



Øresund Industri & Handelskammare

ERHVERVSLIVETS | NÄRINGSLIVETS ØRESUNDSINDEKS | ÖRESUNDSINDEX

2010

HVOR LANGT ER INTEGRATIONEN NÅET?

RAPPORT UDARBEJDET FOR ØRESUND INDUSTRI & HANDELSKAMMARE | MAJ 2010

INFORMED DECISIONS



COPENHAGEN ECONOMICS

| KOLOFON

Forfatter: David Berg Harajchi, Eva Rytter Sunesen og Martin Hvidt Thelle

Kunde: Øresund Industri & Handelskammare

Dato: 20. maj 2010

Kontakt: SANKT ANNÆ PLADS 13, 2. SAL | 1250 KØBENHAVN

TELEFON: 2333 1810 | FAX: 7027 0741

WWW.COPENHAGENECONOMICS.COM

INDHOLDSFORTEGNELSE

Forord	4
Sammenfatning	5
Kapitel 1 Hovedresultater	10
Kapitel 2 Resultater på delindeks og indikatorer	15
2.1. Arbejdsmarked	15
2.2. Trafik.....	23
2.3. Handel & Samarbejde	28
2.4. Forretningsomkostninger.....	32
Kapitel 3 Spørgeskemaundersøgelse	37
3.1. Resultater	37
3.2. Metoden bag Erhvervslivets Øresundsindeks	45
Litteraturliste	47
Øresund Industri & Handelskammare	49
Copenhagen Economics	50
Bilag 1: Data og beregning af indeks	
Bilag 2: Spørgeskema og svarfrekvenser	

| FORORD

Erhvervslivets Øresundsindeks er udarbejdet af Copenhagen Economics på opdrag fra Øresund Industri & Handelskammare i perioden fra marts til maj 2010.

Øresund Industri & Handelskammare er et samarbejde mellem Dansk Erhverv og Sydsvenska Industri- och Handelskammaren.

Rapporten dokumenterer udviklingen i Øresundsregionen på tiende år. 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, Kristoffer Klebak og Ole Schmidt fra Øresund Industri & Handelskammare samt Eva Rytter Sunesen og David Berg Harajchi Copenhagen Economics.

København, maj 2010

Martin Hvidt Thelle

SAMMENFATNING

Sammenfatning

Erhvervslivets Øresundsindex 2010 udgør 69 ud af 100, hvor indekset vil være 100 i en fuldt integreret Øresundsregion. Dette betyder at indekset er faldet siden sidste måling i 2008, men set i lyset af den nuværende lavkonjunktur er faldet på blot tre point et pænt resultat. Erhvervslivets Øresundsindex er som udgangspunkt korrigeret for konjunkturudsving, og indekset vil kun blive påvirket af faktorer, som påvirker aktiviteten på tværs af sundet anderledes end den indenlandske aktivitet i hhv. Danmark og Sverige. Man kunne have frygtet, at det samfundsøkonomiske dyk som Øresundsregionen, sammen med resten af verden, har oplevet siden 2008, ville være gået hårdere udover integrationen. Årets måling af Erhvervslivets Øresundsindex tyder på, at integrationen har bidt sig fast, og at omfanget af aktiviteter på tværs af sundet udvikler sig stabilt.

Dog er det hovedsageligt integrationen fra svensk side, der holder indekset oppe, og der er ikke noget, der tyder på, at denne tendens vil vende i den nærmeste fremtid. Mens de svenske virksomheder fortsat har høje forventninger om aktivitetsvækst over Øresund i de næste 3-5 år, så fastholdes de danske virksomheders lave forventninger til øgede integrationsaktiviteter. Det tyder derfor ikke på, at de danske virksomheder vil blive lige så aktive over sundet som de svenske virksomheder i de kommende år. Dette vil lægge en begrænsning på, i hvilket omfang integrationen vil nå sit fulde potentiale.

Den mindskede integration skyldes primært udviklingen på arbejdsmarkedet, hvor nedgangen i efterspørgslen efter ar-

Sammanfattning

Näringslivets Öresundsindex 2010 är 69 av 100, där 100 motsvarar en fullt integrerad Öresundsregion. Detta innebär att indexet har fallit något sedan den senaste mätningen 2008, men i ljuset av den rådande lågkonjunkturen är fallet om endast tre enheter ett bra resultat. Näringslivets Öresundsindex korrigeras för respektive konjunktursvingar i Danmark och i Sverige, men indexet påverkas däremot av faktorer som påverkar aktiviteten tvärs över sundet. Därför fanns det fog att befara att det samhällsekonomiska fall som Öresundsregionen, tillsammans med resten av världen, har upplevt sedan 2008, skulle ha haft en värre effekt på integrationen. Näringslivets Öresundsindex visar att integrationen har bitit sig fast, och att omfattningen av verksamheter över sundet utvecklar sig stabilt.

