnurperne i den minste gruppen kom inn under denne støtteordningen.

Fartøyenes kostnader tar en relativt stor del av totalinntektene, og på landsbasis gikk ca. 69 prosent av inntektene til kostnadsdekning. For ringnotsnurperne i den minste gruppen — 80—99 fot — er de totale kostnadene beregnet til å utgjøre hele 101,2 prosent av disse fartøyers totalinntekter i gjennomsnitt. For banklinefartøyene i Troms utgjorde imidlertid kostnadene bare 44,3 prosent av deres totalinntekter.

Av de enkelte kostnadsposter er det vedlikehold og avskrivninger på fartøyene som veier tyngst. For enkelte grupper utgjorde således de beregnede avskrivninger over 20 prosent av totalinntektene i 1968, mens vedlikeholdskostnadene kom opp i mellom 15 og 20 prosent av inntektene. Spesielt avskrivningskostnadene, som i det vesentligste bør betraktes som driftsuavhengige faste kostnader, vil telle relativt sterkt i år med særlig lave fangstinntekter. Det er slike forhold som har gjort seg gjeldende for f. eks. ringnotflåten i 1968.

For noen kostnadsposters vedkommende vil det være en viss sammenheng mellom fiskeriinntektene og kostnadenes absolutte størrelser. Dette er f. eks. tilfelle med drivstoff-forbruket. Selv om sammenhengen ikke er helt klar, tyder materialet på at en i denne relasjon grovt sett kan dele fiskeflåten inn i fire hovedgrupper etter den andel drivstoffet legger beslag på av fangstinntektene. 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 side 14).

For slike fartøyer utgjør drivstoff-forbruket *i underkant av 5 prosent av fartøyenes inntekter fra fiske.*

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

For slike fartøyer utgjør drivstoff-forbruket *omlag 10 prosent av fartøyenes inntekter fra fiske.*

3. «*Mellom-distansefartøyene*». Dette er de fartøyene som driver f.eks. kyst- og banklinefiske. I Budsjettnemndas undersøkelser er dette da gruppe 02, 08 og 09 (se tabell side 14). For slike fartøyer utgjør drivstoff-forbruket noe *mellom 5 og 6 prosent* av fartøyenes inntekter fra fiske.
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 slike fartøyer utgjør drivstoff-forbruket *omlag 10 prosent* av fartøyenes inntekter fra fiske.

f) Beregnede og bokførte avskrivninger.

I et regnskap kan det opereres med flere forskjellige avskrivningsbegrep alt etter hvilke behov de enkelte regnskaper skal fylle. De regnskapsdata som nemnda har mottatt, bærer preg av at de forskjellige fartøyeiere stort sett legger skattemessige hensyn til grunn ved beregning av avskrivningene. I Budsjettnemndas lønnsomhetsundersøkelser, 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 det gjort nærmere rede for i kapittel 5 d) side 27 f.f.

For å kunne foreta en sammenligning mellom de beregnede og de bokførte avskrivninger har en i Vedlegg III, tabell 2 laget en oppstilling som viser begge disse i prosent av fartøyenes anslåtte gjenanskaffelsesverdi.

Denne oppstilling viser at de beregnede avskrivningskostnader varierer mellom 6,7 og 9 prosent av gjenanskaffelsesverdi. Variasjonen fremkommer 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 hovedkomponenter har en nyttet forskjellige avskrivningssatser, jfr. teksttabell 5, 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 bokførte og de beregnede

avskrivninger. De bokførte avskrivninger er nemlig oftest de forretningsmessige avskrivninger. Disse 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. rederiets driftsresultat, de mer generelle beskatningsregler og de spesielle regler om tillatte avskrivninger på driftsmidler i praksis være bestemmelse 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 reglene om f. eks. åpnings- og tilleggsavskrivninger, vil som regel avskrivningene vært 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 svært mange tilfelle 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 har f. eks. snurrevadbåtene fra Møre og Romsdal en gjennomsnittlig bokført avskrivningsprosent på 2,7, mens fabrikkskipene er avskrevet med hele 14,4 prosent i gjennomsnitt.

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

g) Fartøyenes driftstid, motorens alder og motorstyrke.

Som nevnt i kapittel 2 har Budsjettnemnda fastsatt visse minimumsgrenser for så vidt angår fartøyenes driftstid og motorens alder for at fartøyene skal kunne betraktes som veldrevne og velutstyrte. En har i

vedlegg III, tabell 3, 4 og 5, tatt med en del sprednings- og gjennomsnittstall som viser i hvilken grad de fartøyene som er kommet med i lønnsomhetsundersøkelsene, overstiger disse minimumskrav.

1. *Fartøyenes driftstid.*

Den gjennomsnittlige driftstid for fartøyene i de enkelte grupper, hovedgrupper og totalt er oppsatt i vedlegg I, tabell 1 (antall uker) og vedlegg III, tabell 3 (antall dager). Den sistnevnte tabell viser også spredningstall for de forskjellige gruppene.

Den individuelle behandling av grensetilfellene (jfr. side 10) har ført til at ialt 11 fartøyer med en driftstid på under 210 dager (30 uker) er blitt tatt med i det bearbejdede materialet. Felles for samtlige av disse er at de har en driftstid like oppunder minimumsgrensen, samtidig som de har rimelige begrunnelser for hvorfor driftstiden har vært så lav. Det kan f. eks. være at avtaksvansker har skapt problemer eller at eventuelle verkstedsopphold er blitt lenger enn beregnet.

I tabellen finner en en konsentrasjon av antall fartøyer i intervallet 300—319 dager. Totaltallet på 141 i dette intervallet er sannsynligvis noe for høyt. En av årsakene til denne opphopning er at mange fartøyer ikke oppgir dato for sesongenes begynnelse og slutt eller antall driftsdøgn, men oppgir «hele året» som driftstid. I samsvar med den praksis som Fiskeridirektoratet har fulgt i andre undersøkelser, har en satt disse fartøyenes driftstid til 300 dager. De fartøyene som oftest gir opp «hele året» som driftstid, er de som driver reketråling eller reketråling med kombinasjoner og de som driver fiske med snurrevad. I realiteten har disse fartøyene sannsynligvis den samme spredning i driftstiden som de øvrige fartøyene, nemlig fra omlag 210 dager og oppover.

Den veide gjennomsnittlige driftstiden for hele massen av fiskefartøyer som omfattes av Budsjettneimndas lønnsomhetsundersøkelser, var i 1968 284 dager eller vel 40 uker. Dersom en antar at det går bort omlag 4 uker til ferieavvikling og omlag 4 uker i forbindelse med jule- og påskehøytidene, skulle rederiene gjennomsnittlig ha omlag 4 uker til stell og vedlikehold av fartøy og redskaper.

For ytterligere detaljer vises det til tabellen.

2. *Motorens alder.*

I kapittel 2 og 3 er det opplyst at ingen fartøyer med motor eldre enn 25 år skulle tas med i masse eller utvalg dersom ikke spesielle for-

hold tilsa at de burde være med. Normalt skulle derfor ingen fartøyer med motor bygget i 1943 eller tidligere komme med.

Det er imidlertid et faktum at eldre tungbygde motorer ofte kan være av en relativt god kvalitet. Ved godt vedlikehold kan disse motorene ha en vesentlig lengre teknisk og økonomisk levetid enn de nyere mer lettbygde og hurtigløpende motorer. Av denne grunn har en funnet det forsvarlig å ta med i det bearbeidede materiale ialt 32 fartøyer med motor eldre enn 25 år. For aldersfordelingen av disse motorene viser en til vedlegg III, tabell 4.

Av den ovennevnte tabell fremgår det at de aller fleste av disse fartøyer med relativt gamle motorer, var fartøyer som drev reke-tråling eller reke-tråling med kombinasjoner. I gruppe 05 hadde ialt 9 fartøyer motor eldre enn 25 år, og i gruppe 11 var tallet 13. Årsaken til at det var så vidt gamle motorer i disse gruppene, er at det til disse fiskerier svært ofte blir kjøpt inn eldre, forholdsvis vel utstyrte fartøyer som ikke har vært hensiktsmessige i de fiskerier som de tidligere har drevet. Til reke-tråling har de imidlertid teknisk sett vært tilfredsstillende, og de er fremfor alt rimeligere i anskaffelse enn nye fartøyer.

Ellers legger en merke til at av de ialt 473 fartøyene som er med i det presenterte utvalg, har 266 eller ca. 56 prosent motorer bygget i 1960 eller senere, altså motorer som i 1968 var 8 år eller yngre. Lavest gjennomsnittsalder for motorene hadde hekktrålerne med 3,1 år, bankline-fartøyene i Troms med 5,4 år og de største ringnotsnurperne med 4,9 år. Den lave gjennomsnittsalder i de to sistnevnte gruppene har sammenheng med at det har skjedd en etter måten sterk investering i helt nye fartøyer til banklinefiske og ringnotfiske i den siste 10-års periode. Dessuten har det vært en tendens til modernisering av de eldre fartøyene som er gått over til ringnotfiske.

Den totale veide gjennomsnittlige alder for motorene var i 1968 vel 10 år. En vil i denne forbindelse 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 utskiftingstidspunkt. Slike data har ikke Budsjettnemnda hatt til disposisjon.

For øvrig vises det til tabellen.

3. Motorstyrke.

Selv om Budsjettnemnda ikke har satt noe krav til motorstyrke for at fartøyene skal kunne komme med i massen av helårsdrevne og vel-

utstyrte fartøyer, har en i vedlegg III, tabell 5, tatt med en oversikt over gjennomsnittlig motorstyrke og fordeling av motorstyrken i de enkelte fartøygrupper.

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

Således har f. eks. fartøyene som drev reketråling og reketråling med kombinasjoner gjennomgående små motorer; gjennomsnittet var 75 HK i gruppe 05 og 117 HK i gruppe 11. De fartøyene som drev utelukkende reketråling i Sør-Norge hadde en gjennomsnittlig motorstyrke på 91 HK, mens de sør-norske reketrålerne som i tillegg drev annet fiske, gjennomsnittlig hadde en motorstyrke på 118 HK.

De største fartøyene hadde som en kunne vente, de sterkeste motorene. Men i tillegg finner en at jo mer utpreget havfiske fartøyene driver med lange avstander til fiskefeltene, jo sterkere motorer har de.

For ytterligere detaljer vises det til tabellen.

10. SLUTTMERKNADER

Budsjettnemnda for fiskenæringen har i denne melding forsøkt å få fram noen av de viktigste og mest illustrerende data for driftsforholdene i fiskerinæringen i 1968.

