BERICHTEN EN INFORMATIES VAN DE REDERSCENTRALE

Alle berichten en informaties onder deze rubriek verschijnend, worden ingelast buiten de verantwoordelijkheid van de redactie en zijn de zienswijze van de Rederscentrale.

DE ONGUNSTIGE TOESTAND IN ONS BEDRIJF

Zoals aangekondigd werd een delegatie van de Rederscentrale woensdag jl. ontvangen op het Departement van Landbouw. De Secretaris-Generaal, de heer Van den Moortel en de heer Vandewalle, Adjunct-Kabinetschef, stonden de HHr Bauwens, Deroose, Decreton, Van Lul, Utterwulghe en Secretaris Wittevrongel te woord.

Aan de hand van een gedetailleerde studie over de kosten- en opbrengstevolutie 1972-1975, werd de kritieke toestand waarin de meeste reders zich bevinden onderlijnd. Hiermede werd op nuttige wijze bevestigd hetgeen men in de gegeven omstandigheden kon vermoeden : het vergaat zelfs de best aangeschreven reders slecht en de Secretaris-Generaal gaf toe dat de resultaten van de kosten/bruto-opbrengstevolutie door de Rederscentrale verricht overeenstemmen met deze gedaan door de Zeevisserijdienst. Over 't algemeen dekt de besomming de eksploitatiekosten niet en dan werd nog niet eens rekening gehouden met de kredietaflossingen aan die N.M.K.N., met de verschuldigde interesten noch met afschrijvingen..... Bijgaande tabel spreekt voor zichzelf. De direkte toekomst ziet er niet rooskleurig uit.

ALGEMEEN VERSCHIJNSEL

Waar elkeen zich terdege bewust is van de kritieke toestand, wordt er ons op gewezen dat zulks een verschijnsel is op nationaal, op wereldvlak. We leven in een inflatieperiode, ALLE uitbatingskosten stijgen onrustwekkend OVERAL, terwijl de afzet, het verbruik stagneert of daalt. In Europa, gaat om de vijf minuten een bedrijf failliet !.....

Voorbeelden worden ons opgesomd van sektoren waar met gemiddeld 30 % verlies wordt gewerkt, dus gevoelig meer dan bij ons.....

Iedereen staat aan de klaagmuur ; alle sektoren vragen overheidshulp, maar er is geen geld, en al zou er dan ergens geld worden gevonden, dan moet deze overheidsuitgave gekompenseerd worden door nieuwe inkomsten..... belastingen.....

VERGELIJKINGEN GAAN NIET STEEDS OP

Wij kunnen bovenstaande gedachtengang volgen. Toch gaat de vergelijking tussen een sektor als de zeevisserij, met een landelijke sektor weinig op. Vooreerst is er het artisanaal-familiaal karakter van ons bedrijf, waar ieder reder zijn duur bevochten centen in zijn vaatuig steekt — mede bij gebrek aan vreemd kapitaal — en ieder vaartuig op zichzelf een kleine fabriek waard is.

In de meeste landelijke sektoren is dit sinds lang niet meer het geval en zelfs in het buitenland vormen veel rederijen kapitaalkrachtige ondernemingen die tegen een stoot kunnen.

Zover als de statische gegevens van de Zeevisserijdienst strekken wijzen de bevindingen van deze dienst uit dat ons bedrijf marginaal is, d.w.z. dat zelfs de afschrijvingen niet mogelijk zijn om in de normale vervanging te voorzien. Dat betekent evenwel niet dat het bedrijf niet leefbaar is, want ondanks het marginaal karakter hebben de reders steeds hun plan getrokken en wat meer is, ze hebben BLIJVEND MENSEN TEWERKGESTELD, niet enkel het varend personeel, maar alle andere bij de zeevisserijsektor betrokken werknemers en de vele duizenden anderen die rechtstreeks of onrechtstreeks bij onze sektor betroken zijn. In het licht van de thans zo besproken tewerkstellingsmogelijkheden is dat dan toch een hele prestatie.

