

Nd. **190. Frumvarp til laga** **[109. mál]**
um kaup á olíuflutningaskipum.

Flm.: Gils Guðmundsson, Bergur Sigurbjörnsson.

1. gr.

Ríkisstjórninni er heimilt að kaupa eða láta smíða á kostnað ríkissjóðs tvö olíuflutningaskip, 12000—16000 lestir hvort.

2. gr.

Til framkvæmda samkvæmt 1. gr. er ríkisstjórninni heimilt að taka erlendis allt að 80 millj. króna lán.

3. gr.

Lög þessi öðlast þegar gildi.

Greinargerð.

Samhljóða frumvarp var flutt á síðasta þingi, en hlaut þá ekki afgreiðslu. Fylgdi því þá svo hljóðandi greinargerð:

„Um nokkurt skeið hefur verið vaxandi áhugi á því, að Íslendingar eignuðust olíuflutningaskip, eitt eða fleiri. Þeir, sem hafa kynnt sér málið, eru þeirrar skoðunar, að kaup olíuflutningaskipa muni verða hagkvæm fyrir þjóðina og spara henni allverulega erlendan gjaldeyri. Er hér einnig um mikilsverða öryggisráðstöfun að ræða, þar eð þeir tímar geta auðveldlega komið, að háskalegt sé að vera algerlega upp á aðrar þjóðir komnir um svo mikilvægt atriði sem aðflutninga til landsins á olíum.

Olíunotkun Íslendinga er nú orðin yfir 200 þús. smálestir árlega og fer sífellt vaxandi. Benda allar líkur til þess, að sú þróun haldi áfram. Landsbúum fjölga ört, skipastóll landsmanna á væntanlega fyrir sér að vaxa, vélanotkun öll, bæði við sjó og í sveit, er stöðugt að aukast. Enn má benda á það, að upphitun íbúðarhúsa með olíu hefur rutt sér mjög til rúms á síðustu árum. Má því telja fullvíst, að aðflutningur á olíum til landsins muni enn aukast verulega í náinni framtíð.

Íslendingar hafa á undanförnum árum greitt milli 30 og 40 millj. kr. í farngjöld til erlendra aðila. Flutningsgjöld olíuflutningaskipa hafa nú að vísu lækkað allverulega, en nema þó háum upphæðum.

Í frumvarpi þessu er lagt til, að Alþingi heimili ríkisstjórninni að kaupa eða láta smíða tvö olíuflutningaskip, 12—16 þús. lestir, en athuganir þykja benda til þess, að sú stærð skipa henti okkur best.

Byggingarkostnaður tveggja slíkra skipa mun nema samtals 70—80 millj. kr. Yrði hins vegar horfið að því ráði, sem vel kemur til greina og ef til vill mun reynast hagfelldast, að kaupa nýleg skip, má vænta þess, að þau yrðu allmiklu ódýrari. Vegna lækkaðra flutningsgjalda er nú miklu auðveldara en verið hefur undanfarin ár að fá slík skip keypt. Virðist augljóst, að nota beri tækifærið og fá hið fyrsta úr því skorið, hvort ekki er hægt að ná góðum samningum um kaup á nýlegum og hentugum skipum.

Rekstur olíuflutningaskipa er talinn svo öruggur og arðvænlegur, að öflun lánsfjár í því skyni að kaupa eða smíða slík skip mundi að öllum líkindum auðveldari en lánsfjáröflun til margra annarra framkvæmda. Hefur kunnur útgerðarmaður, sem mikið hefur kynnt sér þetta mál, látið þess getið á opinberum vettvangi, að hann mundi geta útvegað lánsfé erlendis til slíkra skipakaupa.

Tvö olíuflutningaskip af þeirri stærð, sem hér um ræðir, mundu hafa næg verkefni, þar eð þau gerðu litlu betur en anna þörfum okkar Íslendinga. Má því telja fullvíst, að rekstur þeirra yrði fjárhagslega tryggur. Skipin mundu örugglega spara meiri gjaldeyri en nota þyrfti til greiðslu vaxta og ofborgana af stofnláninu.

Við Íslendingar höfum á að skipa mörgum dugandi sjómönnum, þar á meðal faglærðum mönnum, sem siglt hafa á olíuflutningaskipum, svo að engin vandkvæði ættu að vera á því að manna tvö olíuflutningaskip með íslenskum áhöfnum. Mundu þar fá örugga atvinnu um 90 sjómenn, sem gera má ráð fyrir að framfleyttu um 400 manns.

Flutningsmenn þessa frumvarps telja það að vísu meginatriði í sambandi við málið, að tvö góð olíuflutningaskip komist í íslenska eigu. Hitt skiptir einnig verulegu máli, hver tilhögun verður viðhöfð um eignaryfirráð og rekstrarfyrirkomulag skipanna. Telja flm. eðlilegast, að ríkið kaupi skipin og reki þau.“

Á síðasta þingi bar ríkisstjórnin einnig fram frumvarp um heimild til að ábyrgjast lán til kaupa á tveimur olíuflutningaskipum, allt að 50 millj. kr. vegna hvors skips. Í greinargerð, er fylgdi stjórnarfrumvarpi þessu, var m. a. svo að orði kveðið:

„Þótt kaupskipastóll landsmanna hafi aukizt mjög hin síðari ár hefur þó um alla olíuflutninga til landsins eingöngu orðið að treysta á erlend leiguskip, þar eð íslenskir aðilar hafa enn eigi eignazt skip, er annazt gætu slíka flutninga. Hefur hin síðari ár verið varið tugum milljóna króna í erlendum gjaldeyri á ári hverju til greiðslu á leigum fyrir olíuflutningaskip. Þegar þetta er haft í huga svo og að olíumagn það, er til landsins er flutt, vex ár frá ári, má ljóst vera, hve mikilsvert er þjóðhagslega, að landmenn sjálfir geti tekið olíuflutningana í sínar hendur. Auk þessa ættu Íslendingar sem eyþjóð, með auknum skipakosti, að hafa aðstöðu til í vaxandi mæli að afla verðmæta með siglingum í þágu annarra þjóða.

Af framangreindum ástæðum telur ríkisstjórnin sjálfsagt að greiða fyrir því, að Íslendingar geti sjálfir eignazt skip til að bæta úr þessari brýnu þörf, og fer því fram á heimild Alþingis til þess að mega veita ríkisábyrgð fyrir lánnum til kaupa á tveimur olíuflutningaskipum, svo sem nánar greinir í frumvarpinu sjálfu.“

Frumvarp þetta var stöðvað á síðasta þingi, og kom aldrei um það nefndarálit frá meiri hluta fjárhagsnefndar, er fékk málið til meðferðar. Skal engum getum að því leitt hér, hvað valdið hefur. Enn þá bólar ekkert á frumvarpi um þetta mál frá ríkisstjórninni. Þar eð enn eru í fullu gildi öll hin sömu rök og fram voru flutt til stuðnings kaupum á olíuflutningaskipum á síðasta þingi, höfum við þingmenn Þjóðvarnarflokksins nú flutt frv. okkar að nýju.