

BARRIÄRER FÖR UTVECKLING

**Transaktionskostnader
i Öresundsregionen**

**Professor Per-Olof Bjuggren och
Fil. Dr. Johan E. Eklund**

OVERFORMYNDERIET



Handelskammaren
I sydsvenska företags intresse

Innehåll

Förord.....	3
1. Inledning och bakgrund	4
2. Vad har ekonomisk teori att säga om ekonomisk integration?	7
2.1 Transaktionskostnader.....	7
2.2 Lagen om ett pris	12
3. Regleringar som utgör etableringshinder för nyföretagande – öppna, dolda, fördolda	14
4. Beskattning	19
5. Öresundsbron – Välfärd och prissättning	24
6. Arbetsmarknaden i Öresund	35
6.1 Danska och svenska arbetsmarknadsmodellerna.....	37
7. Exempel på hur institutionella skillnader påverkar integrationen av arbetsmarknaderna i Öresundsregionen	39
8. Slutsatser.....	40
Referenser	41
Appendix 1.....	44

Tidigare publikationer inom projektet

Öresundsregionens framtid

- En ungdomsgenerations värderingar (November 2010)

Vad händer sen?

- Utveckling på den svenska sidan av Öresundsregionen efter bron (Mars 2011)

Den kreativa potentialen kring Öresundsregionen (Maj 2011)

Godsflöden genom Skåne och Danmark (Februari 2012)

Publikationerna kan hämtas på www.handelskammaren.com – Press – Publikationer eller beställas via Handelskammaren, tel 040-690 24 00.

Förord

Detta är den femte delrapporten i ett stort forskningsprojekt om Öresundsregionen efter Öresundsbron som leds av Åke E Andersson och Christian Wichmann-Matthiessen. Studierna bygger vidare på ett liknande projekt som genomfördes i början av 1990-talet. Sammanlagt är ett dussin forskare engagerade i det nya projektet.

Syftet är att lära mer om integrationsprocessen och vad den betytt för regionen. Kunskap om detta är viktigt för beslutsfattare inom politik, förvaltning och näringsliv och av stort intresse för alla som verkar i regionen eller intresserar sig för den.

Forskningsprojektet är finansierat av Tekn Dr Ernst Wethjes Fond (som förvaltas av Handelskammaren), Sparbankstiftelsen Skåne, Region Skåne, Malmö Stad och Kraks fond.

Rapporten går igenom institutionella barriärer i regionen och granskar bland annat arbetsmarknaden och skattesituationen.

Författare till denna delrapport är Per-Olof Bjuggren som är professor i nationalekonomi vid Handelshögskolan i Jönköping och Johan E. Eklund som är doktor i nationalekonomi och verksam vid Handelshögskolan i Jönköping och Forskningsinstitutet Ratio.

Malmö i maj 2012

SYDVENSKA INDUSTRI- OCH HANDELSKAMMAREN

Per Tryding, Ph.D.

Vice VD

Institutioners och transaktionskostnaders inverkan på den ekonomiska integrationen av Öresundsregionen

Per-Olof Bjuggren och Johan E. Eklund

1. Inledning och bakgrund

Den här rapporten syftar till att identifiera institutionella faktorer som kan förmodas påverka den fortsatta ekonomiska integration av Skåne-Själland regionen (Öresundsregionen). Idag har regionen ett befolkningsunderlag på ca 3,6 miljoner invånare. Enligt prognoser kommer detta öka de närmsta årtiondena och år 2027 kommer Öresundsregionen att ha ett befolkningsunderlag på ca 4.0 miljoner invånare. Bara under 2006 ökade befolkningsunderlaget med nästan 8000 på den danska sidan och med ca 15000 på den svenska sidan. Enligt Ørestats prognoser kommer befolkningsunderlaget att öka snabbast på den svenska sidan, så väl i relativa som absoluta termer (Ørestat, 2010). Detta innebär naturligtvis att regionen ökar i ekonomisk betydelse.

Befolkningen i Köpenhamns storstadsregion var 2008 nästan 1,7 miljoner. Den totala befolkningen i Skåne uppgick till ca 1,2 miljoner varav ca 290 000 var bosatta i Malmö. Detta kan jämföras med Stockholms stad som har ca 850 000 invånare och Stockholmsregionen som har ca 2 miljoner invånare¹ (SCB, 2011 och USK, 2011), vilket torde vara en bra indikator på de båda regionernas relativa ekonomiska betydelse.

Under 2008 pendlade över 18000 personer från Sverige till Danmark, medan pendlare från Danmark till Skåne uppgick till ca 900 (StatNord, 2009). Prognoser tyder på att arbetspendlingen från Sverige till Danmark kommer att öka kommande år. Sedan Öresundsbron öppnades har persontrafiken över sundet nära nog fördubblats och är i dag uppe i dryga 35 miljoner personer på årsbasis. Trots detta finns det många faktorer som talar för att det fortfarande finns påtagliga hinder för en fullständig ekonomisk integration av Sydsverige och Själland/Köpenhamnsområdet. Denna del av rapporten identifierar några nyckelområden för den fortsatta ekonomiska integreringen.

För att förstå på vilket sätt som det svenska respektive danska institutionella ramverket påverkar integrationsprocessen kommer vi att använda oss av en så kallad

¹ Inkluderas kringorter inom Stockholms funktionella region ökar befolkningsunderlaget ytterligare, till ca 3 miljoner.

transaktionskostnadsansats. En transaktionskostnadsansats används för att analysera faktorer som kan anses hindra Öresundsregionen från att utveckla sin fulla ekonomiska potential. Transaktionskostnader kan i analogi med fysikens språkbruk liknas vid friktioner av olika slag som begränsar ekonomiska resultat som kan uppnås. Liksom det alltid finns friktion i fysiken kommer det alltid att finnas transaktionskostnader i ekonomiska system. Dessa transaktionskostnader hindrar att en effektiv resursallokering uppnås och bromsar därmed den ekonomiska utvecklingen. Målet för en ekonomisk analys av Öresundsregionen som använder sig av en transaktionskostnadsansats är att peka på olika institutionella faktorer som medför att transaktionskostnaderna blir höga. Ett resultat av analysen är att vissa förändringar i det institutionella ramverket skulle kunna märkbart öka den ekonomiska effektiviteten i regionen. Ekonomisk effektivitet är relaterad till den välfärd som en region kan uppnå. Att sänka transaktionskostnader är ett sätt att öka effektiviteten i resursallokeringen och därmed även öka den ekonomiska välfärden.

Ekonomisk effektivitet förutsätter att resurser används där de värderas högst. Det är då de slutliga användarna, konsumenterna, som står för värderingen. Det är enkelt att visa hur utbyte av varor och tjänster (transaktioner) leder till högre välfärd². När transaktionskostnader minskar så leder det till att ytterligare handel och utbyte blir möjligt, vilket i sin tur är välfärdshöjande. Byggandet av Öresundsbron innebar att transaktionskostnaderna sänktes inom Öresundsregionen. Det blev mindre kostbart att överföra resurser och varor mellan Själland och Skåne. Transportkostnader kan ses som en typ av avståndsberoende transaktionskostnad. Vad som återstår för att denna potential till högre ekonomisk effektivitet skall maximalt utnyttjas är att även de institutionella hinder som försvårar allokering av resurser till högst värderande användning tas bort. Det är viktigt att i detta sammanhang skilja mellan fördelning av ökat produktionsvärde och ekonomisk effektivitet. I denna rapport kommer ekonomiska effektivitetsaspekter att stå i fokus. Reduceringar av transaktionskostnader leder vid sidan om effektivitetsförbättringar även till fördelningseffekter. Dessa fördelningseffekter kommer vi inte beröra i rapporten. Vi avser istället att besvara frågor av följande karaktär: Vilka hinder finns för att arbetskraft används där den värderas högst? Finns det institutionella begränsningar som gör att handel och annan näringsverksamhet lokaliseras till Skåne eller Själland?

² Exempel på denna typ av analyser återfinnes i konventionell ekonomisk teori. För ett modell exempel baserat på integration av arbetsmarknader se appendix 1.

Arbete, kapital och mark är de tre basala resurser som används i produktion av varor och tjänster. Varor och tjänster kan vara slutprodukter för konsumtion eller vara av intermediär natur i de olika steg av förädlingskedjor som har konsumtion som slutpunkt. I en ideal friktionslös ekonomi (dvs. en ekonomi med perfekt definierade äganderätter och utan transaktionskostnader, se Coase, 1960) kommer alla resurser alltid att röra sig mot de användningsområden där de värderas högst. I verkligheten är transaktionskostnader aldrig noll och därvid kommer transaktionskostnaderna storlek att vara beroende av de regler för mänsklig samverkan (institutioner) som finns. I fallet med Öresundsregionen finns det två olika uppsättningar av samverkansregler (institutioner) för Själland som lyder under danskt regelverk och Skåne som lyder under svenskt regelverk.

Transaktionskostnader för resursallokering inom Öresundsregion är alltså beroende av de olika institutionella ramverk som karakteriserar Sverige och Danmark. De institutioner som här kommer att behandlas är institutioner av formell natur såsom till exempel skattesystem, skattelagstiftning, detaljregleringar av olika slag, skillnader i arbetsrätt och regler som tillkommit genom olika slag av överenskommelser mellan arbetsmarknadens parter (dess arbetstagar- och arbetsgivarorganisationer). Utöver detta diskuterar vi även avslutningsvis Öresundsbron och vilka effekter prissättningsstrategierna har utifrån ett regionalt integrationsperspektiv. Informella institutioner, såsom till exempel kulturella eller värderingsmässiga skillnader mellan Danmark och Sverige, ligger utanför ramen för denna rapport, eftersom de behandlas i andra studier inom det övergripande projektet.

Vi inleder vår analys med en diskussion om ekonomisk integration från ett transaktionskostnadsperspektiv. Sedan kommer vi att gå igenom följande punkter:

- Institutionella barriärer för ekonomisk integration
- Lagen om ett pris
- Etableringshinder för nyföretagande
- Skattesystem
- Öresundsbron – naturligt monopol, välfärd och prissättning
- Arbetsmarknadsmodellerna i Danmark respektive Sverige samt integrationen av arbetsmarknaderna

2. Vad har ekonomisk teori att säga om ekonomisk integration?

2.1 Transaktionskostnader

Neoklassisk nationalekonomisk teori bygger på ett antagande om att den ekonomiska bytesprocessen är friktionsfri (transaktionskostnaderna är noll). Resursallokering bestäms genom konkurrens om knappa resurser. Detta förutsätter vidare att det inte råder någon osäkerhet kring äganderätt utan att den är fullt ut specificerad och att utbyte av äganderätter kan ske kostnadsfritt. Vidare antas tillgången och införskaffandet av information vara kostnadsfri. (North, 1990). Givet att dessa villkor är uppfyllda kommer transaktioner (dvs. utbyte av varor och tjänster) leda till välfärdsökningar. Under dessa antaganden finns det inte heller något behov av institutioner. Nobelpristagaren Ronald Coase (1937 och 1960) har visat att om transaktioner kan ske kostnadsfritt (utan friktioner) finns det inget behov av institutioner. Faktum är att om transaktionskostnaderna skulle vara försumbara så är det betydelselöst hur ekonomiska aktiviteter organiseras. Detta skulle ske eftersom varje organisationsform skulle ersättas med fria kontraktslösningar³ (Williamson, 1979).

I en tidig och betydelsefull studie av den amerikanska ekonomin visade Wallis och North (1986) att det är kostsamt att genomföra transaktioner på marknaden. Det är dessa transaktionskostnader som leder till ett behov av organisationer och institutioner i olika skepnader.

En transaktionskostnadsansats används där transaktionskostnader står för alla de hinder som kan finnas för att resurser att allokeras dit där de värderas högst. Transaktionskostnader delas vanligen in i sökkostnader, kontraktskostnader och kontrollkostnader. (Alchian och Allen, 1974). Sökkostnader inkluderar kostnader förknippade med att söka information om priser, regler och andra villkor som gäller för den aktuella transaktionen. Kostnader som företag och individer har för att söka information om på vilket sätt regler och institutioner skiljer sig åt mellan Sverige och Danmark är därför att betrakta som en sökkostnad.

I kontraktskostnader ingår, som namnet antyder, de kostnader som är förknippade med att förhandla och upprätta kontrakt. Kontrollkostnaderna består i de kostnader som uppstår då en part måste övervaka att motparten lever upp till sina åtaganden. (Bjuggren och Skogh, 1989). Det skall dock betonas att det inte finns en entydig skiljelinje mellan ovan nämnda

³ Ronald Coase (1937) argumenterade att företaget som organisationsform uppstod som ett resultat av att det finns en kostnad förknippad med att genomföra transaktioner på en marknad. Det Coase insåg var bl.a. att företag skulle inte existera om det vore kostnadsfritt att genomföra transaktioner på marknaden. Om det t.ex. vore kostnadsfritt att sluta avtal och följa upp dessa skulle det inte finns något behov av organisations former så som t.ex. företag.

transaktionskostnader. Ofta skiljs transaktionskostnader och transportkostnader åt. I denna analys inkluderar vi även transport- och överföringskostnader i transaktionskostnadsbegreppet. Detta är nödvändigt då denna rapport fokuserar på den ekonomiska integrationen av Öresundsregionen, vilket innebär att det geografiska/rumslig perspektivet är centralt för analysen. När det geografiska/rumsliga perspektivet läggs till den ekonomiska analysen måste transaktionskostnads begreppet utvidgas till att även inkludera transport- och resekostnader (Johansson och Karlsson, 2002).

Exempel på sådana hinder kan vara olika valutor, skatter och institutionella hinder för organisatoriska lösningar på transaktionskostnadsproblem. Bakomliggande teoretisk modell för vår analys är den nya institutionella teori som har Nobel-pristagarna Douglass North och Oliver E. Williamson som frontfigurer, den teori som utvecklats för offentlig sektor vad gäller såväl skatter som politiska ingripanden samt valutateorier. Grundläggande i analysen är att det i varje land/region finns ett institutionellt ramverk som bestämmer spelreglerna för ekonomin. Det är såväl informella regler som formella regler i form av lagar, skatter och regleringar. Både formella och informella regler påverkar hur människor samverkar. Viktiga formella regler är äganderätter och kontrakt. Vi undersöker också hur de transaktionskostnader som geografiska avstånd innebär påverkar resursallokering och ekonomiskt beteende. Det är således både institutionell ram och geografiska hinder som utgör begränsningar för företag och människors beteende. När de geografiska (rumsliga) hindren minskar leder det till att de institutionella ramverkens relativa betydelse för resursallokeringen ökar.

