



FÖREDRAGNINGSLISTA

Fullmäktige

Tid: Torsdagen den 28 november 2019 kl 14.30 – ca 17.00
(enligt tidigare utsänd kallelse)

Plats: Gamla Börssalen, 2 vån, Malmö Börshus, Skeppsbron 2, Malmö.

1. Val av sekreterare vid mötet
2. Val av två justeringspersoner
3. Fråga om mötet blivit behörigen sammankallat
4. Protokoll från föregående sammanträde
- Fullmäktigesammanträde 23 maj 2019, *bilaga*
5. Beslut om medlemsavgift till Handelskammaren. Oförändrad avgift föreslås.
6. ”Effekten av dagens penningpolitik och låga växelkurs. Vad krävs för att svensk ekonomi ska stå sig stark framöver?” - Fredrik NG Andersson, docent i nationalekonomi
7. Arbetsgrupper
 - a) Fullmäktiges arbetsgrupp om Östersjöområdet
- presentation, diskussion och beslut, *bilaga*
 - b) Fullmäktiges arbetsgrupp om utvecklingen i Öresundsregionen -
presentation, diskussion och beslut, *bilaga*
8. Visionsarbetet 2021 –
9. Handlingsplan 2020
- Beslut om ny Handlingsplan, *bilaga*
10. Handelskammarens arbete med ”Agenda 2030”
Karl-Erik Grevendahl och Elisabeth Axelson, Handelskammarens miljørådgivare, presenterar rapport i frågan.
11. Övrigt

Pkt. 4
Protokoll från
föregående möte

**Protokoll fört vid Sydsvenska Industri- och
Handelskammarens fullmäktigemöte
den 23 maj 2019 i Malmö Börshus**

Ordförande: Nicolas Hassbjer

Ledamöter av Industri- och Handelskammaren

Stefan Andersson, Ann-Sofi Aru, Jerry Bengtson, Stephan Bengtsson, Gunnila Blomberg, Susanne Bäck, Monika Christensson, Nils-Erik Danielsson, Joel Eklund, Carolina Ericson, Nils Eriksson, Anders Fagerdahl, Charlotta Falvin, Henric Fransson, Anette Grönroos, Anette Henriksson, Jan Højman, Louisa Jirsell, Roland Johansson, Mats Johansson, Jonas Kihlberg, Sven Kristensson, Petra Krüger, Carl-Axel Kullman, Thomas Larsson, Anna Lindqvist, Charlotte Ljung, Charlotte Lorentz Hjorth, Pamela Lundin, Bert Nordberg, Peter Nordblad, Per Nyström, Leif Olsson, Kim Olsson, Johanna Persson, Ola Persson, Lennarth Phil, Thomas Pålsson, Camilia Qvist, Kajsa Rautenberg, Ola Ringdahl, Johan Röstin, Niclas Sassersson, Katarina Silfversparre, Katarina Skantze Mansnéus, Hedvig Stache, Max Svensson, Veine Svensson, Per Tornemo, Karolina Vallin Brorsson, Mickael Vessin, Sofie von Homeyer, Thomas Wuttke, Christian Ziese, Fredrik Åberg.

Därjämte närvarade

Anders Borgehed, Ulrika Dieroff, Hanna Edwards, Jacob Elander, Lisa Jedlid, Amanda Johansson, Pernilla Johansson, Katarina Jönsson, Agneta Linderöth, Pontus Lindberg, Stephan Mächler, Per Tryding,

Industri- och Handelskammarens ordförande, Nicolas Hassbjer, förklarade sammanträdet öppnat.

§ 1 Val av sekreterare vid mötet

Industri- och Handelskammaren beslöt att utse Sarah Mesch.

§ 2 Val av två justeringspersoner

Industri- och Handelskammaren beslöt att utse Mats Johansson och Christian Ziese.

§ 3 Fråga om mötet blivit behörigen sammankallat

Anmälades att kallelse utsänts den 1 mars 2019.
Sammanträdet förklarades behörigen sammankallat.

NH
M
Z

§ 4 Protokoll från föregående möte

Beslöts läggas till handlingarna.

§ 5 Det nya politiska landskapet i EU-valet

Olle Schmidt, ordförande i Liberalernas valberedning och tidigare ledamot i EU-parlamentet, gav en presentation om det politiska landskapet kopplat till det kommande EU-valet.

§ 6 Avrapportering från fullmäktiges arbetsgrupper

Per Tryding gav en kort introduktion om arbetsgrupperna.

Öresundsregionen

Thomas Pålsson, ordförande för arbetsgruppen, gav en kort presentation om gruppens medlemmar och deras arbete.

Östersjöområdet

Ordförande för arbetsgruppen, Mats Johansson, gav en kort presentation om gruppens medlemmar och deras arbete.

§ 7 Prioriteringar inför Handlingsplan 2020

Per Tryding gav instruktioner inför den kommande aktiviteten. Ledamöterna uppmanades att prioritera sjutton frågor som de anser vara viktigaste i den rådande handlingsplanen. Ledamöternas röster samlades in i pappersformat som summerades som följande:

- Pendling (24 poäng)
- Miljö och klimatarbete (22 poäng)
- Energi och el (20 poäng)
- Yrkesutbildningar (14 poäng)
- Bättre grundskola (11 poäng)
- Högre utbildning (11 poäng)

§ 8 Workshop om omvärldsanalys inför ny Vision för Handelskammarens arbete

Pernilla Johansson och Anders Borgehed presenterade workshopens format. Den rådande visionen har ett slutdatum på 2020 och arbetet med den kommande visionen har startat. Inför detta efterfrågar Handelskammaren en omvärldsanalys från fullmäktige. Fullmäktige diskuterade omvärldsanalysen i grupper och kom fram till följande:

MM Ny
fu

Framgent kommer mycket arbete gå till att bemöta regleringar inom klimat och miljö. Dels från en nationell målsättning, så väl som kundernas efterfrågan. Olika branscher och industrier kommer att ha olika mål, dock med ett gemensamt mål att minska koldioxidutsläppen. Exempelvis så kommer bilindustrin att arbeta mycket med hållbarhet och elektrifiering. Här kommer teknikutvecklingen att spela en viktig roll i branschen.

Teknikutvecklingen kommer i sin tur att förändra många branscher i både dess produktion som konsumtion. Det kommer att bli en transformation av affärsmodeller.

Vidare fördes diskussioner om framtidens köpbeteenden kopplat till e-handeln. Det fysiska rummet går över till det digitala. Transportfrågan och stadsbilden kommer att förändras och ställa mer krav på regionens infrastruktur.

Behovet av att kunna kompetens växla snabbare kommer att öka i efterfrågan. Likt tidigare nämnt så står företag inför växlande förändringar, därmed kommer behovet av att omutbilda och hitta ny kompetens att bli mer aktuellt.

Det politiska systemet nationellt som internationellt står inför ett skifte, speciellt sett till den senaste tidens protektionistiska tendenser. Frågor kring gränser och handel är viktiga att följa. Det bör finnas en strävan om öppna gränser utan avgifter och inte motsatsen.

Den svenska försvagade valutan anses som skadlig och näringslivet behöver skapa debatt i frågan. Sverige behöver skapa välförstånd.

Energi och elförsörjningsfrågan lyftes vid flera grupper. En viss oro uttrycktes över den framtida elförsörjningen till Sydsverige. Bristen på el kommer att hämma utvecklingen och drivandet av verksamheterna i regionen.

I diskussionerna nämndes också att det behövs förbättrade pendlingsmöjligheter för företag i regionen.

Efterfrågan om minskade regleringar för små företag ställdes.

§ 9 Handelskammarens arbete med "GLA" – gymnasiala lärlingsanställningar

Per Tryding gav en kort introduktion om Handelskammarens arbete med lärlingsanställningar. Sedan lämnades ordet över till Lotta Naglitsch, föreståndare på Skolverkets Lärlingscentrum, som presenterade det svenska lärlingssystemet.

§ 10 Mentometeromröstning i aktuella frågor

Fullmäktigeledamöterna fick med hjälp av digitala verktyg vikta påståenden rörande det svenska politiska läget, *bilaga till protokollet*.

121
14
14


§ 11 Övriga frågor

Anton Thynell och Ilma Caprnja gav en presentation om initiativet *Mathivation*. Initiativet går ut på att engagera och uppmuntra elever att utveckla sina matematikkunskaper. Mathivation driver satsningen tillsammans med Handelskammaren.

