



Øresund Industri & Handelskammare

ERHVERVSLIVETS | NÄRINGSLIVETS
ØRESUNDSINDEKS | ÖRESUNDSINDEX

2008

RAPPORT UDARBEJDET FOR ØRESUND INDUSTRI & HANDELSKAMMARE | JUNI 2008

| KOLOFON

Forfatter: Martin Kyed og Mikkel E. Birkeland
Kunde: Øresund Industri & Handelskammare
Dato: 11. juni 2008
Kontakt: SANKT ANNÆ PLADS 13, 2. SAL | 1250 KØBENHAVN
TELEFON: 7027 0740 | FAX: 7027 0741
WWW.COPENHAGENECONOMICS.COM

| INDHOLDSFORTEGNELSE

Forord	4
Sammenfatning	5
Kapitel 1 Hovedresultater	8
Kapitel 2 Resultater på delindeks og indikatorer	15
2.1. Arbejdsmarked.....	15
2.2. Trafik.....	22
2.3. Handel & samarbejde.....	27
2.4. Forretningsomkostninger.....	30
Kapitel 3 Spørgeskemaundersøgelse	35
3.1. Resultater.....	35
3.2. Metoden bag Erhvervslivets Øresundsindeks	44
Litteraturliste	47
Øresund Industri & Handelskammare	49
Copenhagen Economics	50
Bilag 1: Data og beregning af indeks	
Bilag 2: Spørgeskema og svarfrekvenser	
Bilag 3: To tekniske justeringer i beregning af Erhvervslivets Øresundsindeks	

FORORD

Erhvervslivets Øresundsindeks er udarbejdet af Copenhagen Economics på opdrag fra Øresund Industri & Handelskammare i perioden fra marts til juni 2008.

Rapporten dokumenterer udviklingen i Øresundsregionen for ottende år i træk. Den første rapport udkom i juni 2001. I denne rapport opdaterer vi datagrundlaget og sammenligner årets indeks med situationen i de tidligere år.

Arbejdet med Erhvervslivets Øresundsindeks har været organiseret således, at Copenhagen Economics har varetaget projektledelsen, og Øresund Industri & Handelskammare har bidraget til opgaveløsningen. Der har været nedsat en styregruppe bestående af Maria Tengroth, Henrik Andersson og Ole Schmidt fra Øresund Industri & Handelskammare samt Martin Kyed fra Copenhagen Economics.

Tak til Søren Østergaard Pedersen fra Dansk Erhverv, samt til Lizette Taguchi fra Copenhagen Economics, som har indsamlet og bearbejdet alle de mange data.

København, juni 2008

Martin Kyed

SAMMENFATNING

Sammenfatning

Erhvervslivets Øresundsindex 2008 viser et spring i integrationen over Øresund. Den svenske og den danske side af Øresundsregionen er blevet mere integrerede siden 2007, så det samlede Øresundsindex kommer i 2008 op på indeks 72 ud af 100. Indekset vil være 100 i en fuldt integreret Øresundsregion. Den øgede integration skyldes primært udviklingen på arbejdsmarkedet, men også på trafikområdet har der været øget aktivitet. Derimod er virksomhedernes handel og samarbejde over Øresund faldet.

Danske virksomheder har for alvor fået øjnene op for den sydsvenske arbejdskraft, i takt med at de danske ressourcer er blevet udtømt under den danske højkonjunktur. Det viser sig ved, at danske virksomheder i langt højere grad end tidligere annoncerer efter arbejdskraft i Sydsverige og ansætter personer fra Sydsverige. Svenskerne har brugt de positive danske konjunkturer og den øgede interesse til at få fodfæste på det danske arbejdsmarked, hvor lønnen generelt er lidt højere end i Sydsverige. Det har givet et positivt ryk på integrationen på arbejdsmarkedet.

Pendling fra Sverige til Danmark er over seks gange så høj som pendlingen i modsatte retning, og forskellen er kun blevet udbygget siden sidste år. Den nuværende stigning i integrationen er delvist drevet af forskelle i konjunkturerne og boligpriser, og derfor ser vi, at arbejdsmarkedsintegration fortrinsvis er baseret på (svenske eller danske) personer, der bor på den svenske side af Øresund og arbejder på den danske side.

Sammanfattning

Näringslivets Öresundsindex 2008 visar på ett kliv framåt i integrationen över Öresund. Den danska och den svenska sidan av Öresund har blivit mer integrerade sedan 2007, och det totala Öresundsindex kommer 2008 upp i index 72 av 100. Indexet skulle vara 100 i en fullt integrerad Öresundsregion. Den ökade integrationen beror framför allt på utvecklingen på arbetsmarknaden, men också på området trafik har aktiviteterna ökat. Däremot har företagets handel och samarbete över Öresund gått bakåt.

Danska företag har på allvar fått upp ögonen för den sydsvenska arbetskraften, i takt med att de inhemska resurserna uttömts under den danska högkonjunkturer. Det visar sig genom att danska företag i långt högre grad än tidigare annonserar efter arbetskraft i Sydsverige och också anställer personer från Sydsverige. Svenskarna har utnyttjat den positiva danska konjunkturer och det ökade danska intresset för att få fotfäste på den danska arbetsmarknaden, där lönen generellt är något högre än i Sydsverige. Detta har gett en positiv skjuts åt integrationen på arbetsmarknaden.

Pendlingen från Sverige till Danmark är mer än sex gånger så stor som pendlingen i den motsatta riktningen, och skillnaden har blivit än större det senaste året. Den nuvarande ökningen i integrationen drivs delvis av skillnader i konjunktur och bostadspriser, och därför ser vi att arbetsmarknadsintegrationen i första hand är baserad på (svenska eller danska) personer som bor på den svenska sidan av Öresund

Den øgede arbejdsmarkedsintegration betyder, at persontrafikken over Øresund er steget. Det gælder både biltrafikken og togtrafikken, hvoraf sidstnævnte især har taget fart i de seneste år.

Selv om transportforbindelserne på tværs af sundet er forbedret med flere togforbindelser i myldretiden mellem Malmø Syd (Svågertorp) og Københavns Hovedbanegård, så halter udviklingen efter den almindelige stigning i togfrekvens når man sammenligner med andre strækninger i Sverige og Danmark. Betingelserne for pendlere er altså ikke blevet bedre. Og broavgiften er steget for Øresundspendlere siden 2007. Det giver grund til at tro, at vi kunne have set en endnu kraftigere udvikling i både pendling og trafik, hvis broavgift og togfrekvens havde understøttet målet om højere integration.

Givet de seneste års trafikudvikling kan man med rette spørge om kapaciteten på Øresundsbron bliver en stopklods for yderligere integration. Og en fast forbindelse over Femern Bælt vil sætte Øresundsbrons kapacitet under et yderligere pres. Det er derfor rette tid for at træffe en beslutning om en fast forbindelse mellem Helsingborg og Helsingør i 2008, så integrationsindsatsen ikke stranded på manglende transportkapacitet.

En fast forbindelse mellem Helsingborg og Helsingør vil sandsynligvis kunne styrke integrationen i hele Øresundsregionen. Virksomhederne i Nordsjælland, Norra Skåne og Nordvästra Skåne forventer, at en sådan forbindelse vil påvirke virksomheden positivt. Ikke mindst fra svensk side er forventningerne positive. Mere bemær-

och arbetar på den danska sidan.

Den ökade arbetsmarknadsintegrationen innebär att persontrafikken över Öresund har stigit. Det gäller både biltrafikken och tågtrafikken, där den sistnämnda har tagit särskild fart de senaste åren.

Trots att transportförbindelserna över Öresund har förbättrats med fler tågavgångar i rusningstid mellan Malmö Syd (Svågertorp) och Köpenhamns Hovedbanegård, halkar utvecklingen efter den övergripande ökning i avgångsfrekvens som skett på andra jämförbara tågsträckor i Sverige och Danmark. Förutsättningarna för pendlare har alltså inte blivit bättre. Därtill har broavgiften stigit för Öresundspendlare sedan 2007. Det ger anledning att tro att vi skulle ha sett en ännu starkare utveckling av både pendling och trafik, om förändringarna av broavgiften och avgångsfrekvensen hade främjat målet om en ökad integration.

Givet de senaste årens trafikutveckling finns det anledning att ställa frågan om kapaciteten över Öresundsbron riskerar att bli en bromskloss för den fortsatta integrationen. En fast förbindelse över Fehmarn Bælt kommer att sätta ytterligare press på Öresundsbrons kapacitet. Det är därför hög tid att fatta beslut om en fast förbindelse mellan Helsingborg och Helsingør under 2008, så att integrationsanstängningarna inte faller på bristande transportkapacitet.

En fast förbindelse mellan Helsingborg och Helsingør kommer sannolikt att kunna stärka integrationen i hela Öresundsregionen. Företagen i Nordsjælland, norra Skåne och nordvästra Skåne förväntar att

kelsesværdigt er det dog, at de positive forventninger ikke er et lokalt fænomen. En stor del af de virksomheder, der *ikke* ligger tæt på Helsingør eller Helsingborg, forventer også, at der vil være en positiv påvirkning på virksomheden af en fast forbindelse.

Årets Øresundsindex viser, at der stadig er et potentiale for øget integration. Inden for handel og samarbejde ser vi et generelt fald i integrationen over Øresund, og de danske virksomheder kan ikke følge med de svenske virksomheders integrationsaktiviteter. Mens de svenske virksomheder fastholder høje forventninger om aktivitetsvækst over Øresund i de næste 3-5 år, så falder de danske virksomheders forventninger til øget integrationsaktiviteter betydeligt. Det tyder derfor ikke på, at de danske virksomheder vil blive lige så aktive over sundet som de svenske virksomheder i de kommende år. Forskellene vil nærmere blive øget. Forklaringen på denne udvikling kan meget vel ligge i den høje økonomiske aktivitet i Danmark, hvor fokus på at tilfredsstille efterspørgslen kan have trængt de mere langsigtede aktiviteter, som samarbejde med svenske virksomheder og eksportfremstød, i baggrunden.

en sådan forbindelse kommer at påvirke det egne foretaget positivt. Inte minst på den svenska sidan är förväntningarna positiva. Mer anmärkningsvärt är dock att de positiva förväntningarna inte är ett lokalt fenomen. Även en stor andel av de företag som *inte* ligger i närheten av Helsingör eller Helsingborg förväntar att företaget påverkas positivt av en fast forbindelse

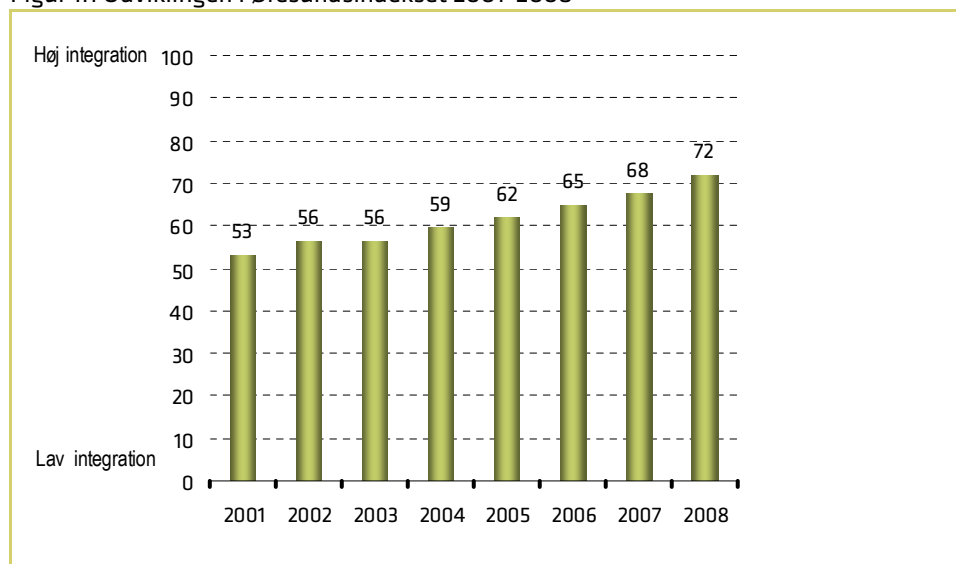
Årets Öresundsindex visar att det finns fortsatt potential för en ökad integration. Inom handel och samarbete ser vi en övergripande tillbakagång i integrationen över Öresund, och danska företag når inte upp till de svenska företagens integrationsaktiviteter. Samtidigt som svenska företag har fortsatt höga förväntningar på ökad aktivitet över Öresund under de närmaste 3-5 åren, faller de danska företagens motsvarande förväntningar påtagligt. Det tyder på att danska företag inte kommer att vara lika aktiva över sundet som de svenska under de närmaste åren. Förklaringen till denna utveckling kan mycket väl ligga i den höga ekonomiska aktiviteten i Danmark, där fokus på att möta efterfrågan kan fått mera långsiktiga aktiviteter som samarbete med svenska företag och exportansträngningar att hamna i skymundan.

Kapitel 1 HOVEDRESULTATER

Erhvervslivets Øresundsindex måler aktiviteten mellem de to sider af Øresundsregionen ud fra erhvervslivets synsvinkel. Det samlede Øresundsindex ligger i 2008 på 72 point på en skala fra 0 til 100. En værdi på 100 er det aktivitetsniveau mellem de to sider af Øresundsregionen, som vi ville forvente, hvis alle barrierer for integration blev fjernet.¹

Siden 2001 hvor Øresundsbron blev indviet, er integrationen steget med 19 indekspoint. En stor del af denne vækst er kommet fra 2007 til 2008, jf. figur 1.1.

Figur 1.1 Udviklingen i Øresundsindexet 2001-2008



Note: Værdien af Erhvervslivets Øresundsindex de første otte år

Kilde: Copenhagen Economics

Integration måles på fire hovedområder

Der indgår fire hovedområder i Erhvervslivets Øresundsindex: (1) *arbejdsmarkedet*, (2) *trafik*, (3) *handel & samarbejde* og (4) *forretningsomkostninger*. Udviklingen i de fire hovedområder er gengivet i figur 1.2, hvor man kan se niveau og udvikling i de otte år, Erhvervslivets Øresundsindex er opgjort. I boks 1.1 er de fire hovedområder med tilhørende indikatorer beskrevet kort og en samlet liste over alle indikatorer kan findes i bilag 1.

¹ Metoden bag Øresundsindexet er at sammenligne en række observerede værdier for forskellige grene af integration med det niveau, man ville forvente ved høj integration. Vi kalder det tal, der angiver, hvad vi ville forvente ved høj integration, for benchmarket. Sidst i kapitel 3 kan man læse mere om metoden bag indexet.

Boks 1.1 De fire hovedområder og de tilhørende indikatorer for integration

Det første hovedområde er *arbejdsmarkedet*. Her måler vi aktiviteten på arbejdsmarkedet på tværs af Øresund. Vi følger udviklingen i pendling, arbejdsløshedsprocenter, flytninger, annoncering efter arbejdskraft og ansættelse af arbejdskraft.

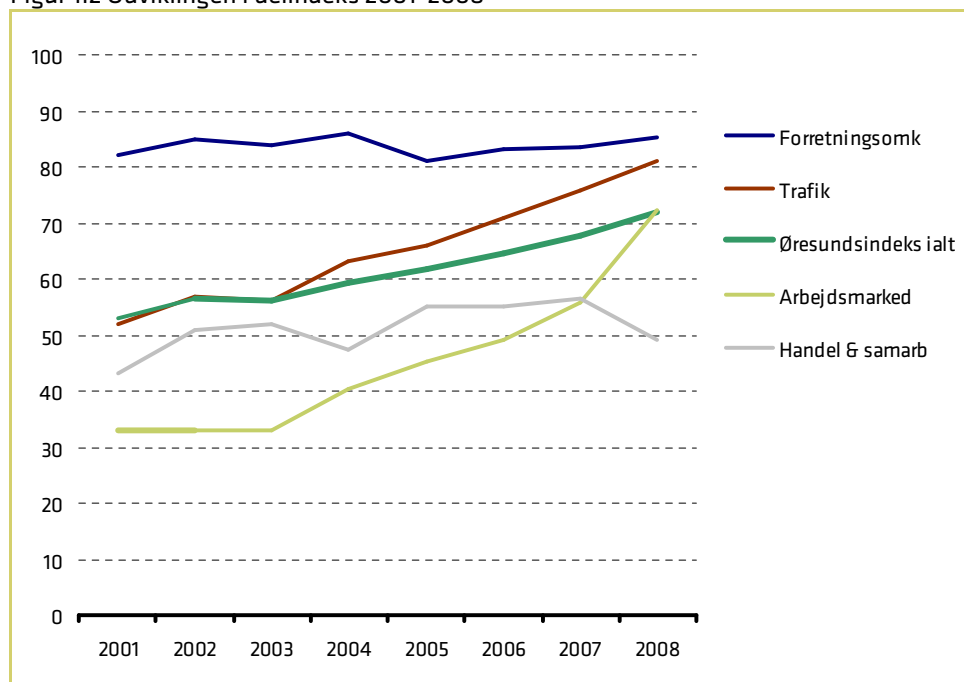
Det andet hovedområde er *trafik*. Dette område måler udnyttelsen af infrastrukturen på tværs af Øresund. Dette gælder trafikken over broen (henholdsvis bil-, lastbil- og togtrafik), omfanget af offentlige transportforbindelser samt broafgiftens størrelse.

Det tredje hovedområde er *handel & samarbejde*. Her måler vi erhvervslivets adfærd samt konjunkturerne i regionen. Vi ser på import og eksport, og i hvor høj grad der samarbejdes og indgås Joint Ventures over sundet. Endelig indgår indikatorer for henholdsvis, om man udnytter resurser (fra bl.a. videninstitutioner) på den anden side af sundet, og om konjunkturerne er ens i Skåne og på Sjælland.

Det fjerde hovedområde er *forretningsomkostninger* og her ser vi nærmere på, hvordan priser og omkostninger udvikler sig i regionen, og om priser og omkostninger bliver mere ensartede. Her indgår husleje for kontorlokaler, priser på kontorudrustning, el-, varme- og telefonpriser, priser for dagligvarer samt et Øresunds Big Mac-indeks.

Det er især hovedområdet forretningsomkostninger, men også trafik, der trækker det samlede øresundsindeks op i 2008. Derimod ligger integrationsniveauet inden for handel & samarbejde relativt lavt med en værdi på 49 ud af 100 indekspoint, jf. figur 1.2.

Figur 1.2 Udviklingen i delindeks 2001-2008



Note: De fire hovedområder i Erhvervslivets Øresundsindex

Kilde: Copenhagen Economics

Figur 1.2 viser også, at det er inden for arbejdsmarked og trafik integrationen over Øresund er øget mest siden 2001. På arbejdsmarked er integrationen steget 39 indekspoint fra 33 til 72 i løbet af de syv år, mens trafik er steget med 29 indekspoint fra 52 til 81 point i 2008. Tilsammen har de to hovedområder stået for ca. 90 procent af den stigning, vi har set i det samlede øresundsindex i perioden 2001-2008. Siden sidste år udmærker arbejdsmarkedet sig ved en kraftig stigning i den målte integration.

Integrationens barrierebrydere: Konjunkturer i dag og en fast forbindelse i morgen

Integrationen på tværs af Øresund er – i det mindste delvist – drevet af konjunkturerne i øjeblikket. Integrationen på arbejdsmarkedet er hovedårsagen til, at Erhvervslivets Øresundsindex lander på 72 indekspoint i år mod 68 i 2007. Og den giver også en del af forklaringen på, at persontrafikken over sundet stiger.

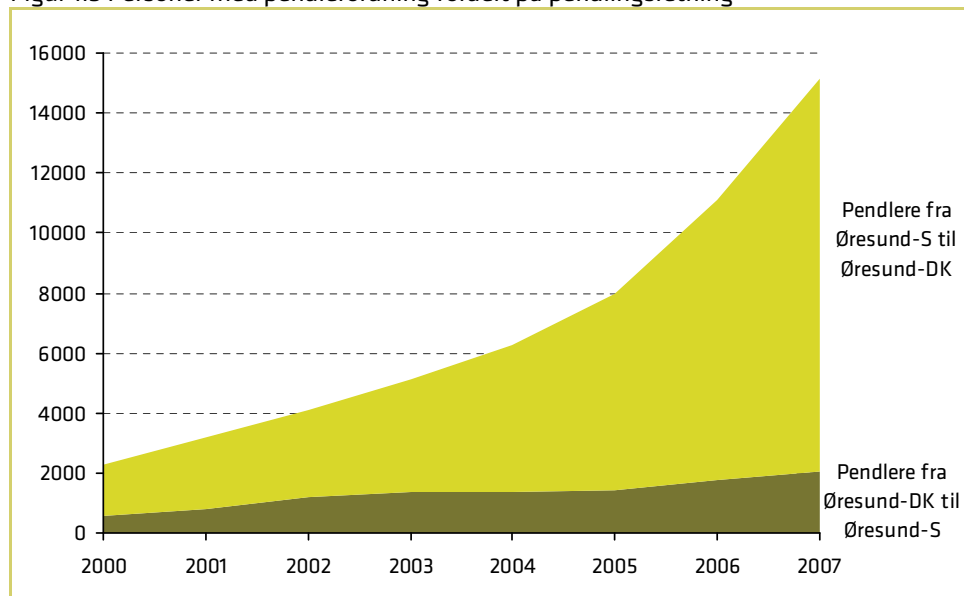
Udviklingen i integrationen på arbejdsmarkedet er ikke ens på de to sider af sundet. Danske virksomheder har for alvor fået øjnene op for den sydsvenske arbejdskraft, i takt med at de danske ressourcer er blevet udtømt under den danske højkonjunktur. Det viser sig ved, at danske virksomheder i langt højere grad end tidligere annoncerer efter arbejdskraft i Sydsverige og ansætter personer fra Sydsverige.

På den svenske side ser man ikke nær det samme fokus på dansk arbejdskraft. Det hænger sammen med, at der stadig findes ledig svensk arbejdskraft, og at det er svært at konkurrere med de danske arbejdsgivere om den danske arbejdskraft.

Lønnen er generelt højere på den danske side af Øresund, og svenskerne har kunnet bruge de positive danske konjunkturer til at få fodfæste på det danske arbejdsmarked. På den måde har forskellen i aktivitetsniveauet på den danske og den svenske side af Øresund være med til at nedbryde nogle barrierer hos både danske arbejdsgivere og svenske arbejdstagere. Integrationen er dermed sendt op på et nyt og højere niveau. Et niveau hvor virksomheder kan trække på en større pulje af arbejdskraft, og hvor medarbejdere kan finde et endnu bedre job med en endnu højere løn.

En gennemsnitlig årlig stigning i pendlingen på 31 procent siden 2000 viser, at integrationen i Øresundsregionen allerede har medført bedre muligheder for at skabe en bedre tilværelse. For eksempel ved at danskere finder en bedre bolig i Sverige og ved at svenskere finder et bedre lønnet job i Danmark. I 2007 var der flere end 15.000, der havde en pendlerordning, så de kunne udnytte mulighederne på den anden side af sundet; jf. figur 1.3.

Figur 1.3 Personer med pendlerordning fordelt på pendlingsretning



Note: Antallet af personer med pendlerordning er opgjort på baggrund af antal 'pendlerkort' hos Øresundsbron, DSB og HH Ferries

Kilde: Copenhagen Economics på baggrund af tal fra Øresundsbron, DSB og HH Ferries

Pendling fra Sverige til Danmark er over seks gange så høj som pendlingen i modsatte retning, og forskellen er kun blevet udbygget siden sidste år. Vi ser altså, at arbejdsmarkedsintegration fortrinsvis er baseret på (svenske eller danske) personer, der bor på den svenske side af Øresund og arbejder på den danske side.

Den øgede arbejdsmarkedsintegration har medført en øget persontrafik over Øresund. Det gælder både biltrafikken og togtrafikken, hvoraf sidstnævnte især har taget fart i de seneste år.

På trods af at der er indført 10-minuttersdrift i myldretiden mellem København og Malmø Syd, så halter udviklingen efter den almindelige stigning i togfrekvens, når man sammenligner med andre strækninger internt i Sverige og Danmark. Betingelserne for pendlere er altså ikke blevet bedre. Desuden er broafgiften steget for Øresundspendlere siden 2007. Det lægger en naturlig dæmper på integrationen eftersom de muligheder den enkelte pendler øjner på den anden side af Øresund bliver sat op imod den omkostning pendleren må påtage sig for at udnytte mulighederne.

I den forbindelse kan man rejse tvivl om hvor langt kapaciteten på Øresundsbron rækker for stadig at understøtte integrationen. Vi mærker allerede nu, at garnet strammes om integrationsmulighederne. HH Ferries rapporterer fx om en stigning i antallet af bilpendlerere mellem Helsingør og Helsingborg fra 2006 til 2007 på 64 procent. Udsigten til en befolkningsvækst på 300.000 i Øresundsregionen over de næste 15 år vækker derfor ikke kun begejstring.

” Vi kan få en infarkt i tågtrafiken, varnar nu Monika Yngvesson, Region Skånes utvecklingsdirektör. ... Tågresandet har ökat dramatiskt sen Öresundsbron öppnade. Alla pendlare vet att vagnarna är överfulla i rusningstid. Och på de stora infartslederna mot Malmö är biltrafiken tät morgon och kväll. För att Skånes tåg och vägnät ska kunna svälja alla nya resenärer måste det byggas ut, anser utvecklingsdirektör Monika Yngvesson. Hon pekar ut fyra skånska "flaskhalsar": Det behövs fler spår mellan Malmö och Lund, en bredare E 22:an, en Simrishamnsbana och en bro mellan Helsingborg och Helsingör.”

Sydnytt 19 maj 2008, Tågtrafiken riskerar bryta samman

Hertil kommer, at en fast forbindelse over Femern Bælt vil sætte transportkapaciteten over Øresund under et yderligere pres. Det er derfor rette tid for at træffe en beslutning om en fast forbindelse mellem Helsingborg og Helsingør i 2008, så integrationsindsatsen ikke strander på manglende transportkapacitet. Her ligger en barriere som kan komme til at bremse integrationen.

