

Sp. 291. Tillaga til þingsályktunar [139. mál]

um athugun á rekstrargrundvelli togaraflotans og endurnýjun hans.

Flm.: Gils Guðmundsson, Geir Gunnarsson.

Alþingi ályktar að kjósa 7 manna nefnd til að rannsaka og gera tillögur um lausn á vandamálum íslenzkrar togaraútgerðar. Skal nefndin jöfnum höndum kanna allar leiðir til að tryggja hagfelldan rekstur þeirra togara, sem nú eru í eigu landsmanna, og marka framtíðarstefnu um endurnýjun togaraflotans. Nefndin skal hafa náð samstarf við samtök togaraeigenda og togarasjómannanna. Við rannsóknir sínar og tillögugerð heimilast nefndinni að afla hvernar þeirrar sérfræðilegrar aðstoðar, innan lands og utan, sem henni þykir við þurfa.

Nefndin leggi álit sitt og tillögur fyrir næsta reglulegt Alþingi.

Kostnaður við störf nefndarinnar greiðist úr ríkissjóði.

Greinargerð.

Um meira en hálfri aldar skeið hefur útgerð togara verið mikilvægur þáttur í íslenzku atvinnulífi og átt ríkan þátt í bættri afkomu almennings og framfarasókn þjóðarinnar. Á tímum hinnar fyrri heimsstyrjaldar og árunum þar á undan gerðu þessi nýju og stórvirku atvinnutæki Íslendingum kleift að hagnýta auðlindir hafsins á betri og fullkonnari hátt en áður, juku stórlega magn og verðmæti íslenzkra útflutningsafurða og lögðu grundvöll að vexti og viðgangi ýmissa kaupstaða. Þrátt fyrir erfiðleika allrar íslenzkrar útgerðar á kreppuárunum eftir 1930, á tímum verðfalls og markaðsörðugleika, átti togarafloti landsmanna þá ómetanlegan þátt í að bjarga afkomu fólks við sjávarsiðuna og forða þjóðarbúskapnum frá algeru hruni. Á heimsstyrjaldarárunum síðari sönnuðu togararnir enn, hversu

afkastamikil og gagnsöm atvinnutæki þeir voru. Þótt togarafлотinn hefði þá ekki verið endurnýjaður að heitið gæti um langa hrið, flest skipin gömul orðin og að ýmsu leyti úrelt, var þessi aldraði skipastóll þess umkominn að draga stórfellda björg í bú og afla dýrmæts gjaldeyrisforða, sem hægt var að grípa til að stríðinu loknu og hagnýta til endurnýjunar skipastólsins og margvíslegra annarra framkvæmda. Að styrjöldinni lokinni voru keyptir hingað til lands yfir 40 nýir togarar, stærri og fullkomnari en hinir eldri höfðu verið, búnir öllum þeim tækjum og tækni, sem þá var tiltæk og henta þótti íslenskum aðstæðum á þeim tíma. Þessi nýju og glæsilegu fiskiskip voru keypt til útgerðarstaða víðs vegar um land. Fyrstu árin var afli yfirleitt góður. Togarnir tryggðu fjölda fólks atvinnu, lögðu upp mikinn afla í hraðfrystihús um land allt og áttu ríkan þátt í að efla fiskiðnaðinn, með því að flytja fiskvinnslustöðvunum hraefni, sem bátafloti landsmanna var þá ekki fær um nema að takmörkuðu leyti. Og enn er það svo og verður vafalaust um langan aldur, að þorskafli bátanna fæst aðallega á vissum árstímum, en eyður verða á milli vertíða. Er þá mjög mikilvægt, þegar togarar hafa lagt upp afla sinn í hraðfrystihúsin, sem ella stæðu ónotuð töluverðan hluta ársins, til stórtjóns fyrir reksturinn og afkomu þess fólks, sem við fiskiðnað vinnur.

Það orkar því naumast tvímælis, að togarafлотi Íslendinga hefur á undanförunum áratugum verið einn af hyrningarsteinum þeirra umbóta og framfara, sem hér hafa orðið. Án togaranna hefði afli okkar á djúpmiðum löngum verið næsta rýr og öðrum fiskveiðipjóðum eftir skilinn. Og á vissum tímabilum hafa þessi stórvirku atvinnutæki lagt slíkan skerf til þjóðarþúsins, að ómetanlegt má teljast. Þótt við eigum nú stóran og vel búinn bátafloata og gerum okkur vonir um, að hann verið fengsæll á hinum grynri miðum, virðist meira en hæpið að afskrifa með öllu þá gerð veiðiskipa, sem sótt getur afla á djúpmið. Þær raddir gerast hins vegar æ háværi, sem telja, að hlutverki togara hér sé lokið, þeir megi og eigi að hverfa. Flutningsmenn þessarar tillögu líta hins vegar svo á, að sú kenning sé í meira lagi hæpin. Þeir telja fráleitt, að slíkur dómur sé kveðinn upp, án þess að fram hafi farið gagnger rannsókn á því, hvort ekki sé með breyttri og bættri tækni hægt að reka héðan togarútgerð, þrátt fyrir minnkandi aflabrógd á djúpmiðum, sem væntanlega er tímabundið ástand.

