

Nd.

476. Frumvarp til laga

um útgerð ríkis og bæja.

Flm.: Emil Jónsson og Héðinn Valdimarsson.

1. gr.

Ríkisstjórnin efnir til félagsmyndunar til útgerðar fyrir ríkið og kaupstaði á þann hátt, sem mælt er fyrir um í lögum þessum.

2. gr.

Ríkissjóður leggur fram 200000 kr. árið 1936 og síðan árlega sömu upphæð í 4 ár, gegn 100000 króna árlegu framlagi frá kaupstöðum, og skal fé þetta vera stofnsjóður félags þess, er rekur togaraútgerð fyrir ríkið og hlutaðeigandi kaupstaði.

3. gr.

Heimilt er ríkisstjórninni að taka á sig ábyrgð að lánsfé til félagsins, og má upphæðin, sem ábyrgðin nær til, aukast um 700000 kr. árlega þau 5 ár, sem framlag er greitt. Skilyrði fyrir ábyrgðinni er, að kaupstaðir þeir, sem fé leggja fram til fyrirtækisins, ábyrgist lántökur ásamt ríkisstjórninni að jöfnum hlutföllum við framlög sín.

4. gr.

Skuldbindingar og ábyrgð ríkis og bæja, sem að fyrirtækinu standa, viðvikjandi rekstri þess, takmarkast við framlag þeirra á hverjum tíma samkv. lögum þessum og af ábyrgð þeirri, sem rætt er um í 3. gr.

5. gr.

Stjórn félagsins skipa 5 menn. Ríkisstjórnin skipar 3 stjórnendur til 5 ára. Eigi einn kaupstaður svo mikla hlutdeild í félaginu, að nemi $\frac{2}{5}$ eða meiru af framlagi allra kaupstaða, sem þátt taka í félaginu, skal þeim kaupstað heimilt að tilnefna einn mann í stjórnina, og tilnefna þá aðrir kaupstaðir í sameiningu einn mann. Við þá kosningu hefir hver kaupstaður atkvæði í hlutfalli við framlagsupphæð sína. Hafi enginn kaupstaður lagt fram upphæð, sem nemur $\frac{2}{5}$ hlutum framlags kaupstaðanna, tilnefna þeir allir í sameiningu tvo menn, og hefir við þá kosningu hver kaupstaður atkvæði í hlutfalli við framlagsupphæð sína. Hafi tveir kaupstaðir lagt fram fé, er nemi $\frac{2}{5}$ hlutum framlags kaupstaðanna hvor, tilnefna þeir hvor sinn mann í stjórnina.

Stjórn félagsins hefir með höndum yfirumsjón alla með starfrækslu félagsins á þann hátt, er tíðkast í hlutafélögum. Skal hún gefa ríkisstjórn og hlutaðeigandi bæjarstjórnnum árlega ýtarlega skýrslu um hag og viðgang félagsins og um framtíðaráætlanir því til eflingar.

Stjórnin velur sér framkvæmdarstjóra og setur honum erindisbréf. Laun framkvæmdarstjóra greiðast úr félagssjóði.

6. gr.

Félagið heldur úti togurum á fiskveiðum, og má það eigi kaupa togara, er eldri séu en tveggja ára. Heimilisfang félagsins skal vera þar, sem bezt þykir um aðstöðu til útgerðar, en skylt skal að veita mönnum frá hverjum kaupstað, er þátt tekur í fyrirtækinu, skiprúm fyrir háseta að jöfnum hlutföllum við framlög hlutaðeigandi kaupstaða til fyrirtækisins. Skylt skal félaginu að setja þar afla á land til verkunar, sem kaupstaðir þeir, er þátt taka í fyrirtækinu, æskja, að jöfnum hlutföllum við framlög hlutaðeigandi kaupstaða í félaginu.

7. gr.

Arður af framlögum í stofnsjóð félagsins greiðist ekki 5 fyrstu árin, sem félagið starfar, og eigi fyrr en félagið hefir eignazt 10 togara skuldlaust, en eftir þann tíma má greiða arð af stofnfé eftir þeim reglum, er félagsstjórnin sjálf setur í lögum sínum, sem staðfest eru af atvinnumálaráðherra.

8. gr.

Framlög rikissjóðs og kaupstaða í stofnsjóð félagsins eru eigi afturkræf.

