

Sp. 613. Tillaga til þingsályktunar [191. mál]

um að tryggja rekstur togaraútgerðarinnar.

Flm.: Lúðvík Jósefsson, Einar Olgeirsson, Gunnar Jóhannsson, Karl Guðjónsson.

Alþingi ályktar að skora á ríkisstjórnina að gera nú þegar nauðsynlegar ráðstafanir til þess að tryggja hallalausan rekstur togaraútgerðarinnar og til þess að tryggja, að jafnan fái stöðvun sjómenn til starfa á togaraflotanum.

Sérstök áherzla verði lögð á eftirgreindar ráðstafanir:

1. Lækkun á olíuverði.
2. Lækkun bankavaxta, einkum af afurðalánum.
3. Lækkun vátryggingarkostnaðar.
4. Lækkun á farmgjöldum af framleiðsluvörum útgerðarinnar.
5. Tollar og skattar af nauðsynjavörum útgerðarinnar verði afnumdir.
6. Fiskverð til togara verði hækkað verulega frá því, sem nú er.

Jafnhliða ráðstöfunum til stuðnings útgerðinni verði hlutazt til um, að bætt verði svo kjör togarasjómannna, að vanir menn fái til starfa á skipunum.

Greinargerð.

Eitt mesta framfaraspor, sem stigið hefur verið hin síðari ár í atvinnumálum Íslinga, voru kaupin á nýsköpunartogurinum að stríðinu loknu.

Þau kaup voru knúin í gegn af Sósíalístaflokknum þrátt fyrir skilningsleysi og andstöðu flestra hinna gömlu togaraeigenda og bankastjóra Landsbankans.

Íslingar eiga nú 43 góða togara, sem framleiða á ári hverju um helming alls fiskafli, er þjóðin framleiðir, þegar sildarafli er ekki reiknaður með. Þessi togarafiskur er undirstaða helmingsins af því útflutningsverðmæti, sem þjóðin flytur út af fiskafurðum, að frádreginni sild. Síðasta ár er togarafiskurinn þannig undirstaða verðmætis, sem er 250—280 millj. kr. í erlendum gjaldeyri, miðað við útflutningsverð.

Á þessum togaraflota vinna 1200—1500 sjómenn. Afköst þeirra á mann eru þau mestu, sem þekkjast við fiskveiðar nokkurs staðar í heiminum. Ísland er fremst allra landa í veröldinni um fiskframleiðslu, hvað snertir magn fisks á hvern starfandi sjómann. Í meðalári er talið, að hver íslenskur sjómaður framleiði 70 smálestir fisks. Þetta er svo hátt, að næsta land, sem á eftir kemur í röðinni, er með 10 smálestir á sjómann. Ísland er sjöfalt hærra. Þó er meðalveiðimagn á íslenska togaraflotanum um þrisvar sinnum hærra en meðalveiðimagn á Íslandi. Það er að þakka hinum framúrskarandi dugnaði og sóknhörku sjómanna vorra á togurum og bátum, góðum skipum og gjöfulem miðum. En hvorugt hið síðarnefnda notast, skipin eða miðin, ef ekki nýtur þess dugnaðar, sem einkennt hefur íslenska sjómannastétt.

Þessi stórkostlega afkastageta íslenskra sjómanna er undirstaðan undir því, að þjóð vor búi við sæmleg lífskjör og efnahagslegt sjálfstæði: vinni sér sjálf fyrir þeim miklu vörum, sem við þurfum að flytja inn í landið.

Nú vofir hnignun og stöðvun yfir öllum togaraflotanum. Stöðvist hann, brestur aðalgrundvöllinn undir efnahagslífi landsins og lífskjörum fólksins.

Orsakir yfirvofandi stöðvunar eru aðallega tvennar:

Í fyrsta lagi bera togarasjómenn allt of lítið úr bótum fyrir hina miklu, þrotlausu og hættulegu vinnu sína. Þar af leiðir, að mikið af hinum duglegu, vönu togarasjómönum gengur í land og erfitt er að fá nokkra í staðinn, sem gagn er að. Afleiðing þessa er annars vegar, að afköst togaranna minnka, vinnan um borð lendir á örfáum mönnum, sem brátt gefast upp, og sífellt sigur á ógæfuhliðina, en hins vegar svo tafarlaus stöðvun.