Scenariot är att genom Öresundsbron tillkomst har geografiska hinder för integration Skåne och Själland avsevärt minskat. Det mest påtagliga exemplet är naturligtvis själva Öresundsbron. Vad som nu gäller är att anpassa regler och lagar så att de inte hindrar en fortsatt ekonomisk integration. I den fortsatta analysen avser vi att identifiera några nyckelområden som sannolikt är betydelsefulla för den fortsatta ekonomiska integrationen. För läsare torde det dock stå klart att en fullständig analys av skillnaderna mellan det svenska och de danska institutionella ramverken inte är möjlig. Vi avgränsar oss därför till att identifiera de områden som rimligen kan bedömas vara av störst betydelse.

Den institutionella ramen kan påverkas av politiska beslut och rättstradition. Det är ju i de skandinaviska länderna politikerna som i hög grad bestämmer utseende på skrivna lagar. I viss mån påverkas de av och påverkar också informella regler som exempelvis normer. Innan Öresundsbron kunde byggas krävdes lagbeslut som föregicks av politiskt beslutsfattande i

både Sverige och Danmark. Öresundbron som är en förutsättning för den integration som skall studeras är alltså ett resultat av förändringar institutionell som föregåtts av politiska beslut. Den fortsatta integrationen kommer på samma sätt att vara beroende av hur de spelregler som ges av det institutionella ramverket utvecklas. Politiker och det politiska systemet spelar då en viktig roll.

Hela det institutionella ramverket, som sätter spelreglerna för företag och ekonomiska aktörer, påverkar hur integrationen av Öresundsregionen fortskrider. Det institutionella ramverket inkluderar allt från skatteregler, regler på bostads- och fastighetsmarknaden till reglerna på arbetsmarknaden.

Utifrån det perspektiv vi anlägger i denna rapport är det nödvändigt att identifiera de institutionella barriärernas betydelse för att förstå den pågående integrationsprocessen i Öresundsregionen. Williamsson (2000) har i detta sammanhang upprättat en kategorisering av institutioner baserat på hur djupt rotade institutioner är samt hur snabbt dessa förändras.

Figur 1 kan användas för att på ett djupare men mera abstrakt plan förstå vilka faktorer som är av betydelse för en integrationsprocess av två länder samt för att ge insikt om i vilket skede en integration befinner sig. Denna figur visar hur Williamsson delar in institutioner i olika "nivåer" baserade på hur "inbäddade" dessa är i ett land samt hur snabbt de kan tänkas förändras vid omvärldsförändringar. När två länder eller regioner genomgår en integrationsprocess så som Danmark och Sverige gör så påverkar detta institutionerna. En allt högre grad av integration får konsekvenser för allt högre nivåer i den institutionella strukturen. När transaktionskostnader minskar leder det till ett institutionellt förändringstryck.

Ponera att två autarkier hålls åtskilda av någon tvingande barriär (med en prohibitivt hög transaktionskostnad), som hindrar ekonomiskt utbyte mellan dem. Antag vidare att detta hinder minskar signifikant av någon anledning, på samma sätt som Öresundsbron kan antas ha minskat tidsavståndet mellan Skåne och Själland. När detta sker kan integrationen sägas befinna sig på nivå fyra i figur 1. Det vill säga lagen om ett pris börjar verka och olika ekonomiska aktörer börjar utnyttja möjligheter till *arbitrage* (se nästa sektion). Om priset på en vara eller tjänst skiljer sig åt mellan de två länderna kommer detta att leda till att varan eller tjänsten flödar till det andra landet. Processen kommer att fortgå tills det att prisdifferenserna är utjämnade, såvida det inte finns någon faktor som ger upphov till permanenta prisdifferenser (t.ex. skatteskillnader).

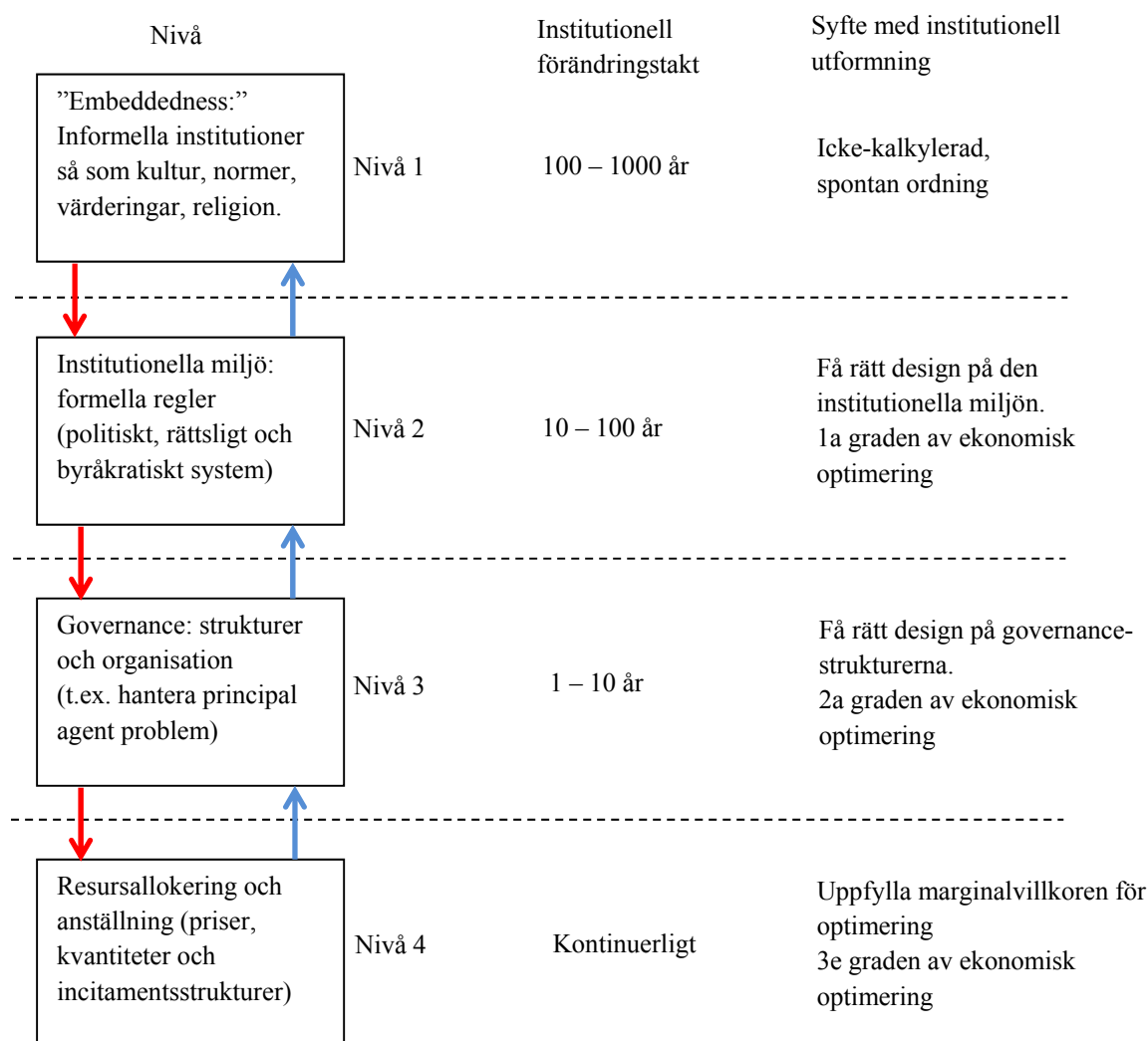
Nästa steg i integrationen är att utforma organisatoriska strukturer och hantera så kallade *governance-mekanismer* (kontraktrelationer, anställningsavtal m.m.). Dessa organisatoriska strukturer förändrar sig relativt snabbt och Williamsson menar att institutioner på denna nivå har en förändringstakt som ligger på 1-10 år. I Öresundsfallet kan denna nivå ses som de anpassningar som företag och konsumenter gjort relativt omgående efter det att broförbindelsen färdigställdes. Anpassningarna på denna nivå kan med andra ord antas redan ha ägt rum. På den näst högsta institutionella nivån återfinns mera formella institutioner så som lagstiftning, offentlig administration, rättssystem o.s.v. Dessa institutioner är mera trögrörliga och förändras långsamt.

Observera att detta sannolikt är en självförstärkande process där reduktioner i transaktionskostnader leder till ett ”tryck” på att harmonisera institutioner vilket leder till ytterligare sänkningar av transaktionskostnader.⁴

Det Williamssons analys illustrerar är att institutioner inte är en gång för alla givna och oföränderliga. Tvärtom pågår ständigt förändringar i det institutionella ramverket. Hans analys visar även att en reduktion av transaktionskostnader leder till att andra mera ”djupt liggande” transaktionskostnader blottläggs. Detta leder i sin tur till att ett det uppstår ett omvandlingstryck som kan resultera i att det institutionella ramverket förändras. Exempel på denna process kan vara den ökade arbetspendling mellan Danmark och Sverige blottlägger skillnaderna mellan den svenska och danska arbetsmarknadsmodellerna, vilket på sikt kan leda till förändringar av de båda modellerna.

⁴ Observera att denna integrationsprocess har pågått i över 150 på en globalskala.

Figur 1, Institutionell nivå och institutionell förändringstakt



Källa: Williamsson (2000)

I det följande avsnittet undersöks närmare hur transaktionskostnader i kombination med det institutionella ramverket påverkar den ekonomiska integrationen av Öresund. Den fortsatta analysen bygger på den enkla insikten att två identiska varor/tjänster inte kan betinga olika priser i en friktionsfri värld (utan transaktionskostnader).

2.2 Lagen om ett pris

Lagen om ett pris säger att givet att en marknad är effektiv, i bemärkelsen att det inte finns några transaktionskostnader, så kommer identiska varor att säljas till samma pris oavsett var de säljs. Om priset på en vara skiljer sig markant åt mellan Sverige och Danmark kommer det att ge upphov till arbitragemöjligheter. Givet att kostnaderna för att föra en vara mellan Danmark och Sverige är tillräckligt lågt så kommer arbitraget att fortsätta tills det att prisdifferenserna har utjämnats. En viktig lärdom från lagen om ett pris är att om man kan observera prisskillnader på homogena varor och dessa skillnader består över tiden och inte bara är temporära fenomen, så ger det en tydlig indikation om att det finns någon form av transaktionskostnader, transportkostnader eller institutionella friktioner av något slag (t.ex. skatter eller regleringar).

Lagen om ett pris kan uttryckas som att kvoten på en identisk vara som säljs på två olika platser skall vara 1⁵. Om P_{dk} är priset på en vara eller tjänst i Danmark och P_s är priset på samma vara eller tjänst i Sverige kan lagen om ett pris formuleras på följande sätt:

$$P_{dk} = P_s + TK \Leftrightarrow \frac{P_{dk}}{P_s + TK} = 1$$

Där TK symboliserar transaktionskostnaderna för att förflytta varor mellan Danmark och Sverige⁶. Det denna ekvation säger är helt enkelt att givet att transaktionskostnaderna är lika med noll så kommer priserna i Danmark och Sverige att utjämnas helt. Om transaktionskostnaderna är positiva kan priserna dock avvika från varandra. Men prisdifferenserna kan aldrig mera än temporärt bli större än att följande villkor är uppfyllt: $(P_{dk} - P_s) \leq TK \leq (P_s - P_{dk})$. Så snart en prisdifferens är större än transaktionskostanden kommer detta ge upphov till riskfria vinstmöjligheter, vilket kan antas snabbt ledda till att varor och tjänster flödar från det land där priset är relativt lågt till det land där priset är relativt högt. Processen fortgår tills ovan nämnda villkor uppfylls. När prisdifferenserna utjämnas har detta en positiv nettoeffekt på välfärden såväl i Danmark som i Sverige. Logiken bakom detta är enkel: Permanenta prisdifferenser kan dock uppstå genom ”artificiella” ingrepp på marknaden. Om transaktionskostnaderna är mycket stora kommer

⁵ Vi bortser för enkelhetens skull från växelkursproblematiken.

⁶ Lagen om ett pris kan formuleras att även inkludera t.ex. skatteeffekter: $P_{dk} \times (1 + T_{dk}) = P_{se} \times (1 + T_{se}) + TK \Leftrightarrow \frac{P_{dk} \times (1 + T_{dk})}{P_{se} \times (1 + T_{se}) + TK} = 1$. Observera att om $T_{dk} \neq T_{se}$ och $TK < |TK_{dk} - TK_{se}|$ så uppstår permanenta arbitragemöjligheter. Observera även att transaktionskostnader kan delkomponeras i olika delkomponenter samt att det finns andra institutionella faktorer vid sidan om skatter som kan ge upphov till permanenta prisdifferenser som inte försvinner med arbitrage.

lagen om ett pris att upphöra att fungera som en såkallad ”jämviktsattraktor”. Ju större prisdifferens desto starkare krafter verkar för att utjämna prisskillnaderna.

Logiken bakom lagen om ett pris är tillämpligt på alla typer av marknader inklusive kapital- och arbetsmarknaderna. Med helt öppna marknader och låga transaktionskostnader kommer ränteskillnaderna (avkastningen på investeringar) att gå mot noll. Likaså skulle löneskillnader mellan länder och regioner jämnas ut om arbetskraft fritt flödade till de arbetsgivare med högst löneläge leda till att lönedifferenser utjämnas. Ett exempel på vad vi avser med institutionella friktioner är skatter. Om beskattningen på varor och tjänster ser olika ut mellan Danmark och Sverige leder det till att en permanent prisdifferens uppstår som inte försvinner med arbitrage. (Se appendix 1 för ett modellexempel på hur arbetsmarknadsintegration kan leda till arbetskraftsflöden p.g.a. prisdifferenser på arbetskraft).