Det hadde vært ønskelig om en også i denne meldingen hadde hatt anledning til å presentere data som kunne si noe om hvordan f.eks. prissubsidiene har virket inn på lønnsomheten for de enkelte fiskefartøyer i de forskjellige fiskeriene. 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. fangst-sammensetning m.v. som det ville være nødvendig å ha, dersom en skulle gjennomføre slike analyser.

Til dataene knytter det seg, som en har pekt på flere ganger i denne meldingen, en god del statistisk usikkerhet. De bør derfor ikke anvendes i noen sammenheng uten at en har klart for seg de begrensninger som ligger i materialet. Videre understreker en at resultatene bare refererer seg til «vanlig godt drevne og vel utstyrte fartøyer som nyttes til fiske året rundt», og blant disse bare fartøyer som drev slikt fiske eller slike fiskerikombinasjoner som er ført opp i oversikten i teksttabell 1, side 14.

VEDLEGG I

GJENNOMSNITTSRESULTATER
for de
ENKELTE FARTØYGRUPPER
1968

Tabell 1.

DRIFTS-
Enkelte hovedtall – gjennomsnitt for de enkelte

FARTØYGRUPPER	INNTEKTER			Kostnader i alt
	Fra fiske	Annet	I alt	
01 Skrei-, vårtorsk-, seifiske og snurrevad i Finnmark	221.494	606	222.100	104.724
02 Bankfiske i Troms	857.738	3.718	861.456	381.363
03 Skrei-, vårtorsk-, seifiske og snurrevad i Troms	291.277	1.353	292.630	142.735
04 Skrei-, vårtorsk-, seifiske og snurrevad i Nordland	165.414	688	166.102	86.500
05 Rekestrål i Nord-Norge ¹⁾	66.924	874	67.798	49.673
Ren rekestrål	62.002	1.026	63.028	48.265
Rekestrål med kombinasjoner	76.769	570	77.339	52.489
06 Diverse kombinasjoner i Trøndelag	118.245	3.463	121.708	83.662
07 Snurrevad med kombinasjoner i Møre og Romsdal	99.468	595	100.063	52.783
08 Kyst-, og bankfiske i Møre og Romsdal	278.846	2.440	281.286	165.961
09 Pigghåfiske med kombinasjoner i Sogn og Fjordane	311.116	1.841	312.957	156.568
10 Sildestrål med kombinasjoner i Hordaland og Rogaland	178.448	3.542	181.990	109.687
11 Rekefiske i Sør-Norge ²⁾	93.303	1.252	94.555	53.916
Ren rekestrål	72.008	643	72.651	45.374
Reke/makrell m.v.	107.798	1.667	109.465	59.730
12 Ringnotsnurpere over 80 fot ²⁾	884.463	22.173	906.636	743.380
80 - 99 fot	479.616	16.290	495.906	501.945
100 - 119 fot	689.988	24.128	714.116	643.875
120 fot og over	1.238.824	24.310	1.263.134	944.326
13 Linefartøyer – Grønland og Newfoundland	1.448.020	17.565	1.465.585	1.208.471
14 Trålere	—	—	—	—
Sidetrålere	1.438.124	81	1.438.205	776.441
Hekktrålere	2.011.790	3.611	2.015.401	1.309.527
Fabrikkskip	5.881.448	67.902	5.949.350	3.167.465
Gjennomsnitt-gruppe 01, 03 og 04 ²⁾	205.522	825	206.347	103.061
Gjennomsnitt-gruppe 07, 08 og 09 ²⁾	257.191	1.998	259.189	145.305
Gjennomsnitt-gruppe 01 – 11 ²⁾	179.604	1.470	181.074	97.391
Gjennomsnitt – hele massen ²⁾	388.266	6.092	394.358	272.232

1) Simpelt gjennomsnitt for alle fartøyene som er med i det presenterte utvalg i denne gruppe.

2) Veid gjennomsnitt av gruppegjennomsnittene. Som vektor er nyttet tallene på fartøyer i de enkelte grupper i den masse av helårsdrevne fiskefartøyer som gjennomsnittet gjelder for.

RESULTATER 1968

grupper og hovedgrupper og for massen under ett.

LØNNSEVNE			Fiskerlott	Antall manns- ukeverk gj.snitt	Antall års- verk gj.snitt	Driftstid i antall uker gj.snitt
I alt	Pr. mannsukeverk	Pr. årsverk				
117.373	584	23.475	22.994	201	5,0	39,9
480.093	1.011	37.803	34.694	475	12,7	37,0
149.895	757	26.767	25.698	198	5,6	35,1
79.602	421	16.245	16.534	189	4,9	39,0
18.125	185	7.552	13.884	98	2,7	40,6
14.763	174	7.030	14.776	85	2,1	40,3
24.850	157	7.201	12.100	122	3,0	40,9
38.046	177	7.178	11.437	215	5,3	43,3
47.280	324	13.906	17.112	146	3,4	42,4
115.325	367	14.598	18.128	314	7,9	39,4
156.389	534	22.341	21.202	293	7,0	39,9
72.303	433	18.076	24.189	167	4,0	42,1
40.639	362	15.728	19.144	110	2,5	43,0
27.277	314	13.639	18.115	87	2,0	42,6
49.735	395	17.150	19.845	126	2,9	43,3
163.256	353	14.321	23.499	462	11,4	40,6
÷ 6.039	÷ 16	÷ 581	15.618	388	10,4	37,6
70.241	157	6.272	19.889	448	11,2	40,1
318.808	620	26.348	30.286	514	12,1	42,7
257.114	279	12.421	26.700	921	20,7	44,4
—	—	—	—	—	—	—
661.764	873	36.970	34.813	758	17,9	42,4
705.874	972	39.215	40.877	726	18,0	40,0
2.781.885	1.534	64.846	46.297	1.813	42,9	42,4
103.286	535	20.252	19.927	193	5,1	36,3
113.884	404	16.269	18.685	282	7,0	40,0
83.683	465	18.192	18.908	180	4,6	40,5
122.126	463	17.201	20.425	264	7,1	40,6

Tabell 2.

DRIFTSRESULTATER 1968

Skrei-, vårtorsk-, seifiske og snurrevad. 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 ¹⁾
2.	Størrelsesgruppe	40-59 fot			
3.	Driftsintensitetsmål:				
3.1	Sum antall døgn »	279	246	273	268
3.2	Sum antall døgn i sjøen »	176	167	197	186
3.3	Sum antall mannsukeverk »	201	198	189	193
3.4	Sum antall årsverk »	5,0	5,6	4,9	5,1
3.5	Arb.tid pr. mann pr. døgn, timer »	15,6	17,0	14,0	15,0
4.	Sum inntekter: kr.	222.100	292.630	166.102	206.347
4.1	Herav fra fiske »	221.494	291.277	165.414	205.522
4.2	Herav fra annet »	606	1.353	688	825
5.	Sum kostnader: kr.	104.724	142.735	86.500	103.061
5.01	Drivstoff »	7.794	11.276	8.476	8.984
5.02	Agn, is, salt o.l. »	10.979	11.799	5.087	7.803
5.03	Leid arbeidshjelp »	23.034	26.252	9.194	15.872
5.04	Telefon, havneavg. etc. »	504	1.057	414	580
5.05	Sosiale utgifter »	17	41	121	82
5.06	Produktavgift »	570	772	268	444
5.07	Diverse assuranse »	97	250	296	245
5.08	Assuranse på fartøyet »	3.507	4.383	2.907	3.366
5.09	Vedlikehold på fartøyet »	13.288	26.703	13.103	16.268
5.10	Avskr. på fartøyet (beregnet) »	17.662	22.130	19.133	19.530
5.11	Vedlikehold på redskap »	8.277	11.253	6.609	8.009
5.12	Avskrivning på redskap »	9.844	13.962	13.560	12.913
5.13	Assuranse på redskap »	62	185	234	188
5.14	Annet »	3.492	4.232	1.794	2.693
5.15	Kalk. renter på egenkap. »	2.874	4.730	3.254	3.518
5.16	Betalte gjeldsrenter »	2.723	3.710	2.050	2.566
6.1	Lønnsevne i alt (4 ÷ 5) »	117.376	149.895	79.602	103.286
6.2	Lønnsevne pr. mannsukeverk »	584	757	421	535
6.3	Lønnsevne pr. årsverk »	23.475	26.767	16.245	20.252
7.	Fiskerlott i året kr.	22.994	25.698	16.534	19.927
8.	Avskrivning på fartøy (bokf.) kr.	11.200	22.907	12.894	14.860
9.1	Avskr.grunnl. fartøy »	244.337	300.162	264.082	268.451
9.2	Avskr.grunnl. redskap »	21.283	56.384	42.181	41.289
10.1	Renteberegngrunnl. fartøy kr.	88.988	136.012	93.796	102.549
10.2	Renteberegngrunnl. redskap »	8.812	30.958	18.537	19.459
10.3	Renteberegngrunnl. annet »	14.157	19.589	14.129	15.390
11.1	Garantiutbetaling pr. mann kr.	75	—	—	—
11.2	Garantiutbetaling i alt »	375	—	—	75
12	Utbetaling p.g.a. feilslått vintersildfiske »	—	—	—	—
13.	Renteinntekter »	377	605	287	378
14.1	Gj.snittlig lengde, fot 1.1.-kj. 1. »	48,1–43,5	51,6–47,4	50,7–42,0	50,4–43,5
14.2	Gj.snittlig størrelse, BRT . . . . . »	..	..	..	..
15	Antall fartøyer »	19	17	54	..

1) Se fotnote 2, tabell 1.

Tabell 3.

