

Sp.

94. Tillaga til þingsályktunar

[71. mál]

um rekstur strandferða og flóabáta.

Flm.: Gísli Jónsson, Sigurður Ágústsson.

Alþingi ályktar að fela ríkisstjórninni að leita nú þegar samninga við Eimskipafélag Íslands og Samband ísl. samvinnufélaga um, að þau taki að sér frá næstu áramótum, eða svo fljótt sem verða má, allar strandferðir og flóabátaferðir umhverfis landið. Skal miða samninga við það, að aðilar skuldbindi sig til að halda uppi ferðunum á sinn kostnað næstu 25 ár, að þær verði eigi óhagkvæmari almenníngi en nú er og uppfylli jafnan þær kröfur, sem gera verður til slíkra ferða á hverjum tíma, enda taki þá félögin við öllum þeim skipastól, er Skipaútgerð ríkisins hefur nú yfir að ráða og ríkissjóður er eigandi að.

Greinargerð.

Á síðasta þingi var borið fram í efri deild frumvarp um að leita samninga við Eimskipafélag Íslands h/f um rekstur strandferða á sama grundvelli og þáttill. Þessi kveður á um, sbr. þingskjal 515. Fékk samgmn. deildarinnar málið til athugunar og sendi það Eimskipafélaginu til umsagnar. En með því að komið var mjög nærri þingslitum, taldi stjórn félagsins sig ekki geta látið í té umsögn um málið, þannig að því yrðu gerð full skil, þar sem málið væri allyfirgripsmikið og þyrfti því ýtarlegrar athugunar, áður en umsögn yrði í té látin. Ber svar félagsins bersýnilega með sér, að það telji það engan veginn frágangssök að ræða málið á þeim grundvelli, sem ráð var gert fyrir í frv. Málið fékk því ekki frekari afgreiðslu á síðasta þingi. En þótt svo færi sem hér hefur verið frá skýrt, þá vakti málið feiknamikla athygli meðal þjóðarinnar. Það er þegar öllum ljóst, jafnvel einnig þeim, sem ekki vilja, að ríkissjóður hætti öllum afskiptum af rekstri strandferða, að það fyrirkomulag, sem þjóðin býr nú við í þessum málum, er allt annað en æskilegt og engan veginn viðhlítandi til frambúðar, þótt um hitt sé nokkur ágreiningur, á hvern hátt bætt verði úr því ástandi, sem hér ríkir.

Skipaútgerð ríkisins hefur nú yfir að ráða tveimur stórum, nýlegum, vel útbúnum og góðum skipum, sem beinlínis voru smíðuð í því skyni að fullnægja fólksflutningaþörfinni umhverfis landið vetur og sumar, og einnig að nokkru leyti vöruflutningaþörfinni á sömu staði. Skipaútgerðin hefur auk þess yfir að ráða tveimur smærri skipum, sem aðallega er ætlað það hlutverk að flytja vörur og fólk til þeirra staða á landinu, er eigi hentar hinum stærri skipum að sigla á. Þá var enn fremur hugsað að bæta síðar við tveimur skipum af smærri gerðinni og leggja þá niður að fullu eða að mestu leyti allar flóabátaferðir. Var þá gert ráð fyrir, að hvort tveggja væri öruggt, að þjóðinni yrði séð fyrir viðunandi samgöngum meðfram ströndum landsins og að kostnaðurinn við slíkar ferðir yrði ekki tilfinnanlegur baggi fyrir ríkissjóð, sbr. nefndarálit forstjóra Skipaútgerðarinnar, þegar verið var að undirbúa skipulag þessara mála til frambúðar. Var þá og gert ráð fyrir því, að kostnaður við flóabátaferðir félli að langmestu niður.

Reynsla undanfarinna ára hefur talað sínu máli og sýnt aðra og lakari niðurstöðu en gert var ráð fyrir, þegar lagt var í þann kostnað að smíða hin nýju skip. Annað hinna stærri strandferðaskipa og það skipið, sem betra er, hefur árlega verið tekið út úr strandferðunum, svo að mánuðum skiptir, til þess að sigla með fólk í skemmtiferðir landa á milli, er sumar hverjar hafa kostað þjóðina allmikinn erlendan gjaldeyri. Hafa þessar ferðir þó engan veginn staðið undir útgjöldum, svo að þjóðin hefur orðið að leggja á sig skatta beinlínis þeirra vegna. Á sama tíma hefur svo Skipaútgerðin orðið að leigja alls konar skipakost í strandferðirnar, sem á engan hátt hefur uppfyllt lágmarkskröfur, sem gera verður til slíkra flutningatækja, og þetta kostað þjóðina enn meira fé en þótt strandferðaskipin hefðu verið notuð til ferðanna, eins og ávallt var til ætlaðt. Beinlínis vegna þessa fyrirkomulags hefur fólk þó orðið að nota önnur flutninga- og samgöngutæki til þess að fullnægja aðkallandi þörf á hverjum tíma.