Emellertid är det huvudsakligen integrationen från den svenska sidan som håller indexet uppe, och det finns ingenting som tyder på att denna tendens kommer att vändas inom den närmaste framtiden. Samtidigt som de svenska företagen fortfarande har höga förväntningar på tillväxten i aktiviteter över Öresund under de kommande 3-5 åren, så vidhåller de danska företagen sina låga förväntningar om ökad integration. Det tyder på att de danska företagen inte kommer att bli lika aktiva över sundet som de svenska under de kommande åren, detta kommer att innebära en begränsning av hur hög grad integrationen kommer nå sin fulla potential.

Den minskande integrationen tillskrivs primärt utvecklingen på arbetsmarknaden, där nedgången i efterfrågan av arbetskraft

bejdskraft giver sig udslag i færre annonceringer og ansættelser over sundet. Også på trafikområdet har der været mindre aktivitet, idet lastbiltrafikken over Øresundsbroen er blevet reduceret som følge af nedgangen i efterspørgslen efter varer.

Drivkraften bag integrationen er pendlingen fra Sverige til Danmark, der igen i år har slået nye rekorder og bidrager endnu mere til integrationen på arbejdsmarkedet end tidligere. Den samlede stigning dækker over øget pendling fra Sverige til Danmark og et fald i den modsatte retning, hvilket har medført, at pendlingen fra Sverige til Danmark nu er 13 gange større end pendlingen i modsat retning. Dette modsvarer af danske virksomheders ansættelse af arbejdskraft fra den anden side af sundet, der trods et fald siden 2008 stadig er høj og er en af de bærende indikatorer for Øresundsindexet. Konjunktturnedgangen har sænket efterspørgslen efter arbejdskraft, hvilket særligt viser sig ved en stigning i arbejdsløsheden og en voldsom nedgang i danske virksomheders annoncering efter svensk arbejdskraft siden 2008. Den økonomiske udvikling har hermed bidraget til en samlet nedgang i integrationen på arbejdsmarkedet.

De danske flytninger til Sverige er blevet færre i takt med, at priserne på det danske boligmarked er faldet. De forbedrede muligheder for at købe en ejendom i Danmark gør det mindre attraktivt for danskere at bosætte sig i Sverige. Samtidig er de svenske flytninger til Danmark steget, hvilket kunne tyde på, at nogle af de mange danskere, der er flyttet over sundet de seneste år, vælger at flytte tilbage til Danmark.

syns i færre utannonseringer av lediga tjänster samt av färre anställningar över sundet. Även på trafikområdet har det varit mindre aktivitet i och med att lastbiltrafikken över Öresundsbron har reducerats till följd av nedgången i efterfrågan av varor.

Pendlingen från Sverige till Danmark, som även detta år har slagit nya rekord är drivkraften bakom integrationen och bidrar nu med mer än tidigare till integrationen på arbetsmarknaden. Den totala ökningen består av en ökning av pendling från Sverige till Danmark, men även en minskning av pendling i motsatt riktning, vilket har medfört att pendlingen från Sverige till Danmark nu är tretton gånger större än pendlingen i motsatt riktning. Detta hör ihop med de danska företagens anställningar över sundet, vilka trots en nedgång sedan 2008 fortfarande är många och en av de bärande indikatorerna för Öresundsindexet. Lågkonjunkturen har sänkt efterfrågan på arbetskraft vilket har visats sig både i en uppgång i arbetslöshet och i en kraftig nedgång sedan 2008 i antalet danska företag som annonserar ut lediga tjänster i Sverige. Den ekonomiska utvecklingen har sålunda orsakat en nedgång i integrationen på arbetsmarknaden.

Antalet danskar som flyttar till Sverige har minskat i takt med att priserna på den danska bostadsmarknaden har fallit. De förbättrade förutsättningarna för att kunna köpa hus i Danmark gör det mindre attraktivt för danskar att bosätta sig i Sverige. Samtidigt har antalet svenskar som flyttar till Danmark ökat, vilket skulle kunna tyda på att många av de danskar som tidigare flyttat över sundet de senaste åren, nu valt att flytta tillbaka

Konjunktturnedgangen har også haft sin indvirkning på trafikken over Øresund, hvilket har ført til et fald i Trafikindexet på fire point. Den lavere efterspørgsel efter varer har sænket samhandlen mellem Danmark og Sverige, hvilket har reduceret lastbiltrafikken over Øresund betydeligt og mindsket bidraget til integrationen. Antallet af togafgange mellem København og Malmø er blevet mindre hyppige, men da antallet af togafgange på andre strækninger også er blevet færre, er bidraget til integrationen fra offentlige transportforbindelser samlet set uændret.