Transaktionskostnadsbegreppet är ett förhållandevis brett begrepp som inkluderar många olika typer av kostnader som på olika sätt påverkar transaktioner. I följande sektion diskuterar vi transaktionskostnadsbegreppet samt utvecklar på vilket sätt detta är relevant sett ur ett Öresundsperspektiv. Öresundsbron innebar ur detta perspektiv en kraftig reduktion av transaktionskostnaderna mellan Danmark och Sverige.

Utöver de arbitragemöjligheter som kan uppstå då transaktionskostnader minskar kan även transaktionskostnader leda till förändringar i varu- och tjänsteproduktion. Detta kan till exempel ske då två länder har marknader som är förknippade med olika nivåer på transaktionskostnader. Pondera att ett land har höga transaktionskostnader på en marknad, medan ett annat land har låga transaktionskostnader på samma typ av marknad. Befinner sig dessa båda länder i autarki har det inte någon annan effekt än att landet med låga transaktionskostnader uppnår en högre ekonomisk välfärd. Om dessa länder skulle gå från autarki till att vara öppna och integrerade med låga transaktionskostnader för transaktioner mellan dem skulle det potentiellt leda till förändringar i produktionsmönstren. Landet med låga transaktionskostnader skulle på sikt locka till sig nyetableringar av företag. Dessa företag skulle sedan kunna exportera sina varor och tjänster till den andra landet. Exempel på detta kan t.ex. vara en komplicerad arbetsrätt, etableringshinder för företag, skattesystemets utformning. Om dessa skillnader är tillräckligt stora för att påverka produktionskostnaderna kommer det att påverka såväl flödet av varor och tjänster som etableringen/lokaliseringen av verksamheten i fråga. Antag t.ex. att $P_{dk} > P_s$ på grund av något institutionellt arrangemang. I två länder som inte är integrerade och transaktionskostnaderna är alltför höga kommer detta

inte att ha någon effekt på varuflöden och företagens etablerings/lokaliseringsbeslut. Om länderna å andra sidan är höggradigt integrerade och transaktionskostnaderna mellan länderna är låga så kommer det i första skedet leda till att varor/tjänster transporteras från DK till S. På sikt kommer detta emellertid även att påverka företagens lokaliserings och etableringsbeslut. Om det bakomliggande institutionella skälet till prisdifferensen inte försvinner så kommer det leda till att företag i **D** kommer välja att etablera sig **S**, alternativt att företagen i **D** slås ut och ersätts av andra företag i **S**.

3. Regleringar som utgör etableringshinder för nyföretagande – öppna, dolda, fördolda

Vad finns det för etableringshinder på ömse sidor om sundet; stora som små? Som diskuterats ovan är huvudbudskapet inom den så kallade institutionella litteraturen: I en friktionsfri värld utan transaktionskostnader skulle det inte finnas något behov av institutioner. Så länge som äganderätt är fullständigt specificerad och inga friktioner föreligger kommer det ekonomiska systemet att fungera effektivt och resurser allokeras till de mest värdeskapande användningsområdena. (se t.ex. Coase, 1937, 1960 och North, 1990). Williamson (1979) har påpekat att utan friktioner och transaktionskostnader skulle det inte ens finnas något behov av att organisera ekonomiska aktiviteter. Det är just på grund av dessa friktioner och transaktionskostnader som institutioner uppstår. Att institutioner finns till på grund av transaktionskostnader och olika former av marknadsfriktioner innebär inte att de institutioner som uppstått är effektiva i bemärkelsen att de minimerar transaktionskostnader och marknadsfriktioner. Den centrala slutsatsen från bl.a. Coases arbete är istället att så snart det är kostsamt att genomföra en transaktion så blir det institutionella ramverket mycket betydelsefullt (se North, 1990). Vidare ger skillnader i institutioner mellan länder upphov till transaktionskostnader som hämmar varu- och tjänsteutbytet. Det kan till exempel vara kostsamma skillnader i de nationella ramverk som företag och individer måste sätta sig in i för att kunna genomföra gränsöverskridande transaktioner. Det kan också gälla "affärskulturer", som är exempel på "högre ordningens" institutioner (se figur 1).

Institutionernas utformning blir också betydelsefull, då det inte finns någon garanti för att de institutionella lösningar som uppstår löser resursallokeringsproblemet optimalt. Frågan som då ställer sig är hur skillnader mellan länder i fråga om institutionell kvalitet skall mätas? Som påpekades ovan är de institutionella skillnaderna mellan länderna alltför komplexa för

att det skall vara möjligt med en fullständig kartläggning. För den fortsatta analysen är det därför nödvändigt att använda sig av något enkelt mått på de institutionella skillnaderna och de ofta svåråttbara transaktionskostnaderna.

Världsbanken (2010) har under några årtionden arbetat med att utveckla metoder för att mäta med vilken lätthet näringsverksamhet och företag kan drivas. Baserat på dessa metodologier har Världsbanken byggt upp omfattande databaser i syfte att möjliggöra jämförelser mellan länder i fråga om deras regelverk och byråkrati. Baserat på dessa databaser har Världsbanken sedan konstruerat ett så kallat "Ease of Doing Business"-index. Indexet baseras på tio olika delkomponenter som i sin tur bygger på flera olika delkomponenter som mäter "Ease of Doing Business" i olika dimensioner. Utifrån dessa delkomponenter beräknas ett medelvärde för varje land och sedan rangordnas länderna enligt sina respektive medelvärden. En hög ranking enligt detta index innebär att det nationella regelverket underlättar näringsverksamhet och företagande. Detta mått kan ses som en approximering av ett lands relativa transaktionskostnader.

De 10 komponenterna i Världsbankens Ease of Doing Business Index presenteras i tabell 1. Eftersom indexet har tio delkomponenter innebär det att ett land kan inneha en hög ranking inom ett område men en låg ranking inom ett annat område. Ju högre ranking ett land har desto lägre kan transaktionskostnaderna antas vara.

Tabell 1, Världsbankens regleringsområden

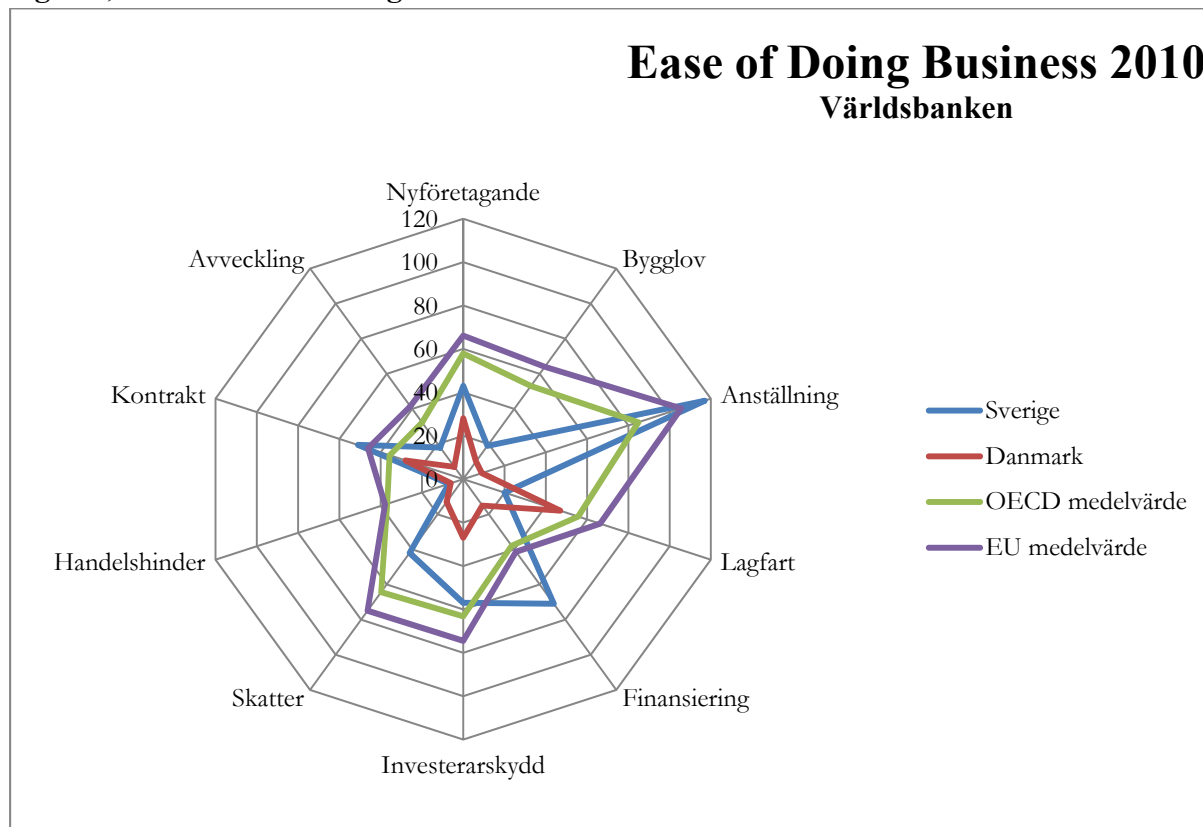
<i>Nyföretagande (Starting a business)</i>	<i>Investerarskydd (Protecting investors)</i>
Procedurer, tid, kostnad och minimumkapital för att starta ett nytt företag	Styrka på investerarskyddsindex: omfattning av redovisningsindex, omfattning av ledningsansvar och minoritetsskydd
<i>Bygglov (Construction permits)</i>	<i>Skatter (Paying taxes)</i>
Procedurer, tid och kostnad att erhålla bolån, inspektioner och värme-, vatten-, elanslutning	Antal skatter, tid att förbereda och registrera skatteåterbäring och betalning av skatt, total skatt som andel av vinsten före alla skatteutbetalningar
<i>Anställning (Employing workers)</i>	<i>Handelshinder (Trading across borders)</i>
Svårighet att anställa, arbetstidsregleringsindex, svårighet att avskeda, avskedningskostnad	Dokument, tid och kostnad att exportera/ importera
<i>Lagfart (Registering property)</i>	<i>Kontrakt (Enforcing contracts)</i>
Procedurer, tid och kostnad av registrering och förvärv av egendom.	Procedurer, tid och kostnad att lösa en affärsrättslig tvist
<i>Finansiering (Getting credit)</i>	<i>Avveckling (Closing a business)</i>
Styrka av juridiska rättighetsindex, omfattning av kreditinformationsindex	Återhämtningsgrad från konkurs, konkurslagstiftning

Källa: Världsbanken, (2010)

Detta är fallet för såväl Danmark som för Sverige. Danmark rankar mycket högt på Ease of Doing Business med plats 6 bland 183 länder. Sverige placerar sig något sämre på plats 18 i världen. I tabell 2 presenteras rankingen för de 20 högst rankade länderna uppbrutet på de 10 olika komponenterna. Danmark rankar bättre än Sverige inom samtliga områden utom i fråga om utfärdande av lagfart. I alla andra avseende som anställning, nyföretagande, finansiering och investering är regelbördan lägre i Danmark.

Bland de 183 länderna som ingår i Världsbankens ranking ingår vitt skilda länder med olika utvecklingsnivåer. För att få en mera rättvisande bild jämförs därför Sverige och Danmark med OECD- och EU länderna i figur 2.

Figur 2, "Ease of Doing Business"



Figuren visar regelbördan ("kostnaden") uppbrutet i olika dimensioner. Ett lågt värde indikerar ett lågregelbörda (alt. låga transaktionskostnader). EU medelvärdet är beräknat för samtliga EU länder bortsett från Malta och Slovenien, där data saknas. Källa: Världsbanken 2010. Egen bearbetning.

Noterbart är den skillnad i regelbörda vid anställning som finns mellan Sverige och Danmark. Som senare visas avspeglas detta i en mycket lägre arbetslöshet i de yngsta åldersgrupperna. Men även i alla andra dimensioner med undantag av lagfart är företagsklimatet bättre i Danmark. Såväl kapital som arbetskraft i Öresundsregionen kan utifrån detta diagram dra fördel av de lägre transaktionskostnaderna för företagande i Danmark.

Vad denna ranking visar är att förutsättningarna för näringsliv, handel och företagande skiljer sig markant åt mellan Sverige och Danmark med en markant fördel för Danmark.

Tabell 2, De 20 högst rankade ekonomierna enligt *Ease of Doing Business*

Land	Doing Business Rank	Nyföretagande	Bygglov	Anställning	Lagfart	Finansiering	Investerarskydd	Skatter	Handels hinder	Kontrakt	Avveckling
Singapore	1	4	2	1	16	4	2	5	1	13	2
Nya Zeeland	2	1	5	15	3	4	1	9	26	10	17
Hong Kong	3	18	1	6	75	4	3	3	2	3	13
USA	4	8	25	1	12	4	5	61	18	8	15
Storbritannien	5	16	16	35	23	2	10	16	16	23	9
Danmark	6	28	10	9	47	15	27	13	6	28	7
Irland	7	9	30	27	79	15	5	6	21	37	6
Kanada	8	2	29	17	35	30	5	28	38	58	4
Australien	9	3	62	1	34	4	57	47	27	16	14
Norge	10	35	65	114	8	43	20	17	9	4	3
Georgien	11	5	7	9	2	30	41	64	30	41	95
Thailand	12	55	13	52	6	71	12	88	12	24	48
Saudiarabien	13	13	33	73	1	61	16	7	23	140	60
Island	14	33	31	56	13	30	73	31	73	2	16
Japan	15	91	45	40	54	15	16	123	17	20	1
Finland	16	30	47	132	27	30	57	71	4	8	5
Mauritius	17	10	42	36	66	87	12	12	19	66	73
Sverige	18	43	19	117	20	71	57	42	7	51	18
Sydkorea	19	53	23	150	71	15	73	49	8	5	12
Bahrain	20	63	14	13	22	87	57	13	32	117	26

Källa: Världsbanken (2010)

4. Beskattning

Detta avsnitt ställer frågan: Hur skiljer sig skatteregler åt mellan Danmark och Sverige, samt vilka konsekvenser får detta för företagsetableringar, anställning av arbetskraft, företagslokalisering et cetera? Givet komplexiteten i såväl de danska som det svenska skattesystemen så syftar inte detta avsnitt till att utgöra en uttömmande redogörelse för de ekonomiska konsekvenserna utan syftet är snarare att belysa några nyckelområden som ter sig problematiska utifrån ett Öresundsperspektiv.