Når man spørger virksomhederne i Øresundsregionen, så lyder vurderingen også at en fast forbindelse mellem Helsingborg og Helsingør vil kunne påvirke virksomheden positivt. Dette synspunkt er måske ikke så overraskende for virksomheder i umiddelbart nærhed af Helsingør og Helsingborg, og i disse områder mener hovedparten at en fast forbindelse vil have en positiv effekt. Men også uden for nærområderne er virksomhederne positive. Blandt virksomheder uden for Nordsjælland mener hele 26 procent, at de vil blive påvirket positivt. Og for svenske virksomheder uden for Norra og Nordvästra Skåne er der 31 procent, der vurderer, at de vil blive positivt påvirket af en fast forbindelse mellem Helsingør og Helsingborg.

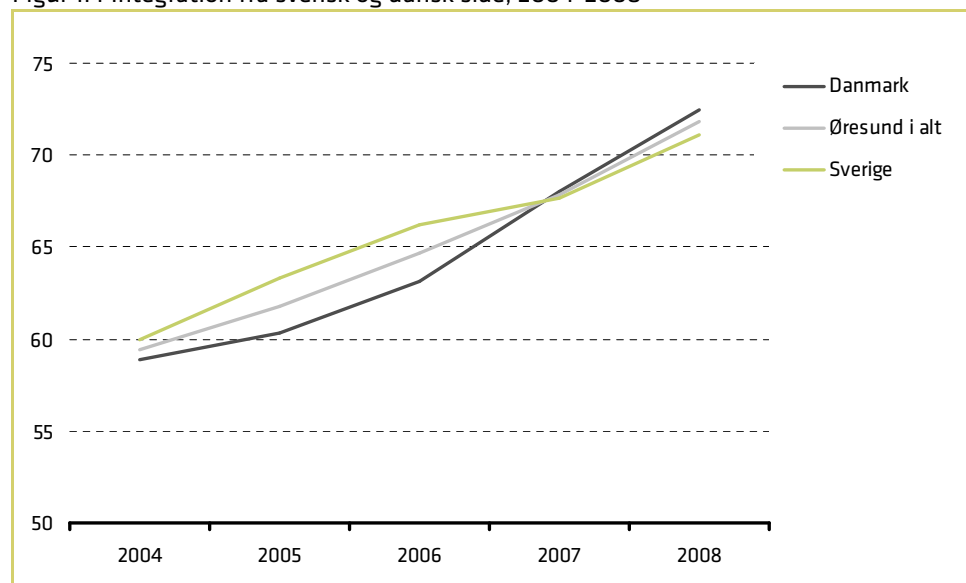
Noget tyder derfor på, at en fast forbindelse ikke kun skal ses som et lokalt integrationsprojekt for den nordlige del af Øresundsregionen, men at det nærmere er en investering i kraftigere integration for hele Øresundsregionen.

Den danske integrationsaktivitet er stærkere end den svenske

I de første seks år Erhvervslivets Øresundsindeks blev gennemført kunne vi konstatere, at den svenske side af Øresundsregionen overordnet set viste en højere integrationsaktivitet end den danske side. I 2007 skete der dog et skifte, idet den danske integration med Sydsverige steg mere end tidligere, og den svenske integrationsaktivitet kun holdt niveau.

Landeindeksene for Sverige og Danmark viser, at den danske side også i 2008 ligger lidt over Sverige på integrationsaktivitet. Dermed bekræfter tallene for 2008 det billede, vi så på landenes integrationsindsats i 2007, jf. figur 1.4.

Figur 1.4 Integration fra svensk og dansk side, 2004-2008



Note: Samlet indeks for Sverige, samlet indeks for Danmark og Erhvervslivets Øresundsindeks

Kilde: Copenhagen Economics

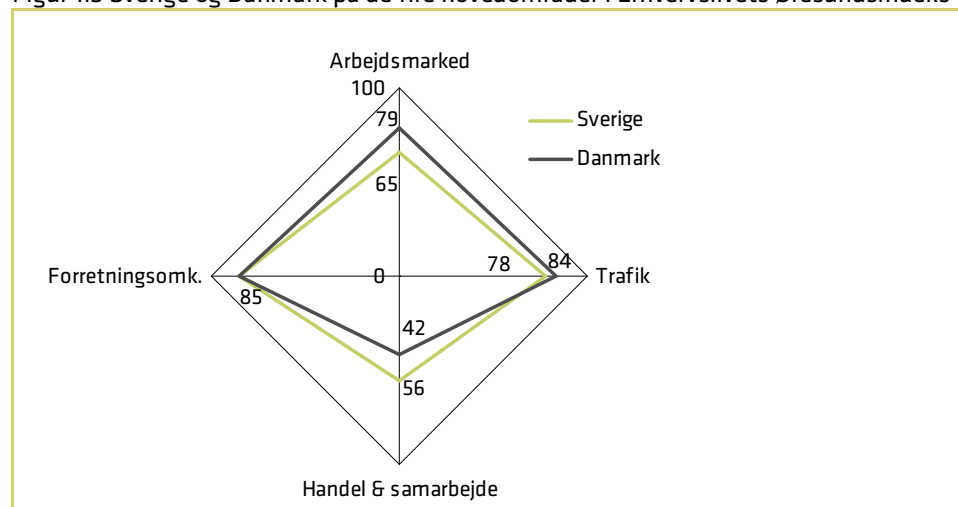
Vi har også opdelt hvert af de fire hovedområder i en svensk og en dansk del for at kortlægge forskelle i integration på hver side af Øresundsregionen.

Det første område er arbejdsmarkedet, hvor den danske integration ligger over den svenske. En væsentlig årsag er den danske højkonjunktur, som har skabt stærke incitament for danske virksomheder til at søge arbejdskraft uden for landet. Også et fortsat højt niveau af flytninger til den svenske side skaber et højt niveau for Danmark.

På den svenske side ligger særligt pendlingen meget højt, hvilket er det svenske modsvar til den danske mangel på arbejdskraft. Omvendt er det ikke er så naturligt for svenske virksom-

heder at rette sig mod Danmark for at skaffe ekstra hænder til arbejdet, og det er med til at holde det svenske integrationsniveau nede på arbejdsmarked. Integrationsniveauerne på de fire hovedområder kan ses i figur 1.5.

Figur 1.5 Sverige og Danmark på de fire hovedområder i Erhvervslivets Øresundsindex



Note: Figuren viser niveau af integration på de fire hovedområder for henholdsvis Sverige og Danmark.
Kilde: Copenhagen Economics

Det andet område er trafik. Her ligger det svenske og det danske indeks naturligt tæt på hinanden da de fleste af indikatorerne er fælles for de to sider af Øresundsregionen. Kun på broafgiften adskiller Danmark og Sverige sig i betydelig grad, hvilket skyldes at der ikke eksisterer en skatteordning for svenske skattebetalere. Det betyder, at svensk beskattede pendlere typisk betaler ca. en halv gang mere for at passere Øresund end pendlere der betaler skat i Danmark, og derfor er det svenske trafikindeks lavere end det danske.

Det tredje område er handel & samarbejde, og her er det svenske indeks derimod højere end det danske. Vi måler næsten udelukkende virksomhedernes integrationsaktiviteter, og de svenske virksomheder er mere integrerede inden for alle de områder, vi måler på. Vi kan dog også konstatere, at der er et potentiale for yderligere integration på begge sider af sundet. Under arbejdsmarked ser vi at når der er barrierer for vækst i form af mangel på arbejdskraft, så reagerer virksomhederne i retning af mere integration. Når det derimod handler om at udnytte andre muligheder i form af samarbejde med fx virksomheder og videninstitutioner samt køb og salg over sundet, så er virksomhederne ikke så aktive.

Det fjerde område er forretningsomkostninger, og der er ingen forskel på integrationen i Danmark og Sverige. Årsagen skal findes i, at indikatorerne er opgjort som forskellene i de danske og svenske priser på forskellige områder. Indikatorværdierne er derfor ens på begge sider af Øresund.

Kapitel 2 RESULTATER PÅ DELINDEKS OG INDIKATORER

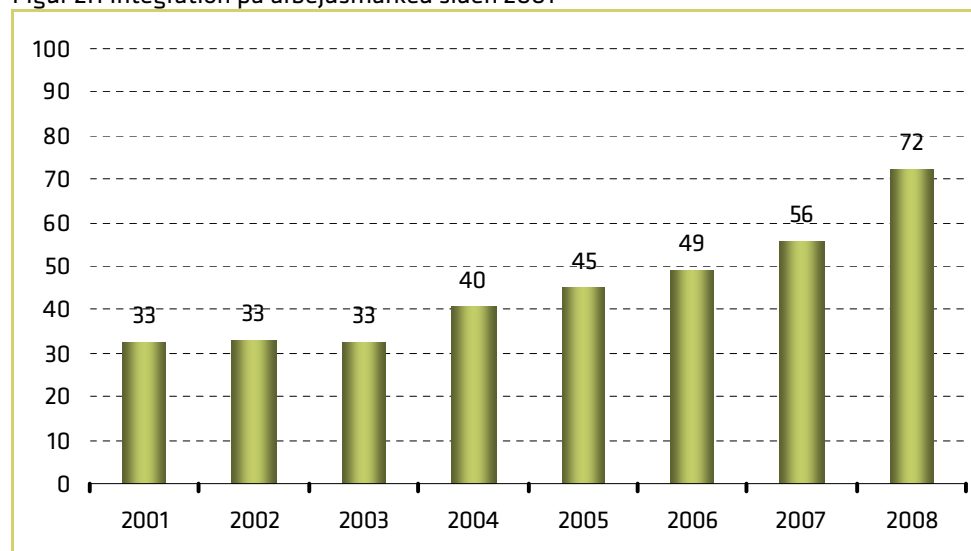
I dette kapitel viser vi resultaterne på indikatorniveau fra hvert af de fire hovedområder: arbejdsmarked, trafik, handel & samarbejde og forretningsomkostninger². I de tilfælde hvor der er landespecifikke indikatorer, viser vi, hvordan hver af de to dele af Øresundsregionen udvikler sig.

2.1. ARBEJDSMARKED

Arbejdsmarkedet er det hovedområde i Erhvervslivets Øresundsindeks hvor integrationen er steget mest siden sidste år. Danske virksomheder har manglet arbejdskraft, og vendt blikket mod de svenske arbejdskraftressourcer. Svenskerne har taget godt imod interessen, for Øresundspendlingen fra Sverige til Danmark er steget med 40 procent det seneste år. Samtidig bliver arbejdsløshedsprocenterne på hver side af sundet mere ens efter flere år med voksende forskelle.

Indeksværdien på arbejdsmarked ligger i 2008 på 72 ud af 100. Det giver et stort spring i forhold til 2007 på over 16 indekspoint. Væksten i integrationen på arbejdsmarkedet er sket siden 2003 med en stigning på ca. 4 point pr. år indtil 2007 og en stigning i 2008 på fire gange så meget, jf. figur 2.1.

Figur 2.1 Integration på arbejdsmarked siden 2001



Note: Værdien på hovedområdet arbejdsmarked de første otte år

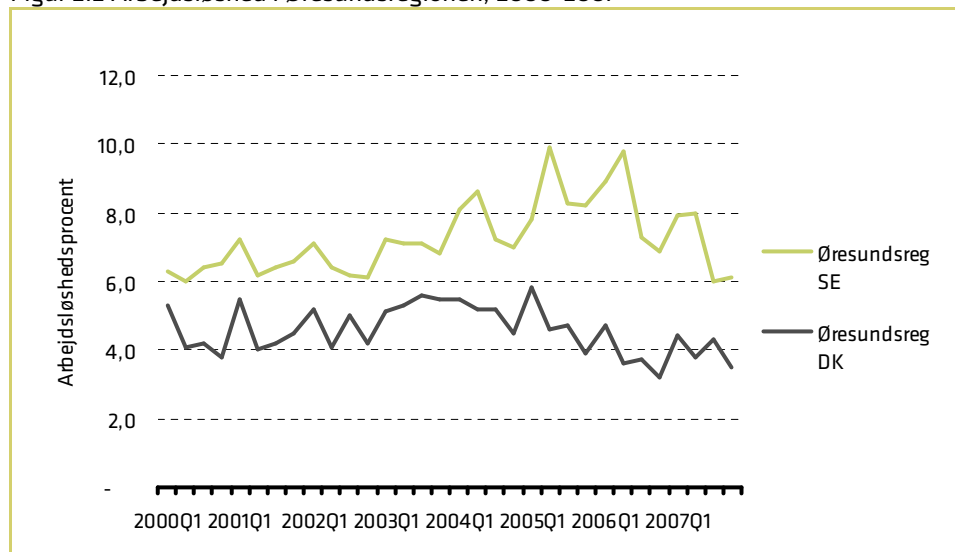
Kilde: Copenhagen Economics

Årsagen til den kraftige stigning inden for integration på arbejdsmarkedet skal findes i den danske højkonjunktur. Danmark har et meget lavt arbejdsløshedsniveau, så selv om der også

² I bilag 1 er der redegjort for beregningerne af Erhvervslivets Øresundsindeks, og de anvendte datakilder er fremlagt. Inkluderet er også en oversigt over hovedområder og de tilhørende indikatorer.

har været positive konjunkturer på den svenske side af Øresund, har der ikke været helt den samme mangel på arbejdskraft på det svenske arbejdsmarked, jf. figur 2.2.

Figur 2.2 Arbejdsløshed i Øresundsregionen, 2000-2007



Note: Arbejdsløshedsprocenten er opgjort kvartalsvis som procent af arbejdsstyrken.

Kilde: Copenhagen Economics på baggrund af data fra Ørestat

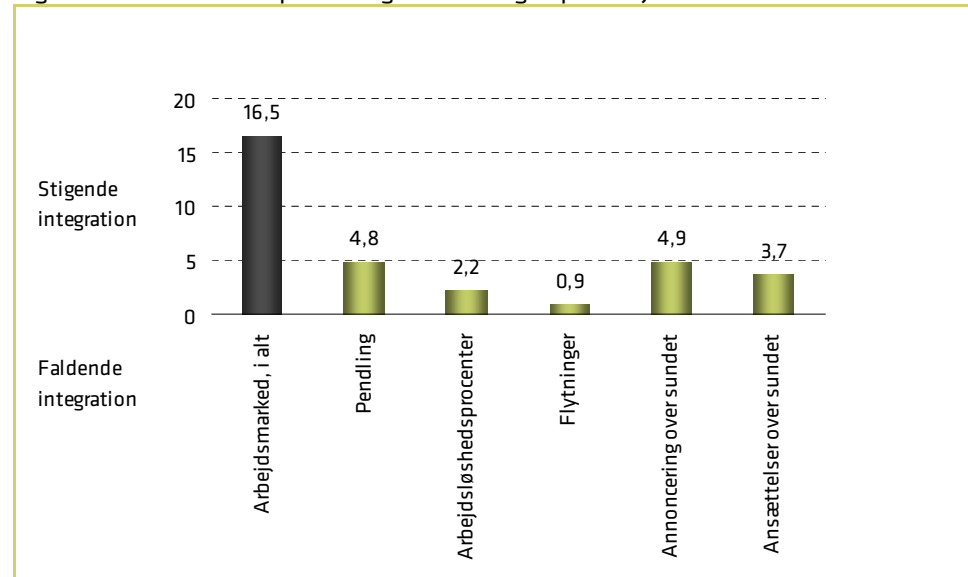
Udviklingen på det danske arbejdsmarked har for alvor fået danske virksomheder til at se potentialet i at tiltrække medarbejdere fra Sverige. Vi ser derfor at virksomheder i den danske del af Øresundsregionen i høj grad har annonceret målrettet efter svenske medarbejdere, og der er også mange ansættelser i forholdt til ansættelser fra benchmark-regionen, Fyn og Jylland.

Modsvaret til den øgede interesse for svensk arbejdskraft ser vi især i det svenske pendlingstal, som slår nye rekorder med 13.108 pendlere i seneste opgørelsesår (2007). Blandt andet steg antallet af bilpendlere, der bruger færgerne Helsingør og Helsingborg, med 64 procent fra 2006 til 2007.

Der kan også spores en stigning i antallet af flytninger fra Stor-Malmø til kommunerne i og omkring København, hvoraf en del må formodes at være drevet af en ansættelse i Danmark. Det betyder, at arbejdsløshedsprocenter bliver mere ens, og dette tæller positivt i årets indeks.

Udviklingen i integrationen afspejler sig i øresundsindexet ved, at det især er pendling, annoncering efter arbejdskraft over sundet og ansættelser over sundet, der trækker indexet for arbejdsmarked op. Dertil kommer, at også de øvrige indikatorer under arbejdsmarked stiger i forhold til 2007, jf. figur 2.3.

Figur 2.3 Indikatorernes påvirkning af udviklingen på arbejdsmarkedet



Note: Figuren viser i hvilken retning indikatorerne har trukket arbejdsmarked og hvor meget fra 2007 til 2008

Kilde: Copenhagen Economics

Siden 2001 er indikatoren for pendling steget med 84 indekspoint, og i 2008 er indikatoren 105. Dermed overstiger indikatoren for pendling det benchmark for pendling, man ville forvente i en fuld integreret Øresundsregion.

Boks 2.1 Indekssets beregningsmetode anvendt i praksis

For at vise hvorledes de anvendte indekxsværdier i praksis udregnes, gennemgår vi nedenfor fremgangsmåden ved beregningen af indikatorværdien, med udgangspunkt i indikatoren for virksomhedernes annoncering over sundet.

På den danske side spørger, vi om de sjællandske virksomhederne har annonceret efter medarbejdere fra Fyn og Jylland, og om de har annonceret efter medarbejdere fra den anden side af Øresund. Ved en fuldt integreret region forventer vi, at virksomhederne henvender sig lige så meget til potentielle medarbejdere fra den anden side af Øresundsbroen som til potentielle medarbejdere fra den anden side af Storebæltsbroen. Vi finder derfor indikatorværdien for den danske side ved at sammenligne svarene på de to spørgsmål.

I dette års indeks svarede 16,9 procent af de sjællandske virksomheder, at de havde annonceret efter medarbejdere fra Fyn og Jylland, mens 17,5 procent af virksomhederne svarede, at de havde annonceret efter medarbejdere fra Sydsverige. Annonceringen over sundet udgør således 104 procent ($17,5/16,9 \cdot 100$) af det, vi ville forvente i en fuldt integreret Øresundsregion. Denne situation er speciel, fordi det viser en integration på annoncering efter arbejdskraft over det niveau, vi ville forvente. Forklaringen ligger i de positive konjunkturer i Danmark, der har resulteret i en rekord-lav dansk ledighed. Virksomhederne har derfor vendt blikket mod alternative arbejdskraft-ressourcer.

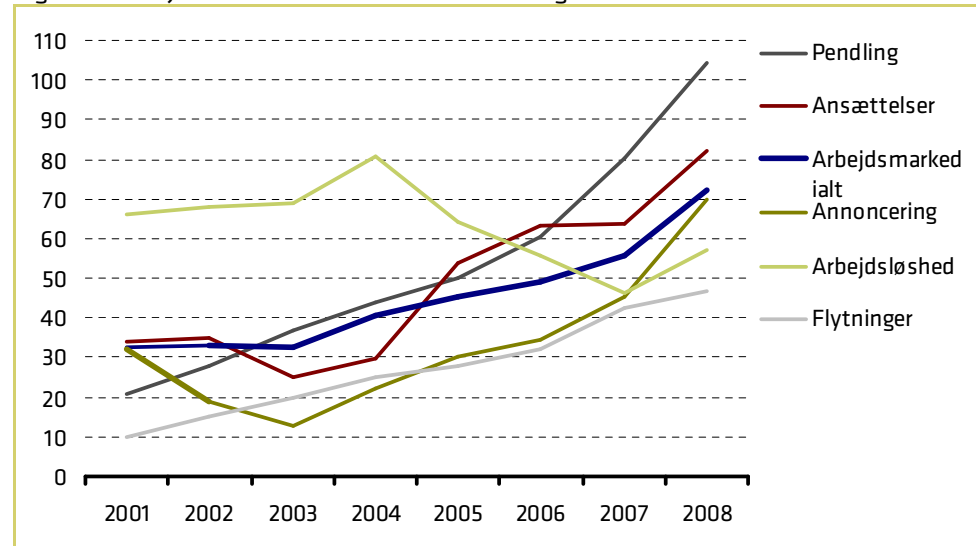
For Sverige udregnes indikatoren på samme måde, blot sammenlignes annoncering over sundet med ansættelserne fra Stockholm. I dette års Øresundsindeks svarede 6,8 procent af virksomhederne i Sverige, at de havde annonceret efter medarbejdere over sundet, mens 18,6 procent af virksomhederne svarede, at de havde annonceret efter medarbejdere fra Stockholm. Annonceringerne over Øresund udgør således 36 procent af annonceringerne fra Stockholm ($6,8/18,6 \cdot 100$). Indikatoren for Sverige får således en værdi på 36.

Den samlede indikatorværdi for annonceringer over sundet beregnes som et simpelt gennemsnit af den svenske og den danske indikatorværdi og opgøres således til 70 $[(104+36)/2]$.

Indikatorens værdi kan således påvirkes af såvel antallet af virksomheder, som annoncerer over sundet som af antallet af virksomheder, som annoncerer efter medarbejdere fra den valgte referenceregion (Stockholm henholdsvis Fyn og Jylland).

De øvrige indikatorer under arbejdsmarked udviser ligeledes en positiv udvikling over hele perioden; dog med mere moderate vækstrater. Undtagelsen er arbejdsløshed, som måler forskellen i arbejdsløsheden i de to dele af Øresundsregionen. Her har vi set aftagende integration fra 2004 til 2007 på grund af voksende forskelle i arbejdsløshedsprocenten. Den svenske del af Øresundsregionen fulgte ganske enkelt ikke med, da Danmark gik ind i en højkonjunktur. Men i 2008 er arbejdsløsheden igen blevet mere ens på tværs af sundet, og indikatoren stiger derfor, jf. figur 2.4.

Figur 2.4 Arbejdsmarkeds-indikatorernes udvikling 2001-2008

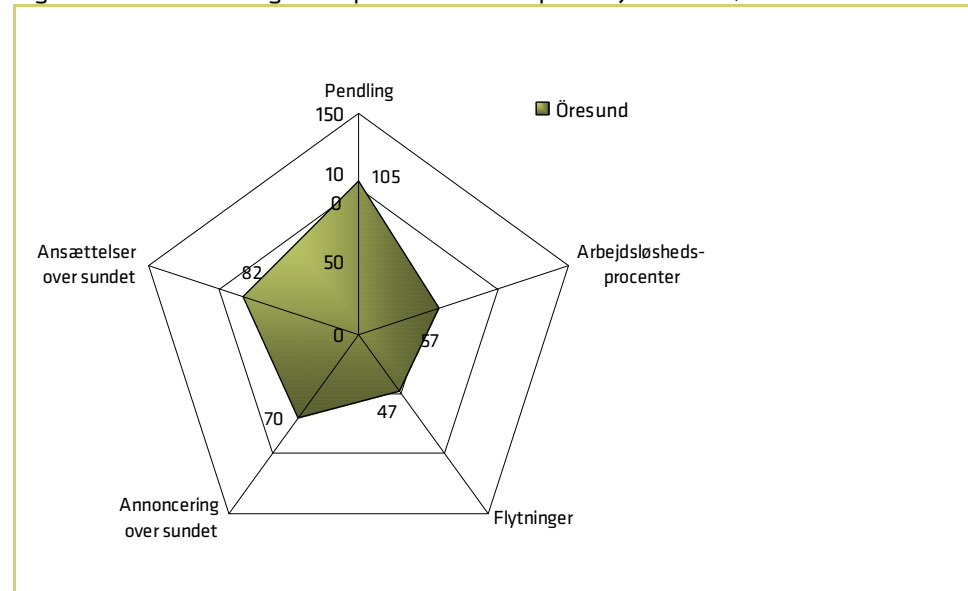


Note: De fem indikatorer under hovedområdet arbejdsmarked

Kilde: Copenhagen Economics

De forhold, der trækker indekset for arbejdsmarkedet ned, er især flytninger over sundet og forskellene i arbejdsløshedsprocenter. Her ligger integrationsniveauet på henholdsvis 47 og 57 indekspoint ud af de 100, man ville forvente i en fuldt integreret region. Til gengæld trækker indikatoren for pendling væsentligt op i indekset med en værdi på over 100, og virksomhedernes arbejdskrafts-orienterede aktiviteter ligger også højt, jf. figur 2.5.

Figur 2.5 Niveau af integration på indikatorerne på arbejdsmarked, 2008



Note: Figuren går til indeks 150 i stedet for 100. Dette skyldes at indikatoren for pendlingen overstiger det niveau for integration, man ville forvente på langt sigt i en fuldt integreret Øresundsregion. Forklaringen på denne 'over performance' skal findes i den danske højkonjunktur, der har skabt ekstraordinære incitamenter for svenskere til at blive pendlere.

Kilde: Copenhagen Economics

Boks 2.2 Indeksets beregningsmetode og konjunkturfølsomhed

I Erhvervslivets Øresundsindeks måler vi graden af integration ved at sætte aktiviteter (som fx ansættelser) på tværs af Øresund i forhold til en national referenceregion. Den danske referenceregion er Jylland/Fyn mens den svenske referenceregion er Stockholm.

Da indekset således måler forholdet imellem ansættelser over Øresund og ansættelser fra en referenceregion (Fyn og Jylland eller Stockholm), er vores resultat (indeksværdien) derfor ikke påvirket af det generelle ansættelsesniveau som i høj grad er konjunkturbestemt. Et simpelt eksempel kan belyse dette.

Eksempel:

Antag at der kun findes 200 virksomheder i København i 2007. Af disse virksomheder, ansætter 40 procent (80 virksomheder) arbejdskraft fra Fyn og Jylland mens kun 10 procent (20 virksomheder) ansætter arbejdskraft fra Sydsverige. I Øresundsindekset vil vi således opgøre integrationsniveauet fra den danske side til 25, da antallet af virksomheder som ansætter over Øresund udgør 25 procent af antallet af virksomheder som ansætter fra Jylland/Fyn ($10/40 \cdot 100$).

