

Nd.

## 14. Frumvarp til laga

[14. 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 er heimilt að taka samkv. LVIII. tölul. 22. gr. fjárlaga fyrir árið 1959, og tilheyrandi yfirlánaþótum skal endurlána 22 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 milljónum dollara eða jafngildi þeirra í annarri erlendri mynt.

### 3. gr.

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

### 4. gr.

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

### 5. gr.

Lög þessi öðlast þegar gildi.

### Greinargerð.

Með ákvæði í 22. gr. fjárlaga fyrir árið 1959 var ríkisstjórninni heimilað að taka erlent lán, sem næmi, að viðbættum yfirlánaþótum, 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. króna. Þessari upphæð var í júlímánuði s. l. skipt milli 19 hafna, að frádregnum 500 þús. kr., sem vitamálskrifstofunni voru ætlaðar til áhaldakaupa. Ekki mun enn vera húið að ganga til fulls frá hinni heimiluðu lántöku, en sumar hafnir munu þó hafa fengið það, sem þeim var lofað, og hinar fá það væntanlega á árinu 1960.

Á sumarþinginu 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.

Þar að auki er í þessu frumvarpi lagt til, að veitt verði heimild til að taka viðbótarlán erlendis, sem að viðbættum yfirlánaþótum mundi nema um 50 millj. kr., og að sú upphæð verði einnig endurlánað til hafnarframkvæmda. Ekki er ætlað til, að lán það, sem nú mun vera í ráði að taka vegna Þorlákshafnar, sé innifalið í þessari upphæð, enda mun fyrir þeirri lántöku séð á annan hátt.

Samkvæmt fjárlagaheimildinni og þessu frumvarpi, ef að lögum verður, yrði þá hægt að endurlána hafnarsjóðum samtals um 100 millj. kr. af erlendu lánsfé, þegar yfirlánaþótur eru meðreiknaðar, sem sjálfsagt er. Ef gert er ráð fyrir, að þetta lánsfé yrði notað á 2—3 árum og að framlög ríkissjóðs til hafnargerða yrðu svipuð eða hærri en á s. l. ári, næmu þau á þessum tíma a. m. k. 30—45 millj. kr. Að viðbættu því fé, sem ætla má að hafnarsjóðir gætu lagt fram með lántökum

innanlands eða á annan hátt, og að viðbættu Porlákshafnarláninu yrði þá væntanlega hægt að gera nokkurt átak í hafnarframkvæmdum á þessum tíma.

Pörfin 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 liggja 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 flutningskostnaðinn 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 nálega 60 hafna víðs vegar um land. Í flestum þessara hafna — og raunar fleiri — er áætluðum framkvæmdum ólokið, og sums staðar eru þær á byrjunarstigi. Gefur þetta út af fyrir sig nokkra hugmynd um þau verkefni, sem fram undan eru. Atvinnutækjanefnd gerði fyrir nokkru áætlun um nauðsynlegustu hafnarframkvæmdir á 46 stöðum á Norður-, Austur- og Vesturlandi, en þær framkvæmdir, sem þar var fjallað um, hefðu, miðað við verðlag 1956—57, lauslega áætlað, kostað um 113 millj. kr. Framkvæmdakostnaður hefur hækkað til muna síðan. Og á Suðurlandi eru mörg hinna kostnaðarsömustu verkefna, sem krefjast úrlausnar á næstu árum.

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 sjálfsgöðu að gæta hófs, og verður að telja, að það sé gert, þó að frumvarp það verði að lögum, sem hér liggur fyrir.

Samkvæmt fyrirmælum Alþingis er nú unnið að gerð 10 ára áætlunar um hafnargerðir hér á landi. Munu þá enn skýrast þau viðfangsefni, sem við þarf að fást á þessu sviði á komandi tímum.