

**Sp.**

**248. Nefndarálit**

[116. mál]

um framlög til flóabáta, fólks- og vöruflutninga.

Frá samvinnunefnd samgöngumála.

Að venju hefur samvinnunefnd samgöngumála farið yfir og fjallað um þau erindi, er Alþingi hafa borist um stuðning við rekstur flóabáta vegna vöru- og fólksflutninga á tilteknum svæðum, t. d. í Ísafjarðardjúpi, á Breiðafirði og Faxaflóa og til og frá Vestmannaeyjum, einnig á afmörkuðum svæðum norðan- og austanlands, svo sem í Eyjafirði, til og frá Grímsey og í Mjóafirði.

Nefndin hefur einnig fjallað um erindi, sem borist hafa vegna vetrarflutninga á landi. Þau fjalla einkum um snjóþjónustur og snjóþjónustur, þar sem byggðarlög eiga erfitt með að standa straum af kostnaði er þeim er gert að bera. Þetta á aðallega við um snjóþjónustur héruð og tengist framar öðru lækniþjónustu.

Nefndin er sammála um það, að þótt viðkomandi aðilum sé þörf á stuðningi þurfi engu að síður að gera sérstaka úttekt á ákveðnum þáttum þessara mála svo afgreiðslur fjárveitinga verði ekki sjálfvirkar frá ári til árs. Bent hefur verið á það, að greinargerðir þyrftu að fylgja öllum umsóknum, svo ljóst yrði hvernig fjármunum er varið. Eins og nú háttar eru umsóknir aðeins nokkrar línur á blaði, skeyti eða tilmæli til þingmanna. Þetta á þó ekki við um umsóknir flóabáta, sem yfirleitt eru vel grundvallaðar.

Þá telur nefndin fulla ástæðu til þess að vekja athygli Alþingis og ríkisstjórnar á því alvarlega ástandi, sem nú ríkir um rekstur sumra flóabátanna. Mjög verulegur rekstrarhalli er á útgerð nokkurra þeirra, enda hefur allur tilkostnaður hækkað mikið. Sem dæmi má nefna, að olía hefur hækkað úr 49 kr. hver lítri í

mars 1979 í 155 kr. 25 ára í september 1979, og staðið í stað síðan, eða rúmlega þrefaldast. Hækkun rekstrarkostnaðar er yfirleitt rösklega 50 af hundraði.

Þess ber og að geta, að útgerðir sumra flóabátanna heyja nú harða baráttu til að greiða niður skuldir og ekki er fyrirsjáanlegt að þar vinnist sigur. T. d. má geta þess, að skuld Herjólfss við Ríkisábyrgðasjóð nam 1 185 milljónum króna í lok ársins 1979 og samkvæmt upplýsingum sjóðsins er áætlað, að 900 til 1000 milljónir króna falli á skipið á þessu ári. Um síðustu áramót námu skuldir Akraborgar við Ríkisábyrgðasjóð 521.6 milljónum króna, og er áætlað, að á þessu ári falli á fyrirtækið 76 milljónir króna að óbreyttu gengi. — Vandí þessara skipa og þeirra, er búa við svipaðar aðstæður, verður ekki leystur nema með sérstöku átaki ríkisvaldsins.

Nefndinni bárust rösklega 40 erindi um stuðning. Þeir Halldór S. Kristjánsson deildarstjóri í samgönguráðuneytinu og Guðmundur Einarsson forstjóri Skipaútgærdar ríkisins komu á nokkra fundi nefndarinnar og veittu henni drjúgar upplýsingar og miðluðu af þekkingu, er kom að góðu gagni. Nefndin færir þeim þakkir fyrir störfin.