DRIFTSRESULTATER 1968

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

1	Fartøygruppe nr.	02. Troms
2	Størrelsesgruppe	60 fot og over
3.	Driftsintensitetsmål:	
3.1	Sum antall døgn	259
3.2	Sum antall døgn i sjøen	236
3.3	Sum antall mannsukeverk	475
3.4	Sum antall årsverk	12,7
3.5	Arb.tid pr. mann pr døgn, timer	12,3
4.	Sum inntekter: kr.	861.456
4.1	Herav fra fiske »	857.738
4.2	Herav fra annet »	3.718
5.	Sum kostnader: kr.	381.363
5.01	Drivstoff »	44.368
5.02	Agn, is, salt o.l. »	65.342
5.03	Leid arbeidshjelp »	5.778
5.04	Telefon, havneavgift, etc »	4.562
5.05	Sosiale utgifter »	2.811
5.06	Produktavgift »	3.201
5.07	Diverse assuranser »	2.536
5.08	Assurans på fartøyet »	15.514
5.09	Vedlikehold på fartøyet »	56.708
5.10	Avskr. på fartøyet (beregnet) »	81.383
5.11	Vedlikehold på redskap »	50.023
5.12	Avskrivning på redskap »	13.087
5.13	Assurans på redskap »	167
5.14	Annet »	6.737
5.15	Kalk, renter på egenkap. »	10.990
5.16	Betalte gjeldsrenter »	18.156
6.1	Lønnsevne i alt (4 + 5) kr.	480.093
6.2	Lønnsevne pr. mannsukeverk »	1.011
6.3	Lønnsevne pr. årsverk »	37.803
7	Fiskerlott i året kr.	34.694
8	Avskrivning på fartøy (bokf.) kr.	61.756
9.1	Avskr.grunnl.fartøy kr.	1.115.833
9.2	Avskr.grunnl.redskap »	31.058
10.1	Rentebereg.grunnl.fartøy kr.	458.056
10.2	Rentebereg.grunnl.redskap »	20.361
10.3	Rentebereg.grunnl. annet »	115.734
11.1	Garantiutbetaling pr. mann kr.	—
11.2	Garantiutbetaling i alt »	—
12	Utbetaling p.g.a. feilslått vintersildfiske »	—
13	Renteinntekter »	2.228
14.1	Gj.snittlig lengde, fot 1.1. - kj.1.	87,6 - 82,0
14.2	Gj.snittlig størrelse, BRT . . . . .	..
15	Antall fartøyer	18

Tabell 4.

DRIFTSRESULTATER 1968

Reketrål 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 Ren reketrål i Nord-Norge	05 Reketrål med kombinasjoner i Nord-Norge	05 I alt ¹⁾ Nord-Norge
2.	Størrelsesgruppe	40-59 fot		
3.	Driftsintensitetsmål:			
3.1	Sum antall døgn	282	286	284
3.2	Sum antall døgn i sjøen	208	187	201
3.3	Sum antall mannsukeverk	85	122	98
3.4	Sum antall årsverk	2,1	3,0	2,7
3.5	Arb.tid pr. mann pr. døgn, timer	17,7	13,3	16,1
4.	Sum inntekter: kr.	63.028	77.339	67.798
4.1	Herav fra fiske »	62.002	76.769	66.924
4.2	Herav fra annet »	1.026	570	874
5.	Sum kostnader: kr.	48.265	52.489	49.673
5.01	Drivstoff »	7.502	6.547	7.184
5.02	Agn, is, salt o.l. »	70	1.176	439
5.03	Leid arbeidshjelp »	45	1.375	488
5.04	Telefon, havneavg. etc. »	343	338	342
5.05	Sosiale utgifter »	—	20	7
5.06	Produktavgift »	94	150	112
5.07	Diverse assuranser »	99	98	99
5.08	Assuranse på fartøyet »	2.190	2.356	2.246
5.09	Vedlikehold på fartøyet »	11.007	8.647	10.220
5.10	Avskr. på fartøyet (beregnet) »	16.962	16.893	16.939
5.11	Vedlikehold på redskap »	1.393	1.856	1.547
5.12	Avskrivning på redskap »	4.329	7.844	5.501
5.13	Assuranse på redskap »	67	39	58
5.14	Annet »	1.151	2.097	1.466
5.15	Kalk. renter på egenkap. »	2.061	933	1.685
5.16	Betalte gjeldsrenter »	952	2.120	1.340
6.1	Lønnsevne i alt (4 ÷ 5) »	14.763	24.850	18.125
6.2	Lønnsevne pr. mannsukeverk »	174	157	185
6.3	Lønnsevne pr. årsverk »	7.030	7.201	7.552
7.	Fiskelott i året kr.	14.776	12.100	13.884
8.	Avskrivning på fartøy (bokf.) kr.	8.673	12.606	9.931
9.1	Avskr.grunnl. fartøy kr.	245.417	236.200	242.344
9.2	Avskr.grunnl. redskap »	4.582	15.868	8.344
10.1	Renteberegngrunnl. fartøy kr.	59.933	44.567	54.811
10.2	Renteberegngrunnl. redskap »	3.100	6.933	4.378
10.3	Renteberegngrunnl. annet »	6.882	9.075	7.613
11.1	Garantiutbetaling pr. mann kr.	—	95	32
11.2	Garantiutbetaling i alt »	—	479	160
12.	Utbetaling p.g.a. feilslått vintersildfiske »	—	—	—
13.	Renteinntekter »	153	144	150
14.1	Gj.snittl. lengde fot, 1.1.-kj.l.	49,3–44,1	49,1–46,2	49,2–45,8
14.2	Gj.snittl. størrelse, BRT. . . . .	..	..	..
15.	Antall fartøyer	30	15	45

1) Se fotnote 1, tabell 1.

Tabell 5.

DRIFTSRESULTATER 1968

*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 døgn	303
3.2	Sum antall døgn i sjøen	237
3.3	Sum antall mannsukeverk	215
3.4	Sum antall årsverk	5,3
3.5	Arb.tid pr. mann pr. døgn, timer	13,1
4	Sum inntekter: kr.	121.708
4.1	Herav fra fiske »	118.245
4.2	Herav fra annet »	3.463
5	Sum kostnader: kr.	83.662
5.01	Drivstoff »	9.280
5.02	Agn, is, salt o.l. »	1.838
5.03	Leid arbeidshjelp »	805
5.04	Telefon, havneavg. etc. »	383
5.05	Sosiale utgifter »	—
5.06	Produktavgift »	309
5.07	Diverse assuranse »	112
5.08	Assuranse på fartøyet »	4.086
5.09	Vedlikehold på fartøyet »	12.827
5.10	Avskr. på fartøyet (beregnet) »	24.282
5.11	Vedlikehold på redskap »	9.910
5.12	Avskrivning på redskap »	11.204
5.13	Assuranse på redskap »	468
5.14	Annet »	1.253
5.15	Kalk. renter på egenkap. »	3.457
5.16	Betalte gjeldsrenter »	3.448
6.1	Lønnsevne i alt (4 ÷ 5) kr.	38.046
6.2	Lønnsevne pr. mannsukeverk »	177
6.3	Lønnsevne pr. årsverk »	7.178
7	Fiskerlott i året kr.	11.437
8	Avskrivning på fartøy (bokf.) kr.	16.616
9.1	Avskr.grunnl. fartøy kr.	333.669
9.2	Avskr.grunnl. redskap »	66.077
10.1	Rentebereggn.grunnl. fartøy kr.	110.344
10.2	Rentebereggn.grunnl. redskap »	40.288
10.3	Rentebereggn.grunnl. annet »	7.714
11.1	Garantiutbetaling pr. mann kr.	578
11.2	Garantiutbetaling i alt »	4.561
12	Utbetaling p.g.a. feilslått vintersildfiske »	12.046
13	Renteinntekter »	217
14.1	Gj.snittlig lengde, fot 1.1.-kj. 1	57,5 - 53,3
14.2	Gj.snittlig størrelse, BRT . . . . .	..
15	Antall fartøyer	16

Tabell 6.

DRIFTSRESULTATER 1968

*Kyst- og banklinefiske med kombinasjoner og
snurrevad 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 Romsdal 40-60 fot	08 Møre og Romsdal 50 fot og over	09 Sogn og Fjordane 40 fot og over	I alt ¹⁾ Vest- landet 40 fot og over
2.	Størrelsesgruppe				
3.	Driftsintensitetsmål:				
3.1	Sum antall døgn	297	276	279	280
3.2	Sum antall døgn i sjøen	215	197	197	200
3.3	Sum antall mannsukeverk	146	314	293	282
3.4	Sum antall årsverk	3,4	7,9	7,0	7,0
3.5	Arb.tid pr. mann pr. døgn, timer . . .	12,9	16,8	17,5	16,3
4	Sum inntekter kr.	100.063	281.286	312.957	259.189
4.1	Herav fra fiske »	99.468	278.846	311.116	257.191
4.2	Herav fra annet »	595	2.440	1.841	1.998
5.	Sum kostnader kr.	52.783	165.961	156.568	145.305
5.01	Drivstoff »	7.485	16.586	17.046	15.210
5.02	Agn, is, salt o.l. »	422	22.793	23.949	19.418
5.03	Leid arbeidshjelp »	40	944	1.260	871
5.04	Telefon, havneavg. etc. »	431	1.772	1.424	1.472
5.05	Sosiale utgifter »	37	870	559	661
5.06	Produktavgift »	139	307	720	377
5.07	Diverse assuranse »	98	853	1.064	779
5.08	Assuranse på fartøyet »	2.486	7.387	7.204	6.545
5.09	Vedlikehold på fartøyet »	10.177	33.712	29.324	28.845
5.10	Avskr. på fartøyet (beregnet) . . . »	19.211	41.878	40.429	37.843
5.11	Vedlikehold på redskap »	1.937	10.164	5.029	7.616
5.12	Avskrivning på redskap »	5.584	13.085	12.483	11.721
5.13	Assuranse på redskap »	3	284	51	183
5.14	Annet »	277	3.683	6.693	3.835
5.15	Kalk. renter på egenkap. »	3.379	6.752	4.445	5.660
5.16	Betalte gjeldsrenter »	1.077	4.891	4.888	4.269
6.1	Lønnsevne i alt (4+5) »	47.280	115.325	156.389	113.884
6.2	Lønnsevne pr. mannsukeverk »	324	367	534	404
6.3	Lønnsevne pr. årsverk »	13.906	14.598	22.341	16.269
7.	Fiskerlott i året kr.	17.112	18.128	21.202	18.685
8.	Avskrivning på fartøy (bokf.) kr.	7.289	28.860	28.503	25.260
9.1	Avskr.grunnl. fartøy kr.	266.800	594.250	571.833	535.608
9.2	Avskr.grunnl. redskap »	10.431	41.519	26.781	32.988
10.1	Rentebereggn.grunnl. fartøy kr.	75.075	219.550	178.633	186.385
10.2	Rentebereggn.grunnl. redskap »	2.897	21.653	5.496	14.799
10.3	Rentebereggn.grunnl. annet »	14.607	36.722	23.181	29.935
11.1	Garantiutbetaling pr. mann kr.	—	275	711	333
11.2	Garantiutbetaling i alt »	—	1.981	4.967	2.360
12.	Utbetaling p.g.a. feilslått vintersildfiske »	—	1.740	287	1.115
13.	Renteinntekter »	374	650	593	592
14.1	Gj.snittl. lengde, fot 1.1.-kj.1.	51,8-47,9	70,7-65,7	70,7-65,1	67,6-62,7
14.2	Gj.snittl. størrelse, BRT . . . . .	..	..	..	..
15	Antall fartøyer	20	20	30	..

1) Se fotnote 2, tabell 1.

Tabell 7.

