

Sp.

223. Nefndarálit

[1. mál]

um framlög til flóabáta, fólks- og vöruflutninga.

Frá samvinnunefnd samgöngumála.

Samvinnunefnd samgöngumála hefur að venju fjallað um erindi þau, sem Alþingi hafa borist um fjárframlög til stuðnings við rekstur flóabáta vegna vöru- og fólksflutninga á hinum einstöku svæðum, svo sem Ísafjarðardjúpi, Breiðafirði, Faxaflóa og til Vestmannaeyja, um Eyjafjörð allt til Grímseyjar og vegna samgangna milli Mjóafjarðar og Neskaupstaðar. Enn fremur hefur nefndin fjallað um erindi, er borist hafa, vegna vetrarflutninga á landi, svo sem til rekstrar snjóþjónu eða vegna mikils snjóþjónusturs, þar sem erfitt reynist viðkomandi byggðarlögum að standa straum af þeim kostnaði, er þau verða að bera samkvæmt snjóþjónustureglum Vegagerðarinnar.

Þrátt fyrir að reglurnar hafi verið verulega rýmkaðar á síðustu árum verða íbúar í snjóþjónu hérudum fyrir verulegum kostnaði umfram aðra þegna þjóðfélagsins við að halda uppi nauðsynlegum samgöngum. Til að minnka þennan aðstöðumun hafa verið veitt á fjárlögum hvers árs fjárframlög til þeirra, sem að dómi nefndarinnar eru verst settir að þessu leyti.

Þótt ekki verði komist hjá fjárstuðningi við þá aðila, sem hér eiga hlut að máli, ber nauðsyn til að endurskipuleggja ýmsa þætti þessara mála, þar sem flutningaþörfin er á sumum

svæðum önnur en áður var. Leggur nefndin áherslu á að þessi mál séu öll skoðuð í því augnamiði að koma á meiri hagræðingu við þessa flutninga og fá það fram, hvernig það fjármagn, sem veitt er á vegum nefndarinnar, nýtist.

Nefndinni bárust rúmlega 60 umsóknir. Halldór S. Kristjánsson, deildarstjóri í samgönguráðuneytinu, og Guðmundur Einarsson, forstjóri Skipaútgerðar ríkisins, mættu á fundum nefndarinnar og veittu henni margvíslegar upplýsingar, sem komu nefndinni að verulegu gagni. Færir nefndin þeim sérstakar þakkir fyrir störf þeirra í þágu nefndarinnar.

Skal nú gerð grein fyrir hinum einstöku þáttum, sérstaklega að því er hin stærri verkefni varðar, þ. e. a. s. flutninga á sjó. Hvort tveggja er, að til þeirra gengur mestur hluti þess fjármagns, sem nefndin úthlutar, og svo hitt, að um allt það, er lýtur að sjóflutningum, hefur nefndin fyllri upplýsingar, þótt ýmsir aðrir aðilar, er styrk til landflutninga njóta, hafi einnig sent nefndinni greinargóðar upplýsingar um rekstur og annað er umsóknina varðar, og er það breyting til bóta.

Enn fremur hafði nefndin þann hátt á að ræða og fá frekari upplýsingar hjá þingmönnum hvers kjördæmis um þær umsóknir, sem lágu fyrir hjá nefndinni, og einnig hafði hún í nokkuð mörgum tilvikum samband við þá aðila, sem umsóknirnar sendu.

Í mörgum þessum umsóknum kemur glögg fram, hvað aðstöðumunurinn er mikill hvað kostnað við allar samgöngur varðar, og er nefndinni fullkomlega ljóst, að full ástæða væri að hafa þessa styrki verulega hærri til að minnka þennan aðstöðumun. En á hitt ber einnig að líta, að margir munu þeir, sem ekki eru betur settir, sem enga umsókn hafa sent.

1. Akraborg.

Á árinu 1981 var hagnaður af rekstri Akraborgar 205 þús. kr., sem er nokkru lakari niðurstaða en var 1980. Samkvæmt efnahagsreikningi í árslok er eigið fé félagsins neikvætt um tæpar 5 millj. kr. Til loka október á þessu ári var hagnaður af rekstrinum 425 þús. kr. og er þá búið að taka tillit til vaxtagjalda að fjárhæð 2.6 millj. kr. Rétt er að benda á að tveir síðustu mánuðir ársins eru erfiðir í rekstri, minni flutningar og aukinn tilkostnaður.