Det finns två typer av skatter: direkta och indirekta. Direkta skatter är t.ex. bolagsskatt och inkomstskatt. Sådana skatter är inte avsedda att ha någon omedelbar effekt på varors eller tjänsters priser. Indirekta skatter (omsättningskatter eller mervärdesskatter) och punktskatter (t.ex. alkoholskatt) är istället direkt riktade mot konsumtion och har omedelbar effekt på priserna på varor och tjänster. Alla skatter har dock det gemensamt att de potentiellt kan påverka flödet av varor och tjänster mellan länder. Skillnader i skattebaser och skattesatser kan ha snedvridande effekter på konsumenters och företags allokering av resurser.

Skatteskillnader inom EU är en källa till många såkallade ”icke-tariffära handelsbarriärer” (non-tariff barrier/distortion). Det vill säga skillnader i skattesystemen mellan länder kan ha likande snedvridande effekter som direkta handelshinder (se t.ex. Baldwin (1971) och Bhagwati, 1969).

Det finns mycket belägg för att gränshandel avtar snabbt allteftersom avståndet till gränsen ökar. Framför allt brukar man i detta sammanhang tala om tidsavstånd, då det avgörande är hur lång tid det tar att resa mellan två regioner och inte nödvändigtvis det avståndet, mätt i kilometer. I Öresundsregionen har broförbindelsen tillsammans med andra infrastrukturförbättringar - medfört en kraftig minskning av tidsavstånd. Det har avsevärt ökat möjligheterna till arbets- och sevicependling. Det finns därför anledning att tro att skillnaderna mellan de danska och svenska skattesystemen har snedvridande effekter, samt att dessa ökar i takt med att pendling och handel med varor och tjänster ökar.

Studier visar att de indirekt skatterna, dvs. punkt och omsättningskatter, svarar för ca två tredjedelar av värdet på den europeiska gränshandeln (se Bode m.fl., 1994, Bygrä m.fl. 1987 och Fitzgerald m.fl. 1988).

En betydande skillnad mellan Danmark och Sverige gäller arbetsgivaravgifterna. Arbetsgivaravgiften är i stort sett lika med noll i Danmark. Nödvändiga

socialförsäkringsavgifter betalas i Danmark i stället in av den enskilde löntagaren. Det danska systemet gör att det inte finns några skatteklilar av de slag som finns i Sverige. Kostnaden för arbetsgivaren och intäkten för arbetstagaren blir lika på papperet och inte mer eller mindre dolt för arbetstagaren. Det blir betydligt enklare för arbetstagaren att jämföra förmåner med försäkringsavgifter. Dessutom är en del av det som i Sverige kallas för avgifter till pensionssystemet en dold skatt, givet att arbetstagaren har hög inkomst (de 18 procent som arbetsgivaren avsätter kan blir ren skatt för lön över 7,5 basbelopp). Om arbetsgivaravgifter räknas in är avbränningar i skatt på det belopp som en arbetstagare kostar en arbetsgivare lägre i Danmark. Allt annat lika kan alltså en dansk arbetsgivare erbjuda en högre nettolön, särskilt för löntagare i högre inkomstklasser, där en del av pensionsavgiften i Sverige är dold skatt.

Informationskostnad är ett slag av transaktionskostnad, som i det svenska skattesystemet döljer för löntagare den verkliga arbetskostnaden. Givet att produktionsvärdet av den anställdes arbetsinsats är densamma i de två länderna medför det danska skattesystemet ceteris paribus att en dansk anställning ter sig mer attraktiv. Transaktionskostnaderna är till fördel för dansk sysselsättning. Mer av transparens i det svenska skattesystemet skulle öka arbetsmarknadens effektivitet.

Det finns också en skillnad storlek på pensioner mellan Sverige och Danmark som kan påverka allokering av arbetskraft mellan länderna. Som visats i en rapport från European Commission (2010) (Joint Report on Pensions) kommer en privatanställd svensk person med 40 år i yrkeslivet med tjänstepension att i genomsnitt endast att få 65 procent av sin slutlön i pension, medan en dansk privatanställd person med motsvarande förutsättningar får 75 procent av sin slutlön. År 2048 beräknas pensionen för en svensk sänkas till 48 procent medan den danske privatanställda kan förvänta sig 69 procent.

En asymmetri i transaktionskostnad som påver resursallokeringen är de undantag i momsattser som finns i Sverige. Lägre moms på vissa varor och tjänster gör att resurser förs till svensk försäljning, då det blir fördelaktigt för danskar att köpa dessa varor i Sverige. Däremot är danska inköp i Sverige, som betingas av lägre markhyra och andra kostnadsfördelar som lägre löner, inte i konflikt med ekonomisk effektivitet.

Tabell 3, Skattesatser i Danmark och Sverige

	Sverige		Danmark	
Bolagsbeskattning				
Bolagskatt	28% sänktes 2009 till 26,3%		25%	
Utdelningar	25% (20% för ägare direkt engagerade i bolaget och med inverkan på resultatet)		16,5% (66% of 25%)	
Reavinst (Inkomst från kapital)	30% (reaförluster är avdragsgilla till 70% vilken då kan ge en marginalskatt på 21%)			
Exit skatt	Ej tillämpat			
Inkomstskatt				
	Inkomstintervall	Skattesats	Inkomstintervall	Skattesats
		Från ca 31,6%	Upp till €6.268	28%
		Upp till ca 56,6%	€6.268 –	43%
	Från 384 600 SEK upp till 545 200 SEK	20% statliginkomstskatt	€102,600	
	> 545 200 SEK	25% statliginkomstskatt	€102.600 >	45%
Arbetsgivareavgift				
	Skattesats 32,42 % som beräknas på bruttoinkomst		Ingen (eller mycket låg)	
Mervärdesskatt				
	Normalfallet	Skattesats 25%	25%	
	Special moms	6% och 12% tillämpas på vissa varor och tjänster. (t.ex. hotel)	0% på dagstidningar och 5% för artister.	

Källa: skatteverket, Svenskt Näringsliv 2009, Olshov, 2009

Skatter i Sverige och Danmark ett exempel

För att illustrera det svenska respektive det danska skattesystemens effekter på nettolönen konstruerar vi två hypotetiska exempel. Ett är baserat på ett antagande om en bruttokostnad för arbetsgivare på 700 000 SEK och ett exempel är baserat på en bruttokostnad för arbetsgivare på 300 000 SEK. För jämförelse redovisar vi beräkningar för 1998 samt för 2008. Beräkningar för 1998 har gjorts av Brokelind (1999). Beräkningarna gjorda av Brokelind (1999) baserar sig på en omräkningskurs: 1 DKK = 1,25 SEK. Våra egna beräkningar för 2008 baserar sig på en omräkningskurs: 1 DKK = 1,27 SEK. Vi redovisar inte beräkningar för personer som arbetar i både Danmark och Sverige eller för personer som är bosatta i annat land än där de har sitt förvärvsarbete.

En person som är bosatt och arbetar endast i Sverige betalar skatt i Sverige och omfattas av det svenska socialförsäkringssystemet:

Tabell 4, Person som är bosatt och arbetar endast i Sverige 1998

Arbetsgivarens bruttokostnad	700,000	300,000
Arbetsgivaravgifter i Sverige (33,03%)	-173,810	-74,490
Bruttolön till anställd	526,190	225,510
Anställds inkomstskatt inkl. egenavgifter	-245,161	-78,241
Nettolön till den anställde	281,029	147,269

Källa: Brokelind (1999)

En person som är bosatt och arbetar endast i Danmark betalar skatt i Danmark och omfattas av det danska socialförsäkringssystemet:

Tabell 5, Person som är bosatt och arbetar endast i Danmark 1998

Arbetsgivarens bruttokostnad	700,000	300,000
Arbetsgivaravgifter i Danmark (0,33%)	-2,310	-990
Bruttolön till anställd	697,690	299,010
Anställds inkomstskatt inkl. egenavgifter	-364,425	-123,599
Nettolön till den anställde	333,265	175,411

Källa: Brokelind (1999)

En person som är bosatt och arbetar endast i Sverige betalar skatt i Sverige och omfattas av det svenska socialförsäkringssystemet:

Tabell 6, Person som är bosatt och arbetar endast i Sverige 2008

Arbetsgivarens bruttokostnad	700,000	300,000
Arbetsgivaravgifter i Sverige	171,379	73,448
Bruttolön till anställd	528,621	226,552
Anställds inkomstskatt inkl. egenavgifter	190,800	55,080
Nettolön till den anställde	337,821	171,472

En person som är bosatt och arbetar endast i Danmark betalar skatt i Danmark och omfattas av det danska socialförsäkringssystemet:

Tabell 7, Person som är bosatt och arbetar endast i Danmark 2008

Arbetsgivarens bruttokostnad	700,000	300,000
Arbetsgivaravgifter i Danmark	7,000	7,000
Bruttolön till anställd	693,000	293,000
Anställds inkomstskatt inkl. egenavgifter	329,844	109,113
Nettolön till den anställde	363,156	183,887

Anm. Enbart ett grundavdrag har gjorts i Danmark

En person som är bosatt i Sverige och arbetar endast i Danmark betalar skatt i Danmark och omfattas av det danska socialförsäkringssystemet. Men det är den offentliga servicen i Sverige som utnyttjas:

Tabell 8, Person som är bosatt i Sverige och endast arbetar i Danmark 2008

Arbetsgivarens bruttokostnad	700,000	300,000
Arbetsgivaravgifter i Danmark	7,000	7,000
Bruttolön till anställd	693,000	293,000
Anställds inkomstskatt inkl. egenavgifter	329,844	109,113
Nettolön till den anställde	363,156	183,887

I analogi med föregående fall gäller för en person bosatt i Danmark med arbete i Sverige att all skatt betalas i Sverige men det är den danska offentliga servicen som utnyttjas.

Tabell 9, Person som är bosatt i Danmark och endast arbetar i Sverige 2008

Arbetsgivarens bruttokostnad	700,000	300,000
Arbetsgivaravgifter i Sverige	171,379	73,448
Bruttolön till anställd	528,621	226,552
Anställds inkomstskatt (25%)	132,155	56,638
Nettolön till den anställde	396,466	169,914

Tabellerna 8 och 9 är intressanta då de visar skatter och löner för pendlare. Det första som kan konstateras är att pendling är lönsammast för personer med högre inkomst. Speciellt lönsamt är det för en person med högre inkomst bosatt i Danmark och arbetande i Sverige. Det är den särskilda inkomstskatten på 25 procent för person som arbetar i Sverige och bor utomlands som ger detta resultat.

En annan fråga som väcker uppmärksamhet är att pendlarna utnyttjar offentlig service, där de bor men betalar skatt där de arbetar. Från svenskt perspektiv har detta varit en fråga av stor betydelse, då det är fler som pendlar till Danmark än vad som pendlar till Sverige. Ett särskilt skatteavtal har slutits för att kompensera för de annars ofinansierade utgifterna för offentlig service relaterad till pendling över Öresund. En diskussion om skäligheten i detta avtal pågår (se Olshov, 2009)

5. Öresundsbron – Välfärd och prissättning

Byggandet av Öresundsbron är en av de större investeringar som gjorts i Norden. Anläggningskostnaden har finansierats genom lån som sedan betalas tillbaka genom avgifter från väg- och järnvägstrafik över bron. Anläggningsbudgeten uppgick till ca 20 mdr SEK. (SVEDAB AB Årsredovisning 2000) Bron öppnades för trafik den 1 juli 2000. Nettoskulden när bron öppnades var 19,6 mdr DKK (ca 22 mdr SEK) (se figur 2)

Tabell 10, Återbetalning av Öresundsbron

Sammanlagda anläggningsinvesteringar för Öresundsbron och landanslutningar	Årtal då bron är återbetald berodde på realränta och trafikutveckling						
	Mia. DKK	Realränta	2,5%	3,0%	3,5%	4,0%	5,0%
Öresundsbron (Öresundsbro Konsortiet)	19,6	Tillväxtscenario	2029	2029	2029	2029	2030
Danska landanläggningar (A/S Øresund)	7,9	Medelsscenario	2033	2034	2034	2034	2035
Svenska landanslutningar (Svedab AB)	2,6	Stagnationsscenario	2043	2043	2044	2044	2044
Totalt	30,1						

Anläggningsinvesteringarna anges som nettoskuld i 2000års prisläge. Källa: Svedab AB, Årsredovisning 2000.

Ett bolag, Öresundsbro Konsortiet, samägt av ett svenskt bolag, SVEDAB, och ett danskt bolag, A/S Øresund, bildades. Ägare till SVEDAB, AB är svenska staten medan A/S Øresund är ägt av danska staten (figur 3). Öresundsbro Konsortiet har som uppgift att driva bron så att alla lån är betalda efter 35 år (dvs. år 2035). I mångt och mycket kan Öresundsbron ses som ett naturligt monopol med en hög fast kostnad (investeringskostnaden på ca 20 mdr SEK) och låga rörliga kostnader. Stordriftsfördelarna är med andra ord betydande. I enlighet med den teori för s.k. Contestable Market som utvecklats av Baumol (1982) och Baumol m.fl. (1982) kan det betraktas som ett "sustainable" (varaktigt) naturligt monopol så länge som det finns fri kapacitet.

år medan driftskostnaden varit mer eller mindre konstant. Om vägtrafikintäkterna separeras kan samma trend med år från år ökande intäkter också noteras. Under samma tid har antal fordon som passerar bron per år mer än fördubblats. Ökningen i antal fordon gör att medan totalintäkt ökats har intäkt per fordon minskat år från år. Det har med andra ord skett en prissänkning över tiden vilket befrämjar integrationen i Öresundsregionen. Den transaktionskostnad för integration som hög transportkostnad representerar har minskat. En tydlig indikation på stordriftsfördelar är också den kraftiga minskning i driftskostnad per fordon som har skett med ökande antal fordon. Driftskostnad per fordon har mer än halverats. I driftskostnaden ingår inga kapitalkostnader. En indikation hur kapitalkostnaden per passage ger sista raden i tabell 11. Balansomslutningen (tillgångarnas storlek) i förhållande till driftsintäkt har halverats.