DRIFTSRESULTATER 1968

*Sildetrål, ren eller kombinert med fisk,
skittfisk og reker.*

*Fartøyer fra Hordaland og Rogaland i størrelsen 60–79 fot.
Gjennomsnitt pr. fartøy.*

1	Fartøygruppe nr.	10 Hordaland og Rogaland og Rogaland 60–79 fot
2	Størrelsesgruppe	
3	Driftsintensitetsmål:	
3.1	Sum antall døgn	295
3.2	Sum antall døgn i sjøen	179
3.3	Sum antall mannsukeverk	167
3.4	Sum antall årsverk	4,0
3.5	Arb.tid pr. mann pr. døgn, timer	15,3
4	Sum inntekter: kr.	181.990
4.1	Herav fra fiske »	178.448
4.2	Herav fra annet »	3.542
5.	Sum kostnader: kr.	109.687
5.01	Drivstoff »	19.417
5.02	Agn, is, salt o.l. »	1.194
5.03	Leid arbeidshjelp »	738
5.04	Telefon, havneavg. etc. »	968
5.05	Sosiale utgifter »	92
5.06	Produktavgift »	371
5.07	Diverse assuranse »	748
5.08	Assuranse på fartøyet »	5.933
5.09	Vedlikehold på fartøyet »	22.433
5.10	Avskr. på fartøyet (beregnet) »	38.173
5.11	Vedlikehold på redskap »	2.415
5.12	Avskrivning på redskap »	5.729
5.13	Assuranse på redskap »	72
5.14	Annet »	2.922
5.15	Kalk, renter på egenkap. »	5.156
5.16	Betalte gjeldsrenter »	3.326
6.1	Lønnsevne i alt (4 ÷ 5) »	72.303
6.2	Lønnsevne pr. mannsukeverk »	433
6.3	Lønnsevne pr. årsverk »	18.076
7	Fiskelott i året kr.	24.189
8	Avskrivning på fartøy (bokf.) kr.	23.978
9.1	Avskr.grunnl. fartøy kr.	543.052
9.2	Avskr.grunnl. redskap »	11.107
10.1	Renteberegngrunnl. fartøy kr.	157.448
10.2	Renteberegngrunnl. redskap »	2.828
10.3	Renteberegngrunnl. annet »	20.427
11.1	Garantiutbetaling pr. mann kr.	685
11.2	Garantiutbetaling i alt »	2.401
12	Utfbetaling p.g.a. feilslått vintersildfiske »	1.500
13	Renteinntekter »	282
14.1	Gj.snittlig lengde, fot 1.1.-kj.1.	67,5–63,6
14.2	Gj.snittlig størrelse, BRT . . . . .	..
15	Antall fartøyer	29

Tabell 8.

DRIFTSRESULTATER 1968

*Reketrål m.v. i Sør-Norge.
Fartøyer fra Hordaland og sørover i størrelsen 40–59 fot.
Gjennomsnitt pr. fartøy.*

1	Fartøygruppe nr.	11 Ren reke- trål i Sør- Norge	11 Reketrål med kombi- nasjoner i Sør-Norge	11 I alt ¹⁾ Sør-Norge
2	Størrelsesgruppe	40–59 fot		
3	Driftsintensitetsmål:			
3.1	Sum antall døgn	298	303	301
3.2	Sum antall døgn i sjøen	142	176	162
3.3	Sum antall mannsverk	87	126	110
3.4	Sum antall årsverk	2,0	2,9	2,5
3.5	Arb.tid pr. døgn, timer	14,0	14,7	14,4
4	Sum inntekter: kr.	72.651	109.465	94.555
4.1	Herav fra fiske »	72.008	107.798	93.303
4.2	Herav fra annet »	643	1.667	1.252
5	Sum kostnader: kr.	45.374	59.730	53.916
5.01	Drivstoff »	7.914	9.610	8.923
5.02	Agn, is, salt o.l. »	271	458	382
5.03	Leid arbeidshjelp »	60	4	27
5.04	Telefon, havneavg. etc. »	159	334	263
5.05	Sosiale utgifter »	30	190	125
5.06	Produktavgift »	44	115	86
5.07	Diverse assuranser »	82	155	125
5.08	Assuranse på fartøyet »	1.716	2.426	2.138
5.09	Vedlikehold på fartøyet »	7.744	10.072	9.129
5.10	Avskr. på fartøyet (beregnet) »	17.298	20.990	19.495
5.11	Vedlikehold på redskap »	2.318	2.857	2.639
5.12	Avskrivning på redskap »	4.292	6.740	5.749
5.13	Assuranse på redskap »	14	50	35
5.14	Annet »	438	1.571	1.112
5.15	Kalk, renter på egenkap. »	2.366	2.126	2.223
5.16	Betalte gjeldsrenter »	628	2.032	1.463
6.1	Lønnsevne i alt (4 ÷ 5) »	27.277	49.735	40.639
6.2	Lønnsevne pr. mannsukeverk »	314	395	362
6.3	Lønnsevne pr. årsverk »	13.639	17.150	15.728
7	Fiskelott i året kr.	18.115	19.845	19.144
8	Avskrivning på fartøy kr.	6.565	8.418	7.668
9.1	Avskr.grunnl. fartøy kr.	256.564	301.050	283.033
9.2	Avskr.grunnl. redskap »	4.551	15.803	11.246
10.1	Renteberegn.grunnl. fartøy kr.	59.671	65.363	63.058
10.2	Renteberegn.grunnl. redskap »	462	6.129	3.834
10.3	Renteberegn.grunnl. annet »	9.050	8.615	8.791
11.1	Garantiutbetaling pr. mann kr.	–	121	72
11.2	Garantiutbetaling i alt »	–	327	195
12	Utbetaling p.g.a. feilslått vintersildfiske »	–	–	–
13	Renteinntekter »	209	160	180
14.1	Gj.snittlig lengde, fot 1.1-kj.1.	48,6–46,4	51,7–48,9	50,4–47,9
14.2	Gj.snittlig størrelse, BRT . . . . .	..	..	..
15	Antall fartøyer	41	40	..

1) Se fotnote 2, tabell 1.

Tabell 9.

DRIFTSRESULTATER 1968

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

1	Fartøygruppe nr.	12 Ringnotsnurpere			12 ¹⁾ I alt
		80-99 fot	100-119 fot	120 fot og over	
2	Størrelsesgruppe				
3	Driftsintensitetsmål:				
3.1	Sum antall døgn	263	281	299	284
3.2	Sum antall døgn i sjøen	205	223	248	230
3.3	Sum antall mannsukeverk	388	448	514	462
3.4	Sum antall årsverk	10,4	11,2	12,1	11,4
3.5	Arb.tid pr. mann pr. døgn, timer . . .	12,0	12,0	12,0	12,0
4	Sum inntekter: kr.	495.906	714.116	1.263.134	906.636
4.1	Herav fra fiske »	479.616	689.988	1.238.824	884.463
4.2	Herav fra annet »	16.290	24.128	24.310	22.173
5	Sum kostnader: kr.	501.945	643.875	944.326	743.380
5.01	Drivstoff »	43.791	63.238	113.719	81.100
5.02	Agn, is, salt o.l. »	3.144	418	3.328	2.448
5.03	Leid arbeidshjelp »	1.471	42	138	457
5.04	Telefon, havneavg. etc. »	8.221	14.591	17.323	14.175
5.05	Sosiale utgifter »	7.443	12.198	15.470	12.447
5.06	Produktavgift »	1.129	863	1.760	1.339
5.07	Diverse assuranser »	5.104	6.489	8.005	6.817
5.08	Assuranse på fartøyet »	26.205	32.481	52.099	39.756
5.09	Vedlikehold på fartøyet »	86.781	122.758	151.400	126.407
5.10	Avskr. på fartøyet (beregnet) . . . »	125.014	147.770	226.292	177.502
5.11	Vedlikehold på redskap »	37.314	65.308	91.151	69.763
5.12	Avskrivning på redskap »	95.628	104.802	116.594	107.773
5.13	Assuranse på redskap »	13.269	17.473	22.907	18.847
5.14	Annet »	8.944	17.307	18.821	15.820
5.15	Kalk.renter på egenkap. »	12.119	18.048	38.390	25.742
5.16	Betalte gjeldsrenter »	26.368	20.089	66.929	42.987
6.1	Lønnsevne i alt (4 ÷ 5) »	+ 6.039	70.241	318.808	163.256
6.2	Lønnsevne pr. mannsukeverk . . . »	+ 16	157	620	353
6.3	Lønnsevne pr. årsverk »	+ 581	6.272	26.348	14.321
7	Fiskerlott i året kr.	15.618	19.889	30.286	23.499
8	Avskrivning på fartøy (bokf.) kr.	77.256	93.179	219.074	146.195
9.1	Avskr.grunnl. fartøy kr.	1.551.111	1.827.104	2.835.265	2.213.051
9.2	Avskr.grunnl. redskap »	328.933	330.411	486.898	401.071
10.1	Rentebereggn.grunnl. fartøy kr.	635.611	629.038	1.752.771	1.140.922
10.2	Rentebereggn.grunnl. redskap »	105.081	84.398	142.379	116.099
10.3	Rentebereggn.grunnl. annet »	76.506	102.125	190.376	135.530
11.1	Garantiutbetaling pr. mann kr.	837	854	564	718
11.2	Garantiutbetaling i alt »	8.072	8.316	5.316	6.890
12	Utbetaling p.g.a. feilslått vintersildfiske »	10.402	9.408	5.126	7.722
13	Renteinntekter »	1.358	1.463	4.593	2.857
14.1	Gj.snittlig lengde, fot, 1.1-kj.1.	99,9-93,2	116,3-109,8	141,1-135,7	123,3-117,2
14.2	Gj.snittlig størrelse, BRT . . . . .	..	..	..	..
15	Antall fartøyer	18	26	48	..

1) Se fotnote 2, tabell 1.

Tabell 10.