Såfremt vi antager, at de 200 virksomheder i år 2008 oplever dårlige konjunkturer og derfor kun ansætter i det omfang, det er absolut nødvendigt, er det måske kun i alt 50 af virksomhederne, som vælger at ansætte medarbejdere det år. Såfremt integrationsniveauet er uændret i forhold til 2007, vil 20 virksomheder således ansætte arbejdskraft fra Fyn og i Jylland (40 procent af 50) mens 5 virksomheder vil ansætte arbejdskraft fra Sydsverige (10 procent af 50).

Målt i Øresundsindekset vil det således være 10 procent af de 200 virksomheder som ansætter fra Jylland/Fyn ($20/200 \cdot 100$) og 2,5 procent af de 200 virksomheder som ansætter fra Sydsverige ($5/200 \cdot 100$). Da 2,5 procent udgør 25 procent af 10 procent ($2,5/10 \cdot 100$) er det danske indeksværdi for ansættelser således uændret på 25, hvilket vi også forventede da vi antog at integrationen ikke havde ændret sig fra 2007.

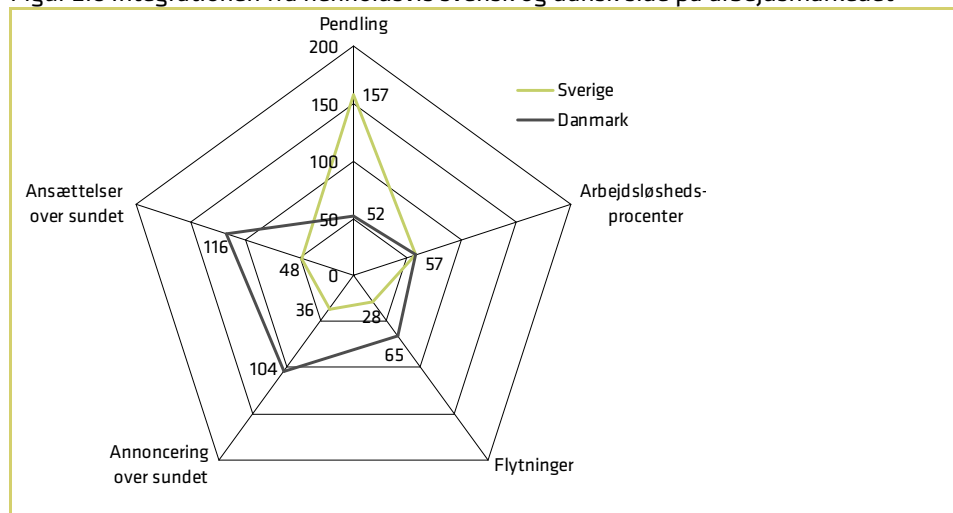
Når vi alligevel konstaterer, at den målte integration i nogen grad er et udtryk for konjunkturafhængige forhold, så er det derfor ikke pga. beregningsmetoderne, men fordi effekterne af konjunkturerne bliver asymmetriske. Vi måler en faktisk adfærd, som det ville være en fejl at ignorere. Konsekvensen af de asymmetriske effekter er dog, at man bør fortolke et integrationsniveau på 100 procent med en vis forsigtighed. Når vi fx ser at pendlingsindikatoren overstiger niveauet for fuld integration, er det, fordi vi formodentlig er vidne til en exceptionel situation og ikke den langsigtede adfærd, vi kan forvente på lang sigt.

Når vi opsplitter de enkelte indikatorer i en dansk og en svensk indikator, så ser vi store forskelle på integrations-aktiviteterne på de to sider af sundet. Manglen på arbejdskraft i den danske del af Øresundsregionen fået virksomhederne til at rette blikket østpå. Både i forhold til annoncering efter arbejdskraft og ansættelser har virksomhederne været mere offensive i Sydsverige end i Jylland og på Fyn.

Modsvaret til arbejdsgivernes interesse for svensk arbejdskraft er en høj pendling fra den svenske side, der bringer den svenske indikator for pendling op på imponerende indeks 157. Altså langt over det vi ville forvente på langt sigt i en fuldt integreret Øresundsregion. Der er god ræson i, at størstedelen af pendlingen netop går fra Sverige til Danmark. Ikke alene er boligerne billigere på den svenske side, men lønningerne er også mellem 15 og 35 procent højere i den danske del af Øresundsregionen sammenlignet med den svenske del.³ Det er disse forhold der giver en svensk pendlingsindikator på 52 mod en dansk på 157, jf. figur 2.6.

³ Ifølge Ørestat ligger lønnen mellem 18 og 35 procent højere i den danske del af Øresundsregionen end den svenske del af Øresundsregionen afhængigt af uddannelsesniveaet. Ser man i stedet på lønforskellen fordelt på aldersgrupper, så ligger de danske lønninger mellem 25 og 29 procent højere end i den svenske del af Øresundsregionen.

Figur 2.6 Integrationen fra henholdsvis svensk og dansk side på arbejdsmarkedet



Note: Figuren viser niveau af integration på de fem indikatorer under arbejdsmarked for henholdsvis Sverige og Danmark. Figuren går til indeks 200 i stedet for 100. Dette skyldes at blandt andet indikatoren for pendlingen overstiger det niveau for integration, man ville forvente på langt sigt i en fuldt integreret Øresundsregion. Forklaringen på denne 'over performance' skal findes i den danske højkonjunktur, der har skabt ekstraordinære incitamenter for svenskere til at blive pendlere.

Kilde: Copenhagen Economics

Figur 2.6 afslører også den asymmetri i integrationen som konjunkturerne skaber. De svenske virksomheder er naturligvis ikke specielt optagede af at tiltrække arbejdskraft fra Danmark i en så trængt situation, da konkurrencen om dansk arbejdskraft er hård. Ligeledes kan vi se at pendlingen fra Danmark til Sverige ligger lavt.

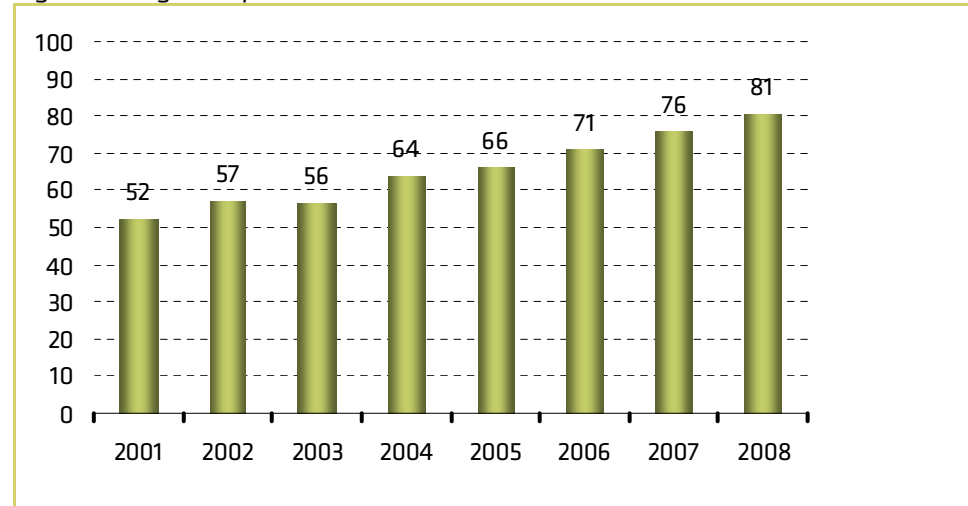
Forskellen i flytninger over Øresund er stadig drevet af forskelle i boligpriser, og her kan vi forvente mere ens indikatorværdier hvis boligmarkedet i København skal igennem en negativ pristilpasning.

2.2. TRAFIK

Biltrafikken vokser fortsat, og i de seneste år er også antallet af togpassagerer steget kraftigt. En del af forklaringen til stigningerne på persontrafikken skal findes i forholdene på arbejdsmarkedet, hvor pendlingen er steget meget. Eftersom broafgiften er sat op for pendlere, og de offentlige transportforbindelser ikke følger med de nationale frekvensstigninger, er det ikke pga. forbedrede trafikforhold, vi ser øget integration på trafikområdet. Dog er myldre-tidstogene fra Malmø-syd (Svågertorp) til Hovedbanen i København er et initiativ, som letter hverdagen for en del af Øresundsintegrationens frontkæmpere: Pendlerne.

Indeksværdien på trafik er steget med 5 point i det sidste år og ligger i 2008 på 81 hvor 100 er det niveau vi ville forvente ved en fuldt integreret Øresundsregion. Hovedområdet trafik fortsætter dermed stigningstrenden siden 2003 med 5 indekspoint hvert år. Siden 2001 har den trafikmæssige integration rykket sig næsten 30 indekspoint, jf. figur 2.7.

Figur 2.7 Integration på trafik siden 2001

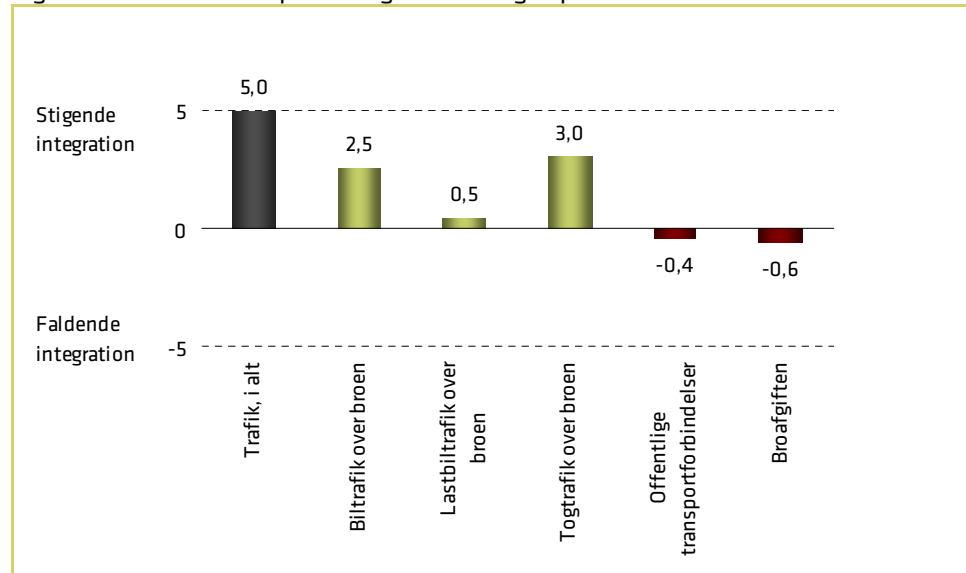


Note: Værdien på hovedområdet trafik de første otte år

Kilde: Copenhagen Economics

Stigningen i integrationen på trafik kommer dels af en øget biltrafik over Øresundsbron og dels af en øget togtrafik over Øresundsbron. Dette skal ses i sammenhæng med den kraftigt stigende pendling, som vi rapporterede om i afsnit 2.1. Derudover har der været en mindre stigning på lastbiltrafik mens der har været fald på de offentlige transportmidler og broafgiften, jf. figur 2.8.

Figur 2.8 Indikatorernes påvirkning af udviklingen på trafik



Note: Figuren viser i hvilken retning og hvor meget indikatorerne har trukket hovedområdet trafik fra 2007 til 2008

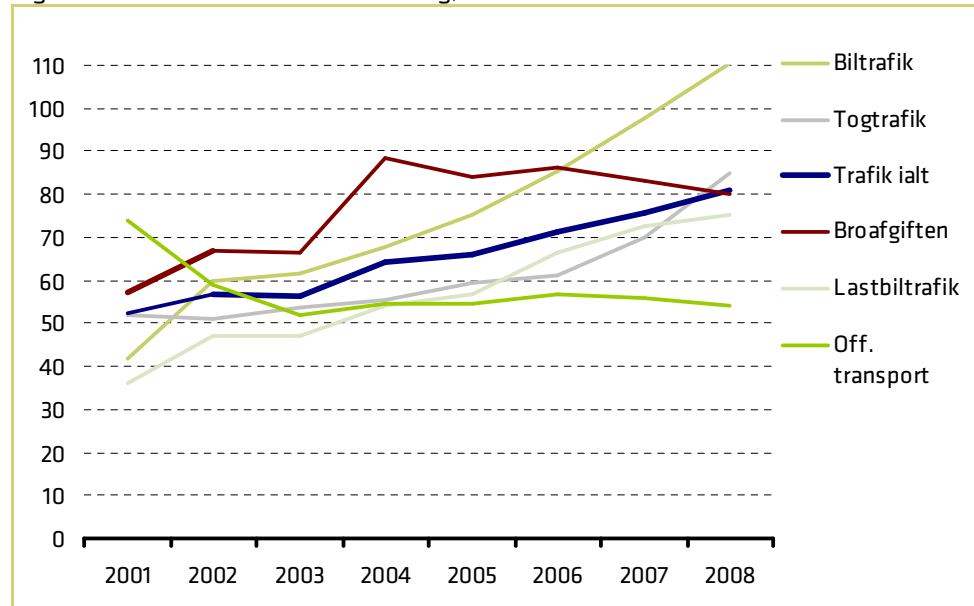
Kilde: Copenhagen Economics

Set over en længere periode har det også været biltrafikken, der har vist de største stignings-takter under trafik med i alt 68 indekspoint, så indikatoren lander på 110 i 2008. Fra maj 2007 til april 2008 kørte der således 18.012 biler over broen i gennemsnit pr. døgn. Igen ser vi altså, at en indikator overstiger det langsigtede niveau for fuld integration på 100, hvilket meget vel kan være et resultat af dels et meget trængt arbejdsmarked i Danmark. Desuden kan forskellen i boligpriser have betydning, fordi mange danskere er flyttet til Sverige, samtidig med at de beholder job i Danmark.

Den øgede pendling har også vist sig gennem antallet af togpassagerer som især er steget siden 2006.⁴ I løbet af de seneste to år er det gennemsnitlige antal passagerer pr. døgn steget med 48 procent, og indikatoren er følgelig steget med 24 indekspoint, jf. figur 2.9.

⁴ Indeksets værdier for 2001 til 2008 er observerede passagertal for 2000 til 2007, og tallet fra Erhvervslivets Øresundsindeks 2006 er følgelig opgjort for 2005.

Figur 2.9 Trafik-indikatorernes udvikling, 2001-2008



Note: De fem indikatorer under hovedområdet trafik

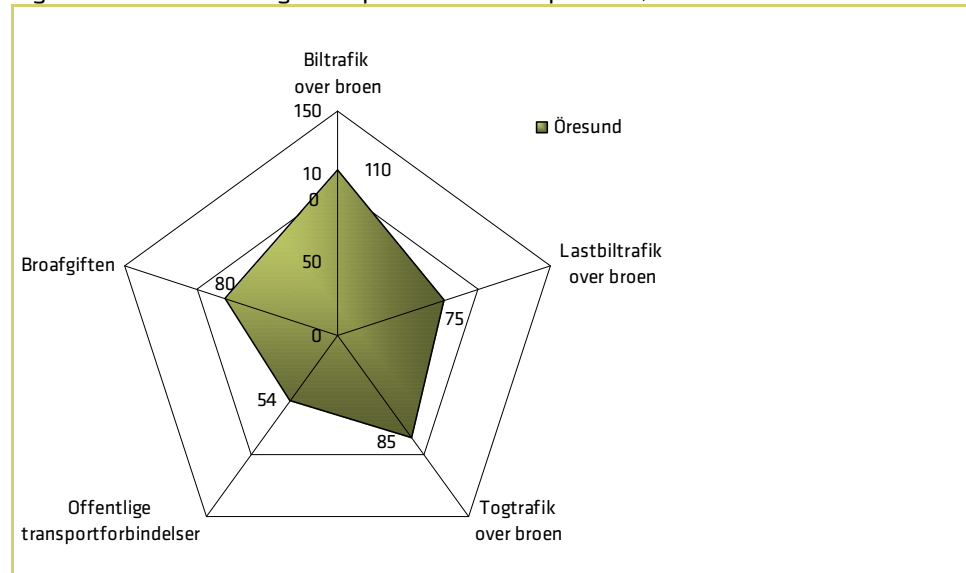
Kilde: Copenhagen Economics

Broafgiften er mindre integrationsfremmende end i 2007. Prisstigningen ligger på ca. 5 procent, hvilket er klart over inflationen.

Årsagen til det lille fald i indikatoren for offentlige transportforbindelser er ikke et udtryk for faldende togfrekvens over sundet. Forbindelserne er faktisk udvidet på hverdage med tre morgentog fra Malmø-Syd (Svågertorp) til Københavns Hovedbanegård og tre eftermiddagstog den modsatte vej. Derved er der skabt 10-minuttersdrift i myldretiden.

Når indikatoren alligevel viser et svagt fald i figur 2.9, er det fordi transportforbindelserne i de to benchmark, henholdsvis Malmø-Lund og København-Roskilde, er steget som følge af den almindelige vækst i transportbehovet. Faldet i indikatoren forstærker imidlertid billedet af, at integrationen er mest udfordret på de offentlige transportforbindelser. Det er således på de offentlige transportforbindelser, vi ser det største efterslæb på integrationen, jf. figur 2.10.

Figur 2.10 Niveau af integration på indikatorerne på trafik, 2008



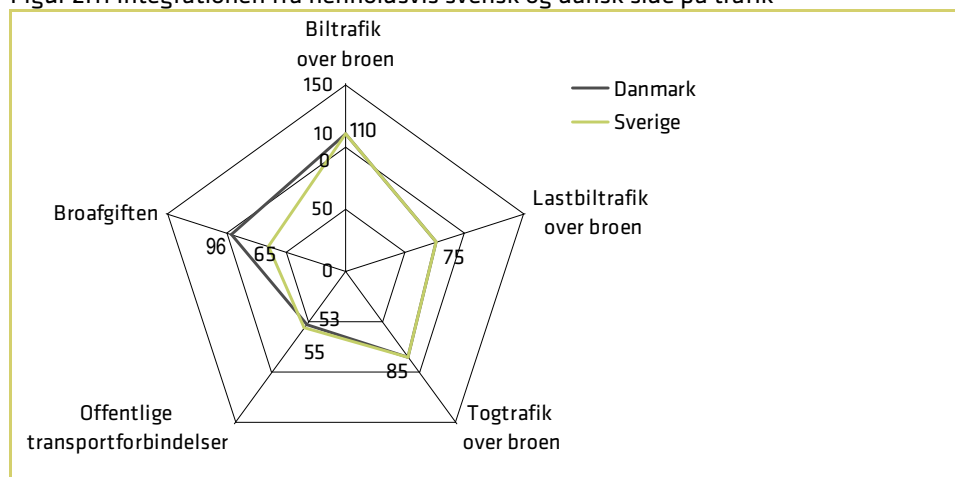
Note: Figuren går til indeks 150 i stedet for 100. Dette skyldes, at indikatoren for biltrafik over broen overstiger det niveau for integration, man ville forvente på langt sigt i en fuldt integreret Øresundsregion. Årsagen til denne 'over performance' er den delvist konjunktur-drevne pendling som påvirker biltrafikken over Øresund.

Kilde: Copenhagen Economics

Kun på to af indikatorerne under trafik kan der være forskel på den svenske og den danske integration: Broafgiften og Offentlige transportforbindelser. I forhold til broafgiften giver den danske bruttolønsordning en mulighed for fradrag i den skattepligtige indkomst svarende til broafgiften for danske skatteydere. Der er derfor et væsentligt bedre udgangspunkt for integration fra den danske side, eftersom det skærer ca. en tredjedel af prisen for en standardpendler.⁵ Som følge af prisstigningen for pendlere falder det danske indeks nu igen under 100 for første gang siden 2004. Skatteordningen giver den direkte effekt, at den svenske indikator kun opnår to tredjedele af det danske niveau, jf. figur 2.11.

⁵ Bilag 1 viser hvordan prisen for en personbil for en standard-pendler er udregnet.

Figur 2.11 Integrationen fra henholdsvis svensk og dansk side på trafik



Note: Figuren viser niveau af integration på de fem indikatorer under trafik for henholdsvis Sverige og Danmark. Figuren går til indeks 150 i stedet for 100. Dette skyldes, at indikatoren for biltrafik over broen overstiger det niveau for integration, man ville forvente på langt sigt i en fuldt integreret Øresundsregion. Årsagen til denne 'over performance' er den delvist konjunkturdrevne pendling som påvirker biltrafikken over Øresund.

Kilde: Copenhagen Economics

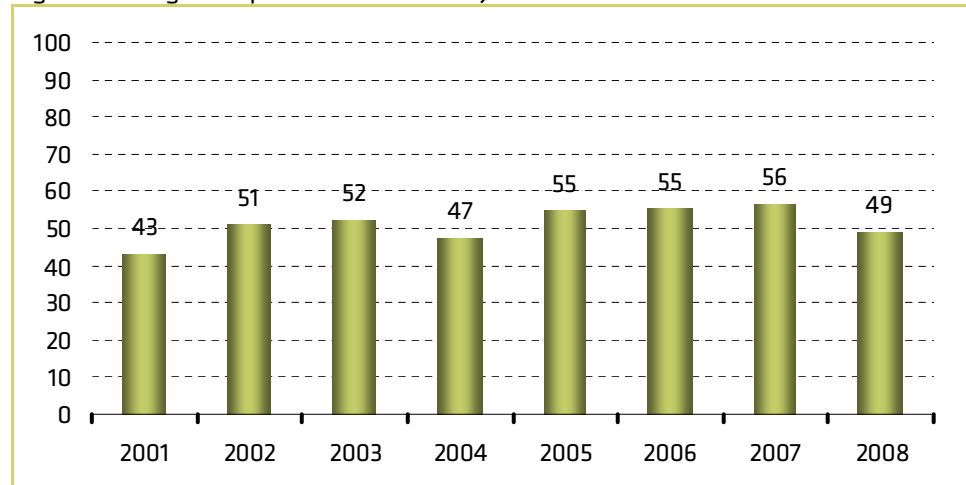
De offentlige transportforbindelser ligger på samme lave leje på begge sider af Øresund. Det er tydeligt, at de nationale transportforbindelser fortsat prioriteres højere end forbindelserne over Øresund, når vi sammenligner antallet af afgang mellem København og Malmø med lignende strækninger inden for de to lande. Der er næsten dobbelt så mange ugentlige afgang på strækningen Malmø-Stockholm og København-Roskilde, end der er mellem København og Malmø.

2.3. HANDEL & SAMARBEJDE

Der er sket et betydeligt fald i integrationen inden for virksomhedernes handel & samarbejde fra 2007 til 2008. Udviklingen hænger formodentlig sammen med at virksomhederne prioriterer de daglige udfordringer med store ordrer og manglende arbejdskraft i en tid med højkonjunktur. Dermed bliver udviklingsorienterede aktiviteter på tværs af Øresund nedprioriteret. Virksomhederne på den danske side synes systematisk at have nedjusteret aktiviteterne på tværs af Øresund, men også på den svenske side ser man faldende aktiviteter på integrationsiden. Kun inden for samarbejde/Joint Ventures er der stigningen aktivitet fra de svenske virksomheders side, så der ligger fortsat store potentialer i, at virksomhederne ser de forretningsmæssige muligheder på tværs af sundet og udnytter dem.

Det samlede indeks for handel & samarbejde falder til 49 indekspoint i 2008. Dermed forlader virksomhederne det niveau af integration på området som de har holdt de sidste tre år, og falder tilbage på niveauet inden 2004, jf. figur 2.12.

Figur 2.12 Integration på handel & samarbejde siden 2001

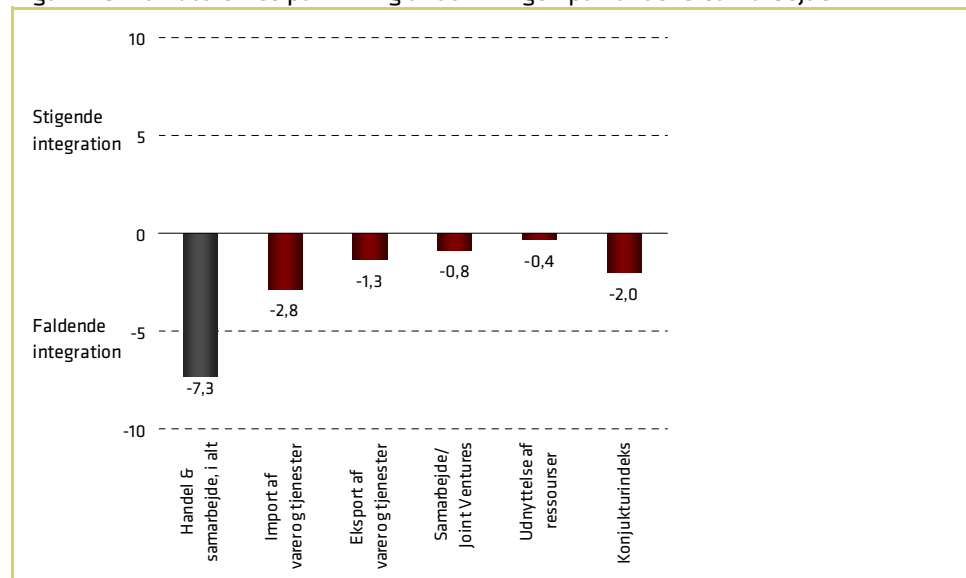


Note: Værdien på hovedområdet handel & samarbejde de første otte år

Kilde: Copenhagen Economics

Faldet på 7,3 indekspoint fra 2007 til 2008 på handel & samarbejde sænker det samlede øresundsindex for 2008 med næsten to indekspoint. Dette fald kommer af nedgang i integrationen på alle de underliggende indikatorer, jf. figur 2.13.