Vid protokollet:


Sarah Mesch

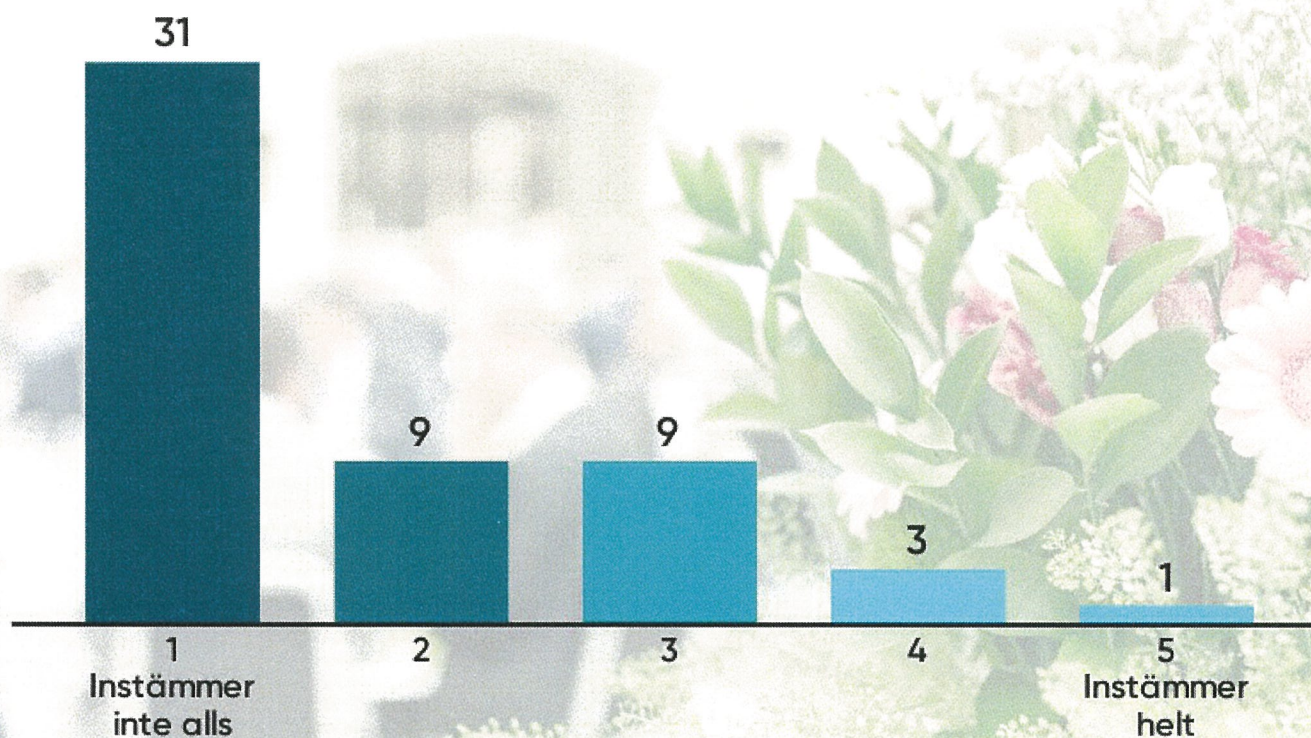
Justeras:


Nicolas Hassbjer


Mats Johansson

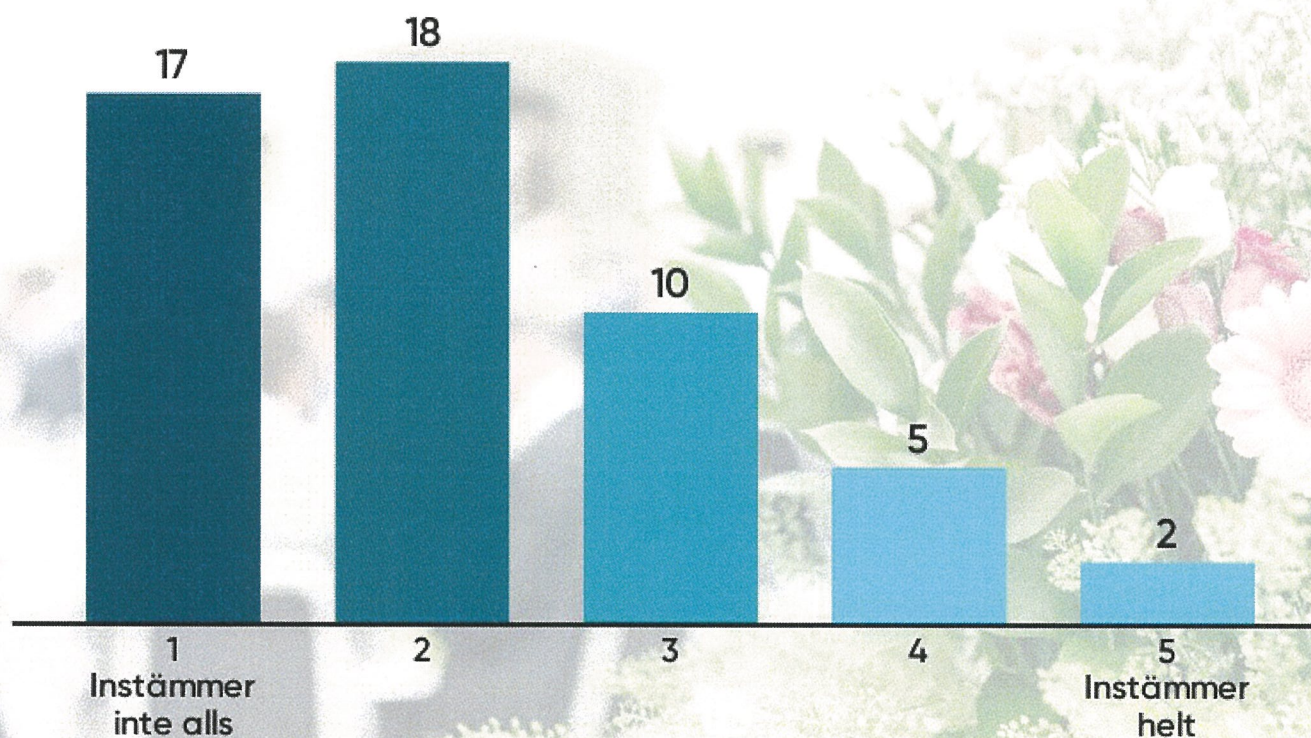

Christian Ziese

Mitt förtroende för svensk politik har stärkts det senaste året

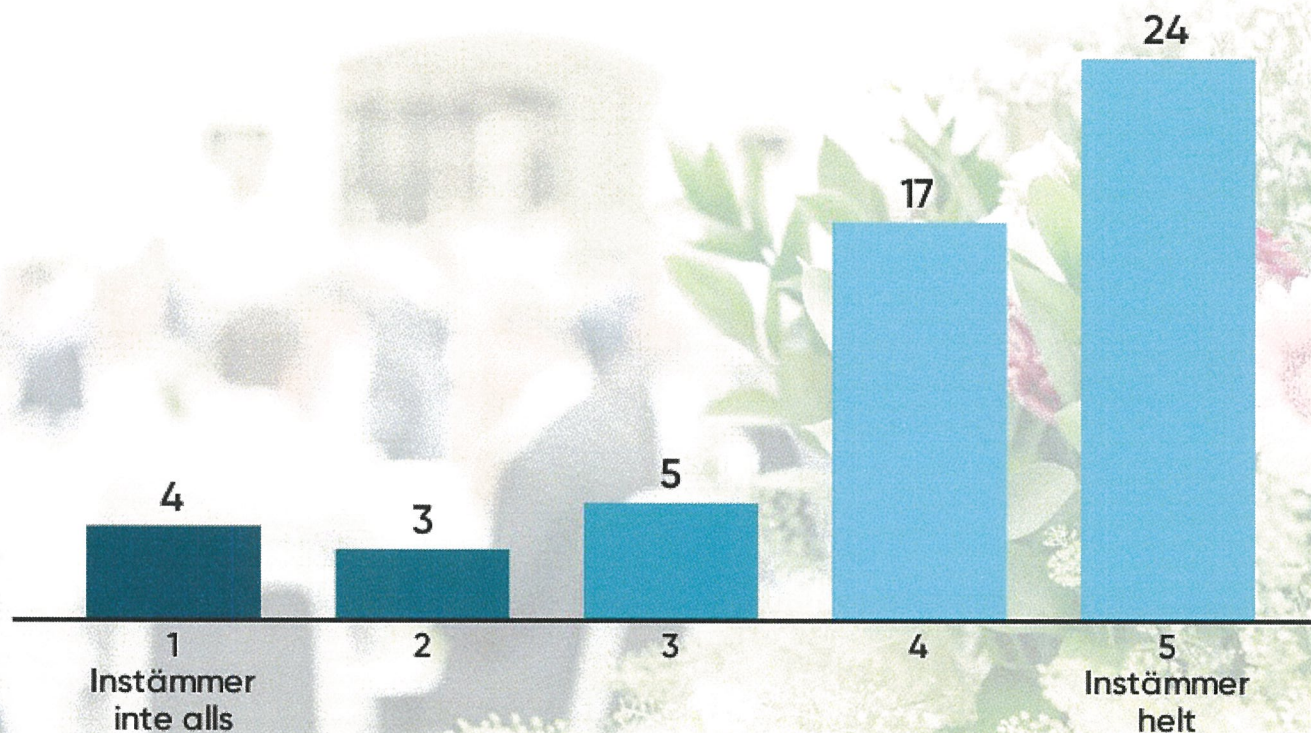


 53

Januariavtalets 73 punkter kommer i huvudsak att genomföras före mandatperiodens slut