Nýtt skip, nýja Akraborgin, var tekið í notkun í júní á þessu ári, en gamla skipið er enn óselt.

Skallagrímur hf. fer fram á styrk að fjárhæð 3 millj. kr. á næsta ári. Í bréfi fyrirtækisins kemur fram að samkomulag hefur náðst við Ríkisábyrgðasjóð um að ríkisstyrkurinn skuli renna óskiptur til greiðslu lána hjá sjóðnum. Hér er því um stofnstyrkbeiðni að ræða. Í fjárlögum í ár er veittur 1 millj. kr. rekstrarstyrkur og 800 þús. kr. stofnstyrkur. Af þessari fjárhæð fékk Ríkisábyrgðasjóður beint 1.2 millj. kr. Samkvæmt upplýsingum Ríkisábyrgðasjóðs nema skuldir vegna gömlu Akraborgar 1. nóvember s. l. um 11 millj. kr. Búið er að ganga frá samningi vegna hluta þessara skulda. Vegna kaupa á nýju Akraborginni eru nú vextir af láni DEM 5 812 156 eða 39 millj. íslenskar krónur, í vanskilum 11 959 000 kr. Afborgun er ekki fallin í gjalddaga. Hætt er við að fyrirtækið stefni í svipuð vanskil við Ríkisábyrgðasjóð og var vegna kaupa á gömlu Akraborginni á sínum tíma.

Þessi mál eru þannig vaxin, að þau þurfa meiri skoðunar við.

2. Baldur.

Almennt um rekstur Baldurs árið 1982.

Baldur er nú eingöngu í ferðum á Breiðafirði eftir að útgerð bátsins hætti Reykjavíkurfurferðum 1. apríl 1981. Ferðir þessar urðu alls 125 10 mánuði þessa árs. Farþegar með bátnum urðu 5890 og flutt var 1201 bifreið. Sambærilegar tölur frá fyrra ári voru 108 ferðir, 6300 farþegar og 1164 bifreiðar. Á þessu sést að þegar ferðum fjölgar um 16% fækkar farþegum úr 6300 í 5890, eða um 410 farþega, sem er um 6.5%. Á móti fjölgar bifreiðum milli áranna um 37, eða um 38%.

Nýtt skip.

Nefnd um ferju á Breiðafirði skilaði álit á þessu ári. Klofnaði hún í afstöðu sinni til málsins. Samkvæmt tillögu meiri hluta nefndarinnar bauð Framkvæmdastofnun ríkisins út teikningu Breiðafjarðarferju I, sem Siglingamálastofnun ríkisins hafði hannað. Tilboð í þessa teikningu voru opnuð í Framkvæmdastofnun ríkisins 8. október s. l. Lægsta tilboð var um 27 millj. kr., en það hæsta um 45 millj. kr.

Breiðafjarðarferja II var hönnuð upphaflega af Bátalóni hf. í Hafnarfirði, en hönnun síðan breytt og búin til boðs af Skipatækni hf. Hér er um stærri bát að ræða. Teikning af ferju II var boðin út af samgönguráðuneytinu og tilboð opnuð í október 1982. Lægsta tilboð reyndist vera 26,6 millj., en það hæsta 39,3 millj. kr. Tilboð í ferju I og ferju II eru því mjög svipuð.

Siglingamálastjóra var falið að yfirfara þessi tilboð og gera á þeim samanburð. Skilaði hann þeim gögnum 1. nóvember s. l.

Umrædd ferjunefnd var síðan beðin um álit og skilaði hún því til ráðuneytisins 17. nóvember s. l.

Þessi mál öll eru nú í athugun hjá ráðuneytinu.

Helstu forsendur rekstraraðila um þróun útgjalda á næsta ári eru þessar:

Laun hækki milli ára 58%, olíukostnaður verði 60% hærri og gert er ráð fyrir að reksturinn standi nokkurn veginn í járnum með 2,6 millj. kr. rekstrarframlagi úr ríkissjóði.

Gert er ráð fyrir svipuðum flutningum á næsta ári og í ár, en til að ná áætluðum tekjum þurfa taxtar að hækka um 65%.

Rekstraraðili fer fram á rekstrarstyrk að fjárhæð kr. 4 151 000 á næsta ári, sem er um 58% hækkun frá greiddum styrk á yfirstandandi ári.