DRIFTSRESULTATER 1968

*Fiske på fjerne farvann – Grønland og New Foundland.
Fartøyer fra Møre og Romsdal.
Gjennomsnitt pr. fartøy.*

1 2	Fartøygruppe nr. Størrelsesgruppe	13 Alle
3	Driftsintensitetsmål:	
3.1	Sum antall døgn	311
3.2	Sum antall døgn i sjøen	297
3.3	Sum antall mannsukeverk	921
3.4	Sum antall årsverk	20,7
3.5	Arb.tid. pr. mann pr. døgn, timer	18,0
4	Sum inntekter: kr.	1.465.585
4.1	Herav fra fiske »	1.448.020
4.2	Herav fra annet »	17.565
5	Sum kostnader: kr.	1.208.471
5.01	Drivstoff »	149.992
5.02	Agn, is, salt o.l. »	174.600
5.03	Leid arbeidshjelp »	4.522
5.04	Telefon, havneavg. etc. »	27.686
5.05	Sosiale utgifter »	23.528
5.06	Produktavgift »	1.947
5.07	Diverse assuranse »	27.936
5.08	Assuranse på fartøyet »	87.318
5.09	Vedlikehold på fartøyet »	165.831
5.10	Avskr. på fartøyet (beregnet) »	272.129
5.11	Vedlikehold på redskap »	—
5.12	Avskrivning på redskap »	135.427
5.13	Assuranse på redskap »	1.005
5.14	Annet »	34.358
5.15	Kalk. renter på egenkap. »	28.674
5.16	Betalte gjeldsrenter »	73.518
6.1	Lønnsevne i alt (4 ÷ 5) kr.	257.114
6.2	Lønnsevne pr. mannsukeverk »	279
6.3	Lønnsevne pr. årsverk »	12.421
7	Fiskerlott i året kr.	26.700
8	Avskrivning på fartøy (bokf.) kr.	266.732
9.1	Avskr.grunnl. fartøy kr.	3.454.167
9.2	Avskr.grunnl. redskap »	135.427
10.1	Rentebereg.grunnl. fartøy kr.	1.887.500
10.2	Rentebereg.grunnl. redskap »	—
10.3	Rentebereg.grunnl. annet »	536.799
11.1	Garantiutbetaling pr. mann kr.	940
11.2	Garantiutbetaling i alt »	13.154
12	Utbetaling p.g.a. feilslått vintersildfiske »	—
13	Renteinntekter »	4.106
14.1	Gj.snittlig lengde, fot 1.1-kj.1.	146,7-140,3
14.2	Gj.snittlig størrelse, BRT	488
15	Antall fartøyer	12

Tabell 11.

DRIFTSRESULTATER 1968
Sidetrålere, hekktrålere og fabrikkskip.
Gjennomsnitt pr. fartøy.

1 2	Fartøygruppe nr. Størrelsesgruppe	14 Sidetrålere 200 BRT og over	14 Hekktrålere 200 BRT og over	14 Fabrikkskip 500 BRT og over
3	Driftsintensitetsmål:			
3.1	Sum antall døgn	297	280	296
3.2	Sum antall døgn i sjøen	222	234	—
3.3	Sum antall mannsukeverk	758	726	1.813
3.4	Sum antall årsverk	17,9	18,0	42,9
3.5	Arb.tid pr. mann pr. døgn, timer	—	—	—
4	Sum inntekter: kr.	1.438.205	2.015.401	5.949.350
4.1	Herav fra fiske »	1.438.124	2.011.790	5.881.448
4.2	Herav fra annet »	81	3.611	67.902
5	Sum kostnader: kr.	776.441	1.309.527	3.167.465
5.01	Drivstoff »	210.205	233.019	445.066
5.02	Agn, is, salt o.l. »	14.205	24.886	216.446
5.03	Leid arbeidshjelp »	22.261	21.801	163.452
5.04	Telefon, havneavg. etc. »	24.118	42.278	79.308
5.05	Sosiale utgifter »	26.421	19.034	37.688
5.06	Produktavgift »	6.952	7.611	8.732
5.07	Diverse assuranse »	8.467	13.038	55.223
5.08	Assuranse på fartøyet »	41.795	80.728	204.562
5.09	Vedlikehold på fartøyet »	155.745	194.317	602.832
5.10	Avskr. på fartøyet (beregnet) »	92.257	332.365	598.917
5.11	Vedlikehold på redskap »	132.380	148.019	335.168
5.12	Avskrivning på redskap »	—	23.771	—
5.13	Assuranse på redskap »	—	729	—
5.14	Annet »	14.029	37.894	148.339
5.15	Kalk. renter på egenkap. »	3.548	1.925	53.159
5.16	Betalte gjeldsrenter »	24.061	128.112	218.573
6.1	Lønnsevne i alt (4 ÷ 5) »	661.764	705.874	2.781.885
6.2	Lønnsevne pr. mannsukeverk »	873	972	1.534
6.3	Lønnsevne pr. årsverk »	36.970	39.215	64.846
7	Fiskerlott i året kr.	34.813	40.877	46.297
8	Avskrivning på fartøy (bokf.) kr.	20.571	379.386	1.076.886
9.1	Avskr. grunnl. fartøy kr.	628.571	3.675.000	7.500.000
9.2	Avskr. grunnl. redskap »	—	—	—
10.1	Rentebereggn.grunnl. fartøy kr.	307.143	2.815.000	4.733.333
10.2	Rentebereggn.grunnl. redskap »	—	—	—
10.3	Rentebereggn.grunnl. annet »	78.448	119.216	1.637.458
11.1	Garantiutbetaling pr. mann kr.	—	—	—
11.2	Garantiutbetaling i alt »	—	—	—
12	Utbetaling p.g.a. feilslått vintersildfiske »	—	—	—
13	Renteinntekter »	81	893	48.602
14.1	Gj.snittlig lengde, fot, 1.1.-kj.1,	363	456	944
14.2	Gj.snittlig størrelse, BRT	363	456	944
15	Antall fartøyer	7	10	3

VEDLEGG II

BRUTTO INNTEKTER, TOTALE KOSTNADER
OG TOTAL LØNNSEVNE PR. FARTØY.
LØNNSEVNE PR. ÅRSVERK. FISKERLOTT.

SPREDNING OG GJENNOMSNIITT
FOR DE ENKELTE GRUPPER
1968

Tabell 1.

ANTALL FISKEFARTØYER I DE ENKELTE FARTØYGRUPPER

Gjennomsnitt i

FARTØYGRUPPE	BRUTTO INNTEKTER (kroner)						
	0 24.000	25.000 49.000	50.000 74.000	75.000 99.000	100.000 149.000	150.000 199.000	200.000 299.000
01 Skrei m.v. i Finnmark	—	—	—	3	4	2	5
02 Bankline m.v. i Troms	—	—	—	—	—	—	—
03 Skrei m.v. i Troms	—	2	—	—	2	2	4
04 Skrei m.v. i Nordland	1	4	4	3	13	10	15
05 Reketrål i Nord-Norge	2	13	15	6	7	2	—
Ren reketrål	1	10	9	5	5	—	—
Reketrål m/komb.	1	3	6	1	2	2	—
06 Div. komb. i Trøndelag	—	4	2	2	4	1	2
07 Snurrevad i Møre og R.dal	—	3	4	2	8	3	—
08 Kyst- og bankfiske i Møre og Romsdal	—	1	—	—	1	4	8
09 Pigghåfiske i Sogn og Fj.	—	5	—	2	1	1	5
10 Sildetrål m/komb. i Hordaland og Rogaland	—	—	1	2	6	10	9
11 Reketrål i Sør-Norge	1	14	15	22	21	7	1
Ren reketrål	1	12	7	15	5	1	—
Reketrål/makrellfiske	—	2	8	7	16	6	1
12 Ringnotfiske	—	—	—	—	—	—	3
80-99 fot	—	—	—	—	—	—	3
100-119 fot	—	—	—	—	—	—	—
120 fot og over	—	—	—	—	—	—	—
13 Line på fjerne farvann Møre og Romsdal	—	—	—	—	—	—	—
14 Trålere over 200 BRT Sidetrålere	—	—	—	—	—	—	—
Hekktrålere	—	—	—	—	—	—	—
Fabrikkskip	—	—	—	—	—	—	—
Antall fartøyer i inntektsintervallet	4	46	41	42	67	42	52

FORDELT ETTER TOTALE BRUTTOINNTEKTER

gruppene. 1968.

300.000 399.000	400.000 499.000	500.000 749.000	750.000 999.000	1.000.000 1.249.000	1.250.000 1.499.000	1.500.000 1.749.000	1.750.000 og over	Gjennomsnittlige bruttoinntekter kr.
2	3	—	—	—	—	—	—	222.100
1	—	6	5	5	1	—	—	861.456
1	5	1	—	—	—	—	—	292.630
4	—	—	—	—	—	—	—	166.102
—	—	—	—	—	—	—	—	67.798
—	—	—	—	—	—	—	—	63.028
—	—	—	—	—	—	—	—	77.339
1	—	—	—	—	—	—	—	121.708
—	—	—	—	—	—	—	—	100.063
3	2	1	—	—	—	—	—	281.286
6	7	1	2	—	—	—	—	312.957
—	1	—	—	—	—	—	—	181.990
—	—	—	—	—	—	—	—	94.555
—	—	—	—	—	—	—	—	72.651
—	—	—	—	—	—	—	—	109.465
7	6	20	22	11	10	5	8	906.636
4	2	7	2	—	—	—	—	495.906
3	2	10	9	—	2	—	—	714.116
—	2	3	1	11	8	5	8	1.263.134
—	—	—	2	2	—	5	3	1.465.585
—	—	—	—	1	3	3	—	1.438.205
—	—	—	—	—	2	2	6	2.015.401
—	—	—	—	—	—	—	3	5.949.350
25	24	29	31	19	16	15	20	394.358

Tabell 2.

ANTALL FISKEFARTØYER I DE ENKELTE FARTØYGRUPPER

Gjennomsnitt i

FARTØYGRUPPE	TOTALE KOSTNADER (kroner)						
	0 24.000	25.000 49.000	50.000 74.000	75.000 99.000	100.000 149.000	150.000 199.000	200.000 299.000
01 Skrei m.v. i Finnmark	—	2	6	2	4	5	—
02 Bankline m.v. i Tromsø	—	—	—	—	—	—	4
03 Skrei m.v. i Troms	—	3	1	2	4	3	4
04 Skrei m.v. i Nordland	—	9	17	11	14	3	—
05 Rekestrål i Nord-Norge	4	21	16	3	1	—	—
Ren rekestrål	3	13	12	2	—	—	—
Rekestrål m/komb.	1	8	4	1	1	—	—
06 Div. komb. i Trøndelag	1	4	2	3	4	2	—
07 Snurrevad i Møre og R.dal	—	10	9	1	—	—	—
08 Kyst og bankefiske i Møre og Romsdal	—	1	1	1	6	7	3
09 Pigghåfiske i Sogn og Fj.	2	4	1	1	6	9	5
10 Sildetrål m/komb. i Hordaland og Rogaland	—	—	5	6	16	2	—
11 Rekestrål i Sør-Norge	6	37	29	7	2	—	—
Ren rekestrål	6	21	13	1	—	—	—
Rekestrål/makrellfiske	—	16	16	6	2	—	—
12 Ringnotfiske	—	—	—	—	—	—	—
80-99 fot	—	—	—	—	—	—	—
100-119 fot	—	—	—	—	—	—	—
120 fot og over	—	—	—	—	—	—	—
13 Line på fjerne farvann, Møre og Romsdal	—	—	—	—	—	—	—
14 Trålere over 200 BRT Sidetrålere	—	—	—	—	—	—	—
Hekktrålere	—	—	—	—	—	—	—
Fabrikkskip	—	—	—	—	—	—	—
Antall fartøyer i kostnadsintervallet	13	91	87	37	57	31	16

FORDELTE ETTER TOTALE KOSTNADER

gruppene. 1968.