Ef lítið er á einstaka þætti í störfum nefndarinnar, eru þessir helstir: Mestum hluta fjármagnsins var skipt á milli flóabátanna, eða samtals 628.5 millj. króna. Til landflutninga fóru samtals 59.6 millj. króna. Sérstakega var lítið til þeirra báta, er þjóna eyjabúum, þ. e. Vestmannaeyjum og Hrísey, og hækkun varð á framlagi svo unnt reyndist að fjölga ferðum til Grímseyjar. Að öðru leyti var beitt ákveðinni hundradshlutaaðferð og tekið tillit til þeirra, er við mesta erfiðleika búa.

#### **Akraborg.**

Samkvæmt bráðabirgðayfirliti yfir reksturinn 1979 varð halli án afskrifta 148.9 millj. kr. en þar með eru taldir vextir og bankakostnaður að fjárhæð 180 millj. kr. Eins og fram hefur komið í nefndarálitinu skuldar Akraborg Ríkisábyrgðasjóði talsverða fjárhæð. Á síðasta ári var ríkisframlag til skipsins 45 millj. kr. Fyrirtækið hefur sent umsókn um 60% gjaldskrárhækkun, en sú umsókn hefur ekki verið afgreidd frá gjaldskrárnefnd. Í því sambandi er rétt að minna á tillögu flóabátanefndar, þar sem hún telur að „unnt sé og eðlilegt að rekstri Akraborgar verði hagnað þannig, að ekki þurfi að koma til framlag úr ríkissjóði.“ Telur nefndin, að þessu markmiði mætti m. a. ná með því, „að útgerð Akraborgar verði gefnar nokkuð frjálssar hendur með verðlagningu, þannig að hægt verði, með breytingum far- og farmgjalda, að finna þá taxta, sem gefa hámarksgróða“. Það liggur í augum uppi, að ef þessi stefna nær ekki fram að ganga verður afleiðingin annaðhvort rekstrarstöðvun eða aukið ríkisframlag.

#### **Baldur.**

Rekstraraðili gerir ráð fyrir að launagjöld hækki á milli árána 1979 og 1980 um 49%. Hætt er v.ð að þessi hækkun sé full lítil. Heildarhækkun gjalda nemur um 54.8 af hundraði, eða úr 117.3 millj. kr. 1979 í 181.6 millj. kr. 1980. Árið 1979 nam ríkisframlag til rekstrar bátsins 70 millj. kr. og auk þess fékk hann 15 millj. kr. til að greiða halla fyrri ára. Haustið 1978 var gerð tillaga um að fækka í áhöfn Baldurs um tvo menn, en aðeins náðist samkomulag um fækkun á einum. Gera má ráð fyrir að rekstur bátsins hefði orðið hallalaus 1979, ef þessar tillögur hefðu náð fram að ganga. Fróðir menn telja, að fimm menn í áhöfn nægi auðveldlega til að halda bátinum í rekstri. Þá er nauðsynlegt, að sem fyrst verði hafin athugun á endurnýjun bátsins með aukna hagkvæmni á þjónustu við farsvæði hans í huga.

#### **Drangur.**

Samkvæmt rekstrarreikningi bátsins til 25. nóvember 1979 skilar reksturinn hagnaði er nemur, að frádraginni olíuskuld og vanfærðum afskriftum, um 1.3 millj. kr. Ef reikningur ársins 1978 er borinn saman við áætlun 1980, hækka gjöldin um rúmlega 100%, eða um 53.3% að meðaltali á ári. — Framkvæmdastjóri tekur

fram í bréfi sínu til nefndarinnar, að nauðsyn sé á auknu viðhaldi vegna aldurs bátsins. Full þörf er á því að hefja athugun á smíði nýs báts í staðinn fyrir núverandi bát með aukna hagkvæmni í þjónustu í huga.

#### Fagranes.

Á rekstraryfirliti bátsins eru gjöld hækkuð frá 1979 úr 35% í 50%. Tekjur eru hækkaðar um 40% og eru líkur á því að sú tala náist, ef flutningar dragast ekki saman. Reksturinn skilaði hagnaði á síðasta ári um 4.6 millj. kr., en þess ber þó að geta, að fjármagnsþörf vegna halla undanfarinna ára nemur 24.6 milljónum króna. Bent skal á nauðsyn þess, að gagnger athugun verði gerð á þjónustuhlutverki bátsins og hugsanlegri endurnýjun hans.