3. Fagranes.

Eins og fyrr fylgir umsókn rekstraraðila bátsins nokkuð greinargott yfirlit yfir rekstur hans 10 mánuði ársins og áætlað út þetta ár. Tekjur fyrirtækisins út þetta ár eru áætlaðar kr. 3 077 000, þar af ríkisframlag 2 068 000. Gjöldin eru aftur á móti áætluð kr. 3 594 000, eða um 517 þús. kr. hærri en tekjurnar. Samkvæmt reikningi ársins 1981 var hagnaður á rekstrinum 44 þús. kr., sem ráðstafað var til greiðslu skulda vegna halla fyrri ára.

Í bréfi framkvæmdastjóra eru raktar ýmsar ástæður fyrir versnandi rekstrarniðurstöðu fyrirtækisins á þessu ári. Má þar nefna minna ríkisframlag en farið var fram á, og skýrir það 204 þús. kr. Jafnframt eru nefndir mun hærri útgjaldaliðir en ráð var fyrir gert, svo sem vaxtagjöld 145 þús. kr. og trygging 95 þús. kr. Enn fremur er bent á að í áætlun útgerðar bátsins, sem kynnt var nefndinni í desember á síðasta ári, var reiknað með 40% verðbreytingum útgjalda, en í raun hafa þær orðið yfir 60%, þar af um tvöföldun olíuverðs. Vegna vaxandi greiðsluferðleika hefur fyrirtækið sótt um 130 þús. kr. aukafjárveitingu á þessu ári og hefur fengið hana.

Áætlun fyrirtækisins er í hefðbundnum stíl. Flestallir gjalda- og teknaliðirnir eru hækkaðir um 50%. Rekstraraðili fer fram á að rekstrarstyrkur til bátsins verði 3,8 millj., eða 72% hækkun frá fjárlögum.

4. Hríseyjarferjan.

Gjaldskráin fyrir ferjubátinn Sævar var hækkuð tvisvar á þessu ári, um 20% í lok ágúst og 20% í byrjun desember. Nefndin gerir ráð fyrir að gjaldskráin verði hækkuð strax í byrjun næsta árs um allt að 30%, sem ætti að gefa á næsta ári um 300 þús. kr. Ríkisframlag til rekstrar á fjárlögum í ár var 400 þús. kr. En til greiðslu komu 375 þús. kr.

Fram hefur komið að verulegar skuldir hafa safnast saman út af rekstri þessa báts og framlagið á síðasta ári alls ekki dugað til að jafna þann halla.

Þegar þessi bátur var keyptur var ákveðið að ríkisframlag mundi verða á hverju ári til afborgana og vaxtagreiðslna. Samkvæmt yfirliti frá Framkvæmdasjóði Íslands verða greiðslur vegna Hríseyjarferju á árinu 1983 kr. 835 959 000, en til viðbótar því standa mál þá þannig, að vanskil nú um áramótin verða um 230 þús. kr., þannig að styrkjaþörfin vegna afborgana og vaxta af stofnkostnaði er um kr. 1 100 000.

5. Drangur.

Til loka október s. l. hafði Drangur flutt 812 farþega og 4149 tonn af vörum. Á sama tíma árið 1981 flutti báturinn 1293 farþega og 3536 tonn af vörum. Farþegum hefur því fækkað um 37%, en á móti kemur nokkur aukning á vöruflutningum, um 17%.

Rekstraraðili Drangs gerir ráð fyrir að á rekstrinum í ár verði hallinn um 60 þús. kr., og er þá miðað við greiddan styrk úr ríkissjóði, en sem kunnugt er er fjárveitingin í ár skert um 6% og þýðir það um 90 þús. kr. fyrir Drang.

Nýtt skip í stað gamla Drangs var tekið í notkun á miðju ári. Að sögn rekstraraðila hefur rekstur nýja bátsins komið mjög vel út sakir þess, hve fjölhæfur báturinn er, m. a. gott gámflutningaskip.

Í áætlun um reksturinn á þessu ári var gert ráð fyrir því, að nýja skipið yrði komið í rekstur í febrúar eða mars, en í reynd var það ekki tekið í notkun fyrr en í júlí, og hafði þessi tölfrátt á ýmsa rekstrarliði til hækkunar, svo sem launakostnað, þar sem færri eru í áhöfn nýja Drangs.