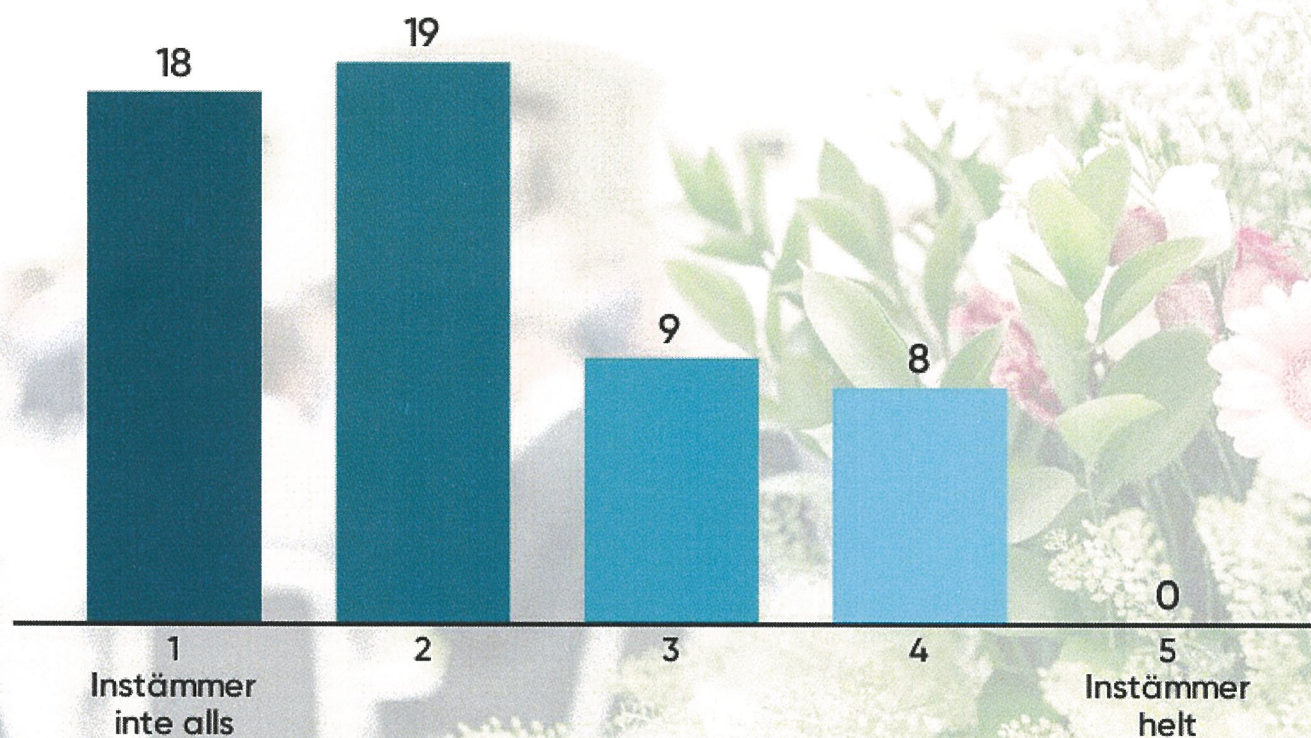


Regeringen kommer att sitta kvar hela mandatperioden



 53

Alliansen kommer på nationell nivå att kunna återuppstå inför nästa val



 54

Pkt. 7

Arbetsgrupper

- **Om Östersjöområdet**
- **Om utvecklingen i
Öresundsregionen**



Östersjön

Rapport från Handelskammarens arbetsgrupp



Handelskammaren
I sydsvenska företags intresse

Gruppen har bestått av

Mats Johansson, Orbit One AB - *Ordförande*
Pär Tornemo, Yaskawa Nordic AB
Roland Johansson, Börjes Logistik & Spedition AB
Peter Nordblad, Swedbank AB, Södra Regionen
Leif Olsson, LonCon AB
Anna Schreil, The Absolut Company

Sekreterare

Pontus Lindberg, Handelskammaren

Övriga resurspersoner

Anders Borgehed, Handelskammaren
Jacob Elander, Handelskammaren

Mötestillfällen:

24 april, planeringsmöte Pontus Lindberg och Mats Johansson

23 maj, uppstart- och planeringsmöte för arbetsgruppens deltagare, i samband med årsmötet

21 aug, besök Karlshamns hamn, fokus transporter över Östersjön och hamnarnas betydelse

20 sep, Business Trade Industri, Olofström, nya globala transportvägar

10 okt, besök Absolut Vodka, Åhus, inspel från Tourism i Skåne, diskussion och förankring av rapportens slutsatser

Sammanfattning: Östersjöhandel, tre framgångsrika decennier, men hänger vi med in i framtiden?

När nu frihandel och den fria rörligheten inom EU vi vant oss vid ifrågasätts av nya handelskrig och en ny nationalism måste vi dra lärdom av historien och våga vara stolta över de vinster som uppnåtts i Östersjöhandeln.

Framtiden kommer att innehålla nya utmaningar och kartan ritas om av stora infrastrukturinvesteringar. Östersjöregionen har goda förutsättningar att fortsätta utvecklas positivt men det kräver att nationerna klarar av göra gemensamma satsningar till nytta för hela regionen.

Förändringarna kommer idag snabbare än tidigare. Tiden för högtidstal är över, nu krävs skarpa beslut i takt med tiden.

Handelskammarens arbetsgrupp om Östersjön

Handelskammarens arbetsgrupp anser att de tre viktigaste områdena att prioritera för ökad handel över Östersjön är, förbättrad infrastruktur, ökad kulturell förståelse och att slå vakt om frihandeln.

1. Infrastruktur:

Handelsvägar har alltid varit centralt för handelsutvecklingen och så även idag. Vi ser stora globala förändringar som kommer relativt snabbt, nya väg- och järnvägslinjer invigs, sjöfarten får allt större båtar och en mer autonom och digitaliserad infrastruktur ritas om kartan.

Utmaning: Hur ska infrastrukturen kring Östersjön hinna med att utvecklas i den takt omvärlden förändras?

Prioritet: Sverige måste våga prioritera och på ett tydligare sätt kopplas ihop med omgivande satsningar

Handelskammaren ska arbeta för att:

- Infrastrukturens funktion måste fungera hela vägen fram, en ny statlig utredning om de svenska hamnarna behövs
- Fortsätt utveckla infrastrukturen, bind samman Östersjön och dess arbetsmarknadsregioner
- Följ utvecklingen, ta vara på möjligheterna med nya Sidenvägen

Infrastrukturens funktion måste fungera hela vägen fram, en ny statlig utredning om de svenska hamnarna behövs

Runt om i södra Sverige finns en lång rad hamnar. I den här rapporten har vi begränsat oss till de hamnar som har färjetrafik till andra sidan av Östersjön, Karlskrona, Karlshamn, Ystad, Trelleborg och Malmö.

Att hamnarna ägs kommunalt alternativt privat är en utmaning eftersom svenska staten ansvarar för övrig infrastruktur. Det finns en tydlig risk att hamninfrastrukturen och väg och järnvägsinfrastrukturen inte utvecklas i takt. Tydligt blir detta nu när vi står inför ett skifte i fartygsstorlek. Nästa generation av färjor växer, därför bygger nu hamnarna i Sydsverige ut infrastrukturen för att hantera färjor på upp till 250 m. Projekt för att klara den här storleken på färjorna pågår nu i Karlshamn, Trelleborg och Ystad. Längre färjor innebär mer lastvolym per fartyg, vilket i sin tur ger ökad trafik till och från hamnarna och ökad mängd trafik ut på väg- och järnvägsnätet i Sydsverige. För att hantera dessa förändringar samt de satsningar som sker på andra sidan Östersjön bör hamnstrategin revideras som inspel till nästa nationella plan för infrastruktur.

Fortsätt utveckla infrastrukturen, bind samman Östersjön och dess arbetsmarknadsregioner

Det har skett en arbetsmarknadsförstoring och urbanisering runt om hela Östersjön, de stora städerna växer och landsbygden tappar befolkning. Genom förbättrad infrastruktur mellan dessa växande städer skapas förutsättningar för tillväxt. Vikten av goda pendlingsmöjligheter också över landsgränserna blir därför att viktigare. Tydligt är detta i Öresundsregionen, mellan Sverige och Norge samt mellan Helsingfors och Tallinn. Nya infrastrukturprojekt så som Rail Baltica skapar nya flöden och det är av största vikt att vi från svensk sida följer denna utveckling och kopplar vår nationella strategi och våra satsningar till denna utveckling.