Figur 2.13 Indikatorernes påvirkning af udviklingen på handel & samarbejde



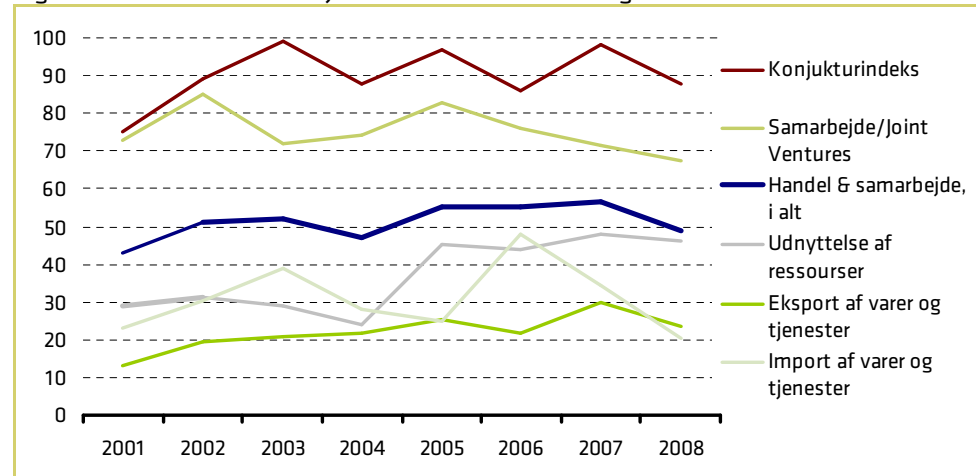
Note: Figuren viser i hvilken retning og hvor meget indikatorerne har trukket handel & samarbejde fra 2007 til 2008

Kilde: Copenhagen Economics

Mange af indikatorerne på handel & samarbejde har en mindre usikkerhed tilknyttet, og derfor ser vi også, at der er lidt flere udsving fra år til år end på andre indikatorer. Der er dog noget, der tyder på en systematisk nedgang i integrationsaktiviteterne i Øresundsregionen

virksomheder, eftersom samtlige indikatorer viser væsentligt faldende integration i de sidste et til to år, jf. figur 2.14.

Figur 2.14 Handel & samarbejde-indikatorernes udvikling 2001-2008

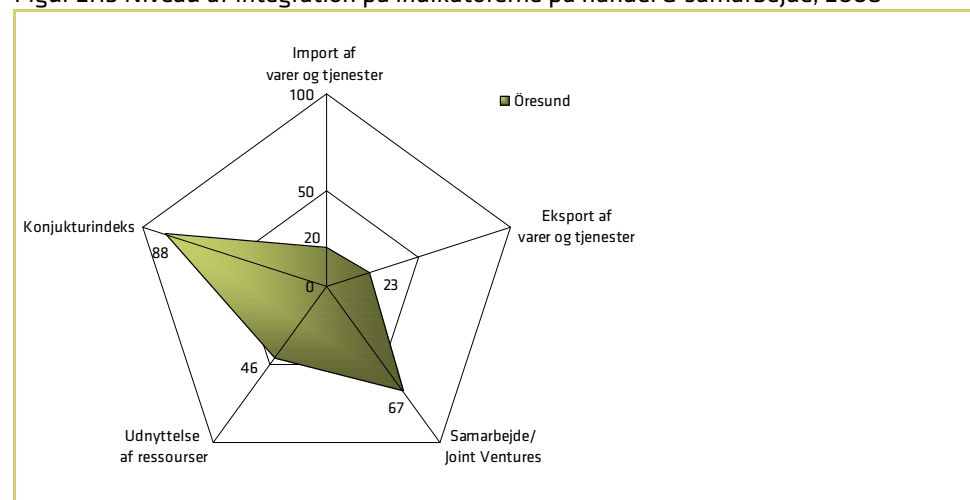


Note: De fem indikatorer under hovedområdet handel & samarbejde

Kilde: Copenhagen Economics

Det står også klart, at der er niveauforskelle på integrationen på de enkelte indikatorer. Virksomhederne er mere åbne over for øresundsintegration, når det handler om samarbejde med andre virksomheder og Joint Ventures, men udnyttelse af andre ressourcer såsom videninstitutioner og især handel ligger klart lavere, jf. figur 2.15.

Figur 2.15 Niveau af integration på indikatorerne på handel & samarbejde, 2008

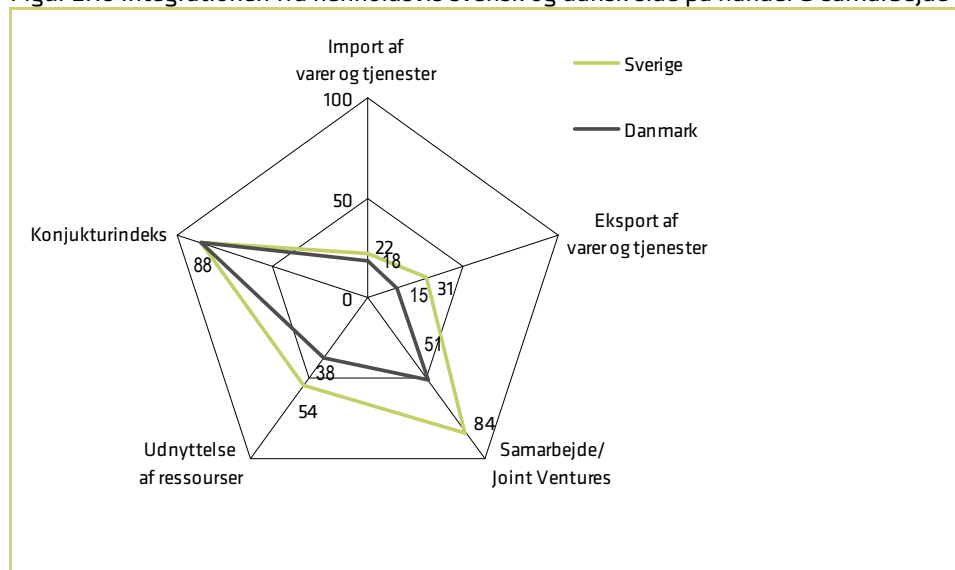


Kilde: Copenhagen Economics

På de indikatorer hvor der er mulighed for forskellige indikatorværdier på den svenske og den danske side af Øresundsregionen, viser der sig et ensartet billede: De danske virksomhe-

der er dårligere til at udnytte mulighederne på den anden side af Øresund end de svenske virksomheder, jf. Figur 2.16.

Figur 2.16 Integrationen fra henholdsvis svensk og dansk side på handel & samarbejde



Note: Figuren viser niveau af integration på de fem indikatorer under handel & samarbejde for henholdsvis Sverige og Danmark.

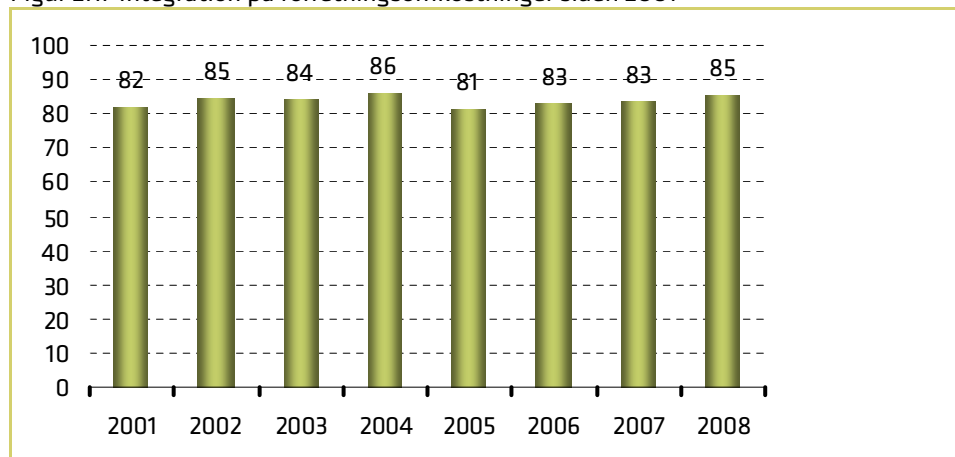
Kilde: Copenhagen Economics

2.4. FORRETNINGSOMKOSTNINGER

Priserne på de to sider af Øresund er blevet mere ens siden sidste år. På de målte indikatorer er det kun husleje på kontorlokale, der viser større prisforskelle end i 2007. Modsat er priserne for dagligvarer blevet mere ens i butikker i Malmø og København. Ændringerne er mest et udtryk for et mere varieret udbud af varer på den danske side, hvor man i højere grad end tidligere har tilføjet discountvarer til sortimentet i ikke-discountbutikker. Overordnet set er der derfor ikke de store integrationsmæssige gennembrud at spore. Der er stadig væsentlige prisforskelle på selv mobile produkter som kontorudrustning, hvilket vidner om lav konkurrence på tværs af sundet.

I 2008 lander hovedområdet forretningsomkostninger på indeks 85. Dermed genvinder området det niveau af integration, vi så fra 2004-2006 før især kontorlejen steg i København.

Figur 2.17 Integration på forretningsomkostninger siden 2001



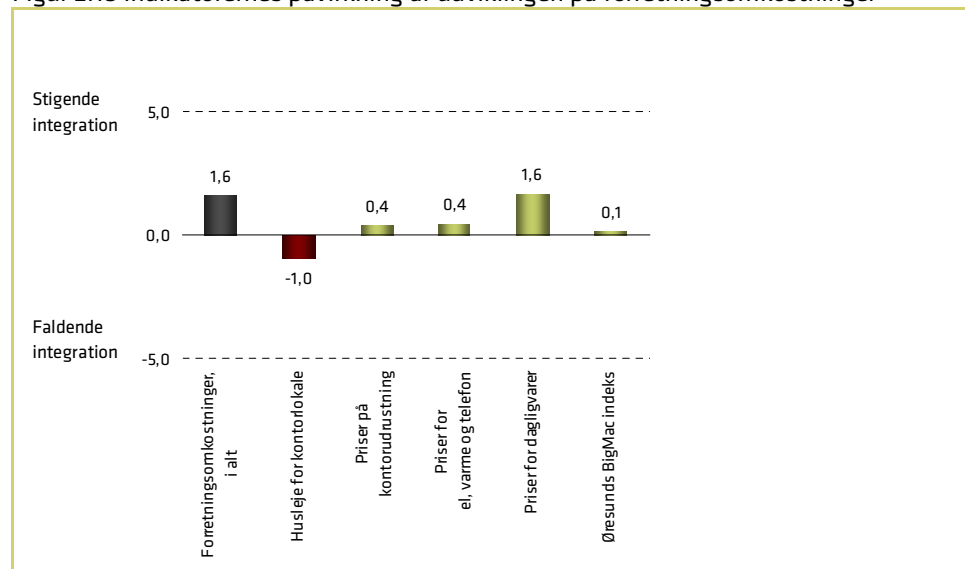
Note: Værdien på hovedområdet forretningsomkostninger de første otte år

Kilde: Copenhagen Economics

Siden 2007 har der kun været mindre ændringer i prisniveauet på den danske og den svenske side af Øresundsregionen. De væsentligste ændringer er i forskellen i priserne på henholdsvis dagligvarer og kontorleje. Lejen på de københavnske kontorlokaler er steget omkring dobbelt så meget som i Malmø, hvilket har øget prisforskellen over sundet.

Til gengæld er dagligpriserne i København og Malmø blevet mere ens siden 2007. Dette skyldes ikke så meget forskelle i prisændringer på de enkelte varer, men mere at de Københavnske butikker har fået flere discountprodukter. Når vi derfor registrerer prisen på 'billigste type af vare X', så har det ofte medført et alternativt mærke i forhold til tidligere år. Dette kan også ses som et udtryk for integration, hvis det er et øget konkurrencepres fra fx Malmø, der har tvunget butikkerne i København til at udvide sortimentet. Resultatet af de samlede ændringer i prisforhold på de to sider af Øresund er en stigning i indekset på 1,6 indekspoint, jf. figur 2.18.

Figur 2.18 Indikatorernes påvirkning af udviklingen på forretningsomkostninger

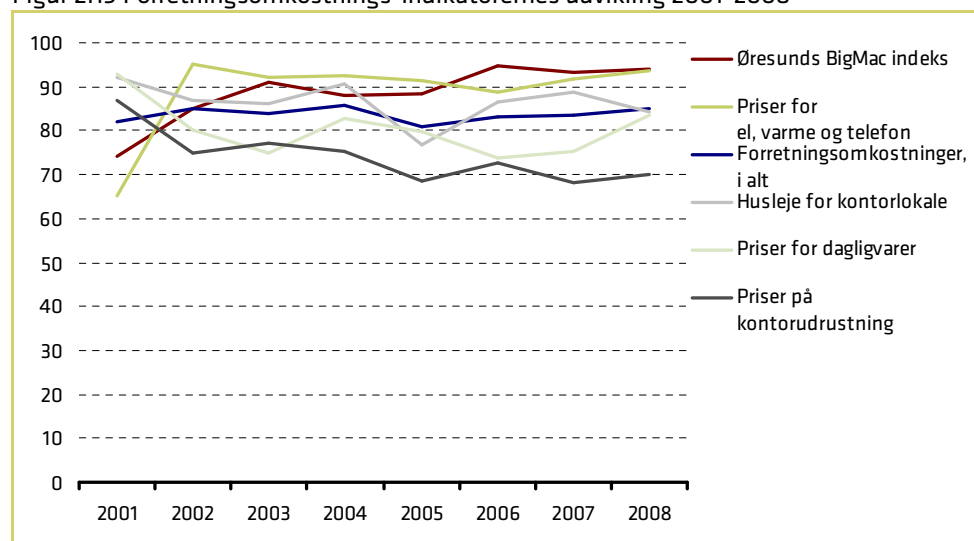


Note: Figuren viser i hvilken retning og hvor meget indikatorerne har trukket forretningsomkostninger fra 2007 til 2008

Kilde: Copenhagen Economics

Siden 2001 ligger de mest systematiske ændringer på henholdsvis Øresund Big Mac-indekset, hvor vi ser mere og mere ens priser, og priser på kontorudrustning, hvor prisforskellene er stigende, jf. figur 2.19.

Figur 2.19 Forretningsomkostnings-indikatorernes udvikling 2001-2008



Note: De fem indikatorer under hovedområdet forretningsomkostninger

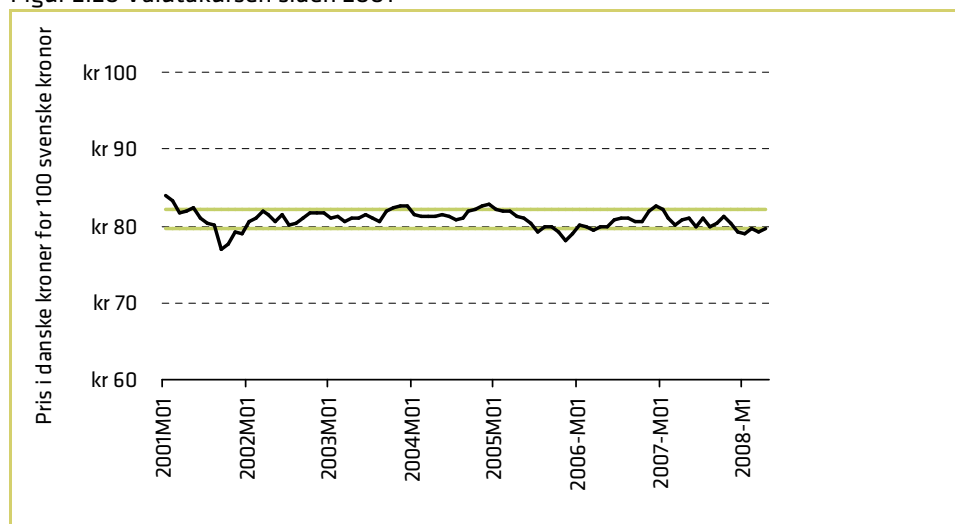
Kilde: Copenhagen Economics

Virksomheder er tilsyneladende ikke gode til at udnytte systematiske prisforskelle, når de indkøber kontorartikler. Alternativt ville priserne blive harmoniseret. Konkurrencen mellem

København og Malmø forbliver imidlertid lav, og vi ser derfor en tendens til faldende integration

Danmark og Sverige har hver sin valuta, og det er et af de forhold der både kan påvirke forholdet mellem priserne i Sverige og Danmark, og som virker integrationshæmmende. Variationen i valutakursen har været af begrænset betydning i de sidste otte år. Forholdet mellem den svenske krone og den danske krone er forholdsvis stabilt, jf. figur 2.20.

Figur 2.20 Valutakursen siden 2001



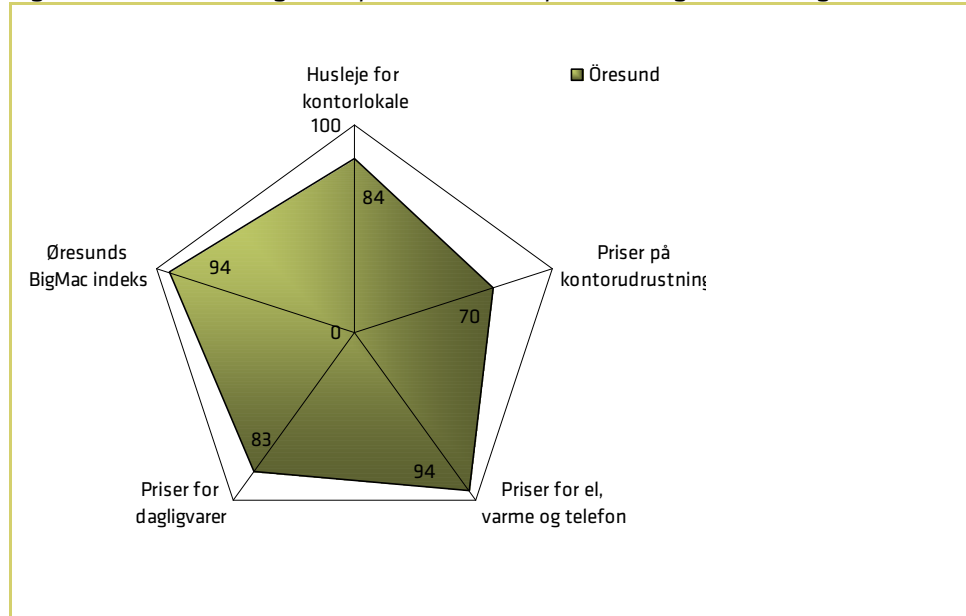
Note: Månedsgennemsnit for prisen for 100 SEK i DKK

Kilde: Copenhagen Economics og Danmarks Nationalbank

Forskellige valutaer betyder lavere pris-gennemsnitlighed og ekstra besvær for virksomheder og privatpersoner, når de ønsker at købe varer på den anden side af sundet. Disse barrierer kan forhindre sund konkurrence, og det går i sidste ende ud over borgerne forbrugsmuligheder og virksomhedernes konkurrenceevne. Det vil derfor være en entydig fordel for integrationen i Øresundsregionen samt for borgerne og virksomhederne i regionen hvis Danmark og Sverige fik samme møntfod.

Niveauet af integration på de enkelte indikatorer på forretningsomkostninger ligger højt. Dette er delvis et resultat af den metode indikatorerne er udregnet på. Det ville fx være en ekstrem situation, hvis det viste sig, at indikatoren priser på kontorudrustning kun lå på indeks 25. Det ville nemlig betyde, at man, groft sagt, kun skulle betale 25 øre (i DKK) i Malmø for en vare, der koster 1 krone i København. Der er derfor stadig betydelige prisforskelle i Øresundsregionen, når priser på kontorudrustning ligger på indeks 70, og priser for dagligvarer lander på indeks 83 i 2008, jf. figur 2.21.

Figur 2.21 Niveau af integration på indikatorerne på forretningsomkostninger, 2008



Kilde: Copenhagen Economics

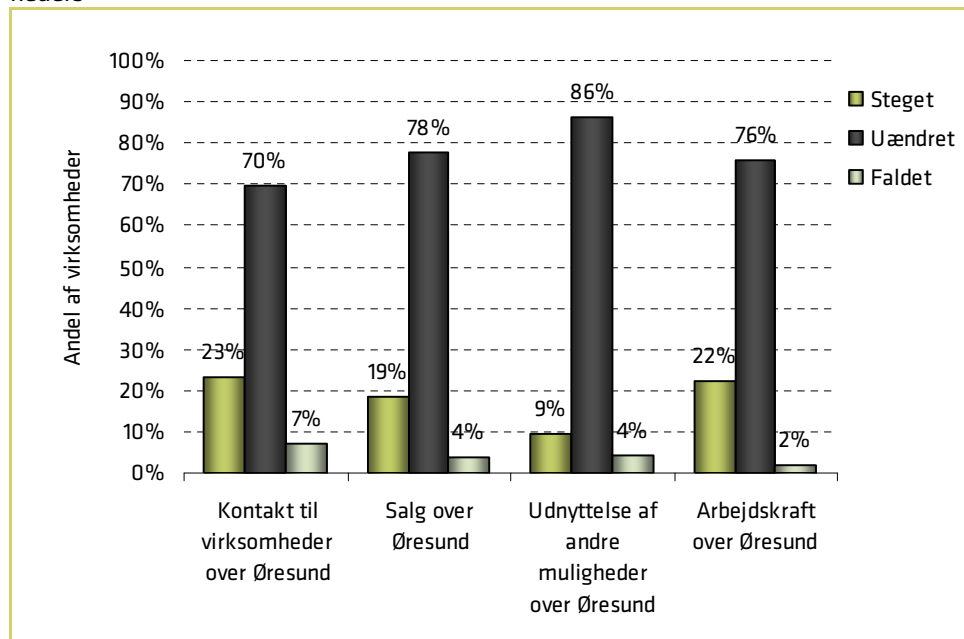
Kapitel 3 SPØRGESKEMAUNDERSØGELSE

Der er gennemført en spørgeskemaundersøgelse i april 2008 blandt Dansk Erhvervs medlemmer og blandt medlemmerne af Sydsvenska Industri- og Handelskammare.

3.1. RESULTATER

Medlemsvirksomhederne i både den danske og den svenske del af Øresundsregionen er blevet bedt om at vurdere udviklingen i Øresundsregionen for deres egen virksomhed i forhold til sidste år. Figur 3.1 og figur 3.2 viser virksomhedernes vurdering af ændringen i deres aktiviteter inden for handel, kontakter og arbejdskraft over Øresund i forhold til sidste år.⁶

Figur 3.1 Udviklingen i aktiviteter over Øresund i forhold til sidste år, danske virksomheders



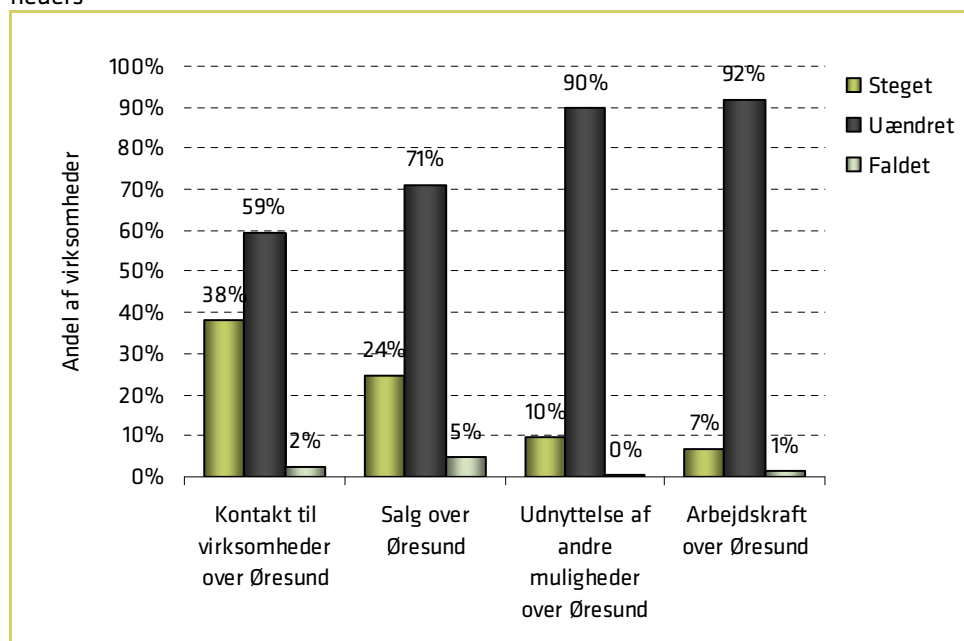
Note: Tallene er renset for 'Ved ikke'

Kilde: Copenhagen Economics og Øresund Industri & Handelskammare, spørgeskema april 2008

De fleste danske og svenske virksomheder angiver, at deres aktivitet er uændret i forhold til 2007. Generelt er der få, som har reduceret aktiviteten, og for både danske og svenske virksomheder er det kontakten til virksomheder på den anden side, der er øget mest.

⁶ Se i øvrigt bilag 2 for spørgeskema og svar.

Figur 3.2 Udviklingen i aktiviteter over Øresund i forhold til sidste år, svenske virksomheders



Note: Tallene er rensset for 'Ved ikke'

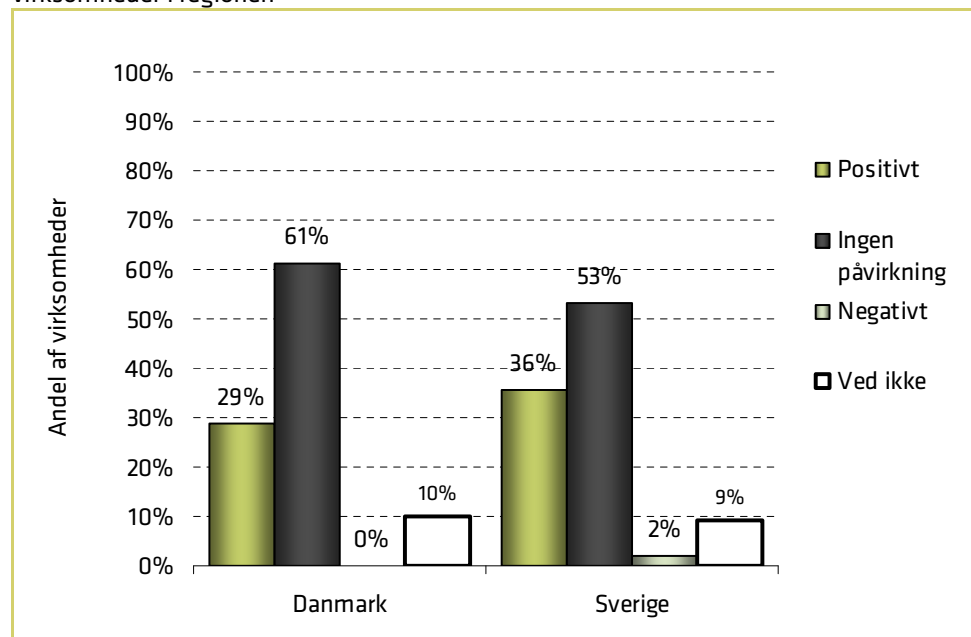
Kilde: Copenhagen Economics og Øresund Industri & Handelskammare, spørgeskema april 2008

En fast Helsingør og Helsingborg-forbindelse vil gavne virksomhederne

Vi har spurgt virksomhederne om en fast forbindelse mellem Helsingør og Helsingborg vil gavne deres virksomhed. Omtrent hver tredje virksomhed i regionen mener, at en fast forbindelse mellem Helsingør og Helsingborg ville have en positiv indvirkning på deres aktiviteter – lidt flere forventer positiv indvirkning på den svenske side end på den danske.