Um einstaka rekstrarliði er þetta helst að segja:

Laun: Gert er ráð fyrir því, að laun hækki um 34% frá launakostnaði þessa árs. Þetta er nokkru minni hækkun en almennt gerist, fyrst og fremst vegna fækkunar í áhöfn. Ólíukostnaður eykst verulega frá árinu í ár samkvæmt tillögum rekstraraðila, eða um 640 þús. kr., úr 640 þús. í 1 560 000 kr. Hér er um 143% hækkun að ræða. Þessi liður þarfnast skýringa rekstraraðila.

Gert er ráð fyrir minna viðhaldi að magni til en á þessu ári, enda er um nýtt skip að ræða.

Rekstraraðili áætlar, að kostnaður vegna út- og uppskipunar verði 240 þús. kr. á næsta ári og er það um 100 þús. kr. hærri fjárhæð en í ár. Á móti koma mjög auknar tekjur vegna þessa liðar, alls um 260 þús. kr. hærri fjárhæð en á yfirstandandi ári. Heildargjöld hækka eftir áætluninni um 46%. Tekjur fyrirtækisins af farmgjöldum, út- og uppskipun og fargjöldum hækki milli áranna 1982 og 1983 um 1.2 millj. kr., eða um 52%, samkvæmt þessari áætlun. Bæði er um að ræða aukningu flutninga og taxtahækkun.

Til að endar nái saman í rekstrinum, fyrir utan afskriftir og vexti af lánum til kaupa á nýja Drang, þarf ríkisframlagið að vera a. m. k. 1.8 millj. kr. á næsta ári. Hækkun ríkisframlags frá þessu ári yrði þá um 28%.

Þegar þetta skip var keypt var gert ráð fyrir því, að stofn- og vaxtakostnaður yrði greiddur með ríkisframlagi. Samkvæmt útreikningi viðskiptabanka rekstraraðila á greiðslum afborgana og vaxta af lánum vegna kaupa á nýja Drang er nauðsynlegt að stofnfjárframlag verði 5.5 millj. kr. á næsta ári. Miðað er við gengi í byrjun desember 1982 og 50% hækkun gengis á næsta ári. Um er að ræða þrjú lán, þar af eitt lán sem tekið var hjá Export Finance vegna breytinga á skipinu. Byrði vegna fjármagns- og vaxtakostnaðar er verulega hærri en ráð var fyrir gert, þegar áætlunin um kaupin var gerð, og rétt er að hafa í huga að í byrjun desember 1981 jafngilti 1 Bandaríkjadalur kr. 8.18 og norsk króna kr. 1.41. Nú er dollarinn kominn í kr. 16.34 og norska krónan í kr. 2.34. Hækkun dollarans nemur 99.7%, en norsku krónunnar 64.79%, eða meðalhækkun um 82%.

6. Herjólfur.

Upplýsingar úr bókhaldi fyrirtækisins eru aðeins fyrir hendi til loka ágúst á þessu ári. Til grundvallar rekstraráætlun næsta árs eru því lagðar niðurstöður bókhalds fyrirtækisins fyrstu 8 mánuði ársins 1981. Helstu forsendur áætlunar út þetta ár eu þær, að gjöldin eru framreiknuð til 12 mánaða að viðbættu 10% álagi til þess að mæta verðhækkunum seinni hluta þessa árs. Tekjur eru að meginhluta meðhöndlaðar eins. Rekstraraðili framreiknar síðan rekstraráætlun þessa árs um 42% til þess að fá áætlaðar tölur fyrir rekstur fyrirtækisins á næsta ári.

Í þessari rekstraráætlun næsta árs er ekki tekið tillit til fjárfestinga í áhöldum og tækjum né greiðslum af fjármagnskostnaði vegna kaupa á Herjólfví á sínum tíma.

Flutningar Herjólfvís voru þessir á árinu 1981:

Farþegar 48 030, bílar 9 468, vörur 13 050 tonn.

Flutningar Herjólfvís hafa farið vaxandi ár frá ári frá árinu 1977, fyrsta heila árið sem Herjólfur var í rekstri, en það ár voru flutningar þessir:

Farþegar 34 416, bílar 7 117 og vörur 6 667 tonn.

Heildargjöld Herjólfvís urðu á árinu 1981 13.1 millj. kr., eða 70% hærri en á árinu 1980. Halli á rekstrinum varð 2.4 millj. kr.

Síðustu ár hefur ríkisframlagið náð að jafna uppsafnaðan rekstrarhalla fyrri ára þegar frá eru taldar afskriftir og fjármagnskostnaður af stofnlánum og til Ríkisábyrgðasjóðs.