Följ utvecklingen, ta vara på möjligheterna med nya Sidenvägen

Sjöfarten spelar fortfarande en avgörande roll för världsekonomin. De senaste åren har transporterna sjövägen till Asien och framförallt Kina vuxit i betydelse. Trots att effektiviseringen av transporter har skett, till exempel genom ökad användning av containrar och nya hamnar, så tar fortfarande transporterna över världshaven för lång tid. Tankar på att nå Kina genom Ryssland via väg och tåg har funnits länge. Genom One Belt one Road ser vi att det nu bland annat går att använda tågtransporter till Kina som alternativ till den långsamma men kostnadseffektiva sjövägen. Volvo Cars transporter med tåg från Kina är ett intressant exempel på just detta.

Hur Sidenvägsprojektet, One Belt One Road, kommer att påverka Europa, Östersjöområdet och Sverige är fortfarande oklart, trots att godsflödena har ökat väldigt kraftigt de senaste åren. Förra året transporterades 11 000 godsvagnar från Kina denna väg. Idag går de svenska transporterna som ska denna väg via Tyskland, Warszawa och vidare till Kina. Hur dessa flöden kommer se ut i framtiden är fortfarande oklart. En möjlighet är att de kommer gå ut via Karlshamn till Klaipeda och vidare därifrån. Detta kommer påverka näringslivet i Sydsvetige och Handelskammaren bör bevaka frågan och arbeta för en så pass, ur Sydsvensk synpunkt, gynnsam utveckling som möjligt.



2. Kultur och turism

Vi vet att affärer görs mellan människor och därför har kultur och förståelse länder emellan stor betydelse för handelns utveckling.

Utmaning: Svenska befolkningens bild av länderna runt Östersjön bygger delvis på gamla fakta, en kunskapsuppbyggnad behövs.

Prioritet: Fortsätta utveckla Östersjöstrategin och vara en del av den.

Handelskammaren ska arbeta för att:

- Fortsätt att utveckla EU:s Östersjöstrategi och nyttja dess möjligheter i Sydsverige
- Besöksnäringen i Östersjöområdet innehåller en stor potential, men kräver goda villkor som övrigt företagande
- Kulturell kunskap och förståelse behövs i en gemensam framgångsrik region

Fortsätt att utveckla EU:s Östersjöstrategi och nyttja dess möjligheter i Sydsverige

EU:s Östersjöstrategi har till syfte att rädda havsmiljön, länka samman regionen och skapa ökat välstånd. Ambitionerna har varit stora, men bland annat avsaknaden av tydliga koppling till EU:s budget har gjort att dessa mål ännu inte infriats. Ambitionerna är väldigt bra och bör fortsätta utvecklas i denna riktning. Sverige och svenskt näringsliv har dock inte utnyttjat dessa möjligheter i tillräckligt hög utsträckning. Många projekt har genomförts som i hög utsträckning genererat nya kontakter och nätverk. Möjligheten att utveckla detta till ökad handel finns och bör prioriteras.

Besöksnäringen i Östersjöområdet innehåller en stor potential, men kräver goda villkor som övrigt företagande

Östersjön är ett av de ledande haven för färjetrafik sedan många år. Finlandsbåtar är för många svenskar ett begrepp. Sedan murens fall 1989 har det tillkommit än mer färjetrafik till Baltikum och Polen. Mellan Helsingfors och Tallinn är det idag en intensiv färjetrafik och ny trafik har kommit mellan Sydsverige och Polen. Ett gott exempel på detta är färjelinjen mellan Karlskrona och Gdynia som vuxit kraftigt sedan starten 1995 och framförallt efter 2011 då linjen förstärktes med tätare turer. Mellan Tyskland och Sydsverige har det funnits färjetransporter sedan den så kallade Kungslinjen mellan Trelleborg och Sassnitz startade redan 1909 och antalet färjelinjer har ökat.

Sydsverige har också en ställning som den ”närmaste vildmarken” för naturintresserade tyskar och Sveriges liberala bestämmelser för köp av fritidsbebyggelse har räddat en hel del bostäder i Sydsverige. Tittar man på turister på nationsnivå är det Tyskland som är den stora potentialen, men polska turister börjar synas i statistiken.

Besöksnäringen ställer också krav på kompetens, både språkkompetens, bra uppkoppling och översatta menyer till mer än engelska.

Trots den mycket positiva utvecklingen visar siffror att potentialen är oerhört mycket större. Ökad kunskap och förbättrade förutsättningar för ökad turism bör prioriteras.

Kulturell kunskap och förståelse behövs i en gemensam framgångsrik region

Kunskapen om utvecklingen runt Östersjön vilar fortfarande på gamla uppfattningar. Ett tydligt exempel är Polen som tyvärr många svenskar har en förlegad bild av. Polen har idag vuxit fram till att vara en maktspelare inom europeisk politik och Polens stora befolkning, 38 miljoner, gör att landet är viktigt i Europa. Polen stadiga tillväxt sedan 90-talet och faktumet att endast Polen gick igenom den globala finanskrisen 2009 med svarta siffror, det vill säga med fortsatt goda tillväxtsiffror imponerar.

Har svenskarna bristfälliga kunskaper om Polen är det ännu sämre med kunskapen och erfarenheterna om Ryssland.

Denna nya bild av länderna och marknaderna kring Östersjön behöver förmedlas och speglas i såväl media, omvärldsanalyser, marknadsstrategier, utbildningsmaterial och tillväxtstrategier.

3. Frihandel

Vi hör allt fler röster för ökad protektionism, stärkta gränskontroller och en allt mer nationalistisk politik i länderna kring Östersjön. Att Storbritannien är på väg att lämna EU (Brexit) påverkar även Östersjöhandeln och tidigare tankar om fri handel med varor och tjänster, fritt kapital och fri rörlighet blir allt mer ifrågasatt.

Utmaning: Ökade risker för handelshinder och protektionism

Prioritet: Handelskammaren skall vara en röst för frihandel och minskade handelshinder

Handelskammaren ska arbeta för att:

- Bevara och utveckla frihandel
- Försvara EU:s inre marknad även efter Brexit
- Handelskammaren ska följa utvecklingen på andra sidan Östersjön, regionalt och globalt

Bevara och utveckla frihandel

Handel över Östersjön har vuxit kraftigt sedan murens fall 1989 och förhoppningar på ökad handel och mer kontakter över Östersjön bidrog till EU:s första makrostrategi Östersjöstrategi som antogs 2009. Utvecklingen har varit positiv, trots ett antal kriser under åren.

Idag upplever vi en ny fas i världspolitiken där frihandel ifrågasätts. Nya handelsöverenskommelser växer fram och framtiden är ovanligt osäker. Handelskammaren har en naturlig roll att fortsätta att lyfta fram fördelarna med frihandel och ökad handel.

Försvara EU:s inre marknad även efter Brexit

EU:s inre marknad och den ökade rörligheten för varor, människor och tjänster har tjänat Europa väl, men den ökade protektionismen som kan följa av det osäkra läget i världspolitiken gör det nödvändigt att försvara och utveckla friheterna igen. Det finns en risk att nya handelshinder byggs upp, ibland motiverat av en känsla av osäkerhet och ett behov av synliga kontroller.

Hur EU:s inre marknad kommer att bli efter Brexit är ovisst. För Sverige med vår stora handel med Storbritannien och våra historiska handelsförbindelser är bara osäkerheten ett stort bekymmer. Men en krasch ut ur EU kan få allvarliga följder för alla Storbritanniens handelspartner.

Handelskammaren ska följa utvecklingen på andra sidan Östersjön, regionalt och globalt.

Framtidens handel och transportströmmar i Östersjöområdet skapas under kommande år, arbetet bygger mycket på det arbete som skett både nationellt och inom olika EU samarbeten. Det är viktigt att näringslivets perspektiv lyfts fram mer under de kommande åren och Handelskammaren medverkar och följer arbetet där så är möjligt.

