

um kaup og leigunám togara.

Flm.: Gils Guðmundsson, Karl Guðjónsson, Hannibal Valdimarsson.

1. gr.

Skyllt er ríkisstjórninni að láta fylgjast með því, hvort togarar í eigu einstaklinga, hlutafélaga eða bæjar- og sveitarfélaga eru í stöðugum rekstri.

2. gr.

Hafi togari ekki verið gerður út í 30 daga samfleytt, án þess að um aðkallandi viðgerð sé að ræða, er ríkisstjórninni heimilt að semja við eigendur um kaup eða leigu skipsins og gera nauðsynlegar ráðstafanir til þess, að það komist sem fyrst á veiðar.

3. gr.

Hafi rekstur togara verið stöðvaður í 60 daga samfleytt, er ríkisstjórninni skylt að leita tafarlaust samninga við eigendur um kaup eða leigu skipsins. Náist samningar ekki innan viku, skal ríkisstjórnin gera ráðstafanir til þess að taka togarann eignar- eða leigunámi. — Sé skip tekið leigunámi, skal við það miðað, að ríkisrekstur skipsins sé eigendum þess að skaðlausu, en eigi skal greiða þeim leigu þar umfram.

4. gr.

Skyllt er ríkisstjórninni að sjá svo um, að hver sá togari, sem ríkið yfirtekur samkv. ákvæðum 2. og 3. gr., hefji veiðar svo fljótt sem verða má og sé í stöðugum rekstri. Er ríkisstjórninni heimilt að fela reksturinn hverjum þeim aðila, sem henta þykir. Rekstrinum skal þó hagað með hliðsjón af því, að togarar, sem ríkið hefur yfirtekið, leggi upp afla sinn á þeim stöðum, þar sem skilyrði eru til fiskvinnslu, en hraefni skortir og atvinna er af skornum skammti. Ef þurfa þykir, skal ríkisstjórnin gefa út reglugerð um nánari tilhögun rekstrarins.

5. gr.

Heimilt er ríkisstjórninni að selja eða leigja togara, er ríkið hefur yfirtekið samkv. ákvæðum 2. og 3. gr., að því tilskildu, að tryggður megi teljast samfelldur rekstur skipsins.

6. gr.

Heimilt er ríkisstjórninni að taka allt að 20 millj. kr. lán til þeirra framkvæmda, sem um ræðir í lögum þessum.

7. gr.

Lög þessi öðlast þegar gildi.

Greinargerð.

Togaraútgerð Íslendinga hefur nú um hríð átt við allmikla rekstrarörðugleika að etja. Ástæðurnar til þeirra örðugleika verða hér ekki raktar. Hitt er væntanlega hverjum manni ljóst, að enda þótt togaraútgerðin berjist nú í bökkum og styðjist við rekstrarstyrk, eru togararnir einhver mikilvægustu framleiðslutæki landsmanna og afla mjög verulegs hluta af útflutningsverðmætum þjóðarbúsins. Það er því mjög fjarri lagi, þegar látið er liggja að því, að togararnir séu hálfgerður ómagi á þjóðinni. Enda þótt þróunin hafi orðið með þeim einkennilega og óheilbrigða hætti nú um hríð, að flest borgi sig betur en framleiðslustörfin, eru þau þó undirstaða þjóðarbúskaparins og hljóta að verða það á ókomnum tímum. Alþingi má því ekki einvörðungu miða aðgerðir sínar í atvinnu- og fjármálum við það, hvað bezt „borgar sig“ á hverjum tíma, miðað við reikningslega afkomu fyrirtækja í framleiðslu, iðnaði eða verzlun, heldur hlýtur aðalsjónarmiðið að vera hitt, hvað hagkvæmast er og heilbrigðast fyrir þjóðarheildina, þegar öll kurl koma til grafar. Ber Alþingi skylda til að haga störfum sínum á þá lund, að tryggt verði eftir föngum nægilegt fjármagn til þess rekstrar, sem er þjóðfélaginu í heild óumdeilanleg nauðsyn og til mestra hagsbóta öllum almenningsi.

Enda þótt svo sé nú að framleiðslunni sorfið, að togaraútgerð landsmanna eigi mjög í vök að verjast, er þjóðinni brýn nauðsyn, að útgerðin stöðvist ekki. Samdráttur framleiðslunnar hefur óhjákvæmilega í för með sér skert lífskjör. Eini möguleikinn til þess að tryggja þjóð, sem er í örum vexti, viðunandi lífskjör, er stöðug aukning framleiðslunnar, en til þess þarf hvort tveggja, fjölgun framleiðslutækja og samfelldan rekstur þeirra framleiðslutækja, sem til eru í landinu á hverjum tíma. Stöðugur rekstur togaraflotans er því eitt af frumskilyðum þess, að þjóðin geti í náinni framtíð búið við samnileg kjör. Þótt engan skuli gert lítið úr því, að þörf sé á að finna togaraútgerðinni sem hentugast rekstrarform, er hitt þó grundvallaratriði, að svo afkastamikil framleiðslutæki sem togararnir eru séu í