In dezelfde gedachtengang gaat het probleem van de stijgende uitbatingskosten. Iedere sektor heeft daar inderdaad mee te kampen. Maar waar in het verleden in de zeevisserij de normale stijgingen nog ENIGSZINS konden worden gekompenseerd door toename van de besommingen, is dat thans helemaal niet meer mogelijk. In de landelijke sektoren kent men niet het spel van vraag en aanbod zoals bij ons en de visprijs, dus ook de bruto besomming, hangt in hoofdzaak af van de vraag, dus de prijs die de handelaar betaalt. Daarop heeft de reder zeer weinig invloed, om niet te zeggen helemaal geen. En het is dan ook duidelijk dat de prijs van zijn produkt niet die opwaartse evolutie heeft gekend als deze in de landelijke sektoren, alwaar bij stijging van de lonen of om het even welke kostenverhoging de prijs van het produkt wordt aangepast.

In het verleden zijn de opbrengsten inderdaad niet in dezelfde mate gestegen als de kosten, hetgeen in veel gevallen in de landelijke sektoren wel het geval is. Waar thans ten overstaan van 1972 de kosten met 65 % zijn toegenomen, steeg de aanvoer met amper 20 % en de gemiddelde prijs, voor zover dit een waardemeter kan zijn, met 31 %.

Gedurende de eerste twee maanden van dit jaar, welke normaal de beste moeten zijn, daalde zelfs de besomming met ca 17 % (!) en voor het eerst ook de gemiddelde prijs. Dat is duidelijke taal. Om dan nog niet te spreken van de opvang die gedurende de eerste twee maanden van het lopend jaar 252.982 kg. bedroeg voor een waard van 2.998.946 fr., tegenover 54.551 kg en een waarde van 521.663 fr in dezelfde periode van 1974.

Ook de landelijke sektoren kennen inderdaad de huidige kostenhausse, maar een vergelijking met de periode waarin het goed ging tussen deze setoren en de onze gaat helemaal niet op. En al werken nu sektoren met 30 % verlies, waar volgens onze berekeningen en deze van de Zeevisserijdienst wij gemiddeld met ca 3 % verlies werken, dan kunnen wij ons niet voorstellen dat dergelijke sektoren nog lang met 30 % verlies zullen werken.

Waarmede wij maar willen zeggen dat wij de toekomst voor ons bedrijf op langere termijn niet zo pessimistisch inzien, maar dit veronderstelt dan een onmiddellijke en daadwerkelijke hulp van de overheid. En wanneer wij dan toch reeds over het buitenland hebben gesproken, waar vergelijkingen worden afgewenteld, dan stellen wij in elk geval vast dat thans in de meeste landen de zeevisserijsektor, blijkbaar om dezelfde reden die wij hierboven hebben uiteengezet, ter hulp wordt gekomen.

In Nederland wordt 0.80 fr. per liter verbruikte mazout toegekend als staatstoelage. In Engeland wordt 90 £ per dag gegeven aan vaartuigen tussen 110 en 135 voet, 60 £ aan deze tussen 80 en 110 voet, 40 £ aan deze van 40 tot 80 voet. En thans voeren vaartuigen van minder dan 40 voet te Grimsby een boycot uit om ook iets te krijgen, want deze vaartuigen zijn voorlopig van dergelijke steun uitgesloten. Ook in Frankrijk werd na blokkade van de Franse havens een belangrijk bedrag aan onmiddellijke steun uitgetrokken.

Nochtans gaat het ook in de andere sektoren van die landen slecht..... Dan gewagen we nog niet voor wat ons land betreft van de steunverleningen welke ons nog allemaal fris in het geheugen liggen, aan verlieslijdende bedrijven — die ondanks de steun nog steeds verlies lijden of waarvan er sommigen reeds failliet zijn gegaan — om overwegingen van sociale aard, nl. behouden van de tewerkstelling of om reden van nationaal prestige.

Wij hebben evenzeer begrip voor de huidige ekonomische toestand in al haar geledingen en voor het feit dat thans iedereen komt klagen en de overheid zomaar niet overal geld kan in pompen. Uiteindelijk zal de belastingbetaler daarvoor toch opdraaien. Nochtans menen wij dat er voldoende redenen zijn om de van oudsher traditionele sektor die de visserij is ,te helpen handhaven. Individueel heeft men ook in het verleden zeker niet gehunkerd naar de reikende hand van de staat, al was het maar om niet dank te moeten zeggen, en ondanks het feit dat het bedrijf de naam heeft van klager te zijn. Heden echter is het een onbetwistbaar feit dat de renderende eksploitatie onmogelijk is geworden, waar in het verleden de Belgische reder toch steeds zijn plan heeft getrokken, en ondanks het marginaal karakter het hoofd boven water heeft kunnen houden. Maar ook toen moest men niet gewagen van miljoenenwinsten, zoals dit wel het geval was of kon zijn in de landelijke sektoren.