Bakgrund - Östersjöhandel – en framgångssaga

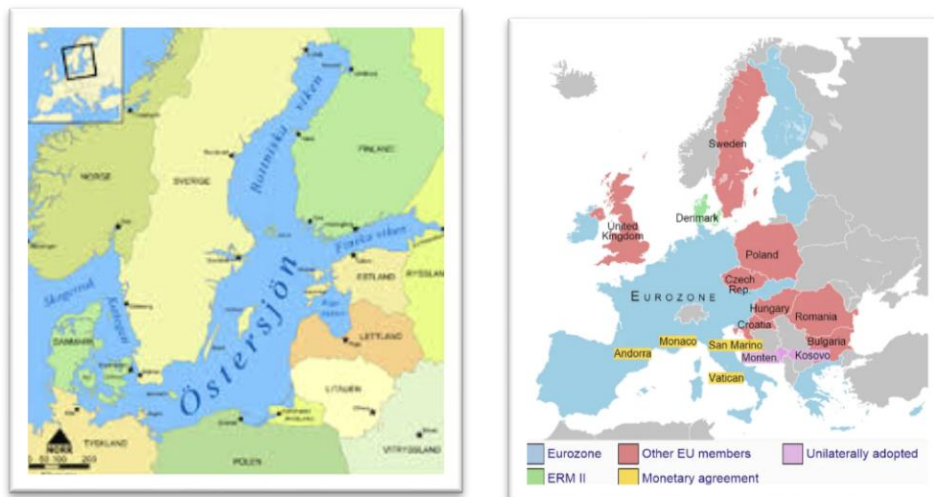
Handel över Östersjön har vuxit kraftigt sedan murens fall 1989 och förhoppningar på ökad handel och mer kontakter över Östersjön bidrog till EU:s första makrostrategi Östersjöstrategi som antogs 2009. Handelskamrarna runt Östersjön bidrog aktivt till att Östersjöstrategin togs fram och stöddes av Östersjöländerna.

Östersjöregionen har genomlevt flera ekonomiska kriser sedan 1989:

- Rysslandskrisen 1998 som drabbade Finland hårt.
- It-bubblan i början av 2000-talet slog mot både Finland och Sverige.
- Finanskrisen 2008/2009 som drabbade hela regionen allvarligt men kanske hårdast Ryssland med fallande oljepriser.

Men trots motgångar och i ett längre perspektiv är den ekonomiska utvecklingen imponerande och etiketter som använts som Top of Europe och baltiska tigerekonomier är inte oförtjänt. Östersjöområdet är en region som står sig väl i den globala konkurrensen.

Regionen har ett näringsliv som är internationellt konkurrenskraftigt, forskning och utveckling står stark i regionen med flera internationellt erkända universitet. Östersjöregionen har också flera storstadsregioner med stark köpkraft.



När Östersjöområdet nämns avses vanligtvis de nordiska länderna, de tre baltiska länderna, norra delarna av Polen och Tyskland och Kaliningrad och de nordvästra ryska regionerna. Befolkningen uppgår till 60–80 miljoner beroende på avgränsning. (Island räknas oftast till Östersjöområdet beroende på ekonomi och historia.)

Förhoppningarna om att Östersjön skulle bli ett verkligt fredens hav stärktes då EU utvidgades 2004 då Estland, Lettland, Litauen och Polen runt Östersjön blev EU-medlemmar. De baltiska länderna har fortsatt att närma sig övriga och är idag också Euroländer.

De baltiska länderna blev 2004 också medlemmar i försvarsalliansen NATO, Polen blev det redan 1999.

Handel har vuxit kraftigt runt Östersjön och transportflödena har jämnats ut. Färjeförbindelserna har stärkts och står nu inför ännu ett generationsskifte, storleken på

färjorna växer stegvis. Miljökraven har skärpts och svaveldirektivet har också påverkat vilka färjor och drivmedel som använts har drivit på teknikutvecklingen.

Stora byggprojekt

Att knyta den skandinaviska halvön närmare Europa är en idé som funnits på den politiska agendan sedan länge. Stora projekt som Öresundsbron och Stora Bältbron stod klara i slutet av 90-talet och början av 2000-talet. Med Fehmarn Bält-förbindelsen som står färdig 2028 kommer norra Tyskland närmare Danmark och Sydsverige och en megaregion kan skapas.

Stora investeringar i infrastruktur har skett i länderna runt Östersjön. Vikten av att knyta samman Europa syns tydligt i EU-s strategier och TEN-T är det tydligast exemplet.

TransEuropean Transport Network –TEN-T

Ur ett svenskt perspektiv syns TEN-T mest som ett ambitiöst projekt att knyta samman norra och södra Europa med ett fokus på förbindelserna genom Tyskland, men ser man hela projektet är det tydligt att förbindelserna stärks mer framförallt i det forna Östeuropa.

Fehmarn Bält-förbindelsen är beslutad av Danmark och Tyskland. Diskussionen pågår fortfarande i Tyskland, men de övergripande besluten är fattade och projektet är nu överfört till delstatsnivå i Tyskland. Det kommer att bli en process med överklagande till författningsdomstolen till Leipzig. Att domstolen skulle riva upp beslutet ses inte som osannolikt.

Infrastrukturen i Polen har förstärkts mycket under tiden sedan EU-utvidgningen 2004. Många miljarder Euro har investerats i ny infrastruktur, synligt är nya motorvägar som idag sammanbinder Polen betydligt effektivare. En utbyggnad av väg- och järnvägen pågår också från Polen upp genom Baltikum, Via Baltica och Rail Baltica.



Öresund

Rapport från Handelskammarens arbetsgrupp



Handelskammaren
I sydsvenska företags intresse

Gruppen har bestått av

Thomas Pålsson, Aspekta - *Ordförande*
Petra Krüger, Skanska
Anette Grönroos, BTJ
Niclas Saspersson, Nordea
Charlotte Ljung, Dux
Sara Malmberg, Malmberg
Fredrik Åberg, DnB

Sekreterare

Per Tryding, Handelskammaren

Övriga resurspersoner

Jacob Elander, Handelskammaren

Mötestillfällen:

28 mars, inledande diskussion med gästspel från Bertel Haarder.

9 maj, uppstart- och planeringsmöte.

12 juni, gästspel från Claes Håkansson, Nordiska Ministerrådet samt Markus Blomberg, LO Skåne.

23 september, diskussion i arbetsgruppen.

7 oktober, besök hos Danske Ehrverv, med gästspel från företrädare från Femern AS samt Greater Copenhagen.

12 november, avslutande möte.

Sammanfattning

Denna rapport beskriver Sydsvenska Handelskammarens syn på integrationen av Öresundsregionen. Bakgrunden är att Öresundsförbindelsen nästa år fyller 20. Integrationen har ökat, men det finns också anledning att se vad som kan göras framåt och ta nya tag.

På fyra områden behövs förnyade tag

- Det behövs mer fokus på att skapa den integrerade Öresundsregionen och få genomförandekraft. Vi bör tillsammans med Dansk Erhverv driva förändring.
- Det behövs mer kontakter i professionella nätverk över sundet. HR-funktionerna är helt centrala och vi bör undersöka hur vi kan stötta eller skapa detta.
- Integrationen behöver synas mer i de nationella regeringarnas arbete.
- Det finns ett antal sakfrågor som förblivit olösta och ny potential som har skapats och som behöver tas tillvara. Ett exempel är potentialen som centrum för tågtrafik.

”Back to basics med användarperspektiv”

Det finns stor potential som inte uppnås i Öresundsregionen. I väldigt omfattande utsträckning är möjligheterna knutna till ”*Human Resources*”. Med användare avser vi de som bor, lever och är verksamma i regionen. Både nystartade företag och större bolag kan öka sin attraktionskraft genom att verka i en väl integrerad Öresundsregion, och regionen blir i sin tur mer attraktiv med ett väl integrerat näringsliv.

- Arbetsmarknaden kan utvecklas och integreras betydligt mer än idag.
- Regionen som ”konsumtionsregion”, inte minst för boende och fritid har unik djup och bredd.
- Regionen kan erbjuda värdskap för företag, forskning, utbildning och myndigheter på ett unikt sätt genom att vi är två nationer till priset av en och i kraft av att vara en 4+ miljonersregion med hög standard. Forskningsanläggningen ESS i Lund är ett fantastiskt uttryck för detta.

När vi tänker på insatser som skapar regionen så handlar det om att anta ett användarperspektiv. Hur får vi fler att använda regionens möjligheter bättre? Hur underlättar vi för pendlare, föreningar och företag att dra nytta av möjligheterna i sin vardag?

Det finns en känsla av att genomförandekraften i regionen försämrats. Organisationer som Greater Copenhagen Committee (GCC) behöver resurser och en stab med ett tydligare mandat att arbeta med att utveckla integrationen och påverka respektive nationalstat i syfte att förbättra villkoren.

För närvarande pågår ett arbete inom Greater Copenhagen kring gemensam arbetsmarknadspolitik i regionen. Men samverkan med näringslivet har karaktär av förankring av en redan beslutad agenda.

Arbetsgruppens förslag

Gruppen föreslår att Handelskammaren verkar för förändring på följande områden.

1. Kraft att genomföra förändring i regionen

”Bättre integration av invånare och företag betyder mer än en monter i Cannes”

GCC behöver resurser, en stab, en verkställande tjänsteperson med tyngd som vinner respekt i båda länderna samt ett tydligare mandat att arbeta med att utveckla integrationen. Idag har GCC bantats alltför mycket och det finns inte kraft att driva processer. Det är också viktigt att organisationen är transparent och tydligt förankrad på båda sidor av sundet.