Omvendt er der få virksomheder der mener at en fast forbindelse mellem Helsingør og Helsingborg vil have en decideret negativ indvirkning på virksomheden, jf. figur 3.3.

Figur 3.3 Indvirkning af en ny fast forbindelse mellem Helsingør og Helsingborg, alle virksomheder i regionen



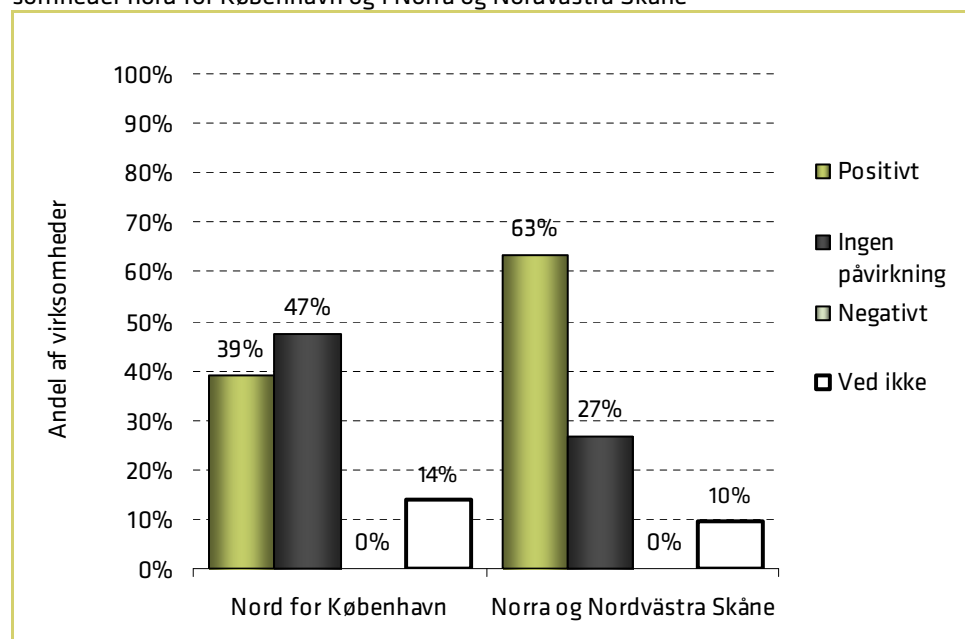
Kilde: Copenhagen Economics og Øresund Industri & Handelskammare, spørgeskema april 2008

Det er især virksomheder tæt på en ny forbindelse over Øresund, som forventer at få gavn af den.

Blandt virksomhederne nord for København og i Norra og Nordvästra Skåne mener over halvdelen af virksomhederne, at en ny fast forbindelse over Øresund vil have en positiv indvirkning på deres virksomhed. Igen har virksomhederne på den svenske side de største forventninger til en ny forbindelses betydning, idet 63 procent af virksomhederne i Norra og Nordvästra Skåne mener, at indvirkningen vil være positiv, mens 39 procent af virksomhederne nord for København mener, at en ny forbindelse vil have en positiv indvirkning, jf. figur 3.4.

Virksomhederne i Øresundsregionen, der er placeret længere væk fra Helsingør og Helsingborg, må forventes at blive mindst påvirket af en fast forbindelse mellem Helsingør og Helsingborg. Derfor er det bemærkelsesværdigt, at hele 31 procent af virksomhederne uden for Norra og Nordvästra Skåne forventer en positiv påvirkning fra en fast forbindelse mellem Helsingør og Helsingborg. Der er således en stor del af de svenske virksomheder i Øresundsregionen, der ser fordele ved en yderligere fast forbindelse over Øresund, selv om forbindelsen ikke ligger i deres nærområde. Ligeledes svarer over en fjerdedel af de danske virksomheder, der ikke er placeret nord for København, at en fast forbindelse ved Helsingør vil påvirke virksomheden positivt. Noget tyder derfor på, at en fast forbindelse ikke kun skal ses som et lokalt integrationsprojekt for den nordlige del af Øresundsregionen, men at det nærmere er en investering i kraftigere integration for hele Øresundsregionen.

Figur 3.4 Indvirkning af en ny fast forbindelse mellem Helsingør og Helsingborg, virksomheder nord for København og i Norra og Nordvästra Skåne

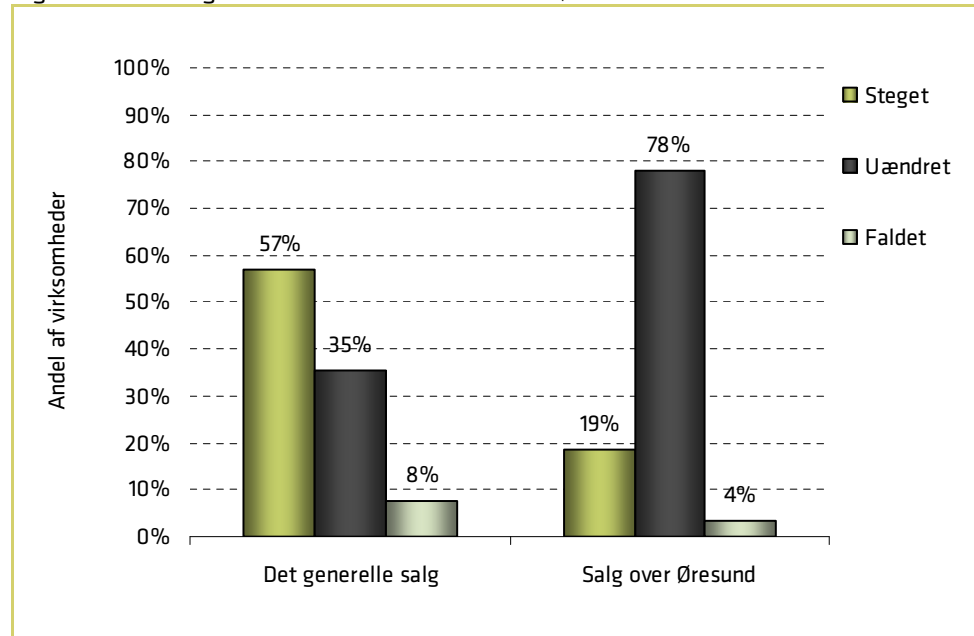


Kilde: Copenhagen Economics og Øresund Industri & Handelskammare, spørgeskema april 2008

Salg over Øresund

På begge sider af sundet vurderer virksomheder, at salget over sundet er steget mindre end den generelle udvikling i salget, jf. figur 3.5 og figur 3.6. Den største andel af virksomheder der har øget salget over sundet findes på den svenske side. Her har næsten hver fjerde virksomhed øget salget over sundet, mens det samme gælder for næsten hver fjerde virksomhed på den danske side.

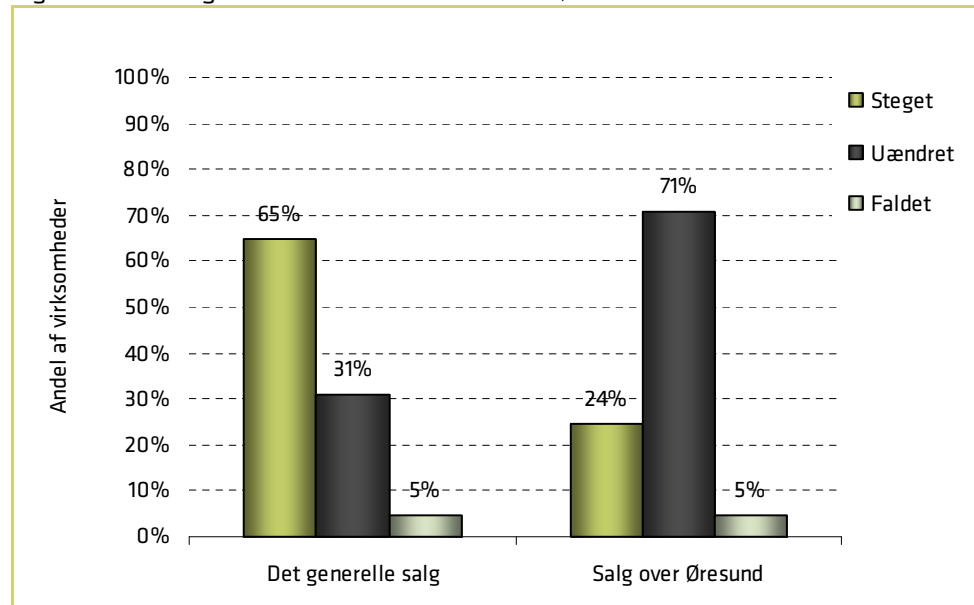
Figur 3.5 Udviklingen i handel i forhold til sidste år, danske virksomheder .



Note: Tallene er rensset for 'Ved ikke'

Kilde: Copenhagen Economics og Øresund Industri & Handelskammare, spørgeskema april 2008

Figur 3.6 Udviklingen i handel i forhold til sidste år, svenske virksomheder



Note: Tallene er rensset for 'Ved ikke'

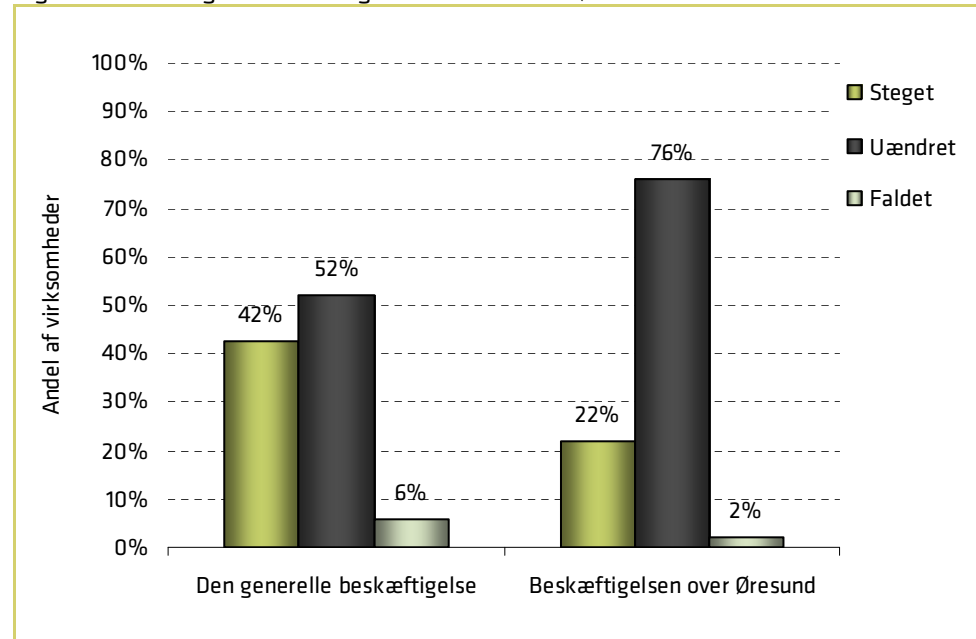
Kilde: Copenhagen Economics og Øresund Industri & Handelskammare, spørgeskema april 2008

Beskæftigelsen over Øresund

Vi måler udviklingen i medarbejdere i virksomhederne, der arbejder på den ene side af sundet og er bosatte på den anden. I de danske virksomheder fik godt hver femte virksomhed

flere medarbejdere, som pendler over sundet fra 2007 til 2008. Til sammenligning var der vækst i beskæftigelsen i to ud af fem virksomheder i perioden, jf. figur 3.7.

Figur 3.7 Udviklingen i beskæftigelse siden sidste år, danske virksomheder

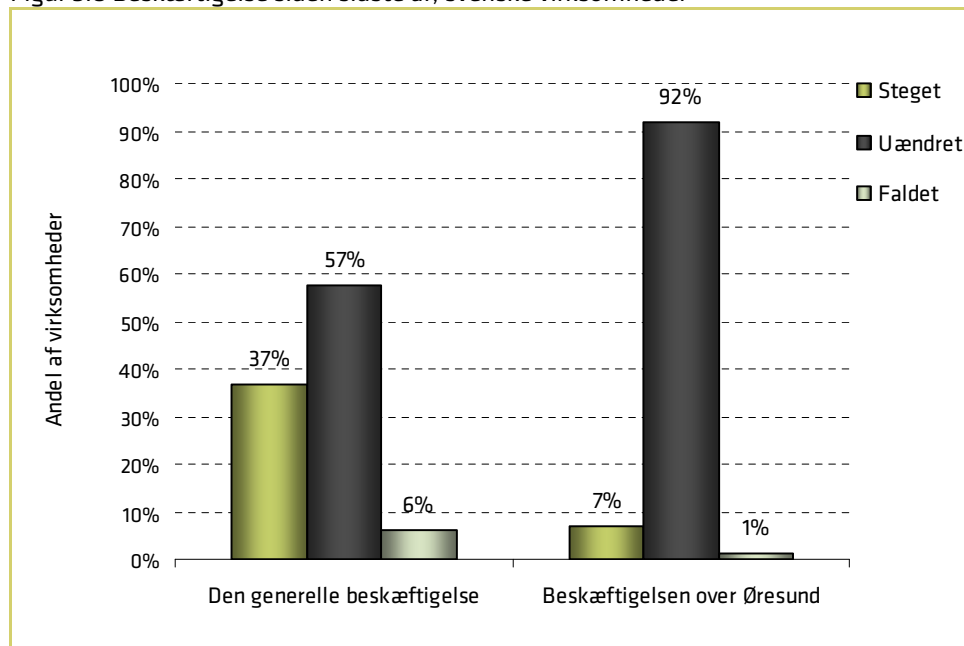


Note: Tallene er rensset for 'Ved ikke'

Kilde: Copenhagen Economics og Øresund Industri & Handelskammare, spørgeskema april 2008

Derimod er der fortsat et begrænset antal beskæftigede, der er bosiddende på den danske side af sundet og arbejder på den svenske side. Selvom beskæftigelsen steg i 37 procent af virksomhederne, var der kun 7 procent af virksomhederne som ansatte flere øresundspendlere. Udviklingen i de foregående år fortsætter altså – det er primært antallet af personer som bor i Sverige og arbejder i Danmark, der vokser.

Figur 3.8 Beskæftigelse siden sidste år, svenske virksomheder



Note: Tallene er renset for 'Ved ikke'

Kilde: Copenhagen Economics og Øresund Industri & Handelskammare, spørgeskema april 2008

Aktiviteter over Øresund

For at måle virksomhedernes integration over Øresund sammenligner vi virksomhedernes aktiviteter over sundet med de aktiviteter, virksomhederne har med andre dele af landet. For Danmark sammenligner vi med regionens samarbejde med virksomheder på Fyn og i Jylland, og for Sverige sammenligner vi med samarbejde med virksomheder i Stockholm.

Emnerne er virksomhedernes handel, samarbejde, udnyttelse af arbejdsmarkedet samt udnyttelse af andre muligheder. Bemærk, at besvarelserne for import/indkøb og eksport/afsætning er vægtede efter virksomhedsstørrelse, og derfor tildeler store virksomheder en større vægt end små virksomheder.⁷

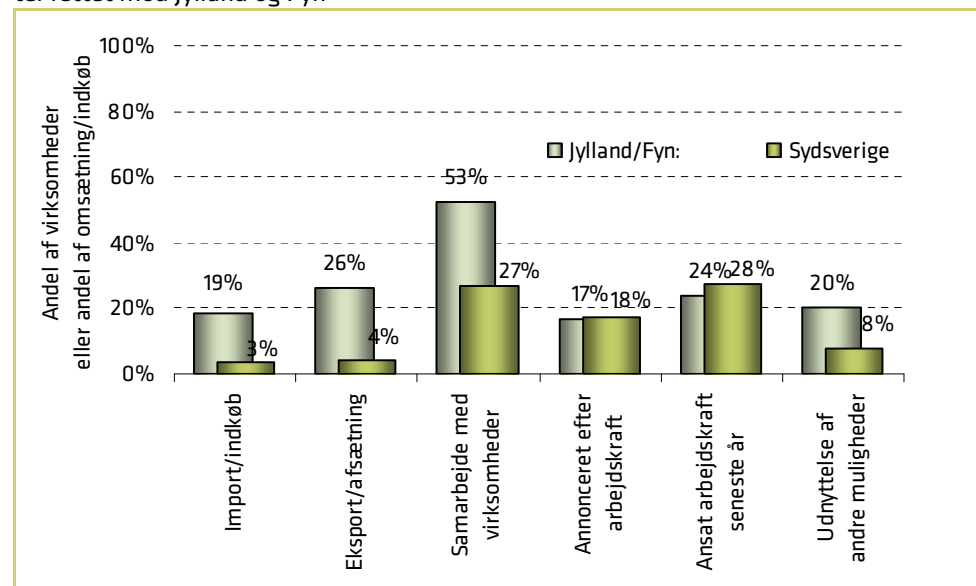
Der er dobbelt så mange virksomheder på den danske side af regionen, der samarbejder med virksomheder i Fyn og Jylland, som der samarbejder over Øresund, jf. figur 3.9. Tilsvarende er der en væsentlig mindre handel over sundet end med Jylland og Fyn.

Målt på annoncering efter arbejdskraft og ansættelser bidrager virksomhederne på den danske side af Øresund meget til integrationen. Således er der flere af de danske virksomheder,

⁷ Såfremt indekset udregnes på uvægtede tal, vil en svensk 1-mands virksomhed som eksporterer for eksempel snus til København, altså veje lige så tungt i indekset som en stor industrivirksomhed med flere tusinde ansatte som også eksporterer til København. Hvis virksomhedernes besvarelser hver især ville give indekxsværdier på for eksempel 20 henholdsvis 30, vil et uvægtet gennemsnit give en samlet indekxsværdi på 25. Dette til trods for at den store virksomhed formentligt har en væsentligt større omsætning end den lille virksomhed og derfor udgør en større del af den samlede handel over Øresund.

der annoncerer på den anden side af sundet for at tiltrække arbejdskraft end der annoncerer på Fyn og i Jylland. Tilsvarende ansætter flere virksomheder kandidater fra den anden side af sundet end fra Fyn og Jylland.

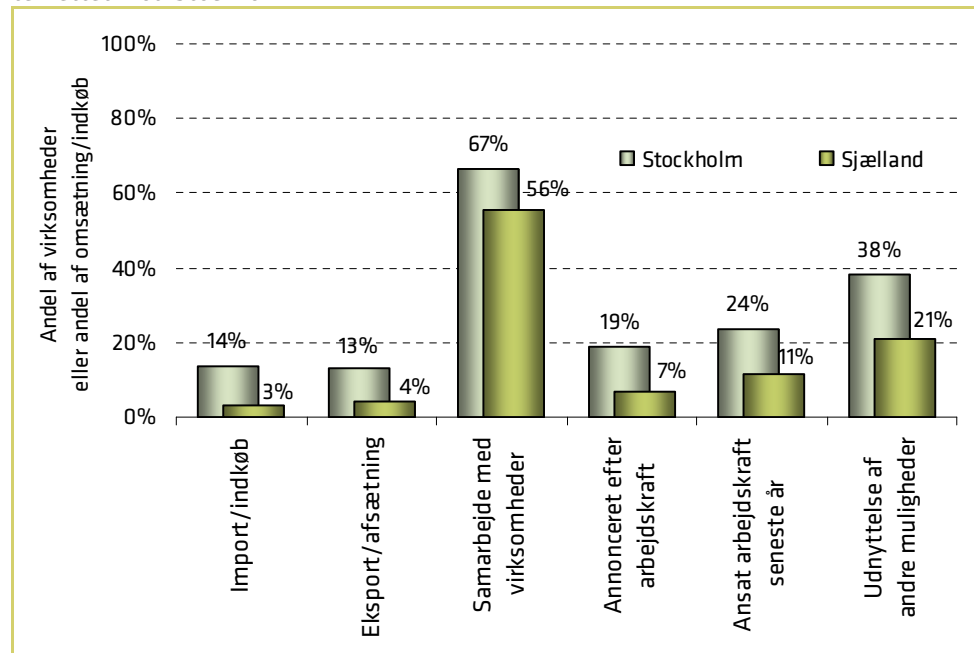
Figur 3.9 Danske virksomheders aktiviteter over Øresund sammenlignet med aktiviteter rettet mod Jylland og Fyn



Kilde: Copenhagen Economics og Øresund Industri & Handelskammare, spørgeskema april 2008

På den svenske side er der en mindre forskel i andel af virksomheder der samarbejder med Stockholm og virksomheder der samarbejder over sundet. Derimod er forskellen stor mellem hvor meget virksomhederne handler med Stockholm, og hvor meget de handler med de danske virksomheder på den anden side af sundet, jf. figur 3.10.

Figur 3.10 Svenske virksomheders aktiviteter over Øresund sammenlignet med aktiviteter rettet mod Stockholm

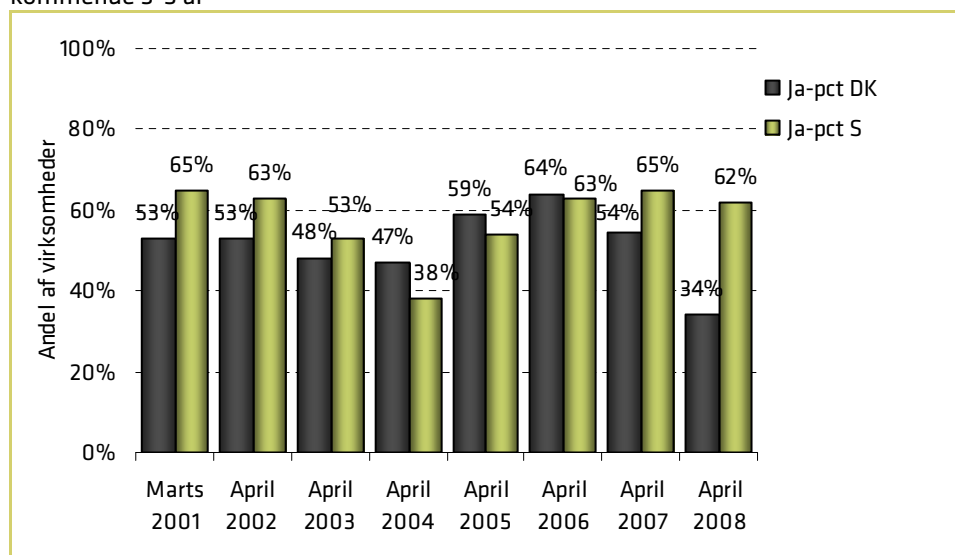


Kilde: Copenhagen Economics og Øresund Industri & Handelskammare, spørgeskema april 2008

Virksomhederne går også i høj grad efter at tiltrække arbejdskraft fra Stockholm frem for fra Danmark. Det ses både af virksomhedernes annoncering og af hvor arbejdskraften kommer fra.

Samtidig med at handel og samarbejde over Øresund er lavt i forhold til benchmarkområderne, er det kun hver tredje danske virksomhed, der forventer at øge aktiviteterne i den næste 3-5 år. Dermed er forventningerne til en øget aktivitet lavere end tilfældet har været i de seneste år, jf. figur 3.11.

Figur 3.11 Virksomheder der forventer at øge deres aktiviteter på tværs af Øresund i de kommende 3-5 år



Kilde: Copenhagen Economics og Øresund Industri & Handelskammare, spørgeskema april 2008

Et flertal blandt de svenske virksomheder forventer øget aktivitet i de kommende år. Andelen af virksomheder, der forventer øget aktivitet over sundet, har ligget stabilt på over 60 procent i de seneste tre år.

3.2. METODEN BAG ERHVERVSLIVETS ØRESUNDSINDEX

De 20 indikatorer⁸ i Øresundsindexet er fordelt på 4 hovedområder. Inden for hvert område afdækker vi den faktiske adfærd i regionen i forhold til et benchmark. Benchmarkene er fastsat som den værdi indikatorerne forventes at have ved høj integration.

Erhvervslivets Øresundsindexets formål er at opstille et mål for, hvordan det går med integrationen på en række områder af erhvervsmæssig interesse. Der er udviklet en metode, som går ud på at beregne niveauet af integration over Øresund ved at holde en række indikatorer for integrationen op imod benchmark. Benchmarkene er de absolutte mål for de forventede værdier ved høj integration. Den observerede værdi divideres med benchmarket for at beregne indikatorens værdi. Indikatorerne grupperes i fire hovedområder (arbejdsmarked, trafik, handel & samarbejde samt forretningsomkostninger), og der er fem indikatorer inden for hvert hovedområde. De fem indikatorer lægges sammen på hvert hovedområde for at få et mål for integrationen på det pågældende område. Endeligt kan vi få et samlet mål for integrationen ved at lægge de fire hovedområder sammen. Resultatet er det vi kalder ”Erhvervslivets Øresundsindex”.