Í öðru lagi tapa flestallar útgerðirnar á togurunum. Bæjarútgerðirnar, sem reka togarana sérstaklega með aukningu atvinnunnar í heimahögum fyrir augum, verða fyrir árlega vaxandi tapi, sem óbærilegt er til lengdar.

Þetta ástand leiðir óhjákvæmilega til stöðvunar mestalls togaraflotans innan nokkurra vikna, ef ekkert er að gert.

Togaraflotinn mun á síðasta ári hafa tapað um 20 millj. kr. á útgerðinni. Kaup sjómanna á honum er auk þess allt of lágt.

En þessi togarafloti, sem reikningslega ber sig ekki, ber hins vegar mest allra aðila uppi þjóðarþúð sjálft. Og á því að selja togurunum vörur og þjónustu græða fjölmargir aðilar stórar fúlgur:

1. Ólífélögin selja hverjum togara á ári olíu fyrir rúma milljón króna. Það mun vart ofreiknað, að þau græði á sölu þeirri a. m. k. 20% eða 200 þús. kr. á hverjum togara, eða 8 600 000 kr. á öllum togaraflotanum.
2. Vextir þeir, sem togararnir greiða hönkunum, sem fá allan gjaldeyri þeirra til ráðstöfunar, munu vera um 300 000 kr. að meðaltali á hvern togara á ári, eða um 13 millj. kr. á ári fyrir allan togaraflotann.
3. Vátryggingargjöld togarana eru 240—300 þús. kr. á togara á ári, eða 11—13 millj. kr. á flotann.

Þannig mætti lengi telja.

Þann gjaldeyri, sem togararnir og þeir, sem úr afla þeirra vinna, framleiða, 250—300 milljónir, fá innflytjendur til ráðstöfunar. Og er engum blöðum um það að fletta, að á þeim innflutningi taka innflytjendur og seljendur gróða, sem nemur hátt í 100 millj. kr., og ríkið svipaðar upphæðir í tolla.

Vélbátaflotinn var fyrir nokkru rekinn með stórtapi, og sjómenn voru að flýja hann. — Nú lætur ríkið greiða á ári um 80 millj. kr. í styrk til hraðfrystihúsa og verkunarstöðva handa vélbátaflotanum. Þetta fé lætur ríkið innflytjendur taka af almenningi með „bátagjaldeyrinum“ svonefnda, og fá innflytjendur mjög riflega „þóknun“ fyrir innheimtuna. Bátasjómenn knúðu fram hækkun á fiskverði til sín upp í 122 auru til þess að gera afstöðu sína lífvænlegri.

Ríkið notar þessa aðferð til þess að styrkja vélbátaflotann og tryggja nauðsynlega útgerð hans, þó að þessi aðferð sé almenningi hin dýrasta og komi vélbátaútveginum minnst að gagni. En ríkisstjórnin vill ekki ráðast beint að hagsmunum þeirra auðhringa, banka og heildsala, sem græða á vélbátaútveginum, því að ríkisstjórnin er sjálf fulltrúi þessa auðvalds.

Vandamál togaraútgerðarinnar má ekki leysa með þeim hætti, sem vandi vélbátaútgerðarinnar var leystur í svip, og verða ekki leyst þannig. Alþýða manna mundi ekki láta þjóða sér slíka nýja dulbúna gengislækkun.

Vandamál togaraútgerðarinnar: kauphækkun sjómanna og hallalaus afkoma útgerðarfyrirtækjanna — verður að leysa á kostnað þess auðvalds, sem rakar til sín gróða á útgerðinni og innflutningnum, sem útgerðargjaldeyririnn stendur undir.

