

Nd.

35. Tillaga til þingsályktunar

[35. mál]

um aðstoð við togaraútgerðina.

Flm.: Emil Jónsson.

Neðri deild Alþingis ályktar að skora á ríkisstjórnina að hrinda í framkvæmd eftirfarandi atriðum, til viðreisnar togaraútgerðinni.

1. Að stofnlán togaranna verði lengd um 2 ár og falli niður afborganir annaðhvort fyrir árin 1953 og 1954 eða fyrir árin 1954 og 1955.
2. Að hlutazt verði til um útvegum bráðabirgðalána handa þeim útgerðarfélögum, sem þess þurfa með til þess að halda uppi eðlilegum rekstri.
3. Að togaraútgerðinni verði tryggð stofnlán til þess að koma á fót fiskverkunarstöðvum eða eignast þær, sem þegar eru fyrir hendi, svo að togaraútgerðarfélögin hafi sjálf aðstöðu til að vinna úr öllum afla sínum án kostnaðar til milliliða.
4. Að söluverð nýjustu togaranna verði lækkað með hliðsjón af því, að ekki hefur tekizt að hagnýta fiskimjölsvélar þeirra.

Greinargerð.

Á síðasta Alþingi var kosin 7 manna nefnd til að athuga hag togaraútgerðarinnar. Nefndin hóf þegar að starfa síðari hluta aprilmánaðar, strax og hún hafði verið kosin, og skilaði ríkisstjórninni skýrslu um athugun sína snemma sumars. Hins vegar gerði nefndin engar skriflegar tillögur til úrbóta til ríkisstjórnarinnar umfram það, sem formaður nefndarinnar og einstakir nefndarmenn ræddu við ráðherra og skýrðu þeim frá tillögum, sem uppi voru í nefndinni.

Eftir að hafa haft málið til athugunar nokkra hríð, lét ríkisstjórnin setja bráðabirgðalög um sérstakt aðflutningsgjald á bifreiðar, er varið skyldi til aðstoðar togaraútgerðinni, og var upphæðin á úthaldsdag hvers togara um leið ákveðin.

Umfram þetta er ekki kunnugt að neitt hafi gerzt í málinu, nema kaupverð á karfa til frystingar í hraðfrystihúsunum hefur hækkað um 5 auru, en verð á öðrum fiski hefur haldizt óbreytt.

Í viðtali, sem forsætisráðherra hefur átt við eitt dagblaðanna nú alveg nýlega um þetta mál, er þess ekki getið, að ríkisstjórnin muni bera fram aðrar tillögur til lausnar þessu aðkallandi vandamáli. Þykir því rétt að koma hér á framfæri þeim tillögum öðrum, sem nefndin hafði til umræðu og var að miklu eða öllu leyti sam-mála um.

Þó eru hér ekki teknar upp þær tillögur, sem áður hafa verið bornar fram á Alþingi, þar sem gera má ráð fyrir, að sömu flutningsmenn beri þær nú fram á ný, en um þær var einnig að mestu samkomulag í nefndinni. Þessar tillögur voru

um lækkun á váttryggingariðgjöldum, vöxtum, farmgjöldum, sköttum og olíuverði og hækkun á fiskverði frystihúsanna. Ég er efnislega þessum tillögum samþykkur og mun flytja þær sem viðbótartillögur, ef þær koma ekki fram frá öðrum.

Um einstaka liði skal þetta tekið fram:

Um 1. Allmargir togarar munu enn eiga eftir að greiða afborgun til stofnlána-deildar sjávarútvegsins fyrir árið 1953. Árleg afborgun hvers skips er um 150 þús. kr. Næsta afborgun fellur í gjalddaga í nóvember í haust. Vegna tapa að undanförunu eiga ýmsir afar erfitt með að taka fé út úr rekstri sínum til þessara afborgana. Hins vegar eru vextir af þessum lánum mjög hagkvæmir, eins og kunnugt er, og væri það því útgerðinni hinn mesti styrkur, ef þau fengju að standa afborganalaus í tvö ár. Til þessa þarf að vísu lagasetningu, en ekki ætti það að þurfa að valda neinum erfiðleikum að koma henni í framkvæmd.

Um 2. Hér mun vera um að ræða 12—15 skip, sem eru illa stæð fjárhagslega og þyrfti lánsupphæðin sennilega að vera 4—6 milljónir króna í allt. Ekki ættu lánin að þurfa að vera til lengri tíma en 5 ára. Af reikningum ýmissa skipanna er ljóst, að þau fá varla haldið áfram eðlilegum rekstri nema með auknum rekstrarlánnum.

Um 3. Það er ljóst af reikningum útgerðarfélaganna, að þau, sem aðstöðu hafa til þess að verka sjálf afla sinn, fá yfirleitt meira fyrir hann en hin, er selja upp úr skipi. Mörg togarautgerðarfélög hafa ráðizt í byggingu vinnslustöðva, en lán til framkvæmda eru nú að heita má ófáanleg til þeirra hluta.

Um 4. Þegar nýjustu togararnir voru keyptir, var mjög á það treyst, að fiskimjölsvélarinnar í skipunum gætu að verulegu leyti staðið undir hinum aukna stofnkostnaði skipanna. Þetta hefur algerlega brugðizt, og útkoman hefur orðið sú, að mun meiri rekstrarhalli hefur orðið á þessum skipum en hinum, sem áður voru keypt. Virðist engin leið önnur vera fyrir hendi til að jafna þau met en að ríkissjóður komi til aðstoðar við lækkun stofnkostnaðarins.

Togaranefndin komst að þeirri niðurstöðu, að meðaltogari þyrfti á þessu ári 650 þús. kr. auknar tekjur til að standa í járnum með reksturinn að öllu óbreyttu frá fyrra ári. Nú hefur kaup togarasjómannanna verið hækkað nýlega allverulega, og nemur sá kostnaður, sem af því leiðir, varla minna en 400 þús. kr. á skip á ári, en það þýðir, að þegar 650 þús. kr. vantaði áður, vantar nú rúma 1 millj. kr., til þess að jöfnuður náist.

Með aðgerðum ríkisstjórnarinnar hefur náðst rúmur helmingur þessarar upphæðar með nýjum skatti eða aðflutningsgjaldi. Til þess að fullur jöfnuður fáiist, verður því fleira að koma til. Þau atriði, sem hér hafa verið nefnd, ættu að geta orðið gildur og veigamikill þáttur í nauðsynlegri viðleitni til að ná endunum saman.