

[Steenholdt]

land. Jeg savner stadig væk regeringens reaktion på dette ønske. De socialdemokratiske medlemmer af udvalget vedrørende råstofforvaltningen har under deres oppositionstid støttet dette ønske. Har den nuværende energiminister fra Kristeligt Folkeparti påvirket Socialdemokraterne til at skifte mening? Og hvad er den nuværende regerings mening om råstofforvaltningens kontors eventuelle flytning til Grønland? Det vil jeg gerne spørge den nuværende energiminister om.

Jeg har den mening, at skattereformen har negativ virkning på de grønlandske virksomheder. Grønlandske virksomheder vil altid have et handicap ved, at transportomkostningerne til og fra Grønland er en meget stor belastning. Hvad virksomhedernes øvrige omkostninger angår, vil der være en vis sammenhæng mellem det danske og det grønlandske lønniveau og øvrige omkostningsniveau. Derfor spiller det en rolle for Grønlands økonomi, hvilken politik den danske regering fører for at formindske virksomhedernes omkostningsniveau, ligesom det har betydning, at virksomhederne kender virkningerne af deres dispositioner. Den nære sammenhæng mellem grønlandske og danske virksomheder medfører, at også en skattereform som den, der netop er blevet gennemført ved hjælp af min kollegas stemme, på mange måder får uoverskuelige følger for erhvervslivets dispositioner. Dermed har det negativ indvirkning på det grønlandske erhvervslivs afsætningsmuligheder på det danske hjemmemarked og for den sags skyld også de grønlandske indkøbsmuligheder i Danmark.

Jeg har tidligere sagt her i salen, at den danske økonomi er en slags lokomotiv inden for rigsfællesskabet og kan trække den grønlandske økonomi i gang. Danmarks og Grønlands økonomiske forhold og handelsveje er knyttet så tæt til hinanden, at Grønland er afhængig af den danske regerings erhvervspolitik.

Jeg hilser det meget velkommen, at den nuværende regering taler meget om at skabe mere beskæftigelse og stigende forbrug. Gode konjunkturer i Danmark med større vareefterspørgsel kunne bidrage til at hjælpe nye grønlandske virksomheder på fode ved at skaffe afsætningsmuligheder for en del af de grønlandske virksomheders produktion.

Vi savner også fra grønlandsk side i uhyggelig grad resultater fra den danske regering. Programmerklæringer fra vores landsstyre og nu fra den danske regering er ikke nok. Jeg mener, at den siddende danske regering har forsømt at omsætte ord til handling og resultater – til skade ikke kun for Danmark, men også i uhyggelig grad for Færøerne og Grønland.

Det nationale grønlandske luftfartsselskab, Grønlandsfly, har til opgave at forsyne det grønlandske samfund med livsvigtig transport, da der ofte ikke findes andre transportmuligheder. Grønlandsfly er internationalt anerkendt for sin evne til at opretholde en sikker og regelmæssig trafikforsyning under ekstreme klimatiske forhold. Grønlandsfly må på denne baggrund betragtes som et yderst effektivt drevet luftfartsselskab. Alligevel må man konstatere, at det er meget dyrt at flyve i Grønland. Denne livsvigtige trafikform er så kostbar for menigmand, at mange ikke har råd til at købe den. Det er ikke en nyhed for den danske trafikminister, men som vanligt mangler vi her at omsætte ord til handling.

Grønlandsfly opererer ikke med et stort overskud. Det er tværtimod overladt til det grønlandske hjemmestyre ved direkte tilskud eller store infrastrukturinvesteringer at støtte Grønlandsfly. Det er for det første nødvendigt, da selskabet dækker det enorme grønlandske område med et meget lille kundeunderlag. Grønlands størrelse er et geografisk faktum, og kun en langsigtet turismeudvikling kan skabe en ændring af markedsgrundlaget for Grønlandsfly.

Men for det andet – og dette kan der gøres noget ved – må det konstateres, at den eneste reelle overskudsgivende flyaktivitet, der er i Grønland, sidder SAS på. SAS, som er medejer af Grønlandsfly, sørger ved sit reelle monopol på ruten mellem Sdr. Strømfjord og København – selv om dette formelt blev ophævet i 1985 – for, at det grønlandske trafiksystem må kæmpe videre med store vanskeligheder og meget ringe udviklingsmuligheder. Bedre økonomisk samarbejde mellem SAS og Grønlandsfly må drøftes snarest. SAS kan ikke fortsat sidde alene på den overskudsgivende Atlantrafik. Det virker direkte blokerende for indtjeningen og udviklingen på et område, der er af vital interesse for indbyggerne i Grønland.