⁸ Bilag 1 viser samtlige 20 indikatorer og deres datakilder

Det samlede tal for Erhvervslivets Øresundsindex dækker således over et uvægtet gennemsnit⁹ af resultaterne på de fire hovedområder, og de fire hovedområder er igen fremkommet gennem et uvægtet gennemsnit af de fem indikatorer inden for det pågældende hovedområde. Når vi benytter denne metode, betyder det, at vi vurderer, at både hovedområderne og indikatorerne er lige vigtige for integrationen. Metoden med uvægtede gennemsnit af en lang række forskelligartede data er meget almindelig. "World Competitiveness Yearbook" udarbejdet af IMD i Svejs benytter den eksempelvis også.

Visse af indikatorerne i Erhvervslivets Øresundsindex er udregnet på baggrund af en spørgeskemaundersøgelse blandt Øresund Industri & Handelskammarens medlemmer. Resultatet af spørgeskemaundersøgelser afspejler i højere grad virkeligheden i takt med antallet af respondenter. Det vil sige jo flere virksomheder der svarer, jo mere sikre kan vi være på, at resultatet er et udtryk for en reel tilstand. Vi har modtaget svar fra 160 danske virksomheder og 272 svenske virksomheder ud af de 2.000 virksomheder blandt medlemmer af Øresund Industri & Handelskammare, som indgik i stikprøven. Der forekommer naturligvis frafald på de enkelte spørgsmål.

I forhold til vores mulighed for at udtale os om tendenser blandt Øresund Industri & Handelskammarens medlemmer betyder stikprøvens størrelse en vis usikkerhed. Når vi i besvarelsenerne (fx ved indikatoren for *ansættelser af arbejdskraft over sundet*) ser at 11,5 procent af de svenske virksomheder har ansat medarbejdere fra Sjælland, kan vi sige – med 95 procent sikkerhed – at tallet ligger mellem 7,6 og 15,4 procent. Besvarelsen på 11,5 procent angiver dog det mest sandsynlige tal for svenske virksomheder, der har ansat arbejdskraft fra Sjælland i løbet af det sidste år.

For at resultaterne fra stikprøven i øvrigt kan siges at afspejle virkeligheden, er det også nødvendigt, at de virksomheder, vi spørger, er udvalgt tilfældigt ud fra den samlede mængde virksomheder, vi ønsker at sige noget om. De adspurgte virksomheder må altså ikke være udvalgt, fordi de besidder særlige karakteristika. De adspurgte virksomheder er udvalgt tilfældigt i denne undersøgelse. Det er imidlertid ikke alle de virksomheder, vi har udvalgt tilfældigt til at besvare vores spørgsmål, som rent faktisk også har gjort det. Hvis de virksomheder, der har besvaret vores spørgsmål, er anderledes med hensyn til øresundsintegration end de virksomheder, der ikke har besvaret, så er der fare for, at vi konkluderer noget forkert på baggrund af besvarelsenerne. Vi har dog ikke noget belæg for at kunne sige at der er systematiske forskelle med hensyn til øresundsintegrationen mellem de virksomheder der besvarer henholdsvis ikke besvarer.

Det er tanken, at Erhvervslivets Øresundsindex måles igen til næste år. Med benchmark-metoden får man ikke bare et indeks, som er relevant her og nu, men også et indeks der kan følges år for år. Derfor er benchmark-metoden anvendt som gennemgående metode. Udfordringen ved denne metode er især at opstille gode benchmarks. Hver gang man finder på en

⁹ Beregnet som: $\text{Indeks}_{\text{Øresund}} = \frac{1}{4} * (\text{indeks}_{\text{arbejdsmarked}} + \text{indeks}_{\text{trafik}} + \text{indeks}_{\text{handel\&samarb}} + \text{indeks}_{\text{forretnomk}})$.

indikator, skal man vurdere, hvad den kan holdes op imod. Valget af benchmark vil variere fra indikator til indikator. En begrundelse for valg af benchmark kunne være en afvejning af områdernes geografiske nærhed, befolkningsstørrelse og bystørrelser. På andre områder er benchmarks konstrueret på et andet grundlag. Når priser eller omkostninger for eksempel sammenlignes, er benchmark givet som dér, hvor priserne er ens. Når det drejer sig om handel & samarbejde, vælges benchmark imidlertid efter geografi. For den danske del af Øresundsregionen (defineret ved Sjælland, Lolland og Falster) sammenlignes aktiviteten over Øresund ofte med Jylland/Fyn. For den svenske del af regionen (defineret ved Skåne län) sammenlignes som hovedregel med Stockholm.

LITTERATURLISTE

- Andersen, A K & C Anderstig (2001), *Modelling the Regional Economic Consequences of the Øresund Link*, forthcoming
- Andersen, H S og L-E Borgegård (1999), *Boligmarkedet i Øresundsregionen*, SBI-rapport 315, Statens Byggeforskningsinstitut 1999
- Bacher, D L et al (1995), *Pendling over Øresund*, Amternes og Kommunernes Forskningsinstitut, AKF forlaget, 1995
- Bröckner, J (1999), *The Economic Impacts of the TEN Projects on the Øresund Region: an Equilibrium Modeling Approach*, Paper presented at Øresund seminar, Copenhagen November 1999
- IMD (2000), *World Competitiveness Yearbook*, Lausanne Switzerland
- KPMG (2004), *Konsekvensberegninger af den nye skatteaftale mellem Danmark og Sverige*
- Malmberg G og J Håkansson (1999), *Pendling och flyttning över Sundet? – konsekvenser av Øresundsbron*, Bilag til SBI-rapport 315, Statens Byggeforskningsinstitut 1999
- Maskell, P & Törnqvist G (1999), *Building a Cross-Border Learning Region*, Copenhagen Business School Press 1999
- Miljø- og Energiministeriet (2001), *Pendlingen i Danmark år 2000 og udviklingen i 1990erne*, Landsplanafdelingen
- OECD (2003), *Territorial review of Øresund, 2003*
- PraktiskaBroar (1998), *Från möjlighet till verklighet*, december 1998
- Praktiska Broar (2004), *Dagligvaror – En prisjämförelse mellan butiker i Malmö och Köpenhamn*, 2004
- Rose, A (2000), *One Money, One Market: Estimating the Effects of Common Currencies on Trade*, *Economic Policy*, 15 (30), pp. 7-46
- Sadolin og Albæk (2001), *The Greater Copenhagen property market 2001*
- Sadolin og Albæk (2002), *The Greater Copenhagen property market*
- Sadolin & Albæk (2003), *Copenhagen and Malmoe Property Market Report 2003*
- Sadolin & Albæk (2004), *Copenhagen and Malmoe Property Market Report 2004*
- Sadolin & Albæk (2005), *Copenhagen and Malmoe Property Market Report 2005*
- Sadolin & Albæk (2006), *Copenhagen and Malmoe Property Market Report 2006*
- Sadolin & Albæk (2007), *Copenhagen and Malmoe Property Market Report 2007*
- Sadolin & Albæk (2008), *Copenhagen and Malmoe Property Market Report 2008*
- SE-Banken m.fl (1998), *Konjunkturbarometer för Øresundsregionen*, maj 1998
- SE-Banken m.fl (1999), *Øresundsbarometern*, Nr 3 maj 1999
- SE-Banken m.fl (2000), *Øresundsbarometern*, Nr 6, november 2000
- SE-Banken m.fl (2001), *Øresundsbarometern*, Nr 8, november 2001
- SE-Banken m.fl (2002), *Øresundsbarometern*, Nr 9, november 2002
- SE-Banken m.fl (2003), *Øresundsbarometern*, Nr 10, november 2003
- SE-Banken m.fl (2004), *Øresundsbarometern*, Nr 11, oktober 2004

- SE-Banken m-fl (2005), Øresundsbarometern, Nr 12, november 2005
- SE-Banken m-fl (2006), Øresundsbarometern, Nr 13, november 2006
- SE-Banken m-fl (2007), Øresundsbarometern, Nr 14, november 2007
- Skatteministeriet (2003), Skatteaftale mellem Danmark og Sverige (notat om aftalen), oktober 2003
- Sydnytt (2008), Tågtrafiken riskerar bryta samman, 19 maj 2008
- Vångö, L (2001), *Dagligvaruhandel*, Praktiska Broar Över Öresund, februar 2001
- Øresundsbrokonsortiet (1999a), [Trafikprognosemodel – Grundkørsel, maj 1999](#)
- Øresundsbrokonsortiet (1999b), [Trafikprognosemodel – Sammenfatning, maj 1999](#)
- Øresundsbrokonsortiet (1999c), *Øresundsforbindelsens strategiske konsekvenser*, København
- Øresundsbrokonsortiet (2005), *Flytninger på tvær af Øresund*, København
- Øresund Industri & Handelskammare (2000a), *Erhvervslivets Manifest for Øresundsregionen*

ØRESUND INDUSTRI & HANDELSKAMMARE



Øresund Industri & Handelskammare

Øresund Industri & Handelskammare

blev stiftet 1. november 1999 som en delvis fusion af Sydsvenska Industri- og Handelskammaren og Det Danske Handelskammer – nu Dansk Erhverv.

Med sine godt 20.000 medlemmer er Øresund Industri & Handelskammare Nordeuropas største handelskammer.

Organisationens formål er:

- at sikre de to organisationers medlemmer den bedste service og information om erhvervsrelevante forhold i Øresundsregionen
- at skabe personlige forretningskontakter over Øresund
- at blive det naturlige infocenter, når det gælder oplysninger om Øresundsregionen i et erhvervs-perspektiv
- at koordinere erhvervspolitiske tiltag og at identificere og fjerne barrierer for integrationen

Børsen, DK-1217 København K
Tlf. +45 33 74 60 00
Fax +45 33 74 60 80

Øresund Industri & Handelskammare

bildades den 1 november 1999 genom en partiell fusion av Sydsvenska Industri- och Handelskammare och Det Danske Handelskammare – nu Dansk Erhverv.

Med sina drygt 20.000 medlemmar är Øresund Industri & Handelskammare Nordeuropas största handelskammare.

Organisationens syfte är:

- att ge medlemmarna bästa möjliga service och information med relevans för företagets affärer i Öresundsregionen
- att skapa personliga affärskontakter över Öresund
- att bli det naturliga centrum för information när det gäller upplysningar om Öresundsregionen ur företagsperspektiv
- att koordinera näringspolitiska insatser och att identifiera och ta bort barriärer för integrationen

Skeppsbron 2, SE-211 20 Malmö
Tel: +46 40 690 24 00
Fax: +46 40 690 24 90

COPENHAGEN ECONOMICS

Copenhagen Economics er et nordisk konsulentfirma specialiseret i økonomiske analyser. Vi udarbejder beslutningsstøtte af høj kvalitet til såvel offentlige som private beslutningstagere, og er vi er særligt stærke indenfor konkurrencepolitik, konsekvensanalyse og regionaløkonomi.

Vi målretter det enkelte projekt mod den konkrete politiske problemstillinger, og vi vægter kommunikationen af resultater og anbefalinger højt så pointerne er letforståelige og brugbare for vores kunder.

Copenhagen Economics har i dag 36 ansatte, og er det eneste firma af sin art i Danmark.

Copenhagen Economics A/S
Sankt Annæ Plads 13, 2.
1250 København
Tlf. +45 7027 0740
Fax +45 7027 0741
hq@copenhageneconomics.com
www.copenhageneconomics.com

Bilag 1: Data og beregning af indeks

Bilag 1: Data og beregning af indeks

2007

COPENHAGEN ECONOMICS

ØRESUNDSINDEKS= 72

(100 = høj integration)

				2008		2007		2006		2005		
				Lande	Øresunds-	Lande	Øresunds-	Lande	Øresunds-	Lande	Øresunds-	
				Indeks	indeks: 72	Indeks	indeks: 68	Indeks	indeks: 65	Indeks	indeks: 62	
Enhed	Observeret	Benchmark										
DANMARK												
				72		68		63		60		
Arbejdsmarked, i alt				79	72	61	56	43	49	42	45	
A1	Pending	antal pendlere	2042	3929	52	105	46	80	39	60	37	50
A2	Arbejdslededsprocenter	procent	4,0		57	57	46	46	56	56	64	64
A3	Flytninger	flytn over sundet	2940	4500	65	47	65	43	45	32	39	28
A4	Annoncering over sundet	andel	18%	17%	104	70	61	46	25	34	29	30
A5	Ansættelser over sundet	andel	28%	24%	116	82	86	64	53	63	39	54
Trafik, i alt				84	81	79	76	74	71	69	66	
T1	Biltrafik over broen	biler/dag	18012	16341	110	110	98	98	85	85	75	75
T2	Lastbiltrafik over broen	lastbiler/dag	939	1248	75	75	73	73	66	66	57	57
T3	Togtrafik over broen	pass./dag	26655	31353	85	85	70	70	61	61	59	59
T4	Offentlige transportforbindelser	antal afg/uge	455	865	53	54	55	56	53	57	51	54
T5	Broafgiften	kr pr tur	48	46	96	80	100	83	104	86	101	84
Handel & Samarbejde, i alt				42	49	49	56	52	55	50	55	
HS1	Import af varer og tjenester	andel af indkøb	3%	19%	18	20	24	34	54	48	24	25
HS2	Eksport af varer og tjenester	andel af afsætning	4%	26%	15	23	20	30	21	22	14	25
HS3	Samarbejde/Joint Ventures	andel	27%	53%	51	67	65	71	70	76	82	83
HS4	Udnyttelse af ressourcer	andel	8%	20%	38	46	37	48	28	44	34	45
HS5	Konjunkturindeks	index 100=god	34		88	88	98	98	86	86	97	97
Forretningsomkostninger, i alt				85	85	83	83	83	83	81	81	
F1	Husleje for kontorlokale	Pris i danske kr	221250			84		89		86		77
F2	Priser på kontorudrustning	Pris i danske kr	164740			70		68		73		69
F3	Priser for el, varme og telefon	Pris i danske kr	41096			94		92		89		91
F4	Priser for dagligvarer	Pris i danske kr	758			83		75		74		80
F5	Øresunds BigMac indeks	Pris i danske kr	29,75			94		93		95		88
SVERIGE												
				71		68		66		63		
Arbejdsmarked, i alt				65	72	51	56	55	49	49	45	
A1	Pending	antal pendlere	13108	8340	157	105	115	80	82	60	63	50
A2	Arbejdslededsprocenter	procent	7,0		57	57	46	46	56	56	64	64
A3	Flytninger	flytn over sundet	1337	4700	28	47	20	43	20	32	17	28
A4	Annoncering over sundet	andel	6,8%	18,6%	36	70	30	46	44	34	32	30
A5	Ansættelser over sundet	andel	11%	24%	48	82	42	64	73	63	68	54
Trafik, i alt				78	81	73	76	68	71	63	66	
T1	Biltrafik over broen	biler/dag	18012	16341	110	110	98	98	85	85	75	75
T2	Lastbiltrafik over broen	lastbiler/dag	939	1248	75	75	73	73	66	66	57	57
T3	Togtrafik over broen	pass./dag	26655	31353	85	85	70	70	61	61	59	59
T4	Offentlige transportforbindelser	antal afg over sundet/uge	455	824	55	54	56	56	61	57	58	54
T5	Broafgiften	kr pr tur	71	46	65	80	67	83	69	86	67	84
Handel & Samarbejde, i alt				56	49	64	56	58	55	60	55	
HS1	Import af varer og tjenester	andel af indkøb	3%	14%	22	20	45	34	41	48	26	25
HS2	Eksport af varer og tjenester	andel af afsætning	4%	13%	31	23	40	30	23	22	37	25
HS3	Samarbejde/Joint Ventures	andel	56%	67%	84	67	78	71	82	76	83	83
HS4	Udnyttelse af ressourcer	andel	21%	38%	54	46	58	48	60	44	56	45
HS5	Konjunkturindeks	index 100=god	46		88	88	98	98	86	86	97	97
Forretningsomkostninger, i alt				85	85	83	83	83	83	81	81	
F1	Husleje for kontorlokale	Pris i danske kr	186059			84		89		86		77
F2	Priser på kontorudrustning	Pris i danske kr	115349			70		68		73		69
F3	Priser for el, varme og telefon	Pris i danske kr	38550			94		92		89		91
F4	Priser for dagligvarer	Pris i danske kr	632			83		75		74		80
F5	Øresunds BigMac indeks	Pris i danske kr	28,01			94		93		95		88

*) Benchmark er defineret som den værdi den pågældende variabel forventes at have, såfremt der ikke var barrierer mellem landene.

ARBEJDSMARKED - Indikator A1:

Antal pendlere mellem Øresundsregionen i Danmark og Øresundsregionen i Sverige

Observeret	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007
Pendlere fra Øresund-S til Øresund-DK	1712	2362	2881	3732	4892	6523	9364	13108
Pendlere fra Øresund-DK til Øresund-S	575	811	1198	1379	1367	1442	1749	2042
I alt	2287	3174	4079	5111	6259	7966	11112	15149

Kilde: AKF for 1994, Øresundsstatistik for 1998 samt egne opgørelser.

Benchmark: Naturlig pendling	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007
Naturlig pendling fra Øresund-S til Øresund-DK	7016	7192	7371	7556	7745	7938	8137	8340
Naturlig pendling fra Øresund-DK til Øresund-S	3305	3388	3472	3559	3648	3739	3833	3929
I alt	10321	10579	10844	11115	11393	11678	11970	12269

Kilde: Egne beregninger på baggrund af AKF og Miljø- og Energiministeriet (2001)

0,82

0,39

Opgørelse af "pendlerkort" solgt pr måned (gns for 2007)	S -> DK	DK -> S	I alt
Øresundstog	6429	1280	7709
Bil, Øresundsbroen	5715	635	6350
Færge, Helsingør-Helsingborg (bil)	808	43	850
Færge, Helsingør-Helsingborg (til fods)	156	84	240
I alt	13108	2042	15149

Note til data:

Indikatoren måler salget af pendlerkort. Der tages ikke hensyn til salg af øvrige flerturskort o.l., da beregninger viser, at det ikke kan svare sig at rejse med andre billettyper end pendlerkort for folk, der rejser ofte - typisk mere end ca. 15 gange om måneden (ikke tur/retur). Vi vurderer, at folk der arbejder på den anden side af sundet ifht. deres bopæl må rejse oftere og derfor benytter pendlerkort.

I 2005 er benchmarket blevet justeret, således at det nu bedre tager højde for den generelt øgede pendling. Det oprindelige benchmark blev defineret af AKF, men regressionerne som deres data byggede på er ikke blevet opdateret siden 1994, og det har derfor ikke været muligt at opdatere tallene på den måde. Som et alternativ har vi justeret benchmarkene for pendling ved at tage udgangspunkt i den årlige vækst i pendling fra Vestsjælland og Storstrøms Amter til Hovedstaden i perioden 1992 til 2000. Den gennemsnitlige årlige vækst i denne periode var på ca. 2,5 procent [Miljø- og Energiministeriet (2001) Pendlingen i Danmark år 2000 og udviklingen i 1990'erne]. Dette vil være den procentsats vi fremskriver den naturlige pendling med.

I forbindelse med Erhvervslivets Øresundsindeks 2007 blev alle bilpendlertal justeret med tilbagevirkende kraft. Vi tager nu udgangspunkt i antallet af passagerer med pendlerkort, dividerer med to (da pendlere rejser tur-retur), dividerer med antal arbejdsdage i måneden og ganges med 1,3 (gennemsnitligt antal pendlere per bil). Øresundsbron dividerer tallet yderligere med 0,925 for at tage højde for at en typisk pendler ikke arbejder alle dage i måneden (pga. ferie, sygdom, hjemmearbejde etc.), hvilket vi også gør. Det skal også bemærkes at tallene fra 2000-01, 02, og 03 opjusteres med en faktor på hhv. 50%, 25% og 10% for at tage højde for at mange pendlere benyttede sig af andre produkter i de første tre år efter broens åbning.

Tidligere har der været tvivl om hvor stor en del af pendlere over Øresundsbron, der er fra henholdsvis DK og fra SE. Det har dog kunnet oplyses, at omkring 75-80% pendlere fra Sverige til Danmark hvorefter vi har brugt 77,5% i udregningen. Dette er nu gjort statistisk mere sikkert, idet Øresundsbrokonsortiet oplyser at 87 % af pendlere i 2004 var bosiddende i Sverige, og at dette tal er steget til 89 % i 2005 og 90 % i 2007 og 2008.

Sundbusserne blev taget med i indekset i 2004, men pendlingen på denne overfart er begrænset, og det vil ikke forrykke de tidligere års indeks såfremt den havde været taget med der. ACE link (tidl. sundbusserne) indgår ikke i 2008.

Fra og med 1. januar 2007 opgøres antal pendlere der rejser med HH Ferries på en ny måde. De har nu en pendlerklub, hvor de registrerer alle deres bilpendlere.

Data fra DSB er oplyst af Cäthe Bay-Smidt fra DSB salg, statistik og analyse. Data fra Øresundsbron er oplyst af Strategisk planlægger Karsten Längerich. Fra HH-ferries oplyses der af Janni Leveau.

... fortsat... ARBEJDSMARKED - Indikator A1

Opgørelse af "pendlerkort" solgt pr måned (gns for 2006)	S -> DK	DK -> S	I alt
Øresundstog	4741	1200	5941
Bil, Øresundsbroen	3968	441	4409
Færge, Helsingør-Helsingborg (bil)	493	26	519
Færge, Helsingør-Helsingborg (til fods)	130	70	200
Sundbusserne, Helsingør-Helsingborg	31	12	43
I alt	9364	1749	11112

Opgørelse af "pendlerkort" solgt pr måned (gns for 2005)	S -> DK	DK -> S	I alt
Øresundstog	3562	1006	4568
Bil, Øresundsbroen	2722	336	3059
Færge, Helsingør-Helsingborg (bil)	125	54	179
Færge, Helsingør-Helsingborg (til fods)	77	33	110
Sundbusserne, Helsingør-Helsingborg	37	13	50
I alt	6523	1442	7966

Opgørelse af "pendlerkort" solgt pr måned (gns for 2004)	S -> DK	DK -> S	I alt
Øresundstog	2838	996	3834
Bil, Øresundsbroen	1842	275	2117
Færge, Helsingør-Helsingborg (bil)	112	48	160
Færge, Helsingør-Helsingborg (til fods)	70	30	100
Sundbusserne, Helsingør-Helsingborg	30	18	48
I alt	4892	1367	6259

Opgørelse af "pendlerkort" solgt pr måned (gns for 2003)	S -> DK	DK -> S	I alt
Øresundstog	2293	939	3232
Bil, Øresundsbroen	1184	344	1528
Færge, Helsingør-Helsingborg (bil)	91	39	130
Færge, Helsingør-Helsingborg (til fods)	70	30	100
Sundbusserne, Helsingør-Helsingborg	94	27	121
I alt	3732	1379	5111

Opgørelse af "pendlerkort" solgt pr måned (gns for 2002)	S -> DK	DK -> S	I alt
Øresundstog	1940	795	2735
Bil, Øresundsbroen	787	337	1124
Færge, Helsingør-Helsingborg (bil)	84	36	120
Færge, Helsingør-Helsingborg (til fods)	70	30	100
I alt	2881	1198	4079

Opgørelse af "pendlerkort" solgt pr måned (gns for 2001)	S -> DK	DK -> S	I alt
Øresundstog	1551	510	2061
Bil, Øresundsbroen	256	256	513
Færge, Helsingør-Helsingborg (bil)	160	15	175
Færge, Helsingør-Helsingborg (til fods)	245	30	275
Flyvebåd, København-Malmø	150	0	150
I alt	2362	811	3174

Opgørelse af "pendlerkort" solgt pr måned (gns for 2.halvår 2001)	S -> DK	DK -> S	I alt
Øresundstog	1135	433	1568
Bil, Øresundsbroen	122	122	244
Færge, HH-ferries Helsingør-Helsingborg (bil)	180	20	200
Færge, Scandlines Helsingør-Helsingborg (bil)	60	0	60
Flyvebåd, København-Malmø	150		150
Flyvebåd, København-Landskrona	50		50
Flyvebåd, København-Helsingborg	15		15
I alt	1712	575	2287

ARBEJDSMARKED - Indikator A2:

Arbejdsløshed i Øresundsregionen i Danmark og i Øresundsregionen i Sverige

Kvartalsvise arbejdsløshedsprocenter fordelt på regioner

	Øresundsreg SE	Hele Sverige	Hele Danmark	Øresundsreg DK	Hovedstadsreg DK *	Skåne	Øresundsreg DK+SE
1995Q1	8,1	7,8	7,7	7,9	7,5	8,1	8,0
1995Q2	8,0	7,4	7,0	6,8	6,2	8,0	7,1
1995Q3	9,5	8,1	7,2	7,7	7,8	9,5	8,2
1995Q4	8,2	7,5	6,5	6,5	6,6	8,2	7,0
1996Q1	9,2	7,7	7,5	7,3	7,2	9,2	7,9
1996Q2	9,1	7,7	6,8	6,6	6,3	9,1	7,4
1996Q3	9,8	8,7	7,0	7,3	7,2	9,8	8,0
1996Q4	9,4	8,1	6,1	5,7	5,3	9,4	6,8
1997Q1	10,3	8,7	7,2	7,3	6,8	10,3	8,2
1997Q2	9,6	8,4	5,4	5,5	5,4	9,6	6,8
1997Q3	10,0	8,3	6,4	6,4	6,1	10,0	7,5
1997Q4	7,8	6,7	5,5	5,3	4,6	7,8	6,0
1998Q1	8,1	6,8	6,2	5,5	5,1	8,1	6,3
1998Q2	7,8	6,6	4,9	4,7	4,5	7,8	5,6
1998Q3	8,4	7,0	6,0	6,1	6,3	8,4	6,8
1998Q4	6,9	5,5	4,8	4,7	4,5	6,9	5,4
1999Q1	7,1	5,7	5,7	5,3	5,1	7,1	5,8
1999Q2	6,4	5,4	5,1	4,8	4,6	6,4	5,3
1999Q3	7,4	6,0	5,8	5,4	5,3	7,4	6,0
1999Q4	6,4	5,2	5,7	5,2	4,5	6,4	5,5
2000Q1	6,3	5,4	5,4	5,3	5,0	6,3	5,6
2000Q2	6,0	4,7	4,4	4,1	4,3	6,0	4,7
2000Q3	6,4	4,7	4,5	4,2	4,4	6,4	4,9
2000Q4	6,5	5,1	4,2	3,8	3,8	6,5	4,7
2001Q1	7,2	5,6	5,2	5,5	5,1	7,2	6,0
2001Q2	6,2	4,9	4,4	4,0	3,9	6,2	4,7
2001Q3	6,4	4,9	4,8	4,2	4,2	6,4	4,9
2001Q4	6,6	4,9	4,8	4,5	4,4	6,6	5,2
2002Q1	7,1	5,6	4,8	5,2	5,2	7,1	5,7
2002Q2	6,4	5,1	4,5	4,1	4,3	6,4	4,8
2002Q3	6,2	5,1	4,9	5,0	5,1	6,2	5,4
2002Q4	6,1	5,1	4,6	4,2	4,4	6,1	4,8
2003Q1	7,2	6,0	5,4	5,1	5,2	7,2	5,7
2003Q2	7,1	5,7	5,6	5,3	5,4	7,1	5,9
2003Q3	7,1	5,7	5,5	5,6	6,0	7,1	6,1
2003Q4	6,8	6,0	5,5	5,5	5,9	6,8	5,9
2004Q1	8,1	7	6,3	5,5	5,6	8,1	6,3
2004Q2	8,6	6,8	5,4	5,2	5,1	8,6	6,3
2004Q3	7,2	6,5	5,8	5,2	5,3	7,2	5,8
2004Q4	7,00	6,3	5,1	4,5	4,5	7,00	5,3
2005Q1	7,8	7	5,9	5,8	5,7	7,8	6,4
2005Q2	9,9	8,6	4,9	4,6	4,5	9,9	6,4
2005Q3	8,3	7,2	4,7	4,7	4,9	8,3	5,8
2005Q4	8,2	7,1	4,1	3,9	3,6	8,2	5,2
2006Q1	8,9	7,8	4,6	4,7	4,7	8,9	6,1
2006Q2	9,8	8	4,2	3,6	3,9	9,8	5,6
2006Q3	7,3	6,4	3,8	3,7	4,2	7,3	4,9
2006Q4	6,9	6,1	3,6	3,2	3,1	6,9	4,4
2007Q1	7,9	6,8	4,3	4,4	4,5	7,9	5,5
2007Q2	8	6,9	3,7	3,8	3,9	8	5,2
2007Q3	6	5,5	3,9	4,3	4,8	6	4,8
2007Q4	6,1	5,5	3,2	3,5	3,7	6,1	4,3

Kilde: Øresundsstatistik

www.orestat.scb.se

Øresundsdatbanken - labour force survey in Øresund - unemployment rate by sex and region LFS11a og LFS11b.