300.000 399.000	400.000 499.000	500.000 749.000	750.000 999.000	1.000.000 1.249.000	1.250.000 1.499.000	1.500.000 1.749.000	1.750.000 og over	Gjennomsnittlige totale kostnader kr.
—	—	—	—	—	—	—	—	104.724
6	6	2	—	—	—	—	—	381.363
—	—	—	—	—	—	—	—	142.735
—	—	—	—	—	—	—	—	86.500
—	—	—	—	—	—	—	—	49.673
—	—	—	—	—	—	—	—	48.265
—	—	—	—	—	—	—	—	52.489
—	—	—	—	—	—	—	—	83.662
—	—	—	—	—	—	—	—	52.783
1	—	—	—	—	—	—	—	165.961
1	1	—	—	—	—	—	—	156.568
—	—	—	—	—	—	—	—	109.687
—	—	—	—	—	—	—	—	53.916
—	—	—	—	—	—	—	—	45.374
—	—	—	—	—	—	—	—	59.730
5	6	34	27	17	3	—	—	743.380
5	3	10	—	—	—	—	—	501.945
—	3	18	4	1	—	—	—	643.875
—	—	6	23	16	3	—	—	944.326
—	—	—	3	3	4	2	—	1.208.471
—	—	2	5	—	—	—	—	776.441
—	—	—	4	1	2	1	2	1.309.527
—	—	—	—	—	—	—	3	3.167.465
13	13	38	39	21	9	3	5	272.232

Tabell 3.

ANTALL FISKEFARTØYER I DE ENKELTE FARTØYGRUPPER

Gjennomsnitt i

TOTAL LØNNSEVNE (kroner)	Gjennomsnitt i							
	Mindre enn - 100.000	- 100.000 - 50.001	- 50.000 - 25.001	- 25.000 - 1	0 24.999	25.000 49.999	50.000 74.999	75.000 99.999
FARTØYGRUPPER								
01 Skrei m.v. i Finnmark . . .	-	-	-	-	2	3	3	1
02 Bankline m.v. i Troms . . .	-	-	-	-	-	-	-	-
03 Skrei m.v. i Troms	-	-	-	-	2	-	3	1
04 Skrei m.v. i Nordland	-	-	1	3	5	8	9	9
05 Rekestrål i Nord-Norge	-	-	-	11	22	7	3	1
Ren rekestrål	-	-	-	8	14	6	2	-
Rekestrål m/komb.	-	-	-	3	8	1	1	1
06 Div. komb. i Trøndelag	-	-	2	1	7	1	2	-
07 Snurrev. i Møre og R.dal	-	-	-	1	6	4	4	2
08 Kyst- og bankfiske i Møre og Romsdal	-	-	1	1	-	1	4	3
09 Pigghåfiske i Sogn og Fj.	-	-	-	2	3	3	-	2
10 Sildestrål m/komb. i Hordaland og Rogaland	-	-	-	3	3	3	7	5
11 Rekestrål i Sør-Norge	-	-	-	7	22	27	16	6
Ren rekestrål	-	-	-	2	6	13	12	5
Rekestrål/makrellfiske	-	-	-	5	16	14	4	1
12 Ringnotfiske	15	7	2	5	4	5	4	4
80-99 fot	6	1	1	1	1	2	-	3
100-119 fot	3	5	1	1	1	2	2	1
120 fot og over	6	1	-	3	2	1	2	-
13 Line på fjerne farvann, Møre og Romsdal	-	1	-	-	-	-	1	1
14 Trålere over 200 BRT Sidetrålere	-	-	-	-	-	-	-	-
Hekktrålere	-	-	-	-	-	-	-	-
Fabrikkskip	-	-	-	-	-	-	-	-
Antall fartøyer i inntektsintervallet	15	8	6	34	76	62	56	35

FORDELT ETTER TOTAL LØNNSEVNE

gruppene. 1968.

100.000 149.999	150.000 199.999	200.000 249.999	250.000 299.999	300.000 399.999	400.000 499.999	500.000 749.999	750.000 999.999	1.000.000 og over	Gjennomsnittlig total lønnsvevne kr.
4	1	5	—	—	—	—	—	—	117.373
—	1	1	2	2	5	7	—	—	480.093
3	1	4	3	—	—	—	—	—	149.895
12	6	1	—	—	—	—	—	—	79.602
1	—	—	—	—	—	—	—	—	18.125
—	—	—	—	—	—	—	—	—	14.763
1	—	—	—	—	—	—	—	—	24.850
2	1	—	—	—	—	—	—	—	38.046
3	—	—	—	—	—	—	—	—	47.280
4	3	2	—	1	—	—	—	—	115.325
5	6	3	3	1	2	—	—	—	156.389
7	—	—	1	—	—	—	—	—	72.303
3	—	—	—	—	—	—	—	—	40.639
2	—	—	—	—	—	—	—	—	27.277
1	—	—	—	—	—	—	—	—	49.735
6	5	4	6	5	6	10	1	3	163.256
1	1	—	—	1	—	—	—	—	÷ 6.039
4	1	—	2	1	2	—	—	—	70.241
1	3	4	4	3	4	10	1	3	318.808
2	2	—	—	2	1	1	1	—	257.114
—	—	—	—	—	1	4	2	—	661.764
1	—	—	—	2	—	1	3	3	705.874
—	—	—	—	—	—	—	—	3	2.781.885
53	26	20	15	13	15	23	7	9	122.126

Tabell 4.

ANTALL FISKEFARTØYER I DE ENKELTE FARTØYGRUPPER

Gjennomsnitt i

Lønnsevne pr. årsv. (kroner)	Gjennomsnitt i							
	Mindre enn - 10.000	- 10.000 - 5.001	- 5.000 - 1	0 2.499	2.500 4.999	5.000 7.499	7.500 9.999	10.000 12.499
FARTØYGRUPPER								
01 Skrei m.v. i Finnmark . .	—	—	—	—	2	1	—	2
02 Bankline m.v. i Troms . .	—	—	—	—	—	—	—	—
03 Skrei m.v. i Troms	—	—	—	1	—	1	1	2
04 Skrei m.v. i Nordland . . .	1	1	2	1	4	3	5	4
05 Rekestrål i Nord-Norge . .	1	2	8	6	5	4	5	3
Ren rekestrål	1	2	5	2	4	3	3	2
Rekestrål m/komb.	—	—	3	4	1	1	2	1
06 Div. komb. i Trøndelag . .	—	1	2	2	4	—	3	1
07 Snurrev. i Møre og R.dal . .	—	1	—	3	—	2	1	2
08 Kyst- og bankfiske i								
Møre og Romsdal	—	1	1	1	1	—	4	1
09 Pigghåfiske i Sogn og Fj. . .	—	—	2	1	—	2	4	1
10 Sildestrål m/komb. i								
Hordaland og Rogaland . .	—	—	3	1	3	1	—	3
11 Rekestrål i Sør-Norge	1	1	5	4	6	3	7	6
Ren rekestrål	1	1	3	3	4	2	3	3
Rekestrål/makrellfiske . .	—	—	2	1	2	1	4	3
12 Ringnotfiske	12	8	9	4	6	3	4	5
80-99 fot	5	2	2	1	2	—	2	2
100-119 fot	1	6	3	1	2	2	2	2
120 fot og over	6	—	4	2	2	1	—	1
13 Line på fjerne farvann.								
Møre og Romsdal	—	—	1	1	1	2	2	—
14 Trålere over 200 BRT	—	—	—	—	—	—	—	1
Sidetrålere	—	—	—	—	—	—	—	—
Hekktrålere	—	—	—	—	—	—	—	1
Fabrikkskip	—	—	—	—	—	—	—	—
Antall fartøyer i inntektsintervallet	15	15	32	25	32	22	37	31

FORDELT ETTER LØNNSEVNE PR. ÅRSVERK

gruppene. 1968.

12.500 14.999	15.000 17.499	17.500 19.999	20.000 24.999	25.000 29.999	30.000 34.999	35.000 39.999	40.000 44.999	45.000 og over	Gjennomsnittlig lønnsevne pr. mann kr.
2	1	1	2	3	1	—	3	1	23.475
—	—	—	2	4	3	3	1	5	37.803
1	—	—	—	3	2	2	4	—	26.767
4	8	3	9	6	2	—	—	1	16.245
1	4	2	2	1	1	—	—	—	7.552
1	4	1	1	—	1	—	—	—	7.030
—	—	1	1	1	—	—	—	—	7.201
—	1	—	1	1	—	—	—	—	7.178
3	2	—	2	2	1	1	—	—	13.906
4	1	1	3	1	1	—	—	—	14.598
—	2	4	4	5	3	—	—	2	22.354
2	1	2	8	2	1	1	—	1	18.076
4	10	7	19	2	5	1	—	—	15.728
3	4	2	8	1	3	—	—	—	13.639
1	6	5	11	1	2	1	—	—	17.150
2	4	3	6	5	1	4	4	12	14.321
—	1	—	—	1	—	—	—	—	— 581
2	—	—	1	2	—	1	1	—	6.272
—	3	3	5	2	1	3	3	12	26.348
1	1	—	2	—	—	1	—	—	12.421
1	—	—	1	1	4	3	2	7	—
—	—	—	—	—	3	2	2	—	36.970
1	—	—	1	1	1	1	—	4	39.215
—	—	—	—	—	—	—	—	3	64.846
25	35	23	61	36	25	16	14	29	17.201

Tabell 5.