Fokuset bör skifta **från** att ”**branda/marknadsföra regionen**” **till** att ”**skapa regionen**”.

För vägen framåt behöver GCC:

- I högre utsträckning vara ett organ som samlar svenska och danska aktörer kring en gemensam vision, en påverkansagenda och en gemensam strategi.
- Driva regionen viktiga sakfrågor visavi respektive nationalstat och bygga långsiktiga relationer till nationella politiker. Det finns fortfarande processer där regelverk och myndigheternas arbete, inklusive skatter, kan förbättras.

Arbetet med internationell rekrytering är ett exempel på en fråga som kan skifta fokus. Idag är det mycket en fråga om ”branding” av regionen internationellt. I stället kan man tänka sig att GCC stödjer företagens eget arbete med internationell rekrytering. Varje år gör regionens företag tusentals rekryteringar av personer från utlandet eller övriga Norden (och andra regioner i Sverige/Danmark). I det arbetet behövs ”säljmaterial” som finns med vid rekryteringsmöten. Det ger ett välkommet och effektivt stöd med stor effekt. Att kunna visa upp hela Öresundsregionens utbud kan väga tungt i en rekryteringsprocess.

2. Nätverk och kontakter

”Business är möten”

En aspekt som flera tar upp är att vi har tappat kraft i arbetet med att skapa intressanta och relevanta mötesplatser för företag och andra aktörer över Öresund. I början runt år 2000 var det tillräckligt att bara träffas, men nu krävs sannolikt mer substans. Detta bör dock kunna skapas.

Det finns behov av samlad information om möjligheter till företagsledare och andra aktörer. Arbete med att skapa informativa möten och nätverk bör inledas. En nyckel är HR-funktionerna eftersom en så stor del av potentialen i regionen handlar om kompetensförsörjning. En annan nyckel är investerarnätverk. Handelskammaren skulle kunna genomföra företagsbesök över sundet och verka för HR-nätverk över sundet i syfte att utbyta erfarenheter i hur man rekryter till Öresundsregionen.

3. Nationell påverkan

”What’s in it for Statsministern?”

Vi behöver samverka mer kring att påvisa fördelarna med Öresundsregionen för Danmarks och Sveriges politiker. Vi kan genom att lyfta goda exempel stärka bilden av att denna region ger länderna något som de var för sig inte kan uppnå. Detta behöver komma fram i nationella beslutsforum.

En möjlighet är att dra nytta av processerna med Fehmarnförbindelsen som blir klar 2028/2029. Det finns en växande medvetenhet även i svensk regering och riksdag om att detta har stor betydelse, inte minst då Sverige efter Brexit behöver orientera om sig i EU och knyta närmare band med Tyskland. Denna förbindelse ökar också nyttan med själva Öresundsregionen.

4. Sakfrågor bidrar till fortsatt integration

”Regelboken sätter gränser för spelarna”

Därtill finns ett antal sakfrågor som bör kunna utvecklas. Här är exempel

- Ta bort gränskontrollerna.
- Öresundsförbindelsen kommer om några år vara återbetalad och generera överskott ekonomiskt. Dessa pengar bör återinvesteras i regionens infrastruktur.
- Möjligheten att skapa en stark hub för internationell tågtrafik bör uppstå.

- Det behövs även annan ”administrativ” infrastruktur, som fortsatt ger tillgång till statistik om regionen.
- Underlätta samarbete och utbyte inom utbildning, från grundskola till akademi och yrkesutbildning.
- Mer kunskap om ländernas system för bland utbildning behövs.
- ESS är ett storstilat exempel på hur regionen kan dela på vetenskapliga plattformar. Men det kan även ske i mindre skala, till exempel genom att samverka för att skapa större kritisk massa för gemensamma forskningsutbildningar.

Bakgrund – varför Öresundsregionen och vad har hänt sedan 2000?

1. Vad behöver vi Öresundsregionen till?

Den mest basala frågan efter 20 år med Öresundsbron är fortfarande vad vi ska ha regionen till. Vad kan en integrerad, stor region vid Öresund ge oss?

Principiellt handlar det om tre saker.

- En stor region har helt enkelt storleksfördelar, economies of scale. Uppenbara fördelar med detta är att en region med en stor välmående befolkning kan skapa effektiv infrastruktur. Copenhagen Airport är ett tydligt exempel. Men även effektiva pendlingssystem och möjligheten att vara värd för stora universitet och företag hör till fördelarna. Regionen kan dela kostnader för infrastruktur och har lättare att få beläggning på gemensamma anläggningar vilket gör det attraktivt och möjligt att skapa effektiva plattformar. Nischer som till exempel specialiserade konsulter eller kulturyttringar når inte en kritisk massa i en liten region men kan däremot utvecklas i en större.
- Att en större region kan dra nytta av sin storlek är knappast överraskande. Men det finns också en kvalitativ fördel, som kan kallas matchningsfördel eller specialisering. Detta är mindre uppenbart, men minst lika viktigt. Det handlar om att en stor region bättre kan matcha utbud av kompetens med efterfrågan. I en region med dubbelt så många sjuksköterskor eller ingenjörer, och dubbelt så många företag och sjukhus ökar chansen att rätt person finner det jobb som passar dem bäst. Både vad gäller kompetens och trivsel. När många individer bättre kommer till sin rätt ökar deras produktivitet och det summerar i en stor region till ökad tillväxt. Motsvarande gäller konsumtion och kultur i vid mening.
- Även om Öresundsregionen är den största regionen sett till befolkning i Norden, finns det globalt ett stort antal stadsregioner med omkring fyra miljoner invånare. Till detta finns en tredje dimension i Öresundsregionen som gör den unik bland andra storstadsregioner. Det är att den består av städer som råkar ligga i olika nationalstater. Det innebär både unika fördelar och unika utmaningar.

2. Status: Hur ser integrationen ut?

Det pågår en diskussion om hur lyckad integrationen över Öresund egentligen har varit. Det går att hitta argument både för att det skett en hel del och för att det sker alldeles för lite. Två exempel illustrerar detta väl.

Det första exemplet är EMA vs ESS

När den europeiska läkemedelsmyndigheten EMA skulle flyttas ut från London kunde Sverige och Danmark inte enas om en gemensam kandidat. Efter att Stockholm hade röstats bort i första omgången slutade det med att Sverige backade en annan värdstad än Köpenhamn.

Danmark erbjöd bland annat 1,7 miljarder och en placering i Örestad, nära brofästet, vilket hade givit möjlighet till tydliga spinoffeffekter för Sverige.¹ Det framstod som uppenbart att Sverige och Danmark som små länder hade begränsade möjligheter att attrahera EMA var för sig. Men i stället för att tidigt se detta valde Sverige att driva en egen kandidatur och senare backa en annan kandidat, sannolikt i en byteshandel med andra icke relaterade frågor inom EU. Här finns säkert också inslag av att Stockholmsregionen inte anser att det finns något medicinskt kluster i Skåne att bygga på och att Öresundsregionen snarare är en konkurrent. Motsvarande gällde EBA, bankmyndigheten och tidigare diskussionen om placeringen av en av EU:s patentmyndigheter, där Sveriges syn var att det bara finns kompetens i Stockholm. Detta trots att alla stora patentbyråer finns i Köpenhamn och Malmö/Lund.² Detta har lett till en del debatt om synen på Sverige vs Stockholm, men illustrerar bristande strategisk blick mellan staterna.³ Även hanteringen av de svenska ID-kontrollerna visade att det saknas en gedigen strategisk dialog mellan regeringarna i Danmark och Sverige kring Öresundsregionen.

Det goda exemplet är ESS. Men det är värt att notera att ESS inte är ett initiativ från EU eller nationalstaterna från början. Det är i stället en diskussion bland Europas forskare inom fysik som inledde arbetet utifrån behovet av en anläggning. Det var också samsyn bland nordens fysiker som ledde till att Lund blev den nordiska kandidaten. Utifrån detta kunde en gemensam plattform där Sverige och Danmark delade värdskapet byggas upp. Lunds universitet var en drivande aktör och mycket viktig för utfallet.

ESS är alltså ett bottom-up projekt där regionens meriter utifrån forskarnas behov och analys har slagit igenom, medan EMA handlar om att regeringarna har suttit i förarsätet när det gäller placeringen.

Nationalstaterna ser i alltför liten grad fördelarna med Öresundsregionen. I Danmark finns hos somliga en rädsla för att Jylland akterseglas av ett dominant Greater Copenhagen. I Sverige finns tvärtom rädslan att den svenska huvudstadsregionen hotas. Ett uttryck för det är att man ser Copenhagen Airport som en konkurrent till Arlanda, inte som ett komplement. Samtidigt är både Odense och Göteborg stora regioner som också kan vinna på samverkan med Öresundsregionen. Det är upp till oss i regionen att väcka intresset nationellt och visa att det finns vinster utanför regionen.