Því verður ekki neitað, að nokkur síðustu árin hafa verið íslenskri togarútgerð svo örðug, að hún hefur dregið stórlega saman. Finnist engar leiðir til úrbóta, er ekki annað sýnt en hún komist brátt í alger þrot. Bráðabirgðaurræði, svo sem rekstrarstyrkir af opinberu fé, hafa lítt eða ekki dugað. Aðild togara að Aflatryggingasjóði reyndist einnig skammgóður vermir, enda er sú deild hans, sem þá útgerð á að styðja, orðin mjög févana. Háar ábyrgðir vegna togarakaupa falla árlega á ríkissjóð. Margir togarar hafa þegar verið seldir úr landi fyrir sáralítið verð, aðrir bíða þess, að kaupandi fáist. Jafnvel í Reykjavík og Hafnarfirði, þar sem togarútgerð stóð lengi með mestum blóma, minnkar togarafлотinn stöðugt. Bæjarútgerð Hafnarfjarðar, sem átti um skeið 4 togara, gerir nú aðeins út einn, og fyrir nokkrum dögum auglýsti Bæjarútgerð Reykjavíkur tvo af togurum sínum til sölu. Er ekki annað sýnt en þessi áður svo stórvirki og þjóðhagslega séð arðbæri atvinnurekstur líði gersamlega undir lok, nema því aðeins að hægt verði að finna honum nýjan og sæmilega hagfelldan rekstrargrundvöll.

Margar samverkandi ástæður liggja til þess, að íslensk togarútgerð má nú heita í rústum. Mestu veldur að sjálfsögðu hinn síminnkandi afli á öllum þeim fiskimiðum, sem íslenska togarafлотanum eru tiltæk. Í því sambandi benda togarútgerðarmenn einkum á stækkun fiskveiðilandhelginnar og þau fiskimið, sem togurunum var bægt frá af þeim sökum. Tvímælalaust stafar aflabrestur togaranna að einhverju leyti af þessu, en hitt ræður þó meiru, hversu fiskgengd virðist hafa stórminkað á djúpmiðum við Ísland og á togaramiðum við Grænland og Nýfundnaland.

Önnur meginástæðan til þess, hve togarútgerð stendur hér höllum fæti um

Þessar mundir, er vafalítið sú, að flotinn er orðinn gamall og úreltur og á engan hátt hentugur við þær aðstæður, sem nú eru. Heita má, að um nær tvo áratugi hafi hér alger kyrrstaða átt sér stað. Þau framleiðslutæki, sem upphaflega voru við það sniðin að moka upp miklum afla á skömmum tíma og sigla með hann ísaðan til vinnslu í hraðfrystihúsum eða sölu á erlendum mörkuðum hafa ekki á neinn hátt fengið lagað sig að breyttum aðstæðum. Úthaldskostnaður er mikill, viðhald skipanna dýrt, sáralitlar umbætur orðið á tæknibúnaði til vinnuhagræðingar og verksparnaðar og skipshafnir því fjölmennar. Engar verulegar tilraunir hafa verið gerðar til að endurbæta sjálft veiðarfærið, botnvörpuna. Við höfum hvergi nærri fylgzt af nægilegri árvekni með þeim umbótum, sem aðrar fiskveiðabjóðir hafa gert á því sviði. Engin umtalsverð rannsókn hefur verið á því gerð, hvort unnt sé að breyta öðrum búnaði togaranna í hagfelldara horf. Því síður hefur það verið kannað á viðhlítandi hátt, hvort kleift sé að gera togarana út á aðrar veiðar en botnvörpuveiðar, svo sem síldveiðar með herpinót. Takmörkuð athugun var gerð á þessu fyrir nokkrum missirum. Benti hún að vísu til þess, að við nokkra örðugleika væri að etja, en skar á engan hátt úr um það, hvort ekki mætti takast að yfirstíga þá.

En svo mikilvægt sem það er, að kannaðar verði allar hugsanlegar leiðir til að bæta rekstrarafkomu þeirra togara, sem Íslendingar eiga nú, er annað verkefni jafnvel enn þá brýnna, þegar framtíðin er höfð í huga. Gaumgæfileg rannsókn þarf að fara fram á því, hvort ekki sé rétt og hagkvæmt, þjóðhagslega séð, að endurnýja smám saman togarafloata landsmanna. Við slíka endurnýjun verður að sjálfsögðu að byggja á þeirri reynslu, erlendri og innlendri, sem fengizt hefur á undanförunum árum. Hagnýta þarf hverja þá tækni varðandi skip, búnað þeirra, veiðarfæri og meðferð á afla, sem bezt er og álitlegust á hverjum tíma.

Flm. þessarar tillögu líta svo á, að ekki sé seinna vænna, að allt þetta mál verði rannsakað niður í kjölinn, svo að úr því fáiast skorið, að hverju beri að stefna varðandi íslenska togarautgerð á komandi tímum. Hér er um svo mikilvægt þjóðfélagslegt vandamál að ræða, að Alþingi ber skylda til að láta það til sín taka. Þess vegna er tillagan flutt.