stöðugum rekstri. Lánsfjárskortur og örðugleikar einstakra útgerðarféлага, sem hafa eignarheimild á togurum, mega ekki verða til þess, að rekstur skipanna stöðvist, stundum svo að mánuðum skipti, til stórfellds tjóns fyrir þjóðarheildina. Togari, sem leggur upp afla sinn í hraðfrystihús og aðrar fiskvinnslustöðvar, aflar með núverandi verðlagi hráefnis, er nemur allt að 1 millj. kr. að útflutningsverðmæti á mánuði eða 10—12 millj. kr. á ári. Þessar tölur sýna ljóslega, hversu mikils þjóðarbúið missir í, ef togararekstur stöðvast.

Segja má, að Alþingi og ríkisstjórn beri skylda til að keppa að því, að nauðsynleg framleiðsla, svo sem útgerð togara og vélbáta, geti verið lífvænlegur atvinnuvegur, svo að ekki þurfi til stöðvunar að koma vegna skorts á rekstrarfé og langvarandi taprekstrar. Nú vofir það yfir, að allur flotinn stöðvist, þar eð flest þykir arðvænlega en útgerð fiskiskipa. Vitalega er það rétt, að stjórn atvinnumála og fjármála verður að miðast við það, að hægt sé að reka undirstöðuatvinnuvegi þjóðarinnar. Sé eðlilegum rekstrargrundvelli kippt undan útflutningsframleiðslunni, er vissulega vá fyrir dyrum og óhjákvæmilegt að gera ráðstafanir til umbóta. Í því er fólgin stórfelld hættu, ef stórvirkustu atvinnutækin stöðvast algerlega. Telja flm. þessa frv., að gera beri allt, sem auðið er, til að koma í veg fyrir slíka stöðvun, m. a. með því, að ríkið sjálft taki að sér rekstur togara, sem eigendur hafa ekki bolmagn til að gera. Enda þótt reikningslegt tap verði á slíkri útgerð, er það auðsær hagur þjóðarheildarinnar, að skipin séu rekin, haldi áfram að draga auð í þjóðarbúið og veita fjölda fólks atvinnu.

Þótt gera verði ráð fyrir því, að hverju sinni er alger stöðvun vofir yfir öllum togaraflota landsmanna, telji Alþingi og ríkisvald sér skylt að leysa vanda útgerðarinnar með sérstökum ráðstöfunum, er engu að síður nauðsynlegt að koma á löggjöf, er fer í svipaða átt og frv. það, sem hér liggur fyrir. Einstakir útgerðarmenn og útgerðarfélag geta af ýmsum ástæðum komizt í þrot með rekstur sinn, þótt öðrum takist betur. Má nefna um það nærtæk dæmi, að nýlegir og góðir togarar hafi legið aðgerðalausir um lengri eða skemmri tíma, án þess að ríkisvaldið teldi sér skylt að hafa afskipti af málinu. Þannig var háttað um togarann „Vilborgu Herjólfsdóttur“ í fyrra, og nú hefur togarinn „Keflvíkingur“ legið í höfn mánuðum saman, og sjást engin merki þess, að þar verði skjót breyting á.

Frv. því, sem hér liggur fyrir, er ætlað að tryggja það, að hverju sinni sem togararekstur stöðvast sé ríkisvaldinu kleift að grípa inn í og leysa vandann til bráðabirgða með því að tryggja rekstur skipsins á þann hátt, sem bezt þykir henta. Telja flm. augljóst, að enda þótt nokkurt fjárhagslegt tap kunni að verða á rekstrinum fyrir ríkissjóð, sé það ótvíræður hagur þjóðarheildarinnar, að komið sé í veg fyrir stöðvun svo afkastamikilla framleiðslutækja, sem togararnir eru. Talið er eðlilegt, að leitazt verði við eftir föngum að hagnýta hina ríkisreknu togara til atvinnu-jöfnunar og þeir látnir leggja upp afla sinn á þeim stöðum, þar sem skilyrði eru til fiskvinnslu, en hráefni skortir og atvinna er af skornum skammti.

Samkvæmt ákvæðum 5. gr. frv. er ráð fyrir því gert, að hægt sé að selja eða leigja togara þá, sem ríkið hefur yfirtekið, bæjar- og sveitarfélögum, hlutafélögum eða einstökum útgerðarmönnum, að því tilskildu, að tryggður megi teljast samfelldur rekstur skipanna. Það er því ekki tilætlunin með þessu frv., að ríkið taki smám saman á sínar hendur allan togararekstur, heldur geti eftir sem áður þrífizt öll þau rekstrarform, sem nú tíðkast. Tilgangurinn er sá einn að koma í veg fyrir langvarandi rekstrarstöðvun, sem jafnan hefur í för með sér dvínandi framleiðslu og versnandi lífskjör þjóðarinnar.