

[Kofod-Svendsen]

Til sidst et par ord om de dagsordener, vi har fået. I den forbindelse vil jeg sige overordnet, at jeg ikke synes, der er brug for en dagsorden ved en åbningsdebat. Jeg tror ikke, at én ledig kommer i arbejde ved, at vi vedtager en dagsorden i dag. Det vil derimod ske ved konstruktivt arbejde, ved konstruktive bidrag under dagpengeforhandlingerne. Det er her, vi skal vise, om vi i praksis mener noget med vore ord om, at flere skal i arbejde.

Men nu har vi altså fået disse dagsordener, og så kan jeg kort sige, at vi stemmer nej til dagsordenen fra SF, nej til dagsordenen fra Fremskridtspartiet og ja til dagsordenen fra Socialdemokratiet.

Steenholdt (V):

Vi fulgte med megen spænding den danske afstemning om Maastrichttraktaten. I modsætning til landsstyreformanden havde jeg sagt ja, hvis jeg havde haft en mulighed for at deltage i afstemningen i Danmark. Da jeg hørte, at afstemningens resultat blev et nej, var vi i Grønland meget interesserede i at vide, hvad det kunne betyde for Grønland; vores fremtid er jo afhængig af, hvor Danmark befinder sig i forhold til det europæiske samarbejde.

Må jeg benytte lejligheden til at lykønske det færøske folk med, at det har opnået ejendomsretten til sin undergrund. I den forbindelse synes jeg, det er mærkeligt, at vores landsstyreparter, som ellers har råbt så højt om at få retten til Grønlands undergrund, i dag er så tavse som selve graven. Ja, tiderne og den politiske vilje forandrer sig jo også i Grønland.

Det grønlandske erhvervsliv oplever for tiden den alvorligste krise nogen sinde. Ikke alene er de fiskeindustrielle virksomheder truede på grund af manglende tilførsler, men også de landbaserede erhverv trues af konkurs og betalingsstandsning. Hen ved 25 pct. af de grønlandske virksomheder er i fare for at lukke inden for det kommende år, hvis der ikke gribes afgørende ind. Dette alvorlige billede skal ses på baggrund af de mange konkurser, vi i det sidste par år har oplevet i det grønlandske erhvervsliv, ikke mindst inden for bygge- og anlægssektoren.

Den betydelige arbejdsløshed, der følger af de mange virksomhedslukninger, medfører store sociale problemer og byrder for den grønlandske befolkning. På grund af disse om-

stændigheder må der gribes til nye, men tidligere prøvede metoder til at ændre udviklingen i retning af fornyet vækst og beskæftigelse. Under 1930'ernes lavkonjunktur og økonomiske krise fremsatte datidens mest kendte nationaløkonom, J. M. Keynes, nogle teorier til afhjælpning af arbejdsløsheden og til fremme af fornyet vækst. I den nuværende alvorlige situation må vi anvende Keynes' nationaløkonomiske tankegang, dog tilpasset det moderne samfund, det hjemmestyrede Grønland.

Det er således nødvendigt, at der gives omfattende støtte til erhvervsformål og beskæftigelsesfremmende foranstaltninger både af det grønlandske landsstyre og af de grønlandske kommuner; her må staten også være til stede. Erhvervsstøtten og udgifter til beskæftigelsesfremmende foranstaltninger må gives til områder, hvor væksten og beskæftigelsen bliver størst mulig, derved stiger indkomsterne i befolkningen og dermed skattegrundlaget. Det er ikke tiggeri, men tankevirksomhed, da jeg vil fokusere på statens bloktilskud til Grønland. Bloktilskuddet er i forhold til konjunktursvingningerne at betragte som et stationært beløb. Man kan spørge, om bloktilskuddet ikke ville kunne gøre større nytte, hvis det blev forøget i kriseramte perioder og derefter i tider med god beskæftigelse blev nedsat i takt med den forøgede udbetaling i de dårlige tider.

Jeg tror, at der under hensyntagen til det grønlandske erhvervslivs nuværende krise er grund til, at bloktilskuddet i det kommende finansår gøres større end planlagt, og at forhøjelsen anvendes til beskæftigelsesfremmende foranstaltninger i de landbaserede grønlandske erhvervsgrøner.

Når tilstandene normaliseres, vil den del af bloktilskuddet, der er blevet tildelt Grønland ud over det allerede aftalte, kunne tilbagebetales gennem en tilsvarende reduktion.

SAS har koncession på ruten mellem Kangerlussuaq/Sdr. Strømfjord og København indtil år 2005. Ifølge lov om luftfart har et grønlandsk selskab ret til at deltage i beflyvningen fra 1986. Så vidt det erfare, har SAS et tocifret millionoverskud på ruten, men det skjules ved, at et helt Boeing 767-fly belaster regnskabet for Grønlandsruten hos SAS, selv om flyet anvendes på andre ruter. Grønland og Grønlandsfly er overladt til alene at tilpasse sig SAS' afgange og ankomster og samtidig til