Í þingsályktunartillögu þessari er lagt til, að rekstrarafkoma togaraútgerðarinnar verði gerð hagstæðari en nú er, m. a. með lækkun ýmissa helztu rekstrargjalda-liða útgerðarinnar.

Með örfáum orðum skal vikið að þeim ráðstöfunum, sem mestu máli mundu skipta.

1. Lækkun á olíuverði. Telja má víst, að hægt sé að lækka verð á olíum til togaraútgerðarinnar svo, að nema mundi á ári um 200 þús. krónum fyrir hvern togara. Olíuverð hér á landi er miklu hærra en í nálægum löndum og mundi þrátt fyrir þá lækkun, sem hér er ráðgerð, ekki ná sama verði og í aðalviðskiptalöndum okkar. Starfsemi olíufélaganna á Íslandi ber það líka glögglega með sér, að þar er um mikinn gróða að ræða.
2. Lækkun bankavaxta. Bankavextir eru hærri hér á landi en annars staðar, þar sem til þekkist. Sérstaklega eru hinir gifurlega háu vextir, sem teknir eru af hreinum afurðalánum, þ. e. lánum, sem veitt eru út á framleidda vöru, sem bíð-

ur afskipunar, fjarri öllu réttmæti. Slikir vextir eru hér 5—7%, og munu engin dæmi slíkra vaxta annars staðar. Sanngjarnt væri að lækka vexti af afurðalánnum í 1—2%, enda er þar um lán allt annars eðlis að ræða en venjuleg áhættulán eða lán til lengri tíma.

3. Lækkun váttryggingarkostnaðar. Það fer ekki dult, að inlend og erlend váttryggingarfélag græða miklar fjárhæðir árlega á váttryggingum togaranna. Ríkið gæti auðveldlega lækkað þessi útgjöld togaranna, m. a. með aukinni innlendri tryggingu með bakábyrgð ríkisins.
4. Lækkun farmgjalda. Aðalskipafélag landsins hafa grætt álitlega undanfarin ár. Gróði þeirra er ekki sízt af útfluttum sjávarafurðum. Lækkun farmgjalda á útflutningsvörum landsmanna er því vel fær og mundi að sjálfsögðu jafngilda hækkuðu fiskverði.
5. Afnám tolla og skatta af útgerðarnauðsynjum virðist sjálfsögð ráðstöfun, þegar svo er komið, að óhjákvæmilegt er að styðja með opinberum ráðstöfunum útflutningsframleiðsluna. Söluskatturinn hvílir nú í ýmsum greinum þungt á útgerðinni. Má t. d. nefna, að söluskattur af venjulegri ljósavél í togara nemur um 20 þús. kr.
6. Hækkun fiskverðs til togaranna er óhjákvæmileg ráðstöfun. Togarnir fá nú miklu lægra verð fyrir fisk sinn en bátalotinn. Slíkur mismunur á fiskverði getur ekki haldizt lengi. Með hagkvæmari nýtingu hraðfrystihúsanna ættu þau auðveldlega að geta hækkað verð sitt á togarafiski. Með lækkun útflutningsfarmgjalda mundu einnig aukast möguleikar til verðhækkunar á fiski. Sama er að segja um verulega lækkun vaxta framleiðsluvörulána. Slík vaxtalækkun mundi jafngilda beinni fiskverðshækkun.

Það er því augljóst, að hægt er að lækka útgjaldaliði togararekstrarins og að einnig er hægt að hækka fiskverð togaranna sem því nemur, að hallalaus rekstur náist. Ráðstafanir í þessu efni eru aðkallandi. Þær má ekki draga lengur en orðið er.

Jafnframt þeim verður svo að hlutast til um, að kaup togarasjómannanna batni til verulegra muna frá því, sem nú er.

Allar ráðstafanir togaraútgerðinni til hagsbóta, án þess að ráðið sé fram úr þeim vanda að tryggja góða og dugmikla íslenzka sjómenn til starfa á skipunum, eru árangurslausar. Kjör sjómanna verða jafnhliða að takast til meðferðar.