Flutningsgjöld hafa þegar verið ákveðin það há, að ýmsir aðrir aðilar hafa af því ágætan arð að sigla árum saman fyrir lægri flutningsgjöld á hinar ýmsu hafnir landsins, án þess að hafa til þess nokkurn styrk úr ríkissjóði.

Á fjárlögum fyrir árið 1952 voru áætlaðar um 5 millj. kr. til strandferðanna, en upphæð þessi hefur á því ári orðið rúmlega 10 millj. samkvæmt því, sem frá er skýrt í ríkisreikningnum, eða hefur meira en tvöfaldast, miðað við áætlun. Höfðu þó á þessu ári engar umbætur verið gerðar á samgöngukerfinu, nema síður sé. Standa engar vonir til þess, að dregið verði úr þessum kostnaði, nema þá að samfara því verði þjónustan gerð enn lakari en nú er að óbreyttu fyrirkomulagi. Er þess ekki að vænta, að þjóðin uni þessu öllu lengur. Á sama tíma sem þannig hallast meira og meira á ógæfuhliðina hjá Skipaútgerðinni, auka aðrir aðilar, svo sem Eimskipafélagið og Samband ísl. samvinnufélaga skipakost sinn og fjölga um leið allverulega viðkomum á hina ýmsu staði á landinu, er skip Skipaútgerðarinnar sigla einnig á. Er því sýnilegt, að hér skapast samkeppni um flutninga á fólk og vörum á milli allra þessara aðila og að Skipaútgerðin er dæmd til þess að tapa í þeirri samkeppni því meira, því lengur sem hún stendur. Ekkert er því eðlilegra og sjálfsagðara en að leita eftir samkomulagi við báða þessa aðila, Eimskipafélagið og Samband ísl. samvinnufélaga, um að þeir taki að sér þessa þjónustu við fólk, sem Skipaútgerðin hefur enn á hendi, og tryggja það jafnframt, að hún verði bæði betri og ódýrari fyrir alla aðila. Má í þessu sambandi benda á, að skip þessara aðila sigla oft hvert á eftir öðru eða samtímis á sömu hafnirnar, hvert með sinn slatta af vörum, öllum aðilum til óhagræðis.

Það sýnist í alla staði bæði sanngjarnt og eðlilegt, að skipta tilteknum siglinga-svæðum á milli þessara aðila, jafnframt því sem þá væru látnir fylgja þeim þeir farkostir, sem þeim henta best og Skipaútgerðin hefur nú yfir að ráða og eru eign ríkissjóðs, gegn því, að samningsaðili taki að sér ákveðnar skuldbindingar um langt árabil. Ætti þetta að gera samningana auðveldari fyrir alla aðila.

Að síðustu skal á það bent, að um langan tíma stóðu um það deilur, hvort einstaklingar eða ríkið ættu að halda uppi sérleyfisferðum á milli Hafnarfjarðar og Reykjavíkur og á milli Akureyrar og Reykjavíkur. Var því lengi vel haldið fram af þeim, er vildu, að ríkið annaðist slíkar ferðir, að með ríkisrekstri fengi fólk þetri, ódýrari og öruggari þjónustu en ef einstaklingar önnuðust reksturinn. Því sama hefur og verið haldið fram um strandferðirnar. Reynslan hefur hins vegar sýnt það svo, að ekki verður á móti mælt, að síðan sérleyfisferðirnar komust aftur í hendur einstaklinga, hefur ríkissjóður ekki einasta sparað hundruð þúsunda árlegan rekstrarhalla á þeirri þjónustu, heldur hafa fólkinu verið látnar í té slíkar umbætur, að undrun sætir, og það án þess að þjónustan verði því dýrari. Mundi nú engum koma til hugar að láta ríkið taka á ný við þessari þjónustu. Það sama verður um árangurinn af skipulagsbreytingu á strandferðunum, ef farið er eftir því, sem hér er lagt til. Það ber því brýna nauðsyn til þess að vinna að því nú þegar að losa ríkissjóðinn að fullu og öllu við rekstur strandferðanna, ekki einasta til þess að létta af þjóðinni þeirri 10 milljóna króna byrði, sem þetta kostar ríkið árlega nú orðið, heldur og til þess að tryggja þjóðinni þetri og öruggari þjónustu í sambandi við flutninga á fólk og vörum um land allt.

Er þess að vænta, að Alþingi samþykki tillögu þessa og að ríkisstjórnin bregðist síðan skjótt við og komi á samningum á þann hátt, sem mælt er fyrir um í tillögunni.