Till detta kommer att Öresundsregionen formades som tanke under 90-talet och fram till 9/11 och finanskrisen då det rådde bred konsensus om öppna gränser, globalisering och internationellt samarbete som något odelat positivt. Även om den bilden fortfarande dominerar, är den idag ifrågasatt.

Det andra kan sammanfattas som ”Institutioner vs individer”

Inför år 2000, när bron invigdes, etablerades en rad institutionella samarbeten inom Öresundsregionen så som Öresunduniversitetet (lärosätena) och Öresundskommittén (regioner och kommuner). Även inom näringslivet fanns mer eller mindre fasta grupperingar med

¹ <https://www.newsoresund.se/danmark-bjuder-pa-gratis-hyra-i-20-ar-i-kampen-om-europeiska-lakemedelsmyndigheten-ema/>

² <https://www.sydsvenskan.se/2013-06-19/regeringen-har-nu-mojlighet-att-gora-nagot-at-denna-uppenbara-snedfordelning>

³ <https://timbro.se/smedjan/regeringens-stockholmspERSpektiv-skadar-landet/>

regelbundna möten som Öresund Business Council och Öresunds Handelskammare, de båda senare hade förankring i Sydsvenska Handelskammaren. Det skapades också mer privata-offentliga samarbeten, som SAMS (managementforskning) och SIMI (regionens första MBA-utbildning för chefer). SAMS och SIMI backades initialt upp av Sydsvenska Handelskammaren, Copenhagen Business School (CBS), Ekonomihögskolan i Lund, danska FUHU, svenska MiL och ett flertal stora danska och svenska företag.

Ingen av dessa finns kvar – även om en del av samarbetena övergått i annan regi.

Antalet institutioner har alltså minskat och omvandlats. Men på ett individuellt plan har integrationen samtidigt gått framåt. 1999 fanns det omkring 900 pendlare mellan Malmö och Köpenhamn, som var hänvisade till flygbåten. Idag finns närmare 20 000 dagliga arbetspendlare i regionen. 10 procent av Malmö stads arbetsinkomster genereras numera i Köpenhamn.

SIMI kan på ett sätt ses som ett misslyckande. Verksamheten övertogs av CBS efter finanskrisen, och den ursprungliga tanken, liksom nätverket av tusentals svenska och danska deltagare och ett flertal danska och svenska stiftare måste betraktas som nedlagt. Men samtidigt kan SIMI ses som en succé. Verksamheten startades på 90-talet och då var marknaden för internationella chefsprogram betydligt mindre. SIMI var ett sätt att gå samman i Öresundsregionen om ett gemensamt flaggskeppsprogram. Organisationen blev en pionjär och byggde upp en marknad. Nu finns flera aktörer som erbjuder motsvarande utbildningar både i Skåne och Själland. Utbildningsutbudet och urvalet är alltså större än någonsin. Det som saknas är möjligen nätverksplattformen över sundet.

Samtidigt finns ett flertal exempel på organisationer som klarat av att anpassa sig. ÖresundDirekt är en av de offentliga organisationer som har överlevt och har en tydlig kärnuppgift – information om skatter och regler med mera på omse sidor Öresund. Nätverksorganisationen Öresundsinstitutet med ÖresundNews och andra privat-offentliga samarbeten som Medicon Valley Adacemy har också anpassats och utvecklats utifrån tydliga kärnuppgifter.

Öresundsregionens institutioner har alltså försvunnit eller omvandlats, men för individuella aktörer som företag och invånare har det aldrig funnits så stort utbud att ta del av över Öresund.

- *Väl kända gränshinder och nya samarbeten*

Den politiska samarbetsorganisationen Öresundskommittén omvandlades för ett antal år sedan till Greater Copenhagen. På pappret har den nya organisationen liknande uppgifter, men strukturen är väldigt annorlunda.

Greater Copenhagen Committé har ett mycket litet kansli och bygger på samverkan mellan chefstjänstemän hos medlemmarna (som är kommuner och regioner).

Fokus har i praktiken varit på att arbeta med inward investment (att attrahera talanger och företag till regionen) och samverkan kring avgränsade policyområden. Bland annat har en

gemensam trafikcharter tagits fram.⁴ En arbetsmarknadscharter håller för närvarande också på att arbetas fram.

Ett av de områden som fortsatt är gränshinder. Dessa är i huvudsak väl kartlagda och det pågår även arbete med dessa inom ramen för Nordiska Rådet.

⁴ <https://www.greatercph.dk/projekter/trafikcharter>

Pkt. 9

Handlingsplan



Handlingsplan för verksamheten 2020
Förslag till fullmäktige den 28 november 2019



Handelskammaren
I sydsvenska företags intresse

Handlingsplan 2020

I samband med Årsmötet 2019 genomfördes en ranking av Handelskammarens frågor som gav en tydlig prioritering. Diskussionen vid mötet bekräftade och förtydligade detta. Därför är Handlingsplanen för 2020 omarbetad med utgångspunkt från fullmäktiges prioritering på årsmötet.

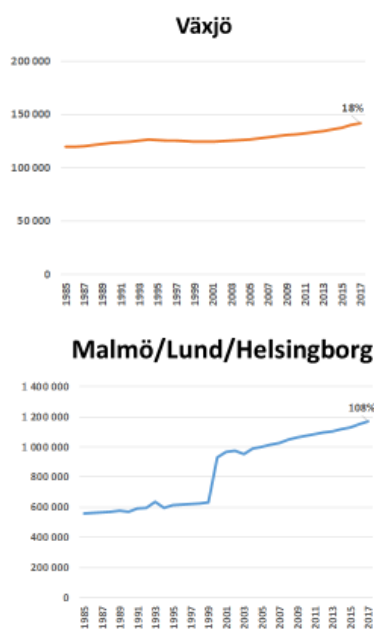
- Pendling (24 poäng)
- Miljö och klimatarbete (22 poäng)
- Energi och el (20 poäng)
- Yrkesutbildningar (14 poäng)
- Bättre grundskola (11 poäng)
- Högre utbildning (11 poäng)

Ingen annan fråga fick över tio poäng. Det betyder inte att de helt försvinner, men kan betraktas mer som bevakningsärenden där insatser kan ske när en fråga aktualiseras på nytt eller intresset ökar hos medlemsföretagen.

Sammantaget stämmer prioriteringen väl överens med de frågor Handelskammaren arbetar med.

Infrastruktur för Pendling

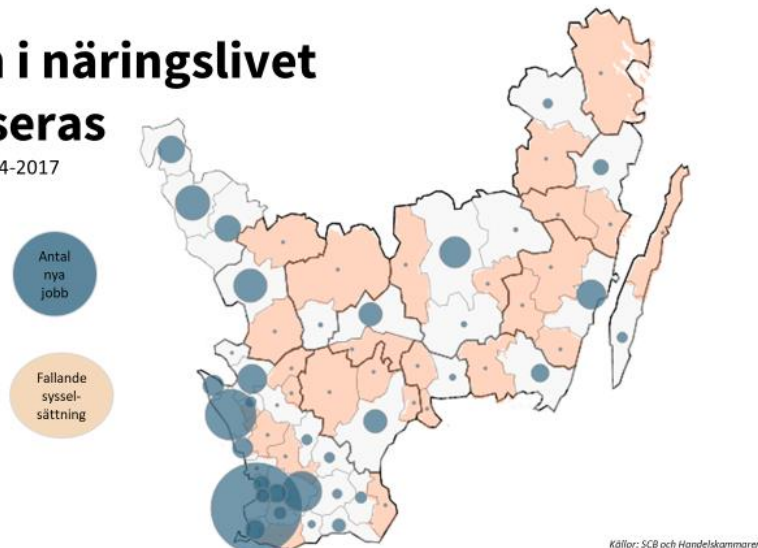
Pendling är exempelvis intimt förbundet med infrastruktur och bostäder som redan finns på agendan. Genom att sätta fokus på pendling lyfts trafikens roll som ”arbetsförmedling” fram. Detta är den mest tidskritiska funktionen för infrastrukturen. Vi använder numera de lokala arbetsmarknadsregionerna som analysenhet för ekonomisk tillväxt. Det är de områden inom vilka människor bekvämt kan pendla mellan arbete och bostad.



Sydsverige har nu 13 arbetsmarknadsregioner. Men 1985 var samma område uppdelat i 24 lokala arbetsmarknader. Genom bättre kommunikationer, flyttmönster och omvandling på arbetsmarknaden har flera barriärer mellan dem försvunnit. År 2000 växte Helsingborg och Malmö ihop till en gemensam arbetsmarknad med närmare 1 200 000 personer. Det har också inneburit fördelar i produktivitet. Växjö är ett exempel på en region med imponerande tillväxt och har vuxit med 20 %. Men Växjö har fortfarande samma storlek som 1985 geografiskt och har därför helt fått förlita sig på tillväxt av egen ”intern kraft”.