9. gr.

Lög þessi öðlast þegar gildi.

Greinargerð.

Frumvarp þetta er samið af skipulagsnefnd atvinnumála, og fylgdi því svo hljóðandi greinargerð:

„Þegar þess er gætt, að útgerð landsmanna er einn mikilsverðasti steinninn í grunni atvinnulífs þjóðarinnar, þá verður ekki vægara komið að orði en segja, að mjög óefnilega horfi, hversu komið er útgerðarflota landsins. Meðalaldur íslenzkra togara er nú 15 ár. Og þótt svo langt væri gengið að segja, að nota mætti togara í 25 ár, þá yrði að afla 3,7 togara á ári í 10 ár, til þess eins að halda flotanum við, þótt um enga aukningu væri að ræða. Nú er það svo, að togarar, sem náð hafa þeim aldri, sem er meðalaldur skipa vorra, verða með ári hverju dýrari í rekstri. Vátryggingargjöld vaxa og þau verða á allan hátt ótryggari grundvöllur fyrir atvinnurekstrinum.

Komið gæti það til mála að láta önnur tæki til sjósóknar koma í stað togara að einhverju leyti, og með því að ekki hefir bætzt neitt við togarafлотann undanfarin ár, en hann þvert á móti dregið saman, er það nokkur bót, að bætzt hefir við af öðrum skipum. Smálestafjöldi togaranna var 12735 árið 1928, en 12430 árið 1934, en hinsvegar hefir smálestatala allra fiskiskipa samanlagt á sama tíma vaxið úr 22271 í 23468 smálestir. En slíkur vermír er þó skammgóður, því allur fiskiveiðafloti landsmanna í heild er yfirleitt orðinn svo gamall, að ef ekki verður á næsta áratug gagngerð breyting á honum, þá má landið

heita skiplaust áður en varir. Þannig eru línuveiðagufuskipun svo gömul, að afla yrði 5—6 skipa á ári um alllangt árabil til þess, að fyrir endurnýjun yrði séð. Og endurnýjun vélbátalotans þyrfti að verða með þeim hætti, að henni yrði lokið á 10 árum, og þyrfti þá að byggja 700 smálestir á ári í hátum stærri en 12 smál. og 200 smál. fyrir minni báta.

Af þessu yfirliti sést, að ef flotinn á ekki að minnka, þyrfti að afla nýrra tækja, sem svaraði til 1200 smál. í togurum, 600 smál. í línuveiðagufuskipunum og 900 smál. í vélbátum árlega. Árleg gjöld fyrir þessar sakir mundu sennilega nema um 3250000 krónum. Er þá miðað við 1200 kr. verð á smálest að meðaltali.

• Þegar þess er gætt, hve hér er bráð þörf skjótra aðgerða, má segja, að mjög gætilega sé af stað farið um kaup á nýjum togurum í frv. því, sem hér er lagt fyrir þingið. Fyrir þá sök fer því fjarri, að til þess sé ætlað, að á þetta frv. sé litið sem endanlegar tillögur um endurnýjun togaralotans. Aðrar aðgerðir verða hér að fylgja á eftir.

Sú er einkum nýlunda í frv. þessu, að gert er ráð fyrir, að hið opinbera — bæir og ríki — efni til sameiginlegrar útgerðar. Íslenskir bæir hafa áður efnt til útgerðar, og ríkið hefir haldið úti skipum til flutninga, en hér er í fyrsta sinni efnt til þeirra háttá að hafa samvinnu um slík efni af hálfu þessara aðilja. En í sjálfu sér er þetta mjög eðlilegt fyrirkomulag, a. m. k. er svo háttar, eins og nú gerir, að einstakir útgerðarmenn eða félög eru þess litt umkomin að endurnýja flotann eða auka. Um örðugleika þessara aðilja í þessu efni eru ekki deildar skoðanir, enda er meira um það rætt að afla fjár til skuldaskila en hitt, á hvern hátt þeir muni afla nýrra skipa. Fyrir þessar sakir er það bersýnilegt, að ef ríkið eða bæirnir eða hvorirtveggja láta ekki málið til sín taka, þá muni litlar aðgerðir verða.