ANTALL FISKEFARTØYER I DE ENKELTE FARTØYGRUPPER

Gjennomsnitt i

FARTØYGRUPPE	FISKERLOTT (kroner)	0	2.500	5.000	7.500	10.000	12.500	15.000	17.500
		2.499	4.999	7.499	9.999	12.499	14.999	17.499	19.999
01 Skrei m.v. i Finnmark . .	—	—	1	—	1	1	2	1	2
02 Bankline m.v. i Troms . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—
03 Skrei m.v. i Troms	—	—	1	1	—	1	1	1	1
04 Skrei m.v. i Nordland . . .	—	—	1	5	—	11	4	9	8
05 Reketrål i Nord-Norge . .	—	2	7	6	3	8	8	4	—
Ren reketrål	—	—	1	4	3	2	5	6	3
Reketrål m/komb.	—	—	1	3	3	1	3	2	1
06 Div. komb. i Trøndelag . .	—	—	—	2	6	4	2	—	1
07 Snurrev. i Møre og R.dal .	—	—	1	1	4	2	2	1	3
08 Kyst- og bankefiske i									
Møre og Romsdal	—	—	—	—	2	1	3	2	7
09 Pigghåfiske i Sogn og Fj. .	—	—	1	2	1	4	—	1	3
10 Sildeutrål m/komb. i									
Hordaland og Rogaland . .	—	—	—	—	2	—	—	3	5
11 Reketrål i Sør-Norge . . .	—	—	1	1	4	11	6	11	8
Ren reketrål	—	—	1	—	3	8	2	4	4
Reketrål/makrellfiske . .	—	—	—	1	1	3	4	7	4
12 Ringnotfiske	—	—	—	—	1	10	6	8	12
80-99 fot	—	—	—	—	1	6	2	3	2
100-119 fot	—	—	—	—	—	4	—	5	5
120 fot og over	—	—	—	—	—	—	4	—	5
13 Line på fjerne farvann.									
Møre og Romsdal	—	—	—	—	—	—	—	1	1
14 Trålere over 200 BRT . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Sidetrålere	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Hekktrålere	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Fabrikkskip	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Antall fartøyer i inntektsintervallet	—	8	19	27	48	34	46	55	

FORDELT ETTER FISKERLOTT PR. MANN
gruppene 1968.

20.000 24.999	25.000 29.999	30.000 34.999	35.000 39.999	40.000 44.999	45.000 49.999	50.000 54.999	55.000 99.999	60.000 og over	Gjennomsnittlig fiskerlott kr.
5	2	—	3	—	1	—	—	—	22.994
1	3	7	3	2	2	—	—	—	34.694
1	4	1	2	3	—	—	—	—	25.698
12	2	1	1	—	—	—	—	—	16.534
4	2	1	—	—	—	—	—	—	13.884
4	1	1	—	—	—	—	—	—	14.776
—	1	—	—	—	—	—	—	—	12.100
1	—	—	—	—	—	—	—	—	11.437
4	1	—	1	—	—	—	—	—	17.112
2	2	—	1	—	—	—	—	—	18.128
8	6	2	1	1	—	—	—	—	21.202
7	7	3	1	—	—	1	—	—	24.189
25	8	4	2	—	—	—	—	—	19.144
12	4	2	1	—	—	—	—	—	18.115
13	4	2	1	—	—	—	—	—	19.845
19	12	7	10	3	2	1	—	1	23.499
3	1	—	—	—	—	—	—	—	15.618
10	1	—	1	—	—	—	—	—	19.889
6	10	7	9	3	2	1	—	1	30.286
2	4	3	1	—	—	—	—	—	26.700
—	1	4	7	4	2	2	—	—	—
—	1	2	4	—	—	—	—	—	34.813
—	—	2	3	2	2	1	—	—	40.877
—	—	—	—	2	—	1	—	—	46.297
91	54	33	33	13	7	4	—	1	20.425

VEDLEGG III

INNTEKTER FRA FISKE OG "ANNET"
OG ENKELTE KOSTNADSPOSTER I PST. AV
TOTALE BRUTTOINNTEKTER.

BOKFØRT OG BEREGNET AVSKRIVNING I PST.
AV GJENANSKAFFELSEVERDI.

GJENNOMSNITT FOR DE ENKELTE GRUPPER.

DRIFTSTID I DAGER. SPREDNING OG GJENNOMSNITT.

MOTORENS ALDER OG ANTALL HESTEKREFTER
SPREDNING OG GJENNOMSNITT.

1968

Tabell 1.

INNTEKTER OG KOSTNADER I PROSENT
Gjennomsnitt for fartøyene

	Sum inn- tekter	Herav fra		Totale kost- nader	Kostnader		
		Fiske	Annet		Fartøy		
					Assu- ranse	Ved- like- hold	Av- skriv- ning
A. Hele massen	100,0	98,5	1,5	69,0	..	..	..
B. Skrei m.v. i Nord-Norge . .	100,0	99,6	0,4	49,9	1,6	7,9	9,5
01 Skrei m.v. i Finnmark . .	100,0	99,7	0,3	47,2	1,6	6,0	8,0
03 Skrei m.v. i Troms	100,0	99,5	0,5	48,8	1,5	9,1	7,6
04 Skrei m.v. i Nordland . .	100,0	99,6	0,4	52,1	1,8	7,9	11,5
C. Bankline m.v. i Troms (02)	100,0	99,6	0,4	44,3	1,8	6,6	9,4
D. Rekestrål m.v. i Nord- Norge (05)	100,0	98,7	1,3	73,3	3,3	15,0	25,0
E. Div. komb. i Trøndelag (06)	100,0	97,2	2,8	68,7	3,4	10,5	20,0
F. Diverse i Møre og R.dal og Sogn og Fjordane	100,0	99,2	0,1	56,1	2,5	11,1	14,6
07 Snurrevad i Møre og Romsdal	100,0	99,4	0,6	52,7	2,5	10,2	19,2
08 Kyst- og bankfiske i Møre og Romsdal	100,0	99,1	0,9	59,0	2,6	12,0	14,9
09 Pigghåfiske m/komb. i Sogn og Fjordane	100,0	99,4	0,6	50,0	2,3	9,4	12,9
G. Sildetrål m/komb. i Horda- land og Rogaland (10)	100,0	98,1	1,9	60,3	3,3	12,3	21,0
H. Rekestrål i Sør-Norge (11) . .	100,0	98,7	1,3	57,0	2,3	9,7	20,6
Ren rekestrål	100,0	99,1	0,9	62,5	2,4	10,7	23,8
Rekestrål m/komb.	100,0	98,5	1,5	54,6	2,2	9,2	19,2
I. Ringnotsnurpere (12)	100,0	97,6	2,5	82,0	4,4	13,9	19,6
80-99 fot	100,0	96,7	3,3	101,2	5,3	17,5	25,2
100-119 fot	100,0	96,6	3,4	90,2	4,6	17,2	20,7
120 fot og over	100,0	98,1	1,9	74,8	4,1	12,0	18,0
J. Line på fjerne farvann – Grønland og Newfoundl. (13)	100,0	98,8	1,2	82,5	1,9	11,3	18,6
K. Trålere (14) . . . . .	..	..	..	..	..	..	..
Sidetrålere	100,0	100,0	Ø	54,0	2,9	10,8	6,4
Hekktrålere	100,0	99,8	0,2	65,0	4,0	9,6	16,5
Fabrikkskip	100,0	98,9	1,1	53,2	3,4	10,1	10,1

AV TOTALE BRUTTOINTEKTER

i de enkelte grupper. 1968.

Redskaper			Kostnadsposter						
Assur- anse	Ved- like- hold	Av- skriv- ning	Rentekostnader		Driv- stoff	Agn, is, salt o.l.	Leid arbeids- hjelp	Sosiale ut- gifter	Annet
			Kalk. renter på egen kapital	Betalte gjelds- renter					
..
0,1	3,9	6,3	1,7	1,2	4,4	3,8	7,7	Ø	1,8
Ø	3,7	4,4	1,3	1,2	3,5	4,9	10,4	Ø	2,2
0,1	3,8	4,8	1,6	1,3	3,9	4,0	9,0	Ø	2,1
0,1	4,0	8,2	2,0	1,2	5,1	3,1	5,5	0,1	1,6
Ø	5,8	1,5	1,3	2,1	5,2	7,6	0,7	0,3	2,0
0,1	2,3	8,1	2,5	2,0	10,6	0,6	0,7	Ø	3,1
0,4	8,1	9,2	2,8	2,8	7,6	1,5	0,7	-	1,7
Ø	2,9	4,5	2,2	1,7	5,9	7,5	0,3	0,3	2,6
Ø	1,9	5,6	3,4	1,1	7,5	0,4	Ø	Ø	0,9
0,1	3,6	4,7	2,4	1,7	5,9	8,1	0,3	0,3	2,4
Ø	1,6	4,0	1,4	1,6	5,4	7,7	0,4	0,2	3,1
Ø	1,3	3,2	2,8	1,8	10,7	0,7	0,4	Ø	2,8
Ø	2,8	6,1	2,4	1,6	9,4	0,4	Ø	0,1	1,6
Ø	3,2	5,9	3,3	0,9	10,9	0,4	Ø	Ø	1,0
Ø	2,6	6,2	1,9	1,9	8,8	0,4	Ø	0,2	2,2
2,1	7,7	11,9	2,8	4,7	9,0	0,3	0,1	1,4	4,1
2,7	7,5	19,3	2,4	5,3	8,8	0,6	0,3	1,5	4,8
2,4	9,2	14,7	2,5	2,8	8,9	Ø	Ø	1,7	5,5
1,8	7,2	9,2	3,0	5,3	9,0	0,3	Ø	1,2	3,7
Ø	9,2	Ø	2,0	5,0	10,2	11,9	0,3	1,6	10,5
..
Ø	9,2	Ø	0,2	1,7	14,6	1,0	1,6	1,8	3,8
Ø	7,3	1,2	0	6,4	11,6	1,2	1,1	0,9	5,2
Ø	5,6	Ø	0,9	3,7	7,5	3,6	2,8	1,0	4,5

Tabell 2.