Tabell 11, Data relaterade till stordriftsfördelar och marknadsmakt 2002-2009 (milj DKK)

År	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009
Driftsintäkt	957	1007	1088	1154	1251	1379	1441	1445
Driftskostnad	283	282	269	276	281	304	285	267
Resultat före avskr och finansiella poster	686	739	818	879	970	1075	1156	1178
Brutto-marginal	0,72	0,73	0,75	0,80	0,77	0,78	0,80	0,81
Priselasticitet	-1,39	-1,37	-1,33	-1,25	-1,30	-1,28	-1,25	-1,23
Vägtrafikintäkter	556	598	668	729	820	934	981	979
Antal fordon (miljoner st)	3,428	3,781	4,325	4,965	5,767	6,746	7,088	7.104
Intäkt per fordon	162,2	158,2	154,5	146,8	142,2	138,5	138,4	137,8
Driftskostnad per fordon	82,6	74,6	62,2	55,6	48,7	45,1	40,2	37,6
Balansomslutning	24799	25508	23411	21330	20697	19426	19850	18768
Balansomslutning dividerat med driftsintäkt	25,9	25,3	21,5	19,6	16,5	14,1	13,8	13,0

Källa: Öresundsbro Konsortiets årsredovisningar

Tabell 11 ger också en vink om förekomst av monopolmakt (marknadsmakt). Lerner's monopolindex är ett sätt att ett beräkna monopolmakt (se t. ex. Carlton och Perloff, 2005). Om p betecknar pris (genomsnittlig intäkt), MC marginalkostnad och ε efterfrågans priselasticitet kan följande formel användas:

$$\frac{p - MC}{p} = -\frac{1}{\varepsilon}$$

Den intressanta variabeln är ε (efterfrågans priselasticitet). Absolutvärdet av priselasticiteten måste alltid vara högre än 1. Vid frånvaro av marknadsmakt är priselasticiteten mycket hög. Ju lägre priselasticiteten är desto större sägs marknadsmakten vara.

Vid användande av formeln ovan empiriskt är det framförallt svårt att skatta storleken på MC. En användbar metod är att använda genomsnittlig variabel kostnad (AVC) som approximation. I aktuellt fall används genomsnittlig driftskostnad som approximation av AVC. Med tanke på att genomsnittlig driftskostnad hela tiden minskar med ökat antal passager är det kanske en helt lyckad approximation. Det faktum att genomsnittlig driftskostnad minskar pekar på att det finns fasta kostnader också i driften. Med i brist på annan data används här driftskostnader. Elasticiteten räknas då (med q som antal passager) ut ur följande samband:

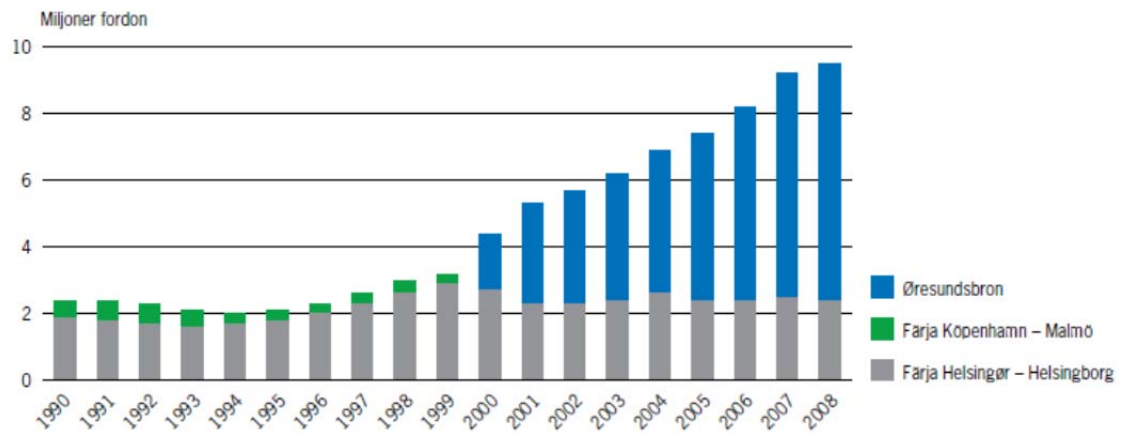
$$\text{Bruttom arginal} = \frac{\text{Drift sin täkter} - \text{Driftskostnad}}{\text{Drift sin täkter}} = \frac{q(p - MC)}{qp} = \frac{q(p - AVC)}{qp} = -\frac{1}{\varepsilon}$$

Ett värde på priselasticiteten runt $-1,3$ erhålls vilket tyder på stark marknadsmakt.

Som visas i tabell 11 och figur 4 har fordonstrafiken på Öresundsbron ökat kraftigt sedan millenniumskiftet. En fråga av stor relevans för denna undersökning är relevant  r härvid huruvida karaktären på brotrafiken ändrats samtidigt som trafikvolymen ökat. Figurerna 4 och 5 visar att det framförallt är pendlingen som ökat. Att pendlingen ökat är intressant ur två aspekter.

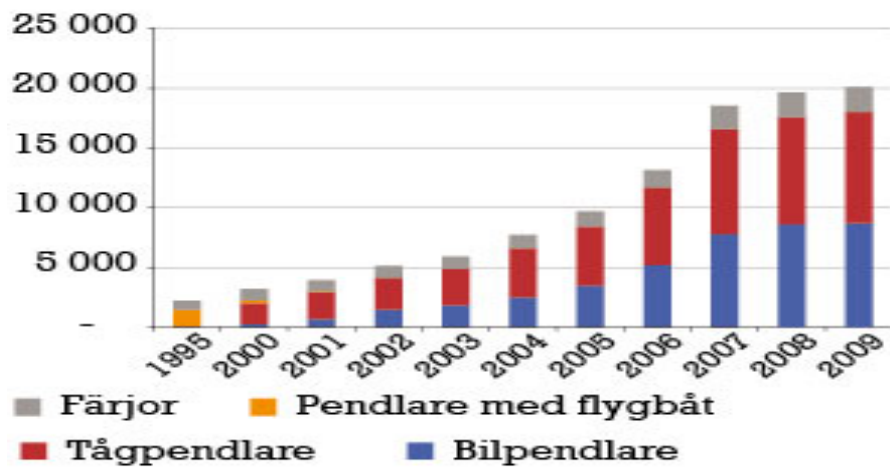
För det första  r pendlare den kategori som är mest beroende av Öresundsbron som transportled och för det andra ger den ökande andelen pendlare ett uttryck för den ökande betydelse som bron har för integrationen i Öresundsregionen. Figurerna 6, 7 och 8 visar några av de bakomliggande orsakerna till den ökande pendlingen. En växande skara av danskar har köpt bostad i Sverige. En bidragande orsak har varit de lägre priserna för bostad i Sverige. Men även den del bostadsköp har gjorts av svenskar i Danmark. Antalet svenskar som arbetar i Danmark har som figur 9 visar ökat drastiskt. En markant ökning har  cks a skett av antalet dansk agda arbetsplatser i Skåne (figur 10). Sammantaget ger det en bild av ökad integration som kan härledas till Öresundsbron.