#### Herjólfur.

Heildargjöld Herjólfss hækka frá áætlun 1979 um 253 millj. kr. eða tæplega 51%. Tekjur hækka samkvæmt áætlun um 197.3 millj. kr. eða um 55%. Í þessari tekjuáætlun er gert ráð fyrir 61.8% hækkun fargjalda og 31% hækkun farmgjalda. Jafnframt er gert ráð fyrir aukningu á flutningum. — Nauðsynlegt er að benda á, að meira en helmingur kostnaðar við rekstur skipsins er launakostnaður. Á skipinu er 16 manna áhöfn. Til samanburðar má geta þess, að á m/s Smyrli eru 17 manns í vetrarsiglingum hans, en Smyrill er um 2500 brúttórumlestir, um 1500 lestum stærri en Herjólfur. Af þessu má ljóst vera, að fækkun í áhöfn skipsins er nauðsynleg. — Í nefndarálitinu hér að framan er greint frá skuldum Herjólfss við Ríkis-ábyrgðasjóð, en sjóðurinn hefur á undanfórnum árum gert kröfu í ríkisframlag skipsins, en ráðuneytið hefur hingað til synjað þeirri kröfu. — Nefndin telur, að Alþingi og ríkisstjórn verði að taka ákvörðun um hvernig gera eigi upp áfallnar skuldir skipsins við sjóðinn og hvernig standa eigi að greiðslu afborgana og vaxta á næstu árum.

#### Hríseyjarferjan.

Á síðasta ári eignuðust Hríseyingar nýja og glæsilega ferju, sem leysti af hólmi alls ófullnægjandi bát. Mikill stofn- og rekstrarkostnaður fylgir þessu nýja skipi, sem er „þjóðvegur“ Hríseyinga og eina samgönguleiðin á milli lands og eyjar. Framkvæmdasjóður lánaði 201 millj. kr. til smíði ferjunnar, og verða greiðslur afborgana og vaxta mjög þungar á næstu árum miðað við núgildandi vexti, 33½%. Á þessu ári er greiðslubyrðin 42 millj., 1981 84 millj., 1982 77 millj., og 1983 71 millj. Lánið á að greiðast upp árið 1990.

Málefni annarra flóabáta verða ekki tíunduð hér, en þeir eru Mjóafjarðarbátur, Langeyjarnesbátur, Mýrabátur og Dýrafjarðarbátur.

Full samstaða náðist í nefndinni um tillögur hennar. — Nefndin setur að sjálf-sögðu það skilyrði fyrir fjárhagsaðstoð samkvæmt tillögum, að rekstri verði hagað svo, að landsbyggðir njóti svo sem til er ætlast og í samráði við samgönguráðuneytið. Samkvæmt greinargerð þeirri, er nefndarálitnið greinir, leggur samvinnunefnd samgöngumála til að á fjárlagaárinu 1980 verði veittar samtals 688.1 millj. kr., sem skiptast svo sem lagt er til á þingskjali 249.

Alþingi, 31. mars 1980.

Jón Helgason,  
form. Ed.-nefndar.

Skúli Alexandersson,  
fundaskr. Nd.-nefndar.

Steinþór Gestsson.  
Stefán Guðmundsson.

Árni Gunnarsson,  
form. Nd.-nefndar, frsm.

Guðmundur Karlsson.

Lárus Jónsson.

Stefán Valgeirsson.

Stefán Jónsson.

Egill Jónsson,  
fundaskr. Ed.-nefndar.

Friðjón Þórðarson.

Halldór Blöndal.

Alexander Stefánsson.

Eiður Guðnason.