Ástæðulaust er að ræða um, hverjum mál þetta sé skyldara, ríkinu eða bæjunum, því að skórinn kreppir nokkurnveginn jafnt að hvorumtveggja, ef útgerðin leggst niður eða hrakar mikið. Verði frv. þetta að lögum, þá ættu áhrif þess fyrst og fremst að koma fram sem atvinnuaukning, því ekki er þess að vænta, að neinir togarar, sem nú ganga til fiskjar, verði lagðir niður fyrir elli sakir á næstu árum. En atvinnuaukning, sem nokkurs verulegs gætti, ætti að geta orðið til þess, að eitthvað mætti spara af útgjöldum til atvinnubóta, enda riður á því, að nú sé sem minnstu fé varið til óarðbærra fyrirtækja. Eru fyrirhugaðar tillögur um það efni frá nefnd þeirri, sem þetta frv. hefir samið, og her því nánast að lita á þetta frv. sem byrjun þeirra tillagna, sem væntanlega ættu að verða til þess að afnema atvinnubótagreiðslur í þeirri mynd, sem þær nú eru. Sú mótbára er sennileg gegn frv. þessu, að ekki sé vit í að bæta við togaralota vorn á þeim tíma, er allt sé á huldu með, hvernig takist með sölu á þeirri framleiðslu, er fyrir sé. En ættum vér að biða eftir því, að fullkomið öryggi væri um afurðasöluna, þá mætti svo fara, að útgerð Íslendinga yrði fyrr horfin úr sögunni en það öryggi fengist.

Það er bersýnilegt, að þær þjóðir muni sitja að markaðinum yfirleitt, sem á öflugastan hátt gera sér far um að afla sér þar sætisins. Og það er augljóst, að vegurinn til að halda stöðu vorri meðal útgerðarþjóða er ekki sá, að láta flotanum hraka svo, að hann verði svo að segja allur ósjófær um sama leyti. Hinn

verður frekar að treysta, að úr markaðinum rætist að sama skapi og eigi órara en þessar endurbætur gerast.

Svo sem kunnugt er, þá er England fremsta útgerðarland Norðurálfunnar. Þessi atvinnugrein hefir átt þar í vök að verjast eins og annarsstaðar. Opinber rannsókn á henni hefir leitt í ljós, að skipin eru mjög að ganga úr sér. Var þá brugðið við og gerðar ráðstafanir til þess að endurnýja flotann, og hefir mikill fjöldi nýrra togara verið smíðaður upp á síðkastið. Þessar ráðstafanir þóttu óhjákvæmilegar, enda þótt verð á afurðunum væri svo lágt, að lítt væri mögulegt að láta reikninga jafnast. En hafi þess verið þörf í Englandi, þá er hún enn brýnni hérlandis. Nú er svo komið, að vér eigum engan togara, sem teljast megi fullkomið nýtizkuskip. Útgerðin dregst því í öllu aftur úr, og mun verða þess örðugra um samkeppnina, sem lengur dregst úr þessu að bæta.

Eins og frv. ber með sér, er með því stofnað til félagsmyndunar, sem er að flestu leyti óvenjuleg hér á landi. Félagar eru ríkið og þeir kaupstaðir, sem fyrirtækinu vilja sinna. Þeir eru um það sjálfráðir, en það eitt áskilið, að ef framlög þeirra samanlögð nema ekki $\frac{1}{3}$ hluta af stofnfé og $\frac{1}{3}$ hluta af ábyrgðarfé, þá leggi rikissjóður eigi fram fé. Verður á engan hátt litið svo á, að þetta sé tilfinnanlegur baggi á kaupstöðunum, miðað við þá fjárveltu, er þeir hafa sam- anlagða. Annað höfuðeinkenni fyrirtækisins er, að þótt það sé opinber eign, þá er það rekið með takmarkaðri ábyrgð. Eins og nú háttar um opinber fyrirtæki, bæði ríkis og bæja, er yfirleitt talið sjálfsagt, að allar eignir eða tekjur eigandans standi að baki fyrirtækinu. Slíkt fyrirkomulag er að ýmsu leyti óhentugt. Eðli- legast er að færa opinber fyrirtæki við verzlun eða atvinnurekstur í það horf, að þau standi sem mest á eigin fótum, og að viðskiptamönnum þeirra sé fyrir- fram kunnugt um, að við þau verði að skipta eins og önnur fyrirtæki, sem hafa yfir ákveðnu og takmörkuðu fjármagni að ráða.