Figur 4, Trafik över Öresund



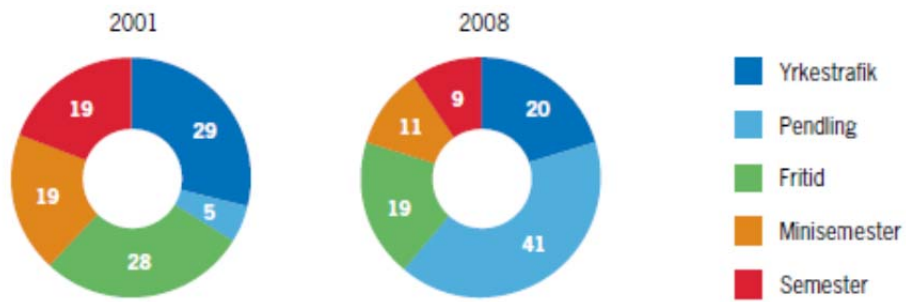
Källa: www.tendensoresund.org

Figur 5, Pendling över Öresundsbron



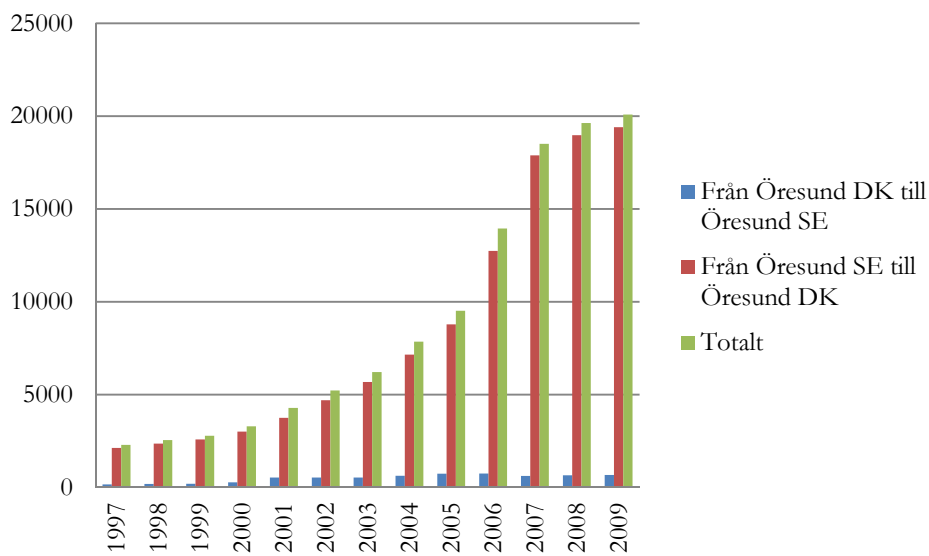
Källa: www.tendensoresund.org

Figur 6, Syfte med resan med personbil över Öresund



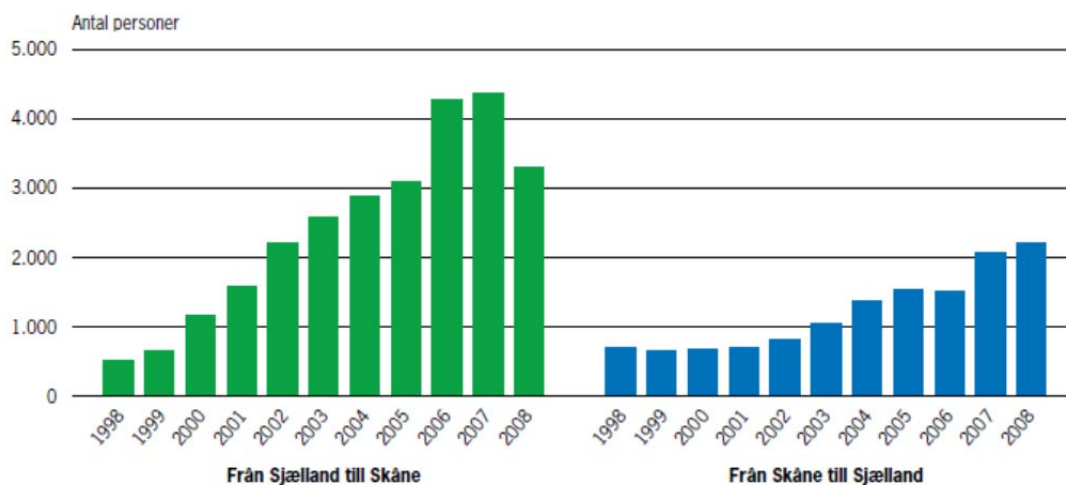
Källa: www.tendensoresund.org

Figur 7, Öresundspendlarnas bosättningsort



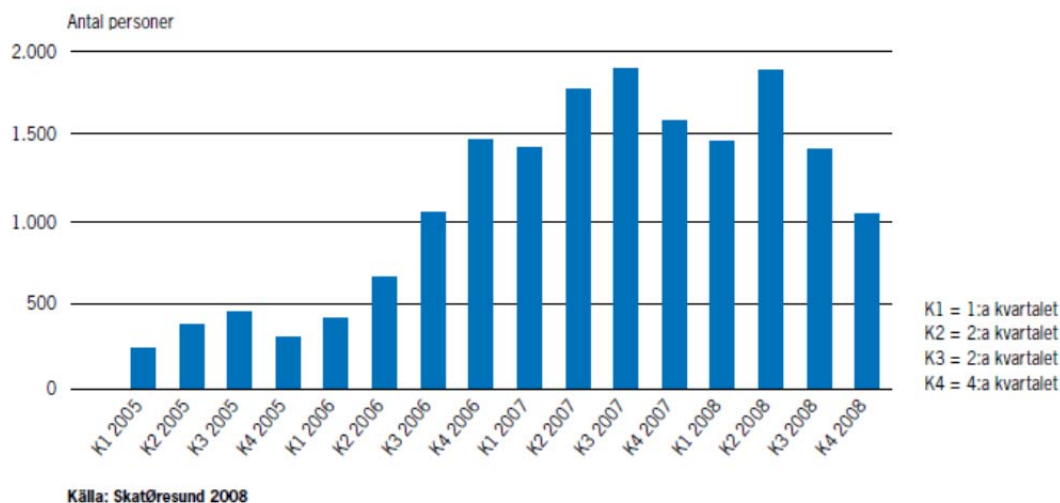
Källa: Örestat

Figur 8, Flyttningar mellan Själland och Skåne



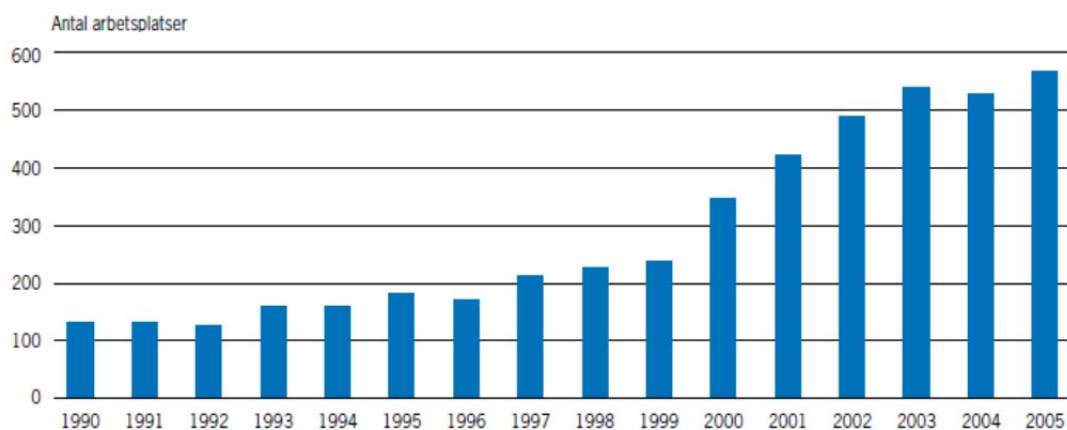
Källa: www.tendensoresund.org

Figur 9, Nya svenskar på den danska arbetsmarknaden



Källa: www.tendensoresund.org

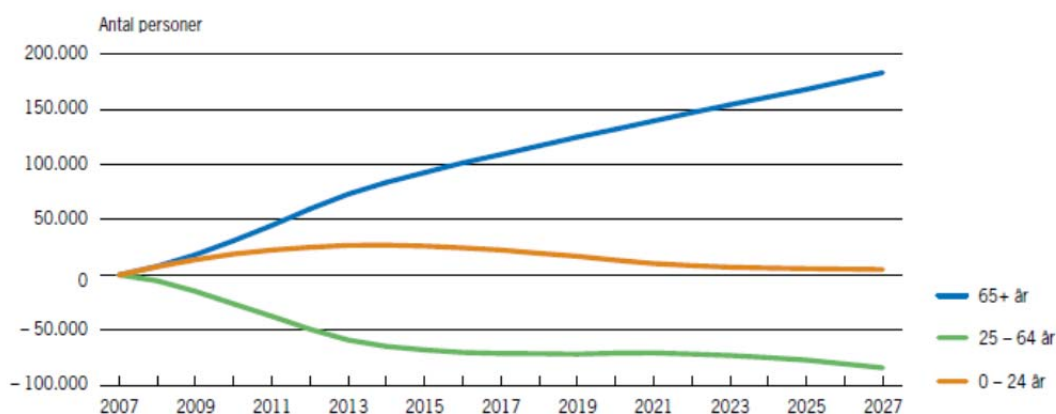
Figur 10, Danska ägda arbetsplatser i Skåne 1990-2005



Källa: www.tendensoresund.org

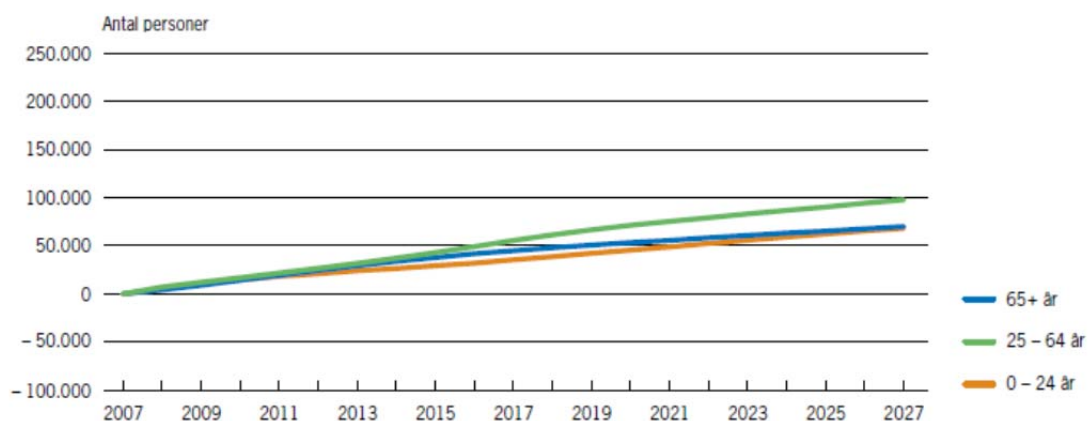
Om man blickar framåt går det att urskilja ett ökat behov av integration. Befolkningsutvecklingen på Själland visar en minskande andel av befolkningen i arbetande ålder (24-65 år) (figur 11). Situationen är den motsatta i Skåne (figur 12). Fördelarna för ökad välfärd med integration och pendling är tydliga. En fortsatt ökad ström av pendlande och invandrande skåningar kan bidra till ökad välfärd i både Själland och Skåne.

Figur 11, Befolkningsutveckling på Själland



Källa: www.tendensoresund.org

Figur 12, Befolkingsutveckling i Skåne



Källa: www.tendensoresund.org

Slutligen bör prissättningen på brotjänster uppmärksammas i en analys av välfärd och integration. Som visas i tabell 12 finns det ett antal olika prissättningsmodeller. De olika prissättningarna skall ses utifrån perspektivet att Öresundsbro Konsortiet har som uppgift att prissätta på ett sätt som gör att de upptagna ”lånen kan betalas tillbaka inom rimlig tid” (se årsredovisningarna). Att sätta ett pris lika med marginalkostnad som framhålls som välfärdsmaximerande i mikroekonomiska kursböcker är således inte möjligt. Trots restriktionen att täcka fasta kostnader så att lånen betalas tillbaka inom rimlig tid är det viktigt att ha en prissättning som i möjligaste mån inte hindrar kunder som har en marginell betalningsvilja större än marginalkostnaden. Knepet att täcka fasta kostnader och i största möjliga utsträckning ge passage åt de som har en marginell betalningsvilja större än marginalkostnad är prisdiskriminera med två- eller flerdelade priser.

Av de priser som visas i tabell 12 är det endast ifråga om kontantbiljett för enstaka resa som ett pris betalas. Om ett lägre pris per passage än kontantbiljett önskas finns det 10-turskort. För den som kör fler än en gång per år finns alternativet BroPass. Det är tudelat pris där en fast årsavgift betalas för att få förmånen till ett lägre pris per passage än med kontantbiljett och 10-turskort. För den som pendlar finns alternativet ØresundPendlaren som har ett flerdelat avgiftssystem. Årsavgiften är SEK 315 och pris per resa SEK 182 (helg 145) för 1-16 resor per månad. Vid större antal resor per månad sjunker priset ytterligare till SEK 38 (helg 32) för 17-50 resor. För företag finns ØresundBusiness där priset per resa hela tiden sjunker i i fyra årsintervall för personbilar samt tre årsintervall för lastbilar och linjelagd busstrafik. Företags som har bilar som kör frekvent kan komma ner till 266 SEK per tur medan lastbilar kan komma ner till SEK 490 per tur.

Med antagande om avtagande marginell betalningsvilja erbjuder denna prissättning en möjlighet att genom årsavgifter få bidrag till täckande av fasta kostnader samtidigt som avtagande priser med ökande frekvens passager gör att man kommer närmare den volym som skulle ha erhållits vid marginalkostnadsprissättning. Med andra ord är prisdiskriminering det alternativ som står till buds för att maximera välfärd och samtidigt täcka fasta kostnader. Om aktuella prisalternativ är de mest optimala är svårt att uttala sig om.

Tabell 12, Priser 2009 på Öresundsbron

Priser inkl. moms	Kontantpris		BroPass*		Weekendpris med BroPass*		10-turskort	
	DKK	SEK	DKK	SEK	DKK	SEK	DKK	SEK
Personbil upp till 6 meter	275	395	139	188	99	124	200	294
- med släp/husvagn	550	790	278	376	198	248		
Motorcykel	150	220	62	84	44	55	111	162
Priser exkl. moms	DKK	SEK						
Lastbil 9 – 20 meter	636	936						
Buss över 9 meter	916	1.340						

Alla priser avser enkelresa. *Årsavgiften för bropass var 235 DKK och 320 SEK. Källa: www.oresundsbron.com

Som för alla företag med monopolställning, betingad av stordriftsfördelar som härrör från höga fasta kostnader, är prissättningen av brotjänster en viktig fråga. Att sätta ett marginalkostnadspris baserat på vad en passage kostar exkl. täckande av kapitalkostnad skulle innebära tillgänglighet för alla, som är beredda att betala den rörliga kostnaden för sin passage, fick tillgång och på så maximera den välfärd som bron genererar. Men med sådan prissättning skulle bron gå med stor förlust och de lån som finansierade bygget skulle aldrig betalas tillbaka. Å andra sidan om ett enhetligt monopolpris för varje passage togs ut skulle många bli utestängda från användning av bron.

Öresundskonsortiet har löst denna ekvation genom att erbjuda flera avgiftsalternativ. Det finns dels ett bestämt pris för enstaka passage som torde vara attraktivt för de som sällan utnyttjar bron. Som alternativ finns en uppsjö av olika tvådelade avgiftsalternativ som kvantitetsrabatt för mer frekventa användare. Med olika slag av prisdiskriminering kan bron göras tillgänglig för många (i samklang med s.k. marginalkostnadsprissättning), samtidigt

som de ökade intäkterna (jämfört med marginalkostnadsprissättning) ger täckning av de fasta kapitalkostnaderna för lån m.m.

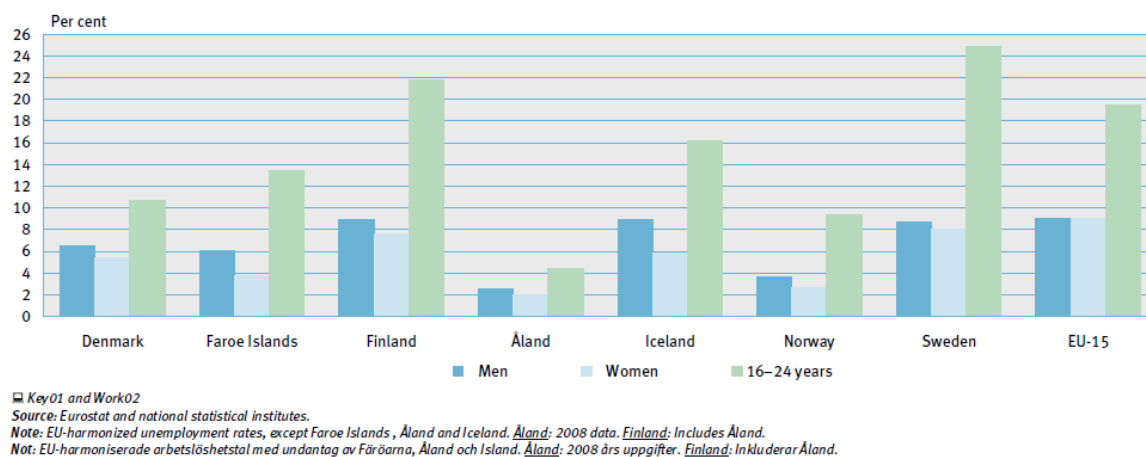
Årsredovisningar från Öresundskonsortiet under de 10 år som bron funnits erbjuder härvid intressant läsning. Resandeströmmen har hela tiden ökat (se figurerna 4 och 5). Under förlidet år 2010 lyckades Öresundskonsortiet till och med gå med vinst dvs. generera intäkter utöver vad som krävdes för att täcka de fasta kostnaderna (se tabell 4 över Öresundskonsortiets resultaträkningar). Intressant att notera är driftskostnaderna kunde minska under 2010 trots ökat antal passager. Ett problem med monopol är annars dålig disciplin att hålla driftskostnader i schack (jfr Leibensteins (1966) uttryck X- inefficiency och kommentar av Nobelpristagaren J.R. Hicks (1939) om lugnt liv som främsta monopolvinst.)

6. Arbetsmarknaden i Öresund

Idag pendlar cirka 20 000 personer dagligen över Öresund, merparten av dessa för att arbeta på andra sidan sundet. Det är således ingen tvekan om att Öresundsregionen är på god väg att få en integrerad arbetsmarknad. Det finns emellertid viktiga skillnader mellan de danska och de svenska arbetsmarknadsmodellerna som är av stor betydelse för den fortsatta integrationen. Som ett exempel på de stora skillnaderna mellan de två arbetsmarknadsmodellerna brukar ungdomsarbetslösheten lyftas fram. Under juni månad 2010 var ungdomsarbetslösheten i Sverige 27,3% medan motsvarande siffra för Danmark var 11,2%. Det vill säga ungdomsarbetslösheten är nästan 2,5 gånger så hög i Sverige (Svenskt Näringsliv, 2010). Samtidigt pendlar ca 20 000 personer dagligen över Öresund för att arbeta.