*Før 2007: Hovedstadsreg DK = Københavns Kommune, Frederiksberg Kommune, Københavns amt, Frederiksborg amt og Roskilde amt. Efter 2007:

Hovedstadsreg DK = Region Hovedstaden (inkl. Bornholm)

ARBEJDSMARKED - Indikator A3:

Flytninger mellem amter/LA i Øresundsregionen, 2007

fra \ til					
	Stor-Malmö	Øvrige Skåne S	Skåne NV	Skåne NÖ	Øvrige S
Indekskommuner	2940	219	694	65	866
Region Hovedstaden	2807	198	685	54	844
Region Sjælland	403	85	90	38	170
Øvrige DK	394	29	108	34	656

Kilde: Ørestat tabel Fly12, egne beregninger

fra \ til				
	Indekskommuner	Region Hovedstaden	Region Sjælland	Øvrige DK
Stor-Malmö	1337	1253	244	294
Øvrige Skåne S	71	69	32	43
Skåne NV	361	343	71	104
Skåne NÖ	38	31	19	20
Øvrige Sverige	920	910	118	736

Kilde: Ørestat tabel Fly15, egne beregninger

DANMARK:

Flytninger fra de danske indekskommuner til Malmøregionen 2940 flytninger

Benchmark* 4500 flytninger

SVERIGE:

Flytninger fra Malmøregionen til de danske indekskommuner 1337 flytninger

Benchmark* 4700 flytninger

Note til data:

*) **Benchmark** er beregnet af Statens Byggeforskningsinstitut, se Andersen og Borgegård (1999). Her er beregnet et skøn over det årlige antal flytninger over Sundet i en "fuldt integreret Øresundsregion". Skønnet for flytninger tager udgangspunkt i de nuværende flyttebevægelser i regionen. Tanken er at i en fuldt integreret Øresundsregion vil flyttemønstret for regionen under ét svare til flyttemønstrene i hver af de to dele af regionen som vi kan observere i dag.

Benchmark er baseret på flytninger til og fra kommunerne København og Frederiksberg samt amterne København, Frederiksborg og Roskilde efter den gamle amtsinddeling. Fra og med 2007 opgøres flyttestatistikken efter den nye kommunalstruktur, og nedenstående liste over indekskommuner består af de nye kommuner, som svarer til benchmark jf. den gamle amtskommunale struktur. Det eneste tilfælde hvor den nye kommunalstruktur overlapper benchmarkområdet er den nye Stevns Kommune, som blev dannet ved fusion af Vallø (Roskilde amt) og Stevns (Storstrøms amt). Da Stevns var den største kommune ved sammenlægningen, har vi valgt at henføre den nye Stevns Kommune under Storstrøms Amt, således at den ikke indgår i beregning af indeks. Dette har ikke betydende indflydelse på indekset, da der blot var 14 flytninger fra Stevns Kommune til Malmøregionen i 2007.

Kommuner i Skåne er grupperet efter arbejdsmarksregioner (lokale arbejdsmarknader, LA) jf. SCBs inddeling.

De danske indekskommuner	Stor-Malmö	Øvrige Skåne S	Skåne NV	Skåne NO
101 København	Malmö	Ystad	Helsingborg	Kristianstad
147 Frederiksberg	Burlöv	Eslöv	Bjuv	Bromölla
151 Ballerup	Kävlinge	Hörby	Båstad	Hässleholm
153 Brøndby	Lomma	Höör	Höganäs	Östra Göinge
155 Dragør	Lund	Sjöbo	Klippan	Osby
157 Gentofte	Staffanstorps	Skurup	Landskrona	
159 Gladsaxe	Svedala	Tomelilla	Svalöv	
161 Glostrup	Trelleborg	Simrishamn	Åstorp	
163 Herlev	Vellinge		Ångelholm	
165 Albertslund			Örkelljunga	
167 Hvidovre			Perstorp	
169 Høje-Taastrup				
173 Lyngby-Taarbæk				
175 Rødovre				
183 Ishøj				
185 Tårnby				
187 Vallensbæk				
190 Furesø				
201 Allerød				
210 Fredensborg				
217 Helsingør				
219 Hillerød				
223 Hørsholm				
230 Rudersdal				
240 Egedal				
250 Frederikssund				
253 Greve				
259 Køge				
260 Frederiksværk-Hundested				
265 Roskilde				
269 Solrød				
270 Gribskov				
350 Lejre				

ARBEJDSMARKED - Indikator A4:***Annoncering efter arbejdskraft***

Observeret	April 2002	April 2003	April 2004	April 2005	April 2006	April 2007	April 2008
Andel af sjællandske virksomheder der annoncerer bevidst i Sydsverige	3%	4%	2%	7%	7%	15%	18%
Andel af skånske virksomheder der annoncerer bevidst på Sjælland	4%	3%	5%	6%	6%	5%	7%

Kilde: Øresund Industri- og Handelskammare, spørgeskema spm. 12

Benchmark	April 2002	April 2003	April 2004	April 2005	April 2006	April 2007	April 2008
Andel af sjællandske virksomheder der annoncerer bevidst i Jylland/Fyn	30%	30%	32%	26%	26%	24%	17%
Andel af skånske virksomheder der annoncerer bevidst i Stockholm	14%	22%	14%	18%	13%	17%	19%

Kilde: Øresund Industri- og Handelskammare, spørgeskema spm. 12 og 13

Note til data:

Data stammer fra et spørgeskema udsendt til et repræsentativt udsnit af medlemmerne af Dansk Erhverv på Sjælland samt medlemmerne af Sydsvenska Handelskammare i Skåne. Undersøgelsen er gennemført i april 2008.

<i>Spørgsmål og svar (2008):</i>	Svar DK	DK (%)	Svar S	S (%)
12. Annoncerer Deres virksomhed bevidst efter medarbejdere i Sydsverige/Sjælland?	160	100%	266	100%
Ja	28	18%	18	7%
Nej	132	83%	245	92%
Ved ikke	0	0%	3	1%
13. Annoncerer Deres virksomhed bevidst efter medarbejdere i Jylland-Fyn/Stockholm?	160	100%	263	100%
Ja	27	17%	49	19%
Nej	133	83%	211	80%
Ved ikke	0	0%	3	1%

ARBEJDSMARKED - Indikator A5:***Ansættelse af arbejdskraft***

Observeret	April 2002	April 2003	April 2004	April 2005	April 2006	April 2007	April 2008
Ansæt medarbejdere bosiddende i Sydsverige	8%	7%	13%	14%	19%	25%	28%
Ansæt medarbejdere bosiddende på Sjælland	7%	7%	4%	13%	10%	7%	11%

Kilde: Øresund Industri- og Handelskammare, spørgeskema spm. 14

Benchmark	April 2002	April 2003	April 2004	April 2005	April 2006	April 2007	April 2008
Ansæt medarbejdere bosiddende i Jylland/Fyn	34%	37%	36%	36%	36%	29%	24%
Ansæt medarbejdere bosiddende i Stockholm	16%	23%	18%	18%	14%	18%	24%

Kilde: Øresund Industri- og Handelskammare, spørgeskema spm. 14 og 15

Note til data:

Data stammer fra et spørgeskema udsendt til et repræsentativt udsnit af medlemmerne af Dansk Erhverv på Sjælland samt medlemmerne af Sydsvenska Handelskammare i Skåne. Undersøgelsen er gennemført i april 2008.

<i>Spørgsmål og svar (2008):</i>	Svar DK	DK (%)	Svar S	S (%)
14. Har Deres virksomhed ansat medarbejdere bosiddende i Sydsverige/Sjælland indenfor det seneste år?				
Ja	160	100%	261	100%
Nej	44	28%	30	11%
Ved ikke	116	73%	227	87%
	0	0%	4	2%
15. Har Deres virksomhed ansat medarbejdere bosiddende i Jylland-Fyn/Stockholm indenfor det seneste år?				
Ja	160	100%	265	100%
Nej	38	24%	63	24%
Ved ikke	122	76%	200	75%
	0	0%	2	1%

TRAFIK - Indikator T1-T3:

Trafik over broen

Observeret	<i>maj'02-apr'03</i>	<i>maj'03-apr'04</i>	<i>maj'04-apr'05</i>	<i>maj'05-apr'06</i>	<i>maj'06-apr'07</i>	<i>maj'07-apr'08</i>
Personbiler, antal biler pr døgn	9010	10095	11463	13285	15572	18012
Lastbiler, antal biler pr. døgn	507	598	648	781	882	939

Observeret (helårigt)	2002	2003	2004	2005	2006	2007
Tog, gennemsnit antal personer pr. døgn (begge veje)	14719	15595	17073	18129	21277	26655

Kilde: DSB Passagertog marketing

Benchmark (trafik begge veje)	2003	2004	2005	2006	2007	2008
Personbiler, antal biler pr. døgn ved fuld integration	14577	14900	15224	15596	15968	16341
Lastbiler, antal lastbiler pr. døgn ved fuld integration	1076	1108	1140	1176	1212	1248
Tog, antal personer pr. døgn ved fuld integration	27329	28018	28708	29590	30471	31353

Kilde: Øresundsbrokonsortiet (1999) Trafikprognosemodel Grundkørsel 1999, tabel 14.1, 14.2 og 14.6 samt egne beregninger

Note til data:

I 2005 blev benchmarket justeret således at det kan tage bedre højde for den øgede trafikmængde. ØresundsbroKonsortiet har kun estimeret trafikmængder for årene 2000, 2005 og 2010. Justeringen er sket ved at Copenhagen Economics har foretaget beregninger ud fra Øresundsbrokonsortiets trafikprognosemodel med henblik på at få et benchmark for hvert år. Det er værd at bemærke at justeringen af benchmark har medført et fald i indikatorens værdi. Person- og lastbiler er faldet markant, mens faldet i togtrafik har været mere beskedent. Indikatorens værdi for de tidligere år er justeret for ændringerne i benchmark, ligesom værdien af det samlede indeks også er ændret.

I 2004 ændrede Øresundsbroen deres opgørelse af trafikstatistikken. Definitionerne af køretøjer er blevet præciseret for læseren, DK->SE og SE->DK er blevet lagt sammen og den offentlige trafiktælling er blevet mere nøjagtig. Tidligere blev den offentlige trafiktælling vist af et elektronisk system, der løbende opdaterede hjemmesiden, men den gik ofte ned ved store trafikbelastninger. Derfor er det faktiske antal køretøjer marginalt højere end hidtil rapporteret.

(fortsat . . . TRAFIK - Indikator T1-T3 . . .)

Vejtrafik over Øresundsbron, 1. maj 2007 - 30. april 2008

	2007							2008				
	maj	jun	jul	aug	sep	okt	nov	dec	jan	feb	marts	april
MC	6616	6935	8789	7368	3114	1613	350	191	89	171	373	1668
Personbiler, indtil 6m	528590	554873	672845	627183	526489	549903	502135	468836	462452	480078	493118	519182
Biler, 6-9m*	14802	20178	35740	24828	13505	11597	9053	7830	7084	7616	9337	9906
Lastbiler, over 9m	30097	28722	27134	28983	28370	30649	30225	23836	27969	28393	27670	31225
Busser, over 9m	5427	5901	5927	5880	5578	4397	3718	3650	2869	2910	3356	3921

Kilde: www.oresundsbron.dk

Note til data:

* Biler, 6-9m indeholder bl.a. Varebiler, minibusser, personbiler med campingvogne/slæb, mobilhomes etc.

	2007							2008				
	maj	jun	jul	aug	sep	okt	nov	dec	jan	feb	marts	april
Bil (inkl MC og biler 6-9m)	550008	581986	717374	659379	543108	563113	511538	476857	469625	487865	502828	530756
Lastbil	30097	28722	27134	28983	28370	30649	30225	23836	27969	28393	27670	31225
Antal døgn	31	30	31	31	30	31	30	31	31	29	31	30
Biler pr døgn	17742	19400	23141	21270	18104	18165	17051	15382	15149	16823	16220	17692
Lastbiler pr døgn	971	957	875	935	946	989	1008	769	902	979	893	1041

	2007							2008				
	maj	jun	jul	aug	sep	okt	nov	dec	jan	feb	mar	apr
Benchmark - biler	16341	16341	16341	16341	16341	16341	16341	16341	16341	16341	16341	16341
Benchmark - lastbil	1248	1248	1248	1248	1248	1248	1248	1248	1248	1248	1248	1248
Pct af benchmark - biler	109	119	142	130	111	111	104	94	93	103	99	108
Pct af benchmark - lastbil	78	77	70	75	76	79	81	62	72	78	72	83

TRAFIK - Indikator T4:

Offentlige transportforbindelser (tog)

Observeret	2003	2004	2005	2006	2007	2008
Antal ugentlige afgange København-Malmø med tog	406	429	430	448	440	455
Antal ugentlige afgange Malmø-København med tog	406	432	435	448	440	455
Benchmark						
Antal ugentlige afgange København-Roskilde med tog	846	848	850	845	795	865
Antal ugentlige afgange Malmø-Lund med tog	725	739	745	736	779	824

Kilde: 2002-2004 og 2006: Køreplaner fra DSB og Skånetrafikken. 2005, 2007 og 2008: DSB's presseafdeling og Skånetrafikken. For 2008 er tallet opjusteret med 15 afgange i ugen da der fra januar 2008 er tre ekstra myldretidsafgange fra mandag til fredag mellem Malmø Syd (Svågertorp) og Københavns hovedbanegård.

I 2005 ændredes Indikatorens navn fra Transportforbindelser, men måler det samme som de foregående år. Dvs. der måles stadigvæk udelukkende tog - og derfor er busovergangene mellem Kbh-Malmø og Helsingør-Helsingborg ikke medtaget.

2006: Data til benchmark er oplyst af Ole Hansen, DSB Kommunikation og Stefan Rindestig, Skånetrafikken.

TRAFIK - Indikator T5:***Pris for brooverfarten***

Observeret	2003	2004	2005	2006	2007	2008
Dansk pris i danske kroner for en personbil, pendlerrejse	61,50	39,13	42,75	42,75	45,26	47,83
Svensk pris i danske kroner for en personbil, pendlerrejse	61,50	63,13	64,75	64,75	67,45	70,68

Kilde: Øresundskonsortiet, Skatteministeriet og egne beregninger

Benchmark						
Pris i danske kroner for en personbil, pendlerrejse	41,9	42,8	43,3	44,4	45,1	45,7

Kilde: Øresund Industri- & Handelskammare

Note til data:

Fra og med 1. januar 2004 får pendlere over Øresundsbroen et fradrag på 50 kr. pr. tur som, hvis de betaler skat i DK, indregnes i den danske observerede pris. Det danske skatteministerium oplyser at den gns. skattesats er 45,7 % i 2008

(<http://www.skm.dk/ta/statistik/indkomstfordeling/688.html>), hvilken derfor benyttes i udregningen, hvorved fås at prisen for en pendlerrejse bliver 70,68 kr. - $0,457 \cdot 50 = 47,83$ kr. På samme vis blev den udregnet i 2007 med en oplyst gennemsnitlig skattesats på 44,4 %, hvorved fandtes at prisen på en pendlerrejse = 45,26 kr.

2002: Prisen for en pendlerrejse er beregnet med udgangspunkt i 40 ture pr. måned og et pendlerkort til 2400 kr pr. måned.

2003: Prisen for en pendlerrejse er beregnet med udgangspunkt i 40 ture pr. måned og et pendlerkort til 2460 kr pr. måned.

2004: Prisen for en pendlerrejse er beregnet med udgangspunkt i 40 ture pr. måned og et pendlerkort til 2525 kr pr. måned.

2005: Prisen for en pendlerrejse er beregnet med udgangspunkt i 40 ture pr. måned og et pendlerkort til 2590 kr pr. måned = 64,75 kr.

2006: Prisen for en pendlerrejse er beregnet med udgangspunkt i 40 ture pr. måned og et pendlerkort til 2590 kr. pr. måned = 64,75 kr pr tur

2007: Prisen for en pendlerrejse er beregnet med udgangspunkt i 40 ture pr. måned og et pendlerkort til 2698 kr. pr. måned = 67,45 kr pr tur

2008: Prisen for en pendlerrejse er beregnet med udgangspunkt i 40 ture pr. måned og et pendlerkort til 2827 kr. pr. måned = 70,68 kr. pr. tur.

Øresundsbroskonsortiet regner med fuld udnyttelse (dvs. 50 ture pr. måned) "ØresundPendler", hvorefter prisen pr. tur bliver lavere, 62 kr.

Benchmarket er i år justeret for de generelle stigende forbrugerpriser. For at man stadig kan sammenligne over år er indeksets værdi omregnet for de foregående år.

HANDEL&SAMARBEJDE - Indikator HS1-2:*Handel i Øresundsregionen*

Observeret

Andel af samlet indkøb/afsætning		April 2004	April 2005	April 2006	April 2007	April 2008
<i>vægtet efter virksomhedsstørrelse</i>		i naboregion over Øresund	i naboregion over Øresund	i naboregion over Øresund	i naboregion over Øresund	i naboregion over Øresund
DK-spm6	Sjællands indkøb	1,8%	3,7%	5,3%	3,9%	3,4%
DK-spm8	Sjællands afsætning	1,9%	4,1%	6,4%	4,4%	4,0%
SV-spm6	Skånes indkøb	3,1%	4,4%	4,0%	4,7%	3,1%
SV-spm8	Skånes afsætning	3,0%	3,4%	2,7%	4,6%	4,1%

Kilde: Øresund Industri- og Handelskammare, spørgeskema april 2008

Benchmark

Andel af samlet indkøb/afsætning		April 2004	April 2005	April 2006	April 2007	April 2008
<i>vægtet efter virksomhedsstørrelse</i>		i benchmark i eget land	i benchmark i eget land	i benchmark i eget land	i benchmark i eget land	i benchmark i eget land
DK-spm5	Sjællands indkøb i Jylland/Fyn	7,8%	15,8%	9,8%	16,1%	18,6%
DK-spm7	Sjællands afsætning til Jylland/Fyn	28,1%	30,0%	30,4%	22,1%	26,0%
SV-spm5	Skånes indkøb i Stockholm	9,5%	17,1%	9,6%	10,5%	13,8%
SV-spm7	Skånes afsætning til Stockholm	8,1%	9,4%	11,7%	11,3%	13,2%

Kilde: Øresund Industri- og Handelskammare, spørgeskema april 2008

Note til data:

Data stammer fra et spørgeskema udsendt til et repræsentativt udsnit af medlemmerne af Dansk Erhverv på Sjælland samt medlemmerne af Sydsvenska Handelskammare i Skåne. Undersøgelsen er gennemført i april 2008.

Virksomhederne er blevet bedt om at angive, hvor stor en del af deres samlede indkøb de foretager hhv over Øresund og i eget land.

Virksomhederne er også blevet bedt om at angive, hvor stor en del af deres omsætning der finder sted over Øresund hhv i eget land. Disse svar er blevet vægtet med virksomhedens størrelse (ud fra antal ansatte) til at give et samlet billede af medlemmernes handelsmønstre i forhold til naboregionen i Øresundsregionen og benchmarkregionen i deres eget land.

HANDEL&SAMARBEJDE - Indikator HS3:***Samarbejde og Joint-Ventures***

Observeret	April 2002	April 2003	April 2004	April 2005	April 2006	April 2007	April 2008
Virksomheder på Sjælland som samarbejder med Sydsverige	43%	37%	44%	43%	43%	40%	27%
Virksomheder i Skåne som samarbejder med Sjælland	54%	48%	44%	47%	53%	46%	56%

Kilde: Øresund Industri- og Handelskammare, spørgeskema spm. 9

Benchmark	April 2002	April 2003	April 2004	April 2005	April 2006	April 2007	April 2008
Virksomheder på Sjælland som samarbejder med Jylland/Fyn	50%	56%	60%	52%	62%	62%	53%
Virksomheder i Skåne som samarbejder med Stockholm	63%	61%	57%	56%	64%	58%	67%

Kilde: Øresund Industri- og Handelskammare, spørgeskema spm. 11

Note til data:

Data stammer fra et spørgeskema udsendt til et repræsentativt udsnit af medlemmerne af Dansk Erhverv på Sjælland samt medlemmerne af Sydsvenska Handelskammare i Skåne. Undersøgelsen er gennemført i april 2008.

Spørgsmål og svar (2008):	Svar DK	DK (%)	Svar S	S (%)
9. Samarbejder Deres virksomhed med virksomheder i Sydsverige/Sjælland (joint ventures, underleverandører, datterselskaber eller uformelle kontakter)?	160	100%	266	100%
Ja	43	27%	148	56%
Nej	111	69%	112	42%
Ved ikke	6	4%	6	2%
11. Samarbejder Deres virksomhed med virksomheder i Jylland-Fyn/Stockholm?	160	100%	266	100%
Ja	84	53%	177	67%
Nej	72	45%	88	33%
Ved ikke	4	3%	1	0%

HANDEL&SAMARBEJDE - Indikator HS4:***Udnyttelse af andre muligheder***

Observeret	April 2002	April 2003	April 2004	April 2005	April 2006	April 2007	April 2008
Virksomheder på Sjælland som udnytter andre m. i Sydsverige	7%	7%	7%	11%	7%	10%	8%
Virksomheder i Skåne som udnytter andre m. på Sjælland	15%	15%	11%	20%	21%	19%	21%

Kilde: Øresund Industri- og Handelskammare, spørgeskema spm. 16

Benchmark	April 2002	April 2003	April 2004	April 2005	April 2006	April 2007	April 2008
Virksomheder på Sjælland som udnytter andre m. i Jylland/Fyn	30%	33%	32%	31%	23%	28%	20%
Virksomheder i Skåne som udnytter andre m. i Stockholm	37%	40%	43%	35%	35%	33%	38%

Kilde: Øresund Industri- og Handelskammare, spørgeskema spm. 16 og 17

Note til data:

Data stammer fra et spørgeskema udsendt til et repræsentativt udsnit af medlemmerne af Dansk Erhverv på Sjælland samt medlemmerne af Sydsvenska Handelskammare i Skåne. Undersøgelsen er gennemført i april 2008.

Spørgsmål og svar (2008):	Svar DK	DK (%)	Svar S	S (%)
16. Udnytter Deres virksomhed andre muligheder i Sydsverige/Sjælland? (samarbejde med universiteter, kapitalanskaffelse, efteruddannelse, kunder i den offentlige sektor)?	160	100%	263	100%
Ja	12	8%	55	21%
Nej	146	91%	199	76%
Ved ikke	2	1%	9	3%
17. Udnytter Deres virksomhed andre muligheder i Jyll/Fyn hhv Stockholmsområdet? (samarbejde med universiteter, kapitalanskaffelse, efteruddannelse, kunder i den offentlig sektor)?	160	100%	263	100%
Ja	32	20%	101	38%
Nej	125	78%	154	59%
Ved ikke	3	2%	8	3%

HANDEL&SAMARBEJDE - Indikator HS5:***Konjunktur***

Observeret	apr 2000	okt 2000	maj 2001	nov 2001	sep 2002	nov 2003	okt 2004	nov 2005	nov 2006	nov 2007
Hovedstaden	19	27	14	1	0	-7	17	40	48	34
Skåne	35	36	7	-10	-1	-19	14	26	50	46

Kilde: Øresundsbarometeren, konjunkturbarometer for Øresundsregionen, SE-Banken/Børsen/SCB

"Hvordan vurderes konjunkturen netop nu? God, uændret, dårlig?" Nettotal: god minus dårlig i pct.