Meget af trafikken over Øresund er pendlertrafik, og toget er den foretrukne transportform. Mens biltrafikken er gået lidt tilbage, er togtrafikken derfor gået lidt frem siden 2008. Dette kunne også skyldes en øget interesse for shopping i Malmø. Den fortsat stigende broafgift har endvidere haft en negativ effekt på integrationen.

Årets Øresundsindex viser, at der stadig er et potentiale for øget integration. Indenfor handel og samarbejde ser vi et uændret bidrag i integrationen over Øresund siden 2008, og de danske virksomheder kan stadig ikke følge med de svenske virksomheders integrationsaktiviteter. Det uændrede bidrag til integrationen dækker over en stor tilbagegang i udnyttelsen af ressourcer over sundet, især fra danske virksomheder. Udnyttelsen af ressourcer afspejler blandt andet virksomhedernes samarbejde med universiteter og kapitalanskaffelse fra den anden side af sundet. Denne tilbagegang udlignes dog af en lille fremgang i bidraget til integrationen fra de øvrige indikatorer, der blandt andet omfatter import og eksport af varer og tjene-

Konjunktturnedgangen har også haft sin påvirkning på trafikken over Øresund, hvilket har bidraget til et fall om fire procentenheder på Trafikindexet. Den lavere efterfrågan har minsket handelen mellem Danmark och Sverige, vilket har reducerat lastbiltrafikken över Öresund markant och minskat trafikens bidrag till integrationen. Tågavgångar mellan Köpenhamn och Malmö har blivit mindre frekventa, men då antalet tågavgångar också på andra sträckor också har blivit färre, är kollektivtrafikens bidrag till integrationen i stort sett oförändrad.

En stor del av tågtrafikken över Öresund är pendlartrafik, och tåget är den transportform som föredras. Samtidigt som biltrafikken har gått tillbaka något, har tågtrafikken ökat lite sedan 2008. Detta kan förklaras med en ökat intresse för att shoppa i Malmö. Även den stigande broavgiften har haft en negativ effekt på integrationen.

Årets Öresundsindex visar att det fortfarande finns en potential för utökad integration. Inom handel och samarbete ser vi ett oförändrat bidrag till integrationen över Öresund sedan 2008, och de danska företagen följer fortfarande inte efter de svenska företagens integrationsaktiviteter. Detta oförändrade bidrag till integrationen består av en stor tillbakagång i användandet av resurser över sundet, i synnerhet från danska företag. Utnyttjandet av resurser avspeglar bland annat företagets samarbete med universitet och kapitalanskaffning från den andra sidan sundet. Denna tillbakagång utjämnas av en liten framgång i bidraget till integration från de övriga indikatorerna, som bland annat innefattar import och export av varor och

ster, samt samarbejde med virksomheder over sundet. Den generelt højere interesse fra de svenske virksomheder kan meget vel skyldes en udsigt til en relativ større markedsudvidelse, men er også et resultat af en bedre konkurrenceevne grundet i den lavere svenske krone.

Den lavere svenske krone har tillige medført, at Sverige er blevet relativt billigere end Danmark på forretningsomkostninger. Dette tyder på, at integrationen ikke er stærk nok til at udligne prisforskelle i Øresundsregionen.

tjänster, samt samarbete mellan företag över sundet. Det generellt större intresset från svenska företag kan mycket väl förklaras av en möjlighet till en relativt större marknadsöppning, men även utav den konkurrenskraftökning som den låga svenska kronan genererar.

Den låga svenska kronan har dessutom medfört att de svenska företagen har fått billigare rörelsekostnader än de danska företagen. Detta tyder på att integrationen inte är stark nog för att kunna utjämna prisskillnader i Öresundsregionen.

Øresundsregionen blev for alvor skabt ved åbningen af Øresundsbroen i 2000. Den faste forbindelse blev betragtet som startskuddet til en ny stærk region med godt 3,7 millioner indbygger.

'Med bygningen af Øresundsbron opstod også en vision om Øresundsregionen som en geografisk, kulturel og økonomisk enhed. At gøre broens opland til én region ville styrke områdets stilling i konkurrencen med andre storbyregioner i Nordeuropa.'

Kilde: Øresundsbron

Øresundsregionen består af Region Sjælland og Region Hovedstaden i Danmark og Region Skåne.

