

Nd.

45. Frumvarp til laga

[45. mál]

um lántökuheimild og ráðstöfun lánsfjár til hafnarframkvæmda.

Flm.: Gísli Guðmundsson, Jón Skaftason, Halldór Ásgrímsson, Björn Pálsson,
Halldór E. Sigurðsson, Ágúst Þorvaldsson.

1. gr.

Af láni því, sem ríkisstjórninni var heimilað að taka samkv. LVIII. tölul. 22. gr. fjárlaga fyrir árið 1959, skal endurlána 30 milljónir króna til hafnarframkvæmda auk þeirra 28 millj. króna, sem þegar hefur verið skipt milli einstakra hafna.

2. gr.

Ríkisstjórninni er heimilt að taka lán erlendis að upphæð allt að tveim milljón-um dollara eða jafngildi þeirra í annarri erlendri mynt.

3. gr.

Fé það, er tekið verður að láni samkv. 2. gr., skal endurlána til hafnarframkvæmda.

4. gr.

Fjórir menn, einn tilnefndur af hverjum þingflokki, skipta, að fengnum tillögum vitamálastjóra, fé því, er endurlánað verður samkv. 2. og 3. gr., milli einstakra hafna.

5. gr.

Lög þessi öðlast þegar gildi.

Greinargerð.

Frv. sama efnis var flutt á síðasta Alþingi, en varð þá ekki útrætt.

Með ákvæði í 22. gr. fjárlaga fyrir árið 1959 var ríkisstjórninni heimilað að taka erlent lán, sem næmi, að viðbættum þágildandi yfirfærslubótum, um 150 millj. ísl. króna. Fulltrúar Framsóknarflokksins í fjárveitinganefnd lögðu til, að 50 millj. af þessu fé yrðu endurlánaðar til hafnarframkvæmda. Sú tillaga náði ekki fram að ganga á Alþingi, en samþykkt var að endurlána til hafnarframkvæmda 28 millj. kr. Þessari upphæð var sumarið 1959 skipt milli 19 hafna, að frádregnum 500 þús. kr., sem vitamálskrifstofunni voru ætlaðar til áhaldakaupa.

Á sumarþinginu 1959 var af hálfu Framsóknarflokksins flutt sérstakt frumvarp þess efnis, að hluti hafnanna af fjárlagaláninu yrði 50 milljónir í stað 28 millj. Frumvarpið varð ekki útrætt, en efni þess er tekið upp í 1. gr. þess frumvarps, sem hér liggur fyrir, með þeirri breytingu, að í stað 22 milljóna er hér gert ráð fyrir 30 milljónum. Er það gert með tilliti til breytingarinnar á skráningu erlends gjaldeyris, en hluti af láninu var ekki tekinn fyrr en eftir gengisbreytinguna.

Þar að auki er í þessu frumvarpi lagt til, að veitt verði heimild til að taka viðbótarlán erlendis og að sú upphæð verði einnig endurlánuð til hafnarframkvæmda. Ekki er ætlað til, að lán það, sem nú mun vera í ráði að taka vegna Þorlákshafnar, sé innfalið í þessari upphæð, enda er sú lántaka heimiluð í fjárlögum.

Samkvæmt þessu frumvarpi, ef að lögum verður, yrði þá hægt að endurlána hafnarsjóðum samtals 106 millj. kr. af erlendu lánsfé til viðbótar þeim lánnum, sem úthlutað var sumarið 1959. Ef gert er ráð fyrir, að þetta lánsfé yrði notað á 2—3 árum og framlög ríkissjóðs til hafnargerða og hafnarbótasjóðs yrðu svipuð eða hærri en nú í ár, næmu þau á þessum tíma a. m. k. 34—52 millj. kr. Að viðbættu því fé, sem ætla má að hafnarsjóðir gætu lagt fram með lántökum innanlands eða á annan hátt, og að viðbættu Þorlákshafnarláninu yrði þá væntanlega hægt að gera nokkurt átak í hafnarframkvæmdum á þessum tíma.

Þörfin fyrir hafnarbætur er nú víða í sjávarplássum landsins mjög brýn. Framtíð margra þessara staða er að verulegu leyti og sums staðar fyrst og fremst undir því komin, að ekki dragist lengi úr þessu að skapa þar þau hafnarskilyrði, sem til þess þarf, að fiskibátar og fiskiskip, sem bezt henta á hverjum stað, geti athafnað sig þar eftir þörfum og notið þar öryggis og að hægt sé að afgreiða þar á viðunandi hátt vöruflutningaskip, sem eðlilegt er að hafi þar viðkomu. Sums staðar getur verið hætt á, að mannvirki liggi undir skemmdum, ef ekki er hægt að halda verki áfram. Þá er ekki hægt að loka augunum fyrir því, að hafnarmannvirki, sem vegna fjárskorts verður að vinna að í litlum áföngum, verða af þeim sökum oft mun dýrari en vera þyrfti, ef hægt væri að vinna meira í hvert sinn. Þetta verður augljóst, þegar flytja þarf dýr tæki milli staða með ærnum kostnaði. Skiptir miklu, að slík tæki geti verið sem lengst í einu á hverjum stað til þess að gera flutnings-

kostnaðinn sem minnstan hlutfallslega. Fjárskortur hefur það líka stundum í för með sér, að vinna verður verkið með úreltum aðferðum eða lélegum tækjum.

Árlega eru nú í fjárlögum veitt fjárframlög til nál. 60 hafna víðs vegar um land. Í flestum þessara hafna — og raunar fleiri — er áætluðum framkvæmdum að meira eða minna leyti ólokið, og sums staðar eru þær á byrjunarstigi. Í lögum um hafnargerðir og landingarbætur er gert ráð fyrir ríkisframlagi og ríkisábyrgð vegna slíkra framkvæmda á 113 stöðum. Fyrirsjáanlegt er, að kostnaðurinn við að byggja upp höfn skiptir víða milljónum, sums staðar milljónatugum. Gefur þetta út af fyrir sig nokkra hugmynd um þau verkefni, sem fram undan eru.

Hið innlenda fjármagn er takmarkað, og þess er vissulega þörf á mörgum sviðum. Hafnarframkvæmdum verður naumast sinnt, svo að viðunandi sé, fyrst um sinn, nema erlent fjármagn komi til í stærri stíl en verið hefur til þessa. Og þar sem þessar framkvæmdir eru eitt af höfuðskilyrðum þess, að aukin verði framleiðsla og gjaldeyrisöflun í byggðum landsins, virðist fyllilega réttlætanlegt að taka nokkurt fé að láni erlendis til þeirra. Þar eins og annars staðar verður að sjálfsögðu að gæta hófs, og verður að telja, að það sé gert, þó að frumvarp það verði að lögum, sem hér liggur fyrir.