**BOKFØRTE OG BEREGNEDE AVSKRIVNINGER
I PROSENT AV GJENANSKAFFELSESVERDI.**

Fartøy-gruppe	Benevnelse	Fartøy-størrelse	I. Beregnete avskrivninger i pst. av gjenanskaffelsesverdi.	II. Bokførte avskrivninger i pst. av gjenanskaffelsesverdi.	Avvik (I - II)
01	Skrei, vårtorsk-, seifiske og snurrevad i Finnmark	40-59 fot	7,2	4,6	2,6
02	Bankfiske med kombinasjoner i Troms	60 fot og over	7,2	5,5	1,7
03	Skrei-, torsk-, seifiske og snurrevad i Troms	40-59 fot	7,4	7,6	- 0,2
04	Skrei-, torsk-, seifiske og snurrevad i Nordland	40-59 fot	7,2	4,9	2,3
05	Reketrål i Nord-Norge	40-59 fot	7,0	4,1	2,9
	a) Ren reketrål		6,9	3,5	3,4
	b) Reketrål med kombinasjoner . .		7,2	5,3	1,9
06	Skrei-, sei- og sildefiske - diverse kombinasjoner i Nord- og Sør-Trøndelag	40-69 fot	7,3	5,0	2,3
07	Snurrevad med kombinasjoner i Møre og Romsdal	40-59 fot	7,2	2,7	4,5
08	Kyst- og bankfiske med kombinasjoner og fiske på fjerne farvann i Møre og Romsdal	50 fot og over	7,0	4,9	2,1
09	Pigghåfiske med kombinasjoner i Sogn og Fjordane	40 fot og over	7,1	5,0	2,1
10	Sildetrål, ren eller kombinert med fisk og skittfisk i Hordaland og Rogaland	60-79 fot	7,0	4,4	2,6
11	Reketrål i Sør-Norge	40-59 fot	6,8	2,7	4,1
	a) Ren reketrål		6,7	2,6	4,1
	b) Reke- og makrellfiske med kombinasjoner		7,0	3,0	4,0
12	Ringnotfiske	80 fot og over	8,0	6,6	1,4
	a) Gruppe I - 80-99 fot		8,0	5,0	3,0
	b) Gruppe II - 100-119 fot		8,1	5,1	3,0
	c) Gruppe III - 120 fot og over . .		8,0	7,7	0,3
13	Linefiske på fjerne farvann - Grønland og Newfoundland	Alle	7,9	7,7	0,2
14	Tråling	200 BRT og over	..	..	..
	a) Sidetrålere		9,0	10,3	- 1,3
	b) Hekketrålere		8,0	14,4	- 6,4
	c) Fabrikkskip				

Tabell 3.

ANTALL FISKEFARTØYER I DE ENKELTE GRUPPER

Gjennomsnitt i

FARTØYGRUPPER	DRIFTSTID I DAGER		
	Mindre enn 210	210 – 219	220 – 239
01 Skrei m.v. i Finnmark	–	3	–
02 Bankline m.v. i Troms1	1	1	3
03 Skrei m.v. i Troms	3	3	1
04 Skrei m.v. i Nordland	1	1	9
05 Reke-trål i Nord-Norge	3	1	5
Ren reke-trål	2	1	3
Reke-trål m/komb.	1	–	2
06 Div. komb. i Trøndelag	–	2	2
07 Snurrevad i Møre og R.dal	1	–	–
08 Kyst- og bankfiske i			
Møre og Romsdal	–	–	4
09 Pigghåfiske i Sogn og Fj.	–	1	3
10 Silde-trål m/komb. i			
Hordaland og Rogaland	1	2	2
11 Reke-trål i Sør-Norge	–	–	1
Ren reke-trål	–	–	–
Reke-trål/makrellfiske	–	–	1
12 Ringnotfiske	1	2	11
80-99 fot	1	1	5
100-119 fot	–	1	3
120 fot og over	–	–	3
13 Line på fjerne farvann,			
Møre og Romsdal	–	–	–
14 Trålere over 200 BRT			
Sidetrålere	–	–	–
Hekktrålere	–	–	2
Fabrikkskip	–	–	–
Antall fartøyer i intervallet	11	16	43

1) 2) Se fotnote 2) og 3) tabell 4.

FORDELT ETTER DRIFTSTID I DAGER

gruppene 1968.

240 – 259	260 – 279	280 – 299	300 – 319	320 – 339	340 og over	Gjennomsnittlig driftstid for gruppen - dager
4	2	2	6	1	1	279
3	3	6	1	—	—	259
3	5	1	—	1	—	246
12	12	5	5	7	2	273
3	4	5	17	3	4	284 ¹⁾
2	2	2	14	2	2	282
1	2	3	3	1	2	286
3	2	—	2	2	3	303
—	2	2	12	2	1	297
3	3	5	3	—	2	276
5	6	2	10	1	2	279
—	1	5	10	5	3	295
7	5	5	46	10	7	301 ²⁾
2	1	1	35	1	1	298
5	4	4	11	9	6	303
13	10	20	21	12	4	284 ²⁾
4	1	3	3	—	—	263
3	4	7	4	4	—	281
4	5	10	14	8	4	299
2	1	1	3	2	3	311
—	1	3	3	—	—	297
—	—	6	2	—	—	280
1	—	1	—	—	1	296
57	57	69	141	46	33	284 ²⁾

Tabell 4.

ANTALL FISKEFARTØYER I DE ENKELTE GRUPPER

Motorens gjennomsnittsalder

FARTØYGRUPPER	MOTORENES BYGGÅR	Før 1935	1935 – 1939	1940 – 1944
	01 Skrei m.v. i Finnmark	—	—	—
02 Bankline m.v. i Troms	—	—	—	—
03 Skrei m.v. i Troms	—	—	—	1
04 Skrei m.v. i Nordland	—	—	1	2
05 Rekestrål i Nord-Norge	3	—	4	3
Ren rekestrål	2	—	2	3
Rekestrål m/komb.	1	—	2	—
06 Div. komb. i Trøndelag	—	—	1	—
07 Snurrevad i Møre og R.dal	—	—	1	1
08 Kyst- og bankfiske i Møre og Romsdal	—	—	—	—
09 Pigghåfiske i Sogn og Fj.	1	—	2	1
10 Sidestrål m/komb. i Hordaland og Rogaland	—	—	—	1
11 Rekestrål i Sør-Norge	3	—	7	3
Ren rekestrål	2	—	4	1
Rekestrål/makrellfiske	1	—	3	2
12 Ringnotfiske	—	—	—	—
80-99 fot	—	—	—	—
100-119 fot	—	—	—	—
120 fot og over	—	—	—	—
13 Line på fjerne farvann, Møre og Romsdal	—	—	—	—
14 Trålere over 200 BRT . . . . .	..	..	..	..
Sidetrålere ¹⁾	—	—	1	—
Hekktrålere	—	—	—	—
Fabrikkskip	—	—	—	—
Antall fartøyer i intervallet		7	17	12 ⁴⁾

1) 5 av sidetrålerne har dampmaskin.

2) Dette er et uveid gjennomsnitt for 45 fartøyer i utvalget i gruppe 05.

3) Dette er et gjennomsnitt som er framkommet etter at en har veid de enkelte gruppers gjennomsnitt med de respektive gruppers relative vekt i massen av de aktuelle fartøyer.

4) Av disse er 4 bygget i 1944.

FORDELTE ETTER MOTORENS BYGGEÅR

i gruppene. 1968.

1945 – 1949	1950 – 1954	1955 – 1959	1960 – 1964	1965 og senere	Gjennomsnittlig motoralder i gruppen - år.
1	4	1	6	7	7,8
–	1	5	2	10	5,4
1	–	1	3	11	8,1
2	6	6	20	17	8,4
8	5	7	5	10	15,72)
4	4	5	3	7	15,4
4	1	2	2	3	16,2
1	3	1	3	7	9,7
2	6	–	4	6	11,4
1	3	4	9	3	8,8
4	3	8	8	3	13,4
2	–	12	10	4	9,8
7	13	15	23	10	13,53)
4	5	10	11	4	14,2
3	8	5	12	6	13,1
6	10	16	15	45	7,43)
1	4	3	3	7	8,5
5	4	6	3	8	10,5
–	2	7	9	30	4,9
–	–	–	3	9	3,5
..
4	–	2	–	–	20,0
–	–	–	2	8	3,1
–	–	–	1	2	4,5
39	54	78	114	152	10,1 ³⁾

Tabell 5.

ANTALL FISKEFARTØYER I DE ENKELTE GRUPPER

Gjennomsnittlig motorstyrke

FARTØYGRUPPER	MOTORSTYRKE - HK					
	Under 50	50 – 99	100 – 149	150 – 199	200 – 249	250 – 299
01 Skrei m.v. i Finnmark	3	6	5	5	–	–
02 Bankline m.v. i Troms	–	–	–	–	7	1
03 Skrei m.v. i Troms	2	3	4	6	1	–
04 Skrei m.v. i Nordland	7	18	17	7	5	–
05 Rekestrål i Nord-Norge	15	16	8	5	1	–
Ren rekestrål	9	10	6	5	–	–
Rekestrål m/komb.	6	6	2	–	1	–
06 Div. komb. i Trøndelag	3	3	2	2	5	–
07 Snurrevad i Møre og R.dal	1	6	8	5	–	–
08 Kyst- og bankfiske i Møre og Romsdal	–	2	6	–	8	–
09 Pigghåfiske i Sogn og Fj.	4	3	6	4	8	–
10 Sildestrål m/komb. i Hordaland og Rogaland	–	2	7	2	10	–
11 Rekestrål i Sør-Norge	15	27	21	10	6	–
Ren rekestrål	9	15	12	3	2	–
Rekestrål/makrellfiske	6	12	9	7	4	–
12 Ringnotfiske	–	–	–	–	3	2
80-99 fot	–	–	–	–	2	1
100-119 fot	–	–	–	–	1	1
120 fot og over	–	–	–	–	–	–
13 Line på fjerne farvann, Møre og Romsdal	–	–	–	–	–	–
14 Trålere over 200 BRT . . . . .	..	..	..	..	..	..
Sidetrålere ¹⁾	–	–	–	–	–	–
Hekktrålere	–	–	–	–	–	–
Fabrikkskip	–	–	–	–	–	–
Antall fartøyer i intervallet	50	86	84	46	54	3

1) 2) 3) Se fotnoter til tabell 4.

FORDELT ETTER MOTORSTYRKE (HK)

i gruppene. 1968.

300 – 399	400 – 499	500 – 599	600 – 699	700 – 799	800 – 899	900 – 999	1.000 – 1.249	1.250 – 1.499	1.500 og over	Gjennomsnittlig motorstyrke i gruppen. Hk.
–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	102
5	2	1	2	–	–	–	–	–	–	335
1	–	–	–	–	–	–	–	–	–	132
–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	107
–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	752)
–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	79
–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	68
1	–	–	–	–	–	–	–	–	–	149
–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	108
3	1	–	–	–	–	–	–	–	–	197
4	–	1	–	–	–	–	–	–	–	174
8	–	–	–	–	–	–	–	–	–	208
2	–	–	–	–	–	–	–	–	–	107 ³⁾
–	–	–	–	–	–	–	–	–	–	91
2	–	–	–	–	–	–	–	–	–	118
13	11	12	12	6	8	4	18	1	2	649 ³⁾
6	5	2	2	–	–	–	–	–	–	388
7	4	7	4	1	1	–	–	–	–	466
–	2	3	6	5	7	4	18	1	2	915
–	–	1	–	1	2	–	8	–	–	962
..
–	1	2	1	2	1	–	–	–	–	649
–	–	–	–	–	1	1	3	1	3	1.174
–	–	–	–	–	–	–	–	1	2	1.650
37	15	17	15	10	12	5	29	3	7	..