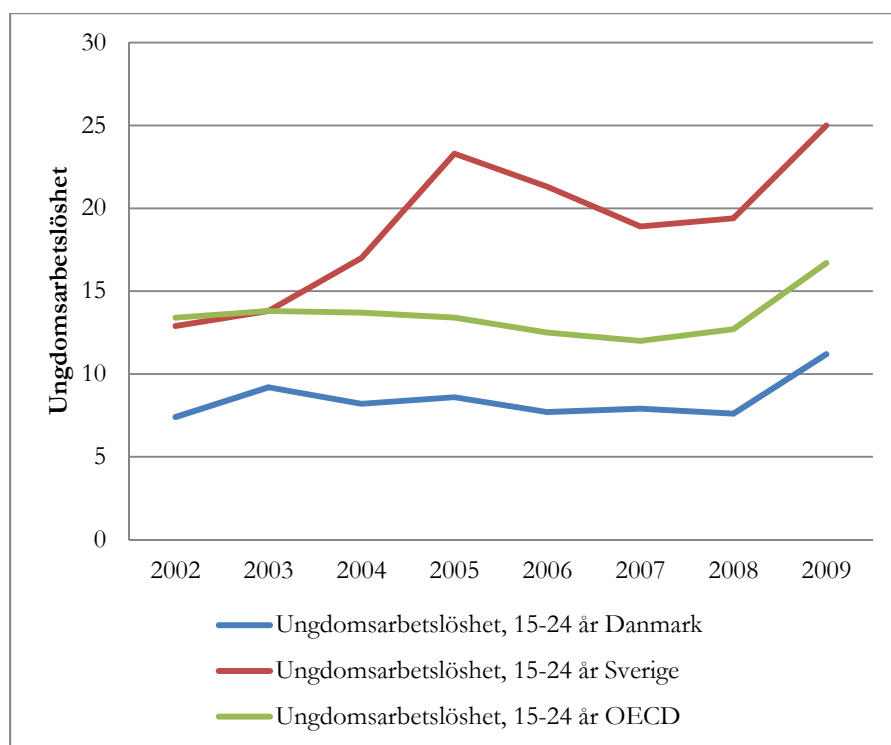
Faktum är att Danmark har den lägsta arbetslösheten i Norden för åldersgruppen 15-24 år (se figur 13). En orsak som nämnts till att Danmark har kunnat hålla nere arbetslösheten för den yngsta åldersgruppen är dess *Flexicurity system* (se hemsidor för Dansk Industri). Flexicurity systemet kombinerar flexibilitet med social trygghet och en aktiv arbetsmarknadspolitik. Det är ett system som mera syftar till att ge personer rätt till social trygghet än att ge personer rätt till fortsatt anställning. En konsekvens är att arbetsgivare vågar anställa en ung person utan större arbetserfarenhet, eftersom anställningskontraktet medger uppsägning från såväl arbetstgares som arbetsgivares sida. En ökad flexibilitet på arbetsmarknaden uppnås därvid. En person som går från en anställning till en annan skyddas av ett socialt trygghetssystem, som medför att välfärd förluster för den enskilde inte blir alltför dramatiska.

Figur 13, Arbetslöshet efter kön samt ungdomsarbetslöshet



Källa: Nordisk statistisk årsbok 2010

Figur 14, Ungdomsarbetslöshet i Danmark, Sverige och OECD



Källa: OECD (2010), Employment and Labor Market Statistics.

Flexibiliteten gynnar både en ung person som är ny på arbetsmarknaden och arbetsgivaren. Den unge arbetssökanden har behov att söka sig fram bland olika anställningar för att hitta det arbete som passar hon/honom bäst. På samma sätt har arbetsgivaren svårt att få en aning

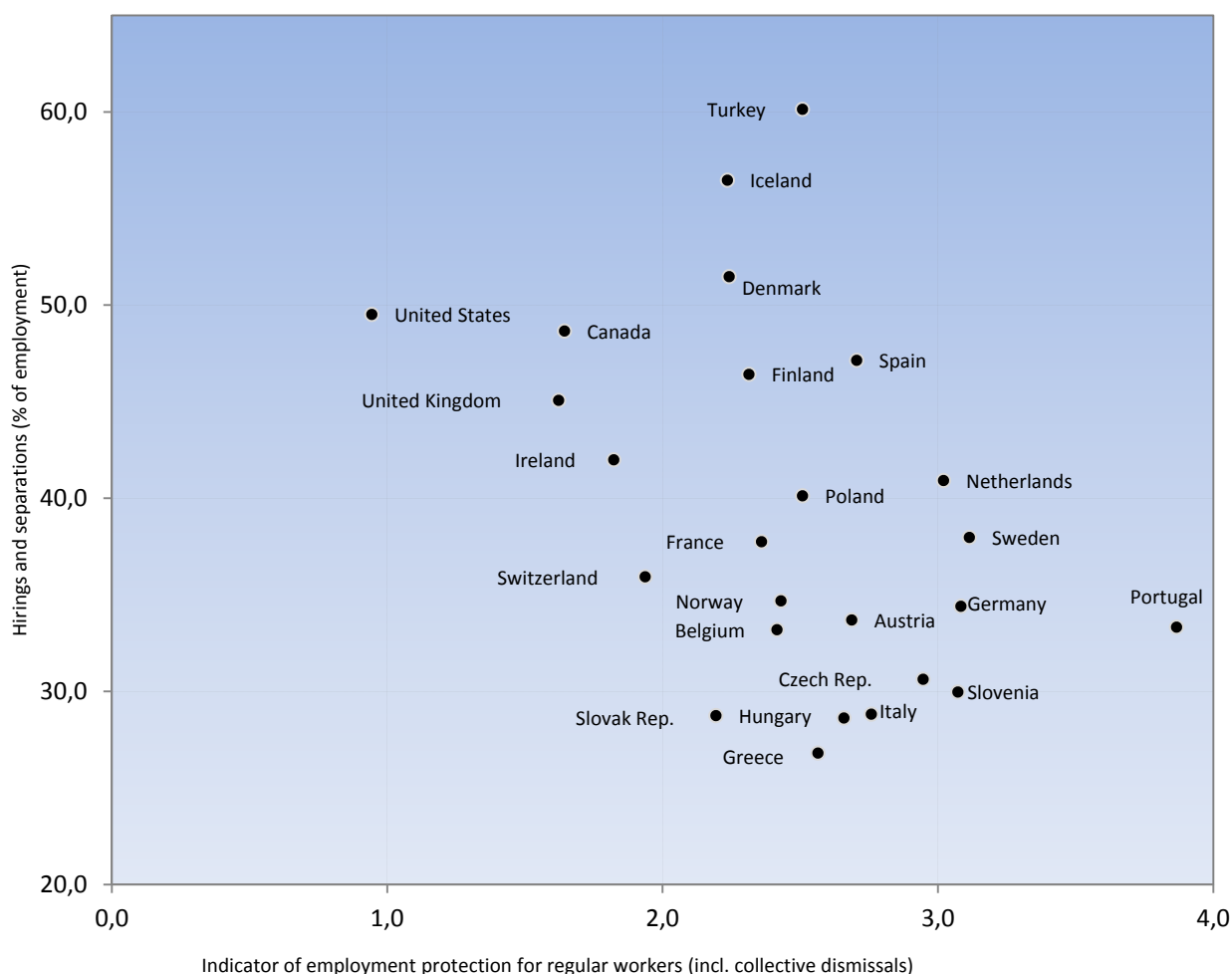
om en ung arbetssökandes produktivitet. Det finns ingen information från tidigare anställning att gå på. Personer i den yngre åldersklassen som bor på den svenska sidan av Öresundsregionen kan dra nytta av de danska flexicuritysystemet samtidigt som danska arbetsgivare gynnas av ett större utbud. (Ur ett pendlingsperspektiv är denna arbetsmarknadsflexibilitet intressant med tanke på att befolkningen under 24 år ökar på den svenska sidan av Öresund medan den minskar på den danska sidan, se figurerna 11 och 12 ovan).

6.1 Danska och svenska arbetsmarknadsmodellerna

För envar som studerar den svenska respektive den danska arbetsmarknaden blir det uppenbart att det finns mycket stora skillnader mellan hur dessa fungerar i termer av att skapa full sysselsättning och tillgodose näringslivets behov av rätt typ av kompetenser. Den kanske viktigaste skillnaden mellan den svenska arbetsmarknaden och den danska arbetsmarknaden är arbetskraftens rörlighet. Omfattande ekonomisk forskning visar att en sund ekonomi förutsätter en kontinuerlig omallokering av resurser (såväl arbetskraft som kapital) från stagnerande sektorer till mera expansiva sektorer och företag. I en väl fungerande marknadsekonomi tillkommer nya företag, medan befintliga företag expanderar, stagnerar eller upphör. Processen kring framväxten av nya företag och omallokeringen av resurser från stagnerade företag till expansiva företag bidrar signifikant till produktivitetens tillväxt (se t.ex. Griliches och Regev, 1995; Foster m.fl., 2001 och OECD, 2010b). Denna marknadsprocess såväl skapar som förstör många arbetstillfällen. En välfungerande marknadsekonomi förutsätter att arbetskraften också förflyttas från stagnerande till expanderande företag. Här är arbetsmarknadens funktionssätt av stor betydelse för hur snabb denna process är.

Det finns ansevärliga skillnader mellan länder i hur snabbt nya jobb tillkommer och hur snabbt gamla jobb försvinner. Figur 15 visar på sambandet mellan graden av anställningsskydd och omsättningshastigheten inom arbetskraften. Omsättningshastigheten mäts som andelen nyanställningar och uppsägningar som andel av den totala sysselsättningen, och utgör ett mått på hur flexibel arbetsmarknaden är.

Figur 15, Arbetsmarknadsdynamik och anställningsskydd



Källa: OECD (2010b), *OECD Employment Outlook*.

OECD (2010c) uppskattar den naturliga jämviktarbetslösheten (NAIRU) till 7 procent i Sverige och till 4,8 procent i Danmark, vilket innebär att jämviktsarbetslösheten är hela 45 procent högre i Sverige. Då den naturliga jämviktsarbetslösheten är oberoende av konjunkturen och istället bestäms av institutionella faktorer ger denna skillnad mellan Sverige och Danmark en tydlig indikation om de större strukturella problemen på den svenska arbetsmarknaden.

Det finns också stora skillnader i sjukfrånvaron mellan Sverige och Danmark. År 2004 låg sjukfrånvaron i Danmark på cirka 1,6 procent medan motsvarande siffra för Sverige var ca 4,4 procent; vilket motsvarar en skillnad på ungefär 275 procent! (Finansdepartementet,

2002). För en jämförelse av sjukfrånvaron i Sverige och Danmark se Boräng och Rothstein (2005). Likaså ligger långtidssjukrivningar (som överstiger 52 veckor) ca 500 procent högre i Sverige.⁸

Sammanfattningsvis kan man därför konstatera att den danska arbetsmarknaden är mera flexibel än den svenska arbetsmarknaden, vilket sannolikt har två effekter utifrån ett Öresundsperspektiv. Dels är det rimligt att förvänta sig snedvridningseffekter i att människor lättare får jobb på den danska sidan, dels kan det på sikt få effekter på företags etablerings- och lokaliseringsval. Företag kan komma att etablera sig i snabbare takt på den danska sidan. Skillnaderna mellan den svenska och den danska arbetsmarknadsmodellerna är en viktig bidragande faktor bakom arbetspendlingen över sundet.

7. Exempel på hur institutionella skillnader påverkar integrationen av arbetsmarknaderna i Öresundsregionen

Nedan följer ett konkret exempel på hur skillnader i skattesystemen i enskilda fall kan påverkar integrationen av arbetsmarknaderna. Komplikationerna och de snedvridande effekterna av att ha två skattesystem kan illustreras med ett exempel som rapporterades i Focus Öresund (sep. 2009a). Exemplet är hämtat från en arbetspendlare från Köpenhamn till Sverige, Høgni Kalsø Hansen. Høgni är bosatt i Köpenhamn men arbetar i Lund. Detta innebär att han betalar den så kallade SINK-skatten till Sverige på 25%. Det är inte tillåtet för Høgni att dra av räntekostnader eller kostnader för arbetspendlingen. Om Høgni skulle överväga att dubbelarbeta och ha ytterligare en tjänst i Danmark skulle detta innebära att Høgnis skatteplikt skulle föras från Sverige till Danmark, vilket i sin tur skulle innebära en skatteökning från 25% till 60%. I det Høgnis fall som Focus Öresund rapporterar skulle nettoeffekten av att ha en sidosysselsättning i Danmark bli en förlust på drygt 8 000 DKK på årsbasis. Man ställer sig därför frågan vilka incitament Høgnis har att arbeta extra i Danmark? Då det knappast kan ses som något mycket ovanligt att man har två arbetsgivare utgör detta med andra ord en teknisk barriär som hindrar integrationen av de svenska och danska arbetsmarknaderna. Det faktum att Høgnis arbetar som forskare vid Lunds universitet illustrerar dock att skattereglerna i det här exemplet sannolikt har en asymmetrisk effekt på arbetsmarknaden, där högutbildade kan antas löpa större risk att påverkas negativt. Detta är

⁸ I Danmark var 2003 0,4 procent av arbetskraften sjukskriven i mer än 52 veckor medan motsvarande siffra för Sverige år 2002 låg på 2 procent (Socialdepartementet 2002, och Beskæftigelseministeriet, 2003).

olyckligt då man vidare kan anta att det är just gruppen av högutbildade, dubbelarbetande som torde påverka den ekonomiska integrationen som starkast.

8. Slutsatser

Ett stort steg mot ekonomisk integration av Skåne-Själland togs genom byggandet av Öresundsbron som öppnades för trafik år 2000. De geografiska transaktionskostnaderna för resursallokering mellan Sverige och Danmark sänktes drastiskt. För att fördelarna med Öresundsbron skall utnyttjas till sin fulla potential krävs dock också att de två ländernas institutionella ramverk kalibreras. Vi kan för det första konstatera att regelverk och byråkrati skiljer sig åt mellan länderna. Regelbördan för företagande är betydligt lägre i Danmark. Beskattningen i Danmark präglas av högre grad av transparens vilket minskar informationskostnaderna för arbetskraft. För det andra skiljer sig beskattningen också på sätt som gör pendling fördelaktig, speciellt för personer med högre inkomst. Det kan tyckas bra. Men ett neutralt skattesystem är ur ett resursfördelningsperspektiv bättre. Det finns också en del problem med det skatteavtal som gäller för pendlare. Skatteavtalet är till för att kompensera för att beskattning sker där man arbetar och inte där man bor och utnyttjar offentlig service.

Prissättningen av bropassage är viktig. Bron är ett naturligt monopol. Ett monopolpris utgör ett hinder för ekonomisk integration. Vår studie av priselasticitet tyder på stark marknadsmakt. Glädjande är därför att prissättningen genom olika slag av prisdiskriminering har lyckats sänka rörligt pris mot marginalkostnaden för pendlare. En annan fördel är att svenska ungdomar kunnat utnyttja de fördelar som det danska flexicuritysystemet ger för sysselsättning av yngre arbetskraft. Vår övergripande slutsats är att Sverige har en hel del att lära av det danska institutionella ramverket och att mycket återstår innan den fulla potentialen av ekonomisk integration kan nås.