Beregningsformel:

Indeks for konjunktur er beregnet som Indeks= 100 - abs(DK - S)

FORRETNINGSOMKOSTNINGER - Indikator F1-3:

Forretningsomkostninger 2008

Område	Kvantum	Valutakurs		80,0		i pct
		Enhedspris		Totalomk		
		i DKK	i SEK	Danmark	Sverige	
Husleje for kontorlokale				221 250	186 059	16%
kr/kvm kontor pr år (½ prime, ½ 2nd)	150	1 475	1 550	221 250	186 059	16%
Priser på kontorudrustning (årlig afskrivning over 5 år)				164 740	115 349	30%
Skrivebord (Bord EC1216, 120*160/60-80 cm. Fritstående, (excl. Birk, Kinnarps)	10	3 485	2 294	34 850	18 358	47%
Kontorstole (8244.stof priskl. 2, Kinnarps)	10	6 536	4 059	65 360	32 482	50%
Lampe (Huså, IKEA)	10	299	349	2 990	2 793	7%
Dell Precision T3400 Essential W04T31	10	6 154	7 712	61 540	61 716	0%
Priser for el, varme og telefon (excl. moms)				41 096	38 550	6%
Eludgifter				10 767	12 315	
El (øre/KWh < 100.000 KWh)*	9 450	106	104	10 767	7 827	
Faste afgifter inkl. netafgift 35A	1		5 608	0	4 488	
Fjernvarme (kr/MWh vand)	14 250	428	448	6 105	5 109	
Telefon (kr/min, dagtimer)	6 000	0	0	24 224	21 127	

Note til data:

Forretningsomkostninger er beregnet for et kontor i den centrale bydel (vægtet gennemsnit af prisen i 'prime location' - f.eks. havnefronten og 'secondary location' dvs centralt beliggende sekundære placeringer) i hhv. København og Malmø. Kontoret er på 150 kvm og der indkøbes kontorudstyr (borde, stole, computer, lys og reoler) til 10 personer.

Arbejds løn er ikke medregnet. Udgifter til el, varme og telefon er medregnet.

*I Danmark uden moms og afgifter, de momsregistrerede kan trække moms og energiafgifter fra (men ikke CO₂-afgiften: 8,8 øre/KWh). Virksomheder nævnt på listen nedenfor kan ikke trække energiafgiften fra. Frem til 31. december 2004 betalte man også til miljøstrøm (dvs. strøm fra vindmøller, decentrale anlæg og lignende) som en del af energiprisen, men den betaling er som konsekvens af den nye el-lov bortfaldet med virkning fra den 1. januar 2005. I den samlede pris er der også inkluderet el- og netabonnement (eksl. moms).

De danske el-priser tager i 2008 udgangspunkt i DONG Energys Basispris Kvartal for København per 01.01.08.

http://www.dongenergy.dk/erhverv/produkter/el/Se_tidligere_priser.htm

Svensk elpris: E.on. Pris inkl. skat men excl. moms. Normalprisen pr KWh er på 61,9 øre, dertil kommer en energiskat på 27,00 øre/KWh samt overføringsafgift på 14,60 øre per KWh. (I alt: 103,5 øre pr KWh). Yderligere skal der betales en årsafgift på 276 kr. samt en netafgift (for 35 ampere) på 5.332 kr. (I alt 5608 SEK).

Priserne er beregnet ud fra Malmø normaltariff. I Sverige kan produktionsvirksomheder få dispensation for betaling af energiskat. Energiskatten er dog inkluderet i de udregnede forretningsomkostninger.

Svensk varmepris: www.lundsenergi.se: prisen er excl. moms 475 SEK vintertid (2007:530 SEK) og 250 SEK sommertid. Lars-Göran Nilsson, Lunds energi, har oplyst, at 88% af forbruget sker i vintertid og 12% i sommertid. Et vægtet gennemsnit af dette bliver 448 SEK/MWh (2007: 496 SEK/MWh).

Liste over momsregistrerede virksomheder, hvis afsætning af ydelser ikke giver adgang til tilbagebetaling af elafgift.

Advokater.

Arkitekter.

Bureauer (bl.a. vagtbureauer, ægteskabsbureauer).

Forlystelser, herunder teaterforeninger, biografopstillinger m.v.

Landinspektører.

Mæglere.

Reklame.

Revisorer.

Rådgivende ingeniører.

(fortsat . . . FORRETNINGSOMKOSTNINGER - Indikator F1-F3 . . .)

Huslejepriser	Kbh, low	Kbh, high	Malmö,low	Malmö,high
	DKK/kvm	DKK/kvm	SEK/kvm	SEK/kvm
CBD, Prime Office 2007	1450	1800	1750	1800
CBD, Secondary Office 2007	1200	1450	1350	1300
CBD, Prime Office 2006	1250	1750	1675	1700
CBD, Secondary Office 2006	1050	1350	1250	1300
CBD, Prime Office 2005	1150	1650	1500	1625
CBD, Secondary Office 2005	950	1300	1150	1200
CBD, Prime office 2004	1150	1600	1450	1600
CBD, Secondary office 2004	950	1250	1150	1200
CBD, Prime office 2003	1200	1650	1500	1700
CBD, Secondary office 2003	900	1200	1100	1200
CBD, Prime office 2002	1250	1700	1500	1800
CBD, Secondary office 2002	1000	1350	1000	1300
CBD, Prime office 2001	1300	1750	1600	2000
CBD, Secondary office 2001	1050	1475	1000	1400

Kilde: Sadolin & Albæk "The Greater Copenhagen Property Market 2001 & 2002, Copenhagen and Malmoe Property Market Report 2003, 2004, 2005, 2006, 2007 and 2008"

Nøgletal energi	El	Varme
KWh/m ² /år	63	95

Kilde: Energiledelsesordningen, Nøgletal, nov 1999

Elpriser oplyst af Københavns Energi /DONG Energy	2002	2003	2004	2005	2006	2007
	Normalpris	Normalpris	Normalpris	Normalpris	Normalpris	Normalpris
Moms	35,4	36,8	35,6	36,8	41,4	42,0
Statsafgifter *)	66,6	66,6	66,6	66,6	66,6	74,3
Offentlig forpligtelser						7,7
El-afgift inkl. dist. afgift						57,6
CO2 afgift						9,0
Levering, Transmission mv.	44,8	44,3	43,2	56,1	51,1	47,0
Energ **)Miljøvenlig strøm	16,6	17,6	17,7	0,0	0,0	0,0
**)Energ købt på markedsvilkår	13,6	18,9	15,0	24,5	48,0	46,6
Forbrugspris	177,0	184,2	178,1	184,0	207,1	209,8
Faste, månedlige omkostninger						
El-abonnement, inkl. Moms						12,5
El-abonnement, ekskl. Moms						10,0
Net-abonnement inkl. Moms						67,5
Net-abonnement ekskl. Moms						54,0
Samlet månedlig afgift, ekskl. Moms						64,0

*) Statsafgifterne består i 2008 af Offentlige forpligtelser, El-afgift, dist. afgift og CO2-afgift . **)Den miljøvenlige strøm (også kaldet den prioriteret el) udgjorde i marts 2003 32,7% (2002: 31,5%, 2001: 22%) og energien købt på markedsvilkår udgjorde 67,3%. Fra 2003 opkræves der særskilt målerbetaling; denne var tidligere en del af betalingen til el-nettet. Fra 2007 skal der ikke længere betales for en måler, men der skal til gengæld betales netabonnement og el-abonnement.

	2002	2003	2004	2005	2006	2007
Fjernvarme						
Vand (kr./MWh)						
Moms	96,5	100,1	103,1	105,0	106,1	107,1
Statsal Energiafgift, CO2-afgift, SO2-afgift i 2008	121,0	126,5	117,0	110,5	113,0	112,5
Energi	264,9	273,7	295,2	309,5	311,2	315,9
Pris i alt	482,4	500,2	515,2	525,0	530,2	535,5

Kilde: Københavns Energi Erhverv

Telepr DK(dkr)	2005		2006		2007	
	S (skr)	DK(dkr)	S (skr)	DK(dkr)	S (skr)	DK(dkr)
ml. 8-	0,184	0,2	0,2	0,1	0,2	0,2
abon/l	261,6	348,0	261,6	348,0	309,6	348,0
opkalc	0	0,4	0,0	0,4	0,2	0,4

Kilde: Telia Erhverv

FORRETNINGSOMKOSTNINGER - Indikator F4-5:

Priser på dagligvarer & Burgernomics

	2001		2003		2004		2005		2006		2007		2008	
	i lokal valuta	i DKK	i lokal valuta	i DKK	i lokal valuta	i DKK	i lokal valuta	i DKK	i lokal valuta	i DKK	i lokal valuta	i DKK	i lokal valuta	i DKK
Prisen på en kurv med 34 dagligvarer														
I Sverige, gns. Malmö	673	531	639	517	628	512	620	507	614	489	690	559	790	632
I Danmark, gns. Kbh	660	660	691	691	619	619	636	636	664	664	743	743	758	758

Kilde: Folkeuniversitetet, Praktiska Broar, November-December 2001 og 2005, samt egne dataindsamlinger 2003, 2004, 2006, 2007 og 2008.

Note til data:

Varekurven for 2005 er indsamlet af Praktiska Broar. I 2003 -2008 indsamlede og beregnede Copenhagen Economics selv varekurvene, da offentliggørelsen af Praktiska Broers undersøgelser ikke passede med udarbejdelsen af Erhvervslivets Øresundsindex.

Varekurven er indsamlet på samme grundlag som tidligere år.

	2002		2003		2004		2005		2006		2007		2008	
	i lokal valuta	i DKK	i lokal valuta	i DKK	i lokal valuta	i DKK	i lokal valuta	i DKK	i lokal valuta	i DKK	i lokal valuta	i DKK	i lokal valuta	i DKK
Prisen på en BigMac														
I Sverige	26,00	21,06	30,00	24,30	30,00	24,45	30,00	24,53	33	26,27	32,00	25,92	35	28,01
I Danmark	24,75	24,75	26,75	26,75	27,75	27,75	27,75	27,75	27,75	27,75	27,75	27,75	29,75	29,75
Valutakurs: 100 SEK		81,0		81,0		81,5		81,8		79,6		81,0		80,0

Kilde: McDonalds Nørreport og McDonalds Malmö

Bilag 2: Spørgeskema og svarfrekvenser

Spørgeskema Øresundsindex april 2008

Hvordan har udviklingen på følgende områder været for Deres virksomhed?

Omsætning og handel

1a. Sammenlignet med sidste år åbnede er virksomhedens samlede omsætning:

Steget
Uændret
Faldet
Ved ikke

Svar	DK	DK (=160)	S	S (=272)
	160	100%	272	100%
	90	56%	172	63%
	56	35%	82	30%
	12	8%	12	4%
	2	1%	6	2%

1b. Sammenlignet med sidste år er salget til virksomheder i Sydsverige/Sjælland:

Steget
Uændret
Faldet
Ved ikke

	DK (=160)		S (=269)	
	160	100%	269	100%
	26	16%	58	22%
	109	68%	168	62%
	5	3%	11	4%
	20	13%	32	12%

Kontakt over Øresund (enten gennem formelle samarbejdsaftaler eller ved uformelle kontakter)

2. Sammenlignet med sidste år er kontakten til virksomheder i Sydsverige/Sjælland:

Steget
Uændret
Faldet
Ved ikke

	DK (=160)		S (=269)	
	160	100%	269	100%
	33	21%	97	36%
	99	62%	151	56%
	10	6%	6	2%
	18	11%	15	6%

Arbejdskraft

3a. Sammenlignet med sidste år er virksomhedens samlede beskæftigelse:

Steget
Uændret
Faldet
Ved ikke

	DK (=160)		S (=269)	
	160	100%	269	100%
	67	42%	91	34%
	82	51%	143	53%
	9	6%	15	6%
	2	1%	20	7%

3b. Sammenlignet med sidste år er ansættelsen af medarbejdere bosiddende i Sydsverige/Sjælland:

Steget
Uændret
Faldet
Ved ikke

	DK (=160)		S (=268)	
	160	100%	268	100%
	32	20%	16	6%
	110	69%	216	81%
	3	2%	3	1%
	15	9%	33	12%

Udnyttelse af andre muligheder over Øresund (fx forskningsinstitutioner, den offentlige sektor eller kapitalmarkedet)

4. Sammenlignet med sidste år er udnyttelsen af andre muligheder i Sydsverige/Sjælland:

Steget
Uændret
Faldet
Ved ikke

	DK (=160)		S (=270)	
	160	100%	270	100%
	13	8%	23	9%
	119	74%	211	78%
	6	4%	1	0,4%
	22	14%	35	13%

Nuværende samarbejde**Indkøb og import af varer og tjenester**

5. Hvor stor en del af Deres samlede indkøb fra både indland og udland (målt i kroner) kommer fra virksomheder beliggende i Jylland eller på Fyn hhv Stockholm?

Angiv procentdel af virksomhedens samlede indkøb som købes i Jyll/Fyn hhv Stockholm: 14,4% 11,7%

6. Hvor stor en del af Deres samlede indkøb fra både indland og udland (målt i kroner) kommer fra virksomheder beliggende i Sydsverige/Sjælland?

Angiv procentdel af virksomhedens samlede indkøb som importeres fra Sydsverige/Sjælland: 3,2% 4,5%

Afsætning og eksport af varer og tjenester

7. Hvor stor en del af Deres samlede afsætning i både indland og udland (målt i kroner) går til virksomheder beliggende i Jyll/Fyn hhv Stockholmsområdet?

Angiv procentdel af virksomhedens samlede afsætning til Jyll/Fyn hhv Stockholmsområdet: 19,2% 10,6%

8. Hvor stor en del af Deres samlede afsætning i både indland og udland (målt i kroner) går til virksomheder beliggende i Sydsverige/Sjælland?

Angiv procentdel af virksomhedens samlede afsætning som eksporteres til Sydsverige/Sjælland: 3,3% 4,6%

Samarbejde med virksomheder

9. Samarbejder Deres virksomhed med virksomheder i Sydsverige/Sjælland (joint ventures, underleverandører, datterselskaber eller uformelle kontakter)?

	DK (=160)		S (=266)	
Ja	43	27%	148	56%
Nej	111	69%	112	42%
Ved ikke	6	3,8%	6	2,3%

(Hvis ja i spørgsmål 9)

10. Hvilken form for samarbejde?

	DK (=43)		S (=148)	
Formelt samarbejde (fx samme koncern, joint ventures, leverandøraftaler)	34	79%	91	61%
Uformelt samarbejde (uformelle netværk, erfaringsudveksling)	6	14%	56	38%
Ved ikke	3	7%	1	1%

11. Samarbejder Deres virksomhed med virksomheder i Jylland-Fyn/Stockholm?

	DK (=160)		S (=266)	
Ja	84	53%	177	67%
Nej	72	45%	88	33%
Ved ikke	4	3%	1	0%

Arbejdskraft

12. Annoncerer Deres virksomhed bevidst efter medarbejdere i Sydsverige/Sjælland?

	DK (=160)		S (=266)	
Ja	28	18%	18	7%
Nej	132	83%	245	92%
Ved ikke		0%	3	1%

13. Annoncerer Deres virksomhed bevidst efter medarbejdere i Jylland-Fyn/Stockholm?

	DK (=160)		S (=263)	
Ja	27	17%	49	19%
Nej	133	83%	211	80%
Ved ikke	0	0%	3	1%

14. Har Deres virksomhed ansat medarbejdere bosiddende i Sydsverige/Sjælland indenfor det seneste år?

	DK (=160)		S (=261)	
Ja	44	27,5%	30	11,5%
Nej	116	73%	227	87%
Ved ikke		0%	4	2%

15. Har Deres virksomhed ansat medarbejdere bosiddende i Jylland-Fyn/Stockholm indenfor det seneste år?

	DK (=160)		S (=265)	
Ja	38	23,8%	63	23,8%
Nej	122	76%	200	75%
Ved ikke		0%	2	0,8%

Udnyttelse af andre muligheder

16. Udnytter Deres virksomhed andre muligheder i Sydsverige/Sjælland?
(samarbejde med universiteter, kapitalanskaffelse, efteruddannelse, kunder i den offentlig sektor)

	DK (=160)		S (=263)	
Ja	12	8%	55	21%
Nej	146	91%	199	76%
Ved ikke	2	1%	9	3%

17. Udnytter Deres virksomhed andre muligheder i Jyll/Fyn hhv Stockholmsområdet?
(samarbejde med universiteter, kapitalanskaffelse, efteruddannelse, kunder i den offentlig sektor)

	DK (=160)		S (=263)	
Ja	32	20%	101	38%
Nej	125	78%	154	59%
Ved ikke	3	2%	8	3%

Forventninger til fremtiden**Aktiviteter på tværs af Øresund**

18. Forventer virksomheden at øge sine aktiviteter på tværs af Øresund i de kommende 3-5 år?

	DK (=160)		S (=266)	
Ja	55	34%	165	62%
Nej	79	49%	76	29%
Ved ikke	26	16%	25	9%

(Hvis ja i spørgsmål 18)

19. Indenfor hvilke områder forventer virksomheden at øge sine aktiviteter på tværs af Øresund de kommende 3-5 år?

(gerne flere kryds)

	DK (=160)		S (=272)	
Import	11	7%	28	10%
Eksport	29	18%	100	37%
Samarbejde	34	21%	111	41%
Arbejdskraft	30	19%	25	9%
Andre muligheder	9	6%	34	13%

Undersøgt muligheder i Øresundsregionen

20. Har virksomheden aktivt undersøgt mulighederne for øget aktivitet på tværs af Øresund ?

	DK (=160)		S (=266)	
Ja	47	29%	116	44%
Nej	109	68%	137	52%
Ved ikke	4	3%	13	5%

21. Hvordan ville en fast forbindelse mellem Helsingør og Helsingborg påvirke virksomheden?

	DK (=160)		S (=266)	
Positivt	46	29%	95	36%
Ingen påverkan	98	61%	142	53%
Negativt	0	0%	5	2%
Vet ej	16	10%	24	9%

Baggrundsspørgsmål

A. Virksomhedens størrelse:

- 1-20 ansatte
- 21-50 ansatte
- 51-100 ansatte
- 101-500 ansatte
- over 500 ansatte

DK (=160)		S (=277)	
160	100%	277	100%
107	67%	140	51%
19	11,9%	67	24,2%
10	6%	26	9%
20	13%	28	10%
4	3%	16	6%

B. Virksomhedens branche:

(Sæt ét kryds)

- Bygge/anlæg
- Finansiel service
- Forretningservice
- Fødevarer
- Handel og distribution
- IT/Telekommunikation
- Media/grafisk
- Medico/sundhed
- Transport og logistik
- Turisme
- Andet

DK (=160)		S (=260)	
160	100%	260	100%
4	3%	14	5%
5	3%	19	7%
18	11%	20	8%
10	6%	6	2%
39	24%	39	15%
6	4%	18	7%
4	3%	9	3%
7	4%	10	4%
25	16%	19	7%
11	7%	3	1%
31	19%	103	40%

BILAG 3: TO TEKNISKE JUSTERINGER I BEREGNING AF ERHVERVSLIVETS ØRESUNDSINDEKS

Vi har foretaget to justeringer i beregningen af Erhvervslivets Øresundsindeks 2008 i forhold til indekset i 2007. Justeringerne giver ikke anledning til væsentlige ændringer i indekseværdierne, når vi ser på perioden 2004-2007.

Den første justering drejer sig om, at vi tillader indikatorværdier at overstige den værdi, vi ville forvente på langt sigt i en fuldt integreret Øresundsregion; nemlig 100. I Erhvervslivets Øresundsindeks 2008 vil man derfor kunne se indikatorer, der ligger over 100. Argumentet for at tillade indikatorværdier over 100 er, at den observerede aktivitet godt kan overstige den langsigtede værdi i en fuldt integreret Øresundsregion pga. fx konjunkturudsving og forskelle i boligpriser. I Erhvervslivets Øresundsindeks måler vi den reelle aktivitet i øresundsintegrationen, og derfor tillader vi nu disse udsving.

Den anden justering er i forhold til indikatorerne HS1, *Import af varer og tjenester*, og HS2, *Eksport af varer og tjenester*. Her har vi ændret vægtene af de spørgeskemabaserede svar efter virksomhedsstørrelse. Vi fastholder, at store virksomheder skal vægtes højere end små virksomheder, fordi den økonomiske effekt af handel over Øresund er større, jo større virksomheden er. Dog er vægtningen af virksomheder med 101-500 ansatte og over 500 ansatte blevet justeret ned for at nedbringe usikkerheden ved de to indikatorer.

I forbindelse med begge justeringer har vi indført justeringerne med tilbagevirkende kraft. Den udvikling, der er rapporteret i Erhvervslivets Øresundsindeks 2008 og er dokumenteret i bilag 1, er derfor baseret på en konsistent tidsserie.

Indikatorværdier over niveauet for fuld integration

Justeringen af Erhvervslivets Øresundsindeks, så indikatorer kan overstige 100, har nogle konkrete konsekvenser for nogle indikatorer. Dette gælder ikke mindst i forbindelse med dette års opgørelse af øresundsindekset, hvor den observerede aktivitet overstiger benchmarket for fuld integration for en række indikatorer på landniveau. Vi vil her nævne hvilke indikatorer, justeringen har betydning for i perioden 2001-2008, hvor vi har opgjort Erhvervslivets Øresundsindeks.

Inden for hovedområdet arbejdsmarked har justeringen betydet, at den svenske indikator for *pendling* er 115 i 2007 og 157 i 2008. I 2008 betyder det også, at de danske indikatorværdier for *Annoncering over sundet* og *Ansættelser over sundet* kommer over 100 med henholdsvis 104 og 116.

Inden for hovedområdet trafik får vi en justering på to indikatorer; nemlig *Broafgiften* og *Biltrafik over broen*. Ved Broafgiften opjusteres den danske indikator til 109 i 2004, 101 i 2005 og 104 i 2006, mens Biltrafik over broen kun justeres i 2008 til 110.

Justeringen har ingen betydning for de resterende indikatorer.

Ændret vægtning af virksomheder på to indikatorer

I Erhvervslivets Øresundsindex 2007 blev virksomhederne vægtet ud fra midten af størrelsesintervallet, jf. tabel 1.

Tabel 1 Tidligere vægte ved indikator HS1 og HS2

Virksomhedsstørrelse	Vægt
1-20 ansatte	10
21-50 ansatte	35
51-100 ansatte	75
101-500 ansatte	350
Over 500 ansatte	750

Undtagelsen til ovenstående tabel er perioden 2005-2007, hvor de danske indikatorer blev vægtet efter en simpel skala med vægtene 10, 20, 30, 40 og 50.

Justeringen af vægtene har to effekter. For det første bruger vi de samme vægte for Danmark og Sverige i alle årene fra 2001 til 2008. For det andet nedjusteres vægten af de to største størrelsesintervaller for at nedbringe usikkerheden ved de to indikatorer. De nye vægte kan ses af tabel 2.

Tabel 2 Tidligere vægte ved indikator HS1 og HS2

Virksomhedsstørrelse	Vægt
1-20 ansatte	10
21-50 ansatte	35
51-100 ansatte	75
101-500 ansatte	175
Over 500 ansatte	250

Konsekvenser af de to justeringer

Konsekvenserne af justeringerne på årene 2004-2007 er begrænsede, når vi ser på det overordnede øresundsindex. Kun i 2006 giver justeringerne anledning til en ændring fra 64 til 65, jf. tabel 3.

Tabel 3 Erhvervslivets Øresundsindex 2004-2007 før og efter justeringer

[Heading]	2004 før	2004 efter	2005 før	2005 efter	2006 før	2006 efter	2007 før	2007 efter
Samlet Øresundsindex	59	59	62	62	64	65	68	68
Arbejdsmarked	40	40	45	45	49	49	54	56
Pendling	44	44	50	50	60	60	73	80
Arbejdsløshedsprocenter	81	81	28	64	56	56	46	46
Flytninger	25	25	30	28	32	32	43	43
Annoncering over sundet	22	22	30	30	34	34	46	46
Ansættelser over sundet	30	30	54	54	63	63	64	64
Trafik	63	64	66	66	71	71	76	76
Biltrafik over broen	68	68	75	75	85	85	98	98
Lastbiltrafik over broen	54	54	57	57	66	66	73	73
Togtrafik over broen	56	56	59	59	61	61	70	70
Offentlige transportforbindelser	55	55	54	54	57	57	56	56
Broafgiften	84	89	83	84	84	86	83	83
Handel & samarbejde	47	47	55	55	53	55	57	56
Import af varer og tjenester	22	28	25	25	39	48	37	34
Eksport af varer og tjenester	26	22	23	25	18	22	30	30
Samarbejde/Joint Ventures	74	74	83	83	76	76	71	71
Udnyttelser af ressourcer	24	24	45	45	44	44	48	48
Konjunkturindex	88	88	97	97	86	86	98	98
Forretningsomkostninger	86	86	81	81	83	83	83	83
Husleje for kontorlokaler	91	91	77	77	86	86	89	89
Priser for kontorudrustning	75	75	69	69	73	73	68	68
Priser for el, varme og telefon	93	93	91	91	89	89	92	92
Priser for dagligvarer	83	83	80	80	74	74	75	75
Øresunds Big Mac-index	88	88	88	88	95	95	93	93

Note: De indikatorer og hovedområder der får nye værdier som følge af justeringerne er markeret med fed skrift.

Kilde: Copenhagen Economics

På hovedområdet trafik er det også kun i 2004, at vi ser en ændring i indekseværdien, mens der er en ændring i indekseværdien på handel & samarbejde i både 2006 og 2007.

Det er især i forbindelse med målingen i 2008, at det giver væsentligt forskellige resultater, om vi tillader indikatorværdier over 100 eller ej. Det skyldes, at der i årets måling er flere indikatorer, hvor den observerede aktivitet overstiger benchmarket og dermed giver værdier over 100.