Kort over Øresundsregionen



Kilde: Øresundsbron

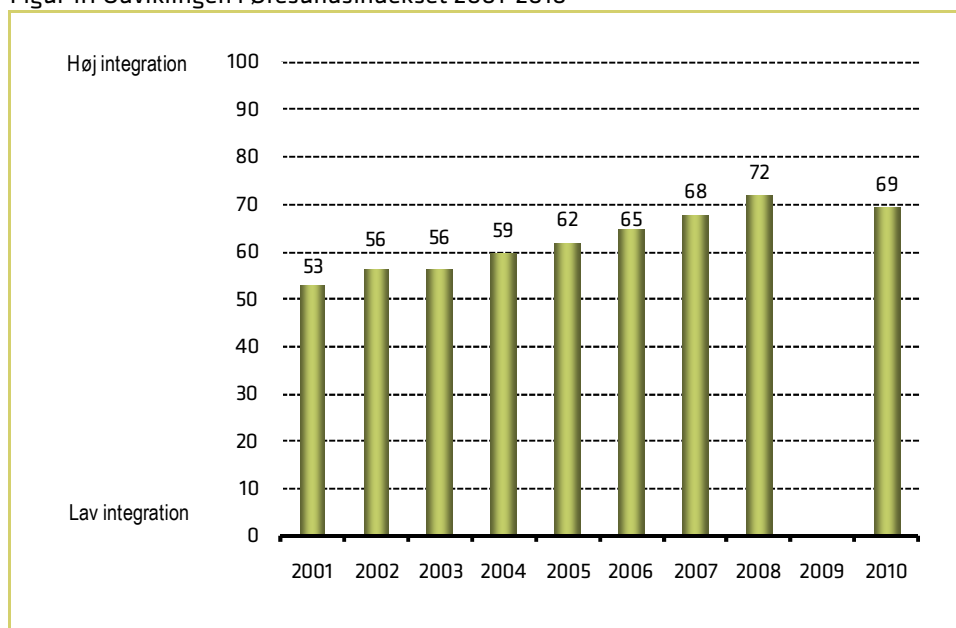
Kapitel 1 | HOVEDRESULTATER

Øresundsindexet er højt trods konjunkturedgang

Erhvervslivets Øresundsindex måler aktiviteten mellem de to sider af Øresundsregionen ud fra erhvervslivets synsvinkel. Det samlede Øresundsindex ligger i 2010 på 69 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.

Øresundsindexet er faldet tre point siden 2008, men er trods konjunkturedgangen stadig højere, end i 2007. På det tiende år af Øresundsindexets måling kan vi konstatere, at indexet ligger 16 point højere, end da vi målte integrationen over Øresund første gang i 2001. Der tegner sig tillige et billede af en støt stigende integration gennem de sidste 10 år men også af en integration, der kun er på godt 2/3 af sit fulde potentiale, jf. Figur 1.1.

Figur 1.1 Udviklingen i Øresundsindexet 2001-2010



Note: Værdien af Erhvervslivets Øresundsindex siden 2001

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 10 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.

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.

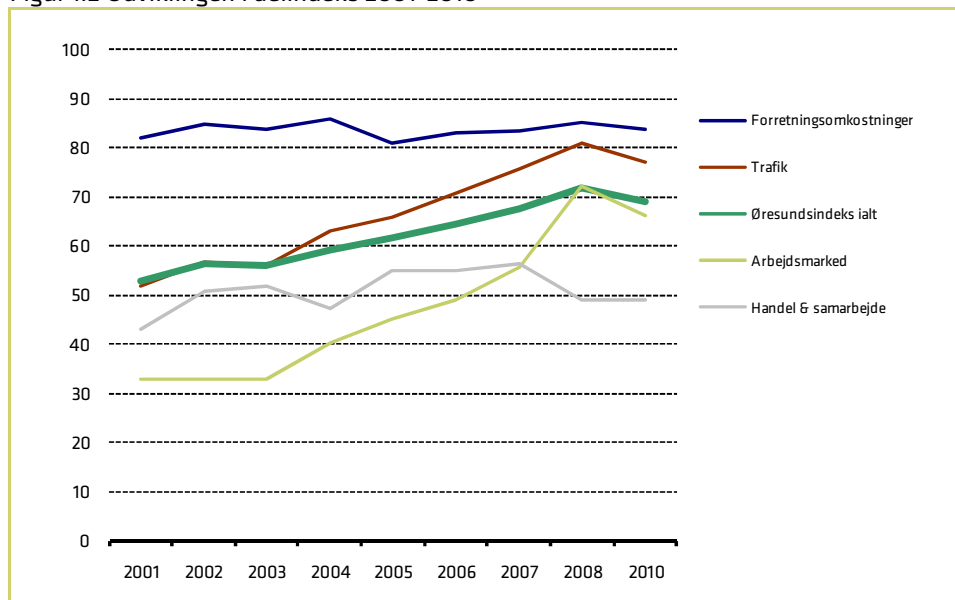
Det tredje hovedområde er *Handel & Samarbejde*. Her måler vi erhvervslivets adfærd samt konjunkturerne i regionen. Vi ser på import og eksport, og i hvor høj grad der samarbejdes og indgås Joint Ventures over sundet. Endelig indgår indikatorer for henholdsvis, om man udnytter ressourcer (fra bl.a. videninstitutioner) 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.