Referenser

- Alchian, A. A. och Allen, W., (1974), (red.), *University Economics*, 3:e upplagan, red., Prentice Hall International, London.
- Baldwin, R. E., (1971), *Non-tariff Distortions of International Trade*, Allen & Urvin, London.
- Baumol, W., Panzar, J. och Willig, R., (1982), *Contestable Markets and the Theory of Industry Structure*, New York: Harcourt Brace Jovanovich.
- Baumol, W. J., (1982), "Contestable Markets: An Uprising in the Theory of Industry Structure", *American Economic Review*, Vol. 72, Nr. 1, 1-15.
- Beskäftigelseministeriet, (2003), "Analyse av det danske sygefravær".
- Bhagwati, J. N., (1969), "Trade, Tariffs and Growth", Weidenfeld & Nicolson, London.
- Bjuggren, P-O och Skogh, G., (1989), *Företaget – en kontraktsekonomisk analys*, SNS, Stockholm.
- Boräng, F. och Rothstein, B., (2005), "Dags att dra in guldklockorna? Om rörlighet och sjukfrånvaron på den svenska," I: Rauhult, D. och Falkenhall, B., (red.), (2005) "Arbetsrätt, rörlighet och tillväxt," ITPS, A2005:016.
- Bode, E., Krieger-Boden, C. och Lammers, K., (1994), *Cross-Border Activities, Taxation and the European Single Market* Institut für Weltwirtschaft an der Universität Kiel. Kiel: Inst. für Weltwirtschaft, (Kieler Sonderpublikationen).
- Braunerhjelm, P., Faini, R., Norman, R., Ruane, F. och Seabright, P., (2000), "Integration and the Regions of Europe: How the Right Policies Can Prevent Polarization," CERP, London.
- Brokelind, M., (1999), "Inkomstskatt fysiska personer", i Brokelind m. fl. , *Integration och utveckling i Öresundsregionen, möjligheter och utmaningar*, (Barriärutredningen), Lund.
- Carlton, D. W. och Perloff, J. M., (2005) *Modern Industrial Organization*, Prentice Hall
- Coase, R. H., (1937), "The Nature of the Firm," *Economica*, vol. 4, 386-405.
- Coase, R. H., (1960), "The Problem of Social Cost," *Journal of Law and Economics*, vol. 3, 1-44.

European Commission, (2010), Joint Report on Pensions, "Progress and key challenges in the delivery of adequate and sustainable pensions in Europe". European Commission Directorate-General for Economic and Financial Affairs Publications.

Evans, C. L., (2003), "The Economic Significance of National Border Effects," *American Economic Review*, vol. 93, nr. 4, 1291-1312.

Finansdepartementet, (2002), Den svenska sjukan – sjukfrånvaron i åtta länder, Ds 2002:49. Fritzes.

FitzGerald, J., (1989). "The Distortionary Effects of Taxes on Trade in Border Areas: The Case of the Republic of Ireland-United Kingdom Border," Papers ME183, Economic and Social Research Institute (ESRI).

FocusÖresund, (2009:4), "Straffskatt för att jobba på båda sidor av sundet," Nr. 4, September 2009, Öresundsbro konsortiet, www.oresundsbron.com, 091216.

FocusÖresund, (2009:6), "Danskar servar bilen i Sverige," Nr. 6, December 2009, Öresundsbro konsortiet, www.oresundsbron.com, 091216.

Griliches, Z. och Regev, H., (1995), "Firm Productivity in Israel Industry: 1979-1988", *Journal of Econometrics*, vol. 65, 175-203.

Head, K. och Mayer, T., (2000), "Non-Europe: The Magnitude and Causes of Market Fragmentation in the EU," *Weltwirtschaftliches Archiv*, vol. 136, nr. 2, 284-314.

Hicks, J.R., (1939), *Value and Capital*, Oxford, Clarendon Press.

Johansson, B. och Karlsson, C., (2002), Sjöfartens roll i den svenska ekonomin, Institutet för Näringslivsanalys, Internationella Handelshögskolan i Jönköping.

Leibenstein, H., (1966) "Allocative Efficiency vs X-inefficiency", *American Economic Review*, 56:392-415.

North, D.C., (1990), *Institutions, Institutional Change, and Economic Performance*, Cambridge: Cambridge University Press.

Ø-analys, (2008), "Dagligvaror är 20 procent billigare i Sverige än Danmark," Öresundsbro konsortiet, www.oresundsbron.com, 091216.

Olshov, A., (2009), *Analys av skatteavtalet Sverige-Danmark*, Øresundsinstitutet

- Pettersson, L., (2006), *Är Danmark bättre än Sverige? Om dansk och svensk yrkesutbildning sedan industrialiseringen*, Øi Förlag, Malmö.
- Rauhult, D. och Falkenhall, B., (red.), (2005) "Arbetsrätt, rörlighet och tillväxt," ITPS, A2005:016.
- Socialdepartementet, (2002), "*Handlingsplan för ökad hälsa i arbetslivet*", SOU 2002:5. Fritzes.
- StatNord, (2009), <https://www.h2.scb.se/grs/>, 091216
- Svenskt Näringsliv, (2009), *Ägarskatter i 34 länder – en detaljerad kartläggning*.
- SCB, (2011), *Befolkningsstatistiken*.
- Svedab AB, (2000), *Årsredovisning 2000*.
- North, D. C., (1990), *Institutions, Institutional Change and Economic Performance*, University of Cambridge
- Nordisk Statistisk Årsbok 2010, www.norden.org
- OECD, (2003), *Öresund, Danmark/Sweden*, OECD Territorial Reviews.
- OECD, (2010a), *OECD Tax Database*.
- OECD, (2010b), "OECD Employment Outlook – Moving Beyond the Crisis".
- OECD, (2010c), *OECD Employment and Labor Market Statistics Database*.
- Världsbanken, (2010), "Ease of Doing Business," www.doingbusiness.org
- Wallis, J.J. och North, D.C., (1986), "Measuring the Transaction Sector in the American Economy", in Engerman, S. och Gallman, R.E., eds. *Long-Term Factors in American Economic Growth*, Chicago: University of Chicago Press.
- Williamson. O. E., (2000), "The New Institutional Economics: Taking Stock, Looking Ahead," *Journal of Economic Literature*, vol. 38, nr. 3, 595-613.
- Williamson, O. E., (1979), "Transaction-Cost Economics: The Governance of Contractual Relations," *Journal of Law and Economics*, vol. 22, nr. 2, 233-261.
- Öresundsbro konsortiet (2009), *Årsredovisning 2009*.

Appendix 1

Företagens vinstmaximering, arbetskraftens marginalproduktivitet och lönesättning

Följande enkla modell kan användas för att förstå hur prisskillnader kan påverka flöden och varor mellan Danmark och Sverige. I denna modell illustreras hur arbetsmarknaderna kan påverkas av ökad integration, men analysen kan lätt anpassas till att gälla varor och tjänster.

Förenklat kan ett företags vinstfunktion uttryckas på följande sätt:

$$\pi = PQ - wL - rK \quad (1)$$

π är företagets vinst, P är priset på företagets produkter, Q är produktionsvolymen, w är löner, L representerar arbetskraften (arbetade timmar), r är räntekostanden på använt kapital och K representerar slutligen kapitalstocken. Ekvationen säger helt enkelt att vinsten är lika med intäkterna minus kostnaderna för produktionen. Eftersom produktionen är en funktion av använt kapital och arbete så kan Q uttryckas som $f(K,L)$. Detta gör att man kan uttrycka ekvation 1 som:

$$\pi = Pf(K, L) - wL - rK \quad (2)$$

För att maximera vinst kommer företag att expandera sitt kapital och nyanställa fram till den punkten att kostanden sista kapitaltillskottet och arbetskraften sammanfaller med löne- och kapitalkostnaden.

För ett vinstmaximerande företag innebär detta att följande marginalvillkor skall vara uppfyllda:

$$\frac{\partial \pi}{\partial K} = Pf'_K(K, L) = r \quad (3)$$

$$\frac{\partial \pi}{\partial L} = Pf'_L(K, L) = w \quad (4)$$

Detta är helt enkelt förstaderivatorna med avseende på kapital (K) respektive arbete (L). Dessa ekvationer säger helt enkelt att företag fortsätter att anställa och att investera ny utrustning och inventarier så länge som detta skapar mer värde än vad en nyanställd kostar eller så länge avkastningen på kapital överstiger lånekostnaden (kapitalkostnaden).

Ett vinstmaximerande företag kommer att investera och expandera sin kapitalstock samt nyanställa fram till det att dessa marginalvillkor är uppfyllda. Detta är naturligtvis en förenklad bild, i verkligheten kompliceras denna process av en mängd faktorer. Skattesystemet är en viktig faktor som driver en kil mellan den nettolön en arbetstagar

erhåller och den kostnad arbetsgivaren har för den anställde. Låt T symbolisera den extrakostnad i form av skatter som arbetsgivaren betalar.

$$\pi = PQ - TwL - rK \quad (5)$$

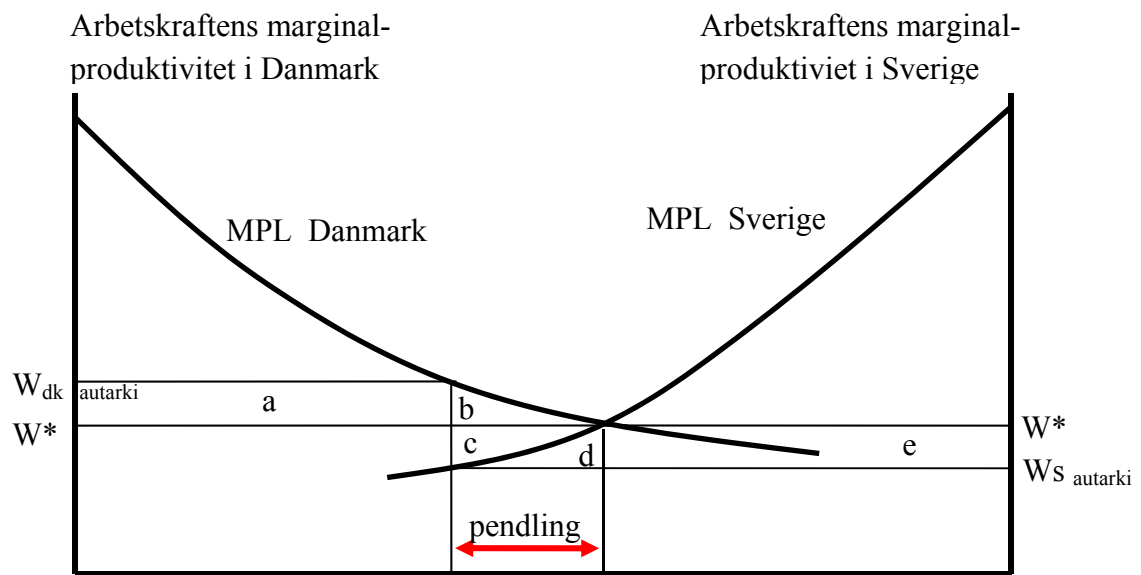
Eftersom den svenska arbetsgivareavgiften ligger på 30 procent så blir T lika med 1.3⁹. För enkelheten skall bortser vi från hur inkomstskatten påverkar detta samband. Allt annat lika kommer marginalvillkoren kommer i detta fall skilja sig åt mellan Sverige och Danmark.

Effekterna av skillnader i marginalproduktivitet kan enkelt illustreras med figur 16. I figuren antas Danmark ha en högre marginalproduktivitet (t.ex. genom lägre skattetryck). Antag vidare att löneläget i Danmark respektive Sverige, om länderna befann sig i autarki, är W_{dk} respektive W_s . Om länderna öppnas och det blir möjligt för arbetskraft att enkelt röra sig mellan länderna kommer det resultera i att arbetskraft kommer röra sig från det land (flytta eller pendla) till det land som har ett högre löneläge. Omfattningen kommer att bestämmas av hur stora löneskillnaderna är. Detta leder i sin tur till att löneläget i de båda länderna börjar jämnas ut. I höglönelandet faller lönerna medan i låglönelandet så stiger löneläget. Detta leder till välfärdsvinster som motsvarar ytan b, c och d. i figur 16. Det uppstår emellertid även fördelningseffekter. Utan under marginalproduktivitetskurvan (MPL) ned till linjen som motsvarar lönenivån tillfaller arbetsgivaren (företaget) medan ytan under lönelinjen är den totala lön som tillfaller arbetstagarna. När de båda länderna integreras och den nya jämviktslönen blir W^* så faller lönekostnaderna i Danmark medan de stiger i Sverige. Ytan a respektive e är alltså en omfördelnings effekt.

(Observera att denna analys är konsistent med lagen om ett pris och dess funktion som jämviktsattraktor).

⁹Det nya marginalvillkoret med arbetsgivaravgifter blir med andra ord: $\frac{\partial \pi}{\partial L} = Pf'_1(K, L) = Tw$

Figur 16, Arbetskraftens marginalproduktivitet och pendling



BARRIÄRER FÖR UTVECKLING

Transaktionskostnader i Öresundsregionen

Detta är den femte delrapporten från forskningsprojektet Skåne-Själland och handlar om regionens institutioner och hur de fungerar i regionen. Hur svårt eller lätt det är att samverka brukar av ekonomer beskrivas som kostnader för transaktioner. Detta möjliggör en mer precis uppfattning om hur svårt eller lätt samverkan av olika slag är. Professor Per-Olof Bjuggren och fil.dr. Johan E. Eklund har gått igenom ett antal viktiga institutionella hinder för utvecklingen i Öresundsregionen och gör en bedömning av deras betydelse.

Analysen konstaterar att bron sänkte de geografiska transaktionskostnaderna drastiskt. Men för att fördelarna med Öresundsbron skall utnyttjas till sin fulla potential krävs också att de två ländernas institutionella ramverk kalibreras. Arbetsmarknad, skatteavtal och prisbilden på Öresundsbron är områden där förändringar har goda utsikter att bidra till en bättre utveckling i framtiden.



Handelskammaren
I sydsvenska företags intresse

www.handelskammaren.com

Projektet har finansierats av Tekn Dr Ernst Wethjes Fond (som förvaltas av Handelskammaren)
Sparbanksstiftelsen Skåne, Region Skåne, Malmö Stad och Kraks Fond.

Tekn Dr Ernst Wethjes Fond



Sparbanksstiftelsen
Skåne



KRAKS FOND