Om één en ander hoeven wij derhalve een reeks dringende maatregelen enerzijds onder de vorm van 'n onmiddellijke steun om 'n brug te slaan naar betere tijden en anderzijds onder de vorm van een reeks van struktuurmaatregelen, waarvan het effekt toch maar op middellange termijn tot uiting kan komen.

De werkzaamheden op dit laatste punt zijn reeds ver gevorderd en zullen zo spoedig mogelijk worden voorgelegd aan de Nationale Commissie Visserijbeleid.

(Vervolg blz. 5)

(Vervolg van blz. 4)

Als onmiddellijke tussenkomst werd een som van 90 miljoen gevraagd. Dit is beslist redelijk. De werkgroep heeft zich hierbij gebaseerd op wat volgt. Thans belopen de kosten gemiddeld 103,23 % van de bruto besomming, dus 3 % verlies. Om toch nog iets het hoofd boven water te kunnen houden, in afwachting van gunstiger evolutie — het is toch nog nooit slecht gebleven — meent men dat een kostenpercentage van 95 % t.o.v. de bruto besomming er redding mogelijk is. Het huidige kostenpeil dient dus met 8 % (van 103 % naar 95 %) te worden teruggebracht. Acht procent op een globale besomming van 1,2 miljard is 96 miljoen. Als verdeelsleutel van dit bedrag is het mazoutverbruik de meest ideale en ook de best kontroleerbare.

Op een gemiddeld verbruik van 60 miljoen liter per jaar zou dit derhalve op een tussenkomst van 1,5 fr. per liter komen.

Een dergelijke hulp is een minimum en derhalve hoogstnodig wil men een redersuitbating binnenkort niet onmogelijk maken en men hoopt hiermede de huidige moeilijke periode te overbruggen.

Dat men ons deze kans gunt.

Tenslotte werd ook aangedrongen op een verhoging van de opvangprijzen, aangelegenheid die op E.E.G.-vlak moet worden beslecht.

Tevens zal een bijkomende studie worden ondernomen om te zien wat bij onze buurlanden aan visserijbeleid en steunmaatregelen wordt gedaan.

Het is immers moeilijk over één bepaald aspekt te oordelen. Elk land heeft nu eenmaal zijn eigen beleid en zijn eigen vorm van maatregelen en over het algemeen ziet men enkel de voordelige maatregelen die men ook in eigen land wenst doorgevoerd te zien worden, zonder evenwel rekening te houden met andere maatregelen die voor ons nuttig zijn maar die een ander niet heeft. Het is enkel in zijn totaliteit dat men de zaak moet bekijken en beoordelen.

Waar men op het Kabinet en op de administratie overtuigd is van de slechte toestand, hopen wij dat men eveneens overtuigd zal zijn van de noodzaak aan hulp en deze hulp dan ook ten uitvoer zal brengen.

Aan de andere kant is het eveneens noodzakelijk dat in het bedrijf zelf de nodige discipline zal worden opgebracht om ook zelf mede te helpen bouwen aan een betere toekomst.

De macht van de vakbonden ligt op het financiëel vlak. Er kan gestaakt worden wanneer er geld is en zolang er geld is, totdat aan de eisen wordt voldaan. Bij ons wordt jaarlijks iedere frank overschot terugbetaald ; globaal betekent dit 1 à 2 miljoen fr. per jaar ; individueel valt dergelijk bedrag uiteen in minieme sommetjes. Over verloop van jaren kan een aangelegde spaarpot ongetwijfeld veel doen in perioden zoals nu.....

Regeren blijft immers steeds vooruit zien en het is toch zo gemakkelijk kritiek te uiten wanneer het slecht gaat, zonder daarbij het verleden te durven nagaan of positieve voorstellen te doen.

Niet dat hiermede de toestand op vandaag zou zijn opgelost. De huidige situatie is nu eenmaal het gevolg van de algemene ekonomische toestand, maar ze zou toch niet zulke ernstige gevolgen hebben aangenomen.