Fjármagnsbeiðni fyrirtækisins er þannig sundurliðuð:

Veltufjárstaða 1. janúar 1982 neikvæð um 1.9 millj. kr. án skuldar við Ríkisábyrgðasjóð. Áætlaður rekstrarhalli umfram ríkisframlag 1982 er 300 þús. kr. Áætlaður rekstrarhalli 1983 án ríkisframlags er 5.8 millj. kr.

Þessi fjármagnsbeiðni er um 95% hærri en það framlag sem veitt var á fjárlögum í ár, en eins og kunnugt er var ríkisframlagið skert um 6%. Þegar tillit er tekið til þess er hækkunin milli ára — eða hækkunarþörfin milli ára — um 100%.

Mörg undanfarin ár hefur nefndin lagt áherslu á að fundin yrði lausn á uppgjöri fyrirtækisins við Ríkisábyrgðasjóð. Á fjárlögum þessa árs er svonefnt ákvæði í 6. gr.:

„Að semja við Herjólf hf. og Skallagrím hf. um vanskil fyrirtækjanna hjá Ríkisábyrgðasjóði, m. a. niðurfellingu vaxta og dráttarvaxta að hluta, með þeim skilyrðum, sem talin eru nauðsynleg.“

Nefndinni er ekki kunnugt um að þessi heimild hafi verið notuð gagnvart Herjólfví, en Skallagrímur hf. hefur náð samkomulagi um greiðslur vaxta og afborgana á skuldum vegna gömlu Akraborgar.

Samkvæmt upplýsingum Ríkisábyrgðasjóðs 14. desember 1982 námu skuldir Herjólfvís við Ríkisábyrgðasjóð 1. desember s. l. 61.2 millj. kr. Með áföllnum vöxtum til áramóta yrði skuldin 66.7 millj. kr., eða hækkaði um 5.5 millj. kr. í desembermánuði, þ. e. a. s. 177 600 kr. á dag. Hér er mál sem ekki er hægt að víkja sér undan að taka á, og kom það fram á fundum nefndarinnar, að eina leiðin í þessu efni væri að ríkið tæki á sig skuldir Herjólfvís, enda, eins og að framan segir, standa ekki tekjur undir rekstrinum, hvað þá meira.

7. Mjóafjarðarbátur.

Bátur þessi fer tvær ferðir í viku milli Mjóafjarðar og Neskaupstaðar og einnig tvær ferðir til Dalatanga, þegar landleiðin er ófær, sem er að jafnaði 4—6 mánuði á ári hverju. Nýr bátur var keyptur árið 1978 og er mestur hluti kaupverðs enn ógreiddur. Bátur þessi er eina samgöngutækið við Mjóafjörð mestan hluta ársins.

Málefni annarra flóabáta verða ekki rakin hér, enda er um að ræða smáar upphæðir er til þeirra fara, en þeir eru Dýrafjarðarbátur, Langeyjarnesbátur og Mýrabátur.

Við umfjöllun málsins kom fram að æskilegt væri og raunar nauðsynlegt að samgönguráðuneytið reyndi að fylgjast með því, hvernig þeir fjármunir nýtast þeim byggðarlögum, sem fá fjárframlög eftir tillögum nefndarinnar, til að fá vísbendingu um, hvort þeir fjármunir muni geta komið að meiri notum eftir öðrum leiðum.

Mjög ítarlega var fjallað um hverja umsókn og náðist full samstaða um hverja fjárveitingu í nefndinni.

Samkvæmt greinargerð þeirri, er í nefndaráliti greinir, leggur samvinnunefnd samgöngumála til, að á fjárlögum 1983 verði veittar samtals kr. 30 961 000, sem skiptist svo sem lagt er til á þingskjali 207.

Alþingi, 17. des. 1982.

Stefán Valgeirsson,
form. Nd.-nefndar, frsm.

Egill Jónsson,
fundaskr. Ed.-nefndar.

Steinþór Gestsson.

Stefán Guðmundsson.

Stefán Jónsson.

Eiður Guðnason,
form. Ed.-nefndar.

Skúli Alexandersson.

Árni Gunnarsson.

Friðjón Þórðarson.

Alexander Stefánsson,
fundaskr. Nd.-nefndar.

Halldór Blöndal.

Jón Helgason.

Lárus Jónsson.

Guðm. Karlsson.