Kilde: Copenhagen Economics

Det er især hovedområdet Forretningsomkostninger, men også Trafik, der trækker det samlede Øresundsindeks op i 2010. 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 2001-2010



Note: De fire hovedområder i Erhvervslivets Øresundsindeks

Kilde: Copenhagen Economics

Det har over hele perioden været hovedområderne Arbejdsmarked og Trafik, der har været drivere for væksten i Øresundsindekset med stigninger i indekserne på henholdsvis 33 – og 25 point. Udviklingen i hovedområderne Handel & Samarbejde og Forretningsomkostninger har været relativt jævn over hele perioden. Handel & Samarbejde er det eneste delindeks,

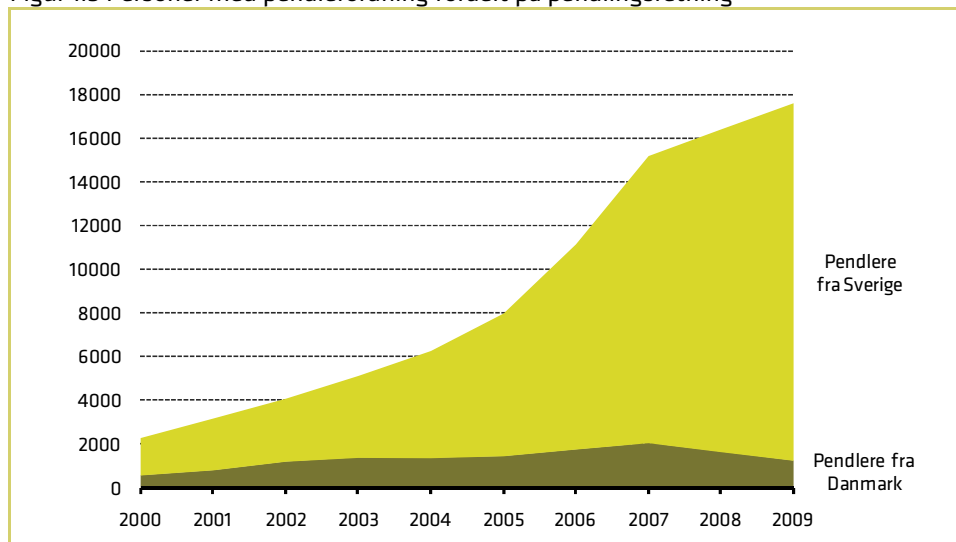
der ikke er faldet siden 2008, men det er også her, der er det største potentiale for øget integration.

Arbejdsmarked og Trafik er de to hovedområder, der ser ud til at være hårdest ramt af konjunkturedgangen. Nedgangen i Arbejdsmarkedsindekset skyldes, at den generelt lavere efterspørgsel efter arbejdskraft især giver sig udslag i lavere efterspørgsel på tværs af sundet. Nedgangen i Trafikindekset skyldes en lavere efterspørgsel efter varer på tværs af sundet som følge af det meget store generelle fald i samhandlen (Danmarks samhandel med Sverige faldt 25 procent fra 2008 til 2009 som følge af den økonomiske krise og ændrede valutakurser, mens samhandlen med Tyskland kun faldt 19 procent).

Svenskerne pendler stadig mere

En af de bærende indikatorer for Arbejdsmarkedet, såvel som hele Øresundsindexet, er pendlingen over sundet. Pendlingen har været stigende over hele perioden, men tog for alvor fart i 2005, hvorfra den er steget med 120 procent frem til 2009. Den stærkt stigende pendling er dog alene bundet op på pendlere fra Sverige til Danmark som i 2009 udgør 16.307 pendlere, 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 First og Scandlines. Tal for 2008 er ekstrapoleret fra 2007 til 2009.

Kilde: Copenhagen Economics på baggrund af tal fra Øresundsbron, DSB First og Scandlines