Het woord is nu aan onze Minister van Landbouw en aan de regering, want uiteindelijk zijn zij het die beslissen.

EVOLUTIE DER UITBATINGSKOSTEN IN DE ZEEVISSERIJSEKTOR 1972 - 1975

Kostenpost	Opmerkingen	1972	1973	1974	1975	% evolutie 1972-1975	%-belang t.o.v. bruto besomming 1972	1973	1974-1975
Brandstof	Gemiddelde prijs per liter	1,25	2	3,28	3	+ 140 %	8,18	10,25	17,08
Smeerolie	Prijs per liter courante type	21	21	23	25	+ 20 %	0,38	0,35	0,40
Ongevallenverzekering varend personeel (F.A.O.)	Gemiddelde jaarpremie	84.845	90.033	105.347	123.404	+ 45 %	1,70	1,38	1,75
IJs	Prijs per 1.000 kg.	430	540	650	750	+ 74 %	3,13	2,85	2,98
Vistuig	Gemiddelde prijs per kg.								
	a) materialen								
	Nylon garen	155-235	180-260	250-455	272-477				
	Nylon netwerk	185-705	220-705	275-896	297-918				
	Polythyleen garen	75- 91	87-100	91-110	104-125				
	Polythyleen netwerk	126-148	137-161	147-171	162-186	+ 43 %			
	Schakels (5/16 - 10/1/4)	10-114	10-114	12-130	12-130				
	Staaldraad 10 - 26 mm	37- 27	50- 32	77- 58	84- 64				
	Rubberbollen 15 à 50 cm	90-540	91-623	96-685	96-685		5,68	6,53	7,61
	b) gemaakte netten voor								
	plankenvisserij	9.200	12.800	16.700	16.700	+ 69 %			
	IJslandvisserij	24.500	31.000	37.000	37.000	+ 51 %			
	bokkenvisserij	16.600	18.900	21.500	22.600	+ 36 %			
	haringvisserij	145.000	200.000	250.000	—	+ 72 %			
	Danish Pair net	—	120.000	180.000	212.000	+ 76 %			
Boordapparatuur	Huurprijzen per jaar :								
	— Kust : zender, ontvanger, dieptemeter, radar	55.200	62.500	80.520	97.500	+ 76 %			
	— Middenslag : zender, ontvanger, VHF, dieptemeter, radar, Decca, plotter	197.000	227.000	252.795	302.000	+ 53%	3,40	3,02	3,61
	— IJsland : 2 zender, 2 ontvanger, 2 radar, 2 dieptemeter, VHF, loran	225.000	367.000	419.000	470.000	+ 108 %			
Sociale lasten varend personeel	Patronale bijdrage per zeedag	222,5	242,5	356,8	377,1	+ 70 %	5,21	4.45	6,86
Herstel en onderhoud (schip, motor, electriciteit)	Index onderdelen	518,9	568,7	675,3	707,8	+ 36 %	9,01	9,83	11,15
	Uurlonen	226	252	287	361	+ 59 %			
Bennen	Huurprijs per eenheid	5	5,5	6,25	6,5	+ 30 %	0,64	0,50	0,45
Verzekering + VOZOR	Gemiddeld jaarbedrag	196.853	221.482	225.406	225.000	+ 14,2 %	3,73	3,51	3,52
Mijn- en afslagrechten	Procent op de besomming	2,80	2,80	2,75	2,75	— 1,79 %	2,76	1,76	2,75
Visrapen	% op de besomming	2,40	2,40	2,40	2,40	status quo	2,40	2,40	2,40
Fonds voor Scheepsjongens	% op de besomming	0,40	0,40	0,40	0,40	status quo	0,40	0,40	0,40
Lonen varend personeel	% op de besomming	37,50	37,50	37,50	37,50	status quo	37,50	37,50	37,50
Bijdrage P.O. en beroepsvereniging	Uitgedrukt t.a.v. bruto besomming	1,11	1,11	1,11	1,11	status quo	1,11	1,11	1,11
Diversen (sluis- en dokrechten, zeevaartinspectie, lossers, beheerskosten, bijdrage zelfstandigen	Uitgedrukt in % t.a.v. bruto besomming	3,27	3,01	3,66		+ 12 %	3,27	3,01	3,66
							88,50	88,85	103,23