

[Ivar Nørgaard.]

Til illustration af, hvor farlig denne betragtningstype egentlig kan være, har jeg forsøgt at forestille mig, hvordan en perspektivplan lavet som denne her vil komme til at se ud for bankvæsenet, sparekassevæsenet og forsikringsvæsenet. Hvis man nu forsøgte på samme måde at beskrive udviklingen for disse serviceområder i den private sektor, ville man groft taget komme til følgende resultat: der var i 1960 ansat 40.000 personer i denne sektor; og den har udviklet sig fra 1960 til 1970 på en sådan måde, at hvis man fremskriver, vil der i 1985 være ansat 165.000 mennesker i den danske bank-, forsikrings- og sparekasseverden. Det er altså en videregående udvikling end den, man har selv inden for den største af de offentlige servicesektorer. Hvis man vil se på investeringerne, kan man f. eks. tælle ekspeditionsstederne. Af dem var der i 1956 970, og det udviklede sig de følgende 10 år på en sådan måde, at hvis man ekstrapolerer, vil vi i 1985 nå til ikke færre end 3.700 ekspeditionssteder for banker, sparekasser og forsikringselskaber.

De fleste vil smile ad denne beregning, og det er der også nok grund til. Men den er altså ikke særlig forskellig fra den, der er anvendt i denne perspektivplan på alle de offentlige sektioner. Derfor vil jeg advare imod at tage disse tal alt for højtideligt og bastant. Det er jo en noget firkantet måde at vurdere udviklingstendenserne på. Jeg mener nok, at det er en brugbar arbejdshypotese som grundlag for politiske vurderinger, men mere bør man heller ikke opfatte det som. Der er ikke tale om en bevidst planlægning, og der er ikke tale om at opstille bevidste perspektiver som følge af nogle bevidst udvalgte målsætninger. Det må man være opmærksom på.

Ser vi så på de konklusioner, vi burde kunne drage af planerne, må vi først påpege nogle mangler ved papiret. Det er efter min mening en væsentlig mangel, at man ikke har forsøgt et begavet skøn over, hvordan det vil påvirke nationalproduktets udvikling og den økonomiske vækst, om vi kommer ind i fællesmarkedet, eller vi ikke kommer ind i det, og set på de alternative markedsdannelsesmuligheder, der i det hele taget er. Jeg tror, det ville have været til hjælp for den højtærede markedsminister og markeds-

sekretariatet, som måske så var sluppet for meget af den debat, man nu er kommet ind i, hvis man havde haft en lidt dyberegående analyse af disse ting i denne perspektivplanlægning. Det forekommer mig nemlig, at man ser lidt vel lemfældigt på de forskellige muligheder. I hvert fald forekommer det mig, at der er et udpræget misforhold mellem den vurdering, markedssekretariatet lægger frem, og den lethed, hvormed man ser på den alternative mulighed, for man får ikke noget at vide om, at denne plan vil se fundamentalt anderledes ud, hvis man f. eks. får en anden markedsløsning end at blive medlem af fællesmarkedet sammen med England. Når man læser de ord, der er i planen om dette spørgsmål, får man nærmest det indtryk, at der kun kan blive tale om nuancer, at nogle af problemerne måske kan blive lidt større. Men at det skulle være fundamentalt anderledes, får man ikke at vide. Det synes jeg nu nok man burde gøre opmærksom på, da vi stadig ikke har truffet vor markedspolitiske beslutning, og da det i hvert fald stadig væk er sandsynligt — eller i hvert fald ikke helt usandsynligt — at England ikke bliver medlem af fællesmarkedet.

En anden mangel ved publikationen er, at man ikke har gjort noget forsøg på at skønne over udviklingen i den private sektor. Det er jo mere eller mindre tilfældigt, om noget i dag rubriceres som tilhørende den offentlige sektor eller den private. Man gør selv opmærksom på inden for trafikområdet, at der kan blive tale om, at man f. eks. vil finansiere brobyggeri over den private sektor ved hjælp af afgifter. Hvis nu det sker, så vil nogle af disse tal afgørende ændres, idet det så vil være privatforbrug at passere Store-Bælt. Det vil så blive rubriceret under udviklingen af det private forbrug, først som private investeringer, dernæst som privatforbrug. Fædrene til dette skrift siger oven i købet, at de anser både anvendelsen af Saltholm og af Store-Bæltsbroen som direkte egnet til at følge betalingsprincippet. Hvis det sker, vil fordelingen mellem den private sektor og den offentlige sektor altså blive en ganske anden. Det er altså temmelig tilfældigt.

Hvis vi nu tager noget så væsentligt som købet af jumbojetten, som vi lige har læst om i aviserne i disse dage, vil vi se, at det er