Jobben i näringslivet urbaniseras

Antal nya jobb 2004-2017



Detta har betydelse för regionens ekonomi och för företagens förmåga att rekrytera. Vi vet att det finns expansiva framgångsrika företag i hela Sydsverige, men också tydlig koncentration av nya jobb till regionala centra. Detta gör arbetsmarknadsregionerna – och därmed pendling – än viktigare.

Pendling delar infrastruktur med näringslivets transporter och detta är en fråga som behöver hanteras. Omställning till gröna transporter har hög prioritet, men även frågor om kapacitet på vägar och järnväg.

Fehmarn Bält-förbindelsen har nu grönt ljus och står klar om tio år. Därmed öppnas för nya upplägg för logistik i norra Europa och för effektivare järnvägstrafik. Öresundsregionen har potential att bli en hub för internationell järnvägstrafik, både för gods och persontrafik.

Aktiviteter 2020

- Tillgång på bostäder – en flaskhals för människor att flytta till jobb. Bostäder är allt mer en integrerad del i utveckling av infrastruktur. T ex bygger dragningen av de nya höghastighetstågen på avtal mellan stat och kommuner om att satsa på bostäder. Tillsammans med Ideon planeras en seminariereserie kring hur framtidens byggande kan utvecklas.
- Förberedelse inför kommande tolvårsplan för infrastruktur
 - Planering av infrastruktur så att arbetspendling gynnas. Ett exempel är vår vision i Sydost om att få ner pendlingsstoden i triangeln Växjö-Kalmar-Karlskrona till 45 minuter med tåg.
 - Tillgänglighet i glesbygd. Vänd på trenden att vägar skyltas ned till lägre hastigheter, vilket försämrar tillgängligheten.
 - Pendling med tåg i Sydsverige/Öresundsregionen
- Ta fram fakta och studier kring företag och pendling, driva frågor publikt (media och politik)
- Bevakning av hur pendling och transporter kan dela infrastruktur i tilltagande trängsel
- Flyg är fortsatt en central del av Sydsveriges infrastruktur och tillgången i hela regionen behöver bevakas.

Klimat och hållbar tillväxt

Miljö- och klimatarbete och el/energi är de frågor som seglat upp allra tydligast. Även här finns en förhistoria. Handelskammaren har haft rådgivning kring exempelvis miljöcertifiering tidigare och har sedan ett antal år en miljöexpert som genomfört projekt kring vattenresurser, cirkulär ekonomi, företagens miljöarbete och arbetat med att skapa dialog kring tillståndprocesser för miljö vilket handhas av länsstyrelse och kommuner.

Klimat har också bäring på trafikfrågor. En stor del handlar om att bygga ett transportsystem med lägre emissioner, baserat på el. När näringslivet analyserar sina verksamheter är det inte ovanligt att finna att den största delen av utsläppen sker under transporter. Att arbeta med hållbara transporter och elektrifiering av vägar är därför en mycket intressant fråga för näringslivet.

Agenda 2030 är, rätt använt, ett praktiskt verktyg för hållbart arbete i företagen och Handelskammaren bör fortsätta utveckla kompetens på området

Aktiviteter 2020

- Agenda 2030 – som verktyg för företagens hållbarhetsarbete
- "Grön" infrastruktur – verka för att testbäddar för ny infrastruktur kommer till Sydsverige
- Hållbara affärsmodeller – aktiviteter genom arrangemang och nätverk
- Samverkan med myndigheter om effektiv tillståndsgivning

El och energi

Handelskammaren fortsätter att arbeta för en trygg och konkurrenskraftig energiförsörjning i Sydsverige. Nedläggningen av Barsebäck innebär ett stort produktionsbortfall i regionen och elnäten har konstruerats utifrån tillgången på kärnkraft. Genom en stor kraftledning är planen att Sydsverige kompenseras för detta genom huvudsakligen vattenkraft från norr. Men den så kallade SydVästlänken har försenats i över tio år och skjutits upp ett tjugotal gånger.

Under tiden blir bristen på el allt mer påtaglig och vi har nu exempel på att vi gått miste om investeringar i näringslivet. Handelskammaren har arrangerat möte med energiministern (våren 2019) och i riksdagen (september 2019) för att belysa problematiken.

Utöver effektbristen så har Handelskammaren längre drivit frågan om indelningen i elprisområden och lyfte under våren problematiken kring detta. Under 2020 är elprisområdena under översyn och Handelskammaren ser detta som en möjlighet att skapa ett mer konkurrenskraftigt företagsklimat.

Aktiviteter 2020

- Bevakning av ”Effektbristen” och utvärdera den lösning som presenterades i oktober 2019 av Energiminister Anders Ygeman.
- Fortsätta att driva frågan kring en utökad produktion av el i Sydsverige.
- Se till så att det sydsvenska perspektivet kommer fram i utformning av elprisområdena 2020 och därmed arbeta för ett mer konkurrenskraftigt elpris i Sydsverige.

Kompetensförsörjning

Kompetensbristen är mycket tydlig och matchningen mellan företagens behov och arbetskraftens kompetens och utbildning tycks försämrats. Handelskammaren driver en rad projekt kring motivation för lärande som våra skoltävlingar *Pythagoras Quest* och *Språkolympiaden* (dessa engagerar 30 000 elever per år), initiativet *Mathivation* och priserna *Sveriges bästa lärare* och *Årets tekniker*.

Utveckling av lärlingsbaserad utbildning på gymnasienivå och för yrkesutbildning/arbetsmarknadsutbildning är mycket stor och har hög prioritet under 2020.

Detta arbete är också en konkret insats för att underlätta integration som är ett av målen med handelskammarens gällande vision.

Under 2020 föreslås att följande ges prioritet vad gäller kompetensfrågor

- Utveckla sättning på lärlingsbaserad yrkesutbildning genom kommuner och arbetsförmedling i samverkan.
- Uppstart av gymnasiala lärlingsprogram i Sydsverige i samarbete med skolverket och regionens yrkesskolor.
- Internationell kompetens – uppmärksamhet åt möjligheterna med internationella rekrytering och förenkling av processer för arbetstillstånd
- Fortsatt arbete med våra skoltävlingar och priser
- Fortsatt arbete med och utveckling av Epic (Växjö)

Analysarbete

Handelskammarens arbete med analys av regionens samhällsfrågor är viktigt för att genomföra relevanta insatser. Vår kunskap om de unika villkoren för sydsvensk ekonomi har stärkts kraftfullt på senaste år genom gediget arbete internt och med relevanta partners

Under 2020 planeras bland annat

- uppföljning av produktivitetskommissionen med fokus på sydost
- seminarier baserat på Sydsverige Live i de olika delarna av Sydsverige.

Omvärldsanalys och ny vision 2020

Under 2020 genomförs ett arbete med att ta fram en ny vision för Handelskammarens arbete med företagsklimatet i Sydsverige. Denna baseras på omvärldsanalys som inleds våren 2020

Uppföljning arbetsgrupper

Under 2020 ska arbetet inom Handelskammarens arbetsgrupper för Öresundsregionen och Östersjöregionen följas upp med insatser.

Samverkan mot brott

Handelskammaren samverkar sedan två år med Polisen, Kriminalvården, Tullen och länsstyrelsen, regionen och kommunerna i ett arbete som kallas "Samverkan mot brott". I arbetet diskuteras frågor som avhoppsprogram, utformning av offentliga miljöer, fastigheter m.m. men vårt huvudfokus är brottsförebyggande.

Bakgrunden är att kriminalitet – inte minst den grovt våldsbenäigna och organiserade - behöver mötas av insatser från hela samhället. Exempelvis är det ofta samma organisatörer bakom digitala stöder som annan kriminalitet exempelvis droghandel. Våldsbenäigna personer kan agera med våld både hemma och i kriminella gärningar i övrigt.

- Den 13 juni genomfördes seminarium som finns på webben om hur företag skyddar sig mot digitala brott och detta ligger även på webben. [https://handelskammaren.com/2019/06/19/polisen-tipsar-skydd-mot-digital-brottslighet/\(samverkan med Polisens nationella experter\).](https://handelskammaren.com/2019/06/19/polisen-tipsar-skydd-mot-digital-brottslighet/(samverkan%20med%20Polisens%20nationella%20experter).)
- Vi arbetar med att ta fram verktyg för HR att hjälpa offer för våld i nära relation, som ofta påverkar arbetsplatser strakt negativt. Men det kan också påverkas på arbetsplatser, som är en av få platser där brottsoffer potentiellt kan söka hjälp.
- Den **4 mars 2020** genomför vi en workshop med polisledningen kring insatser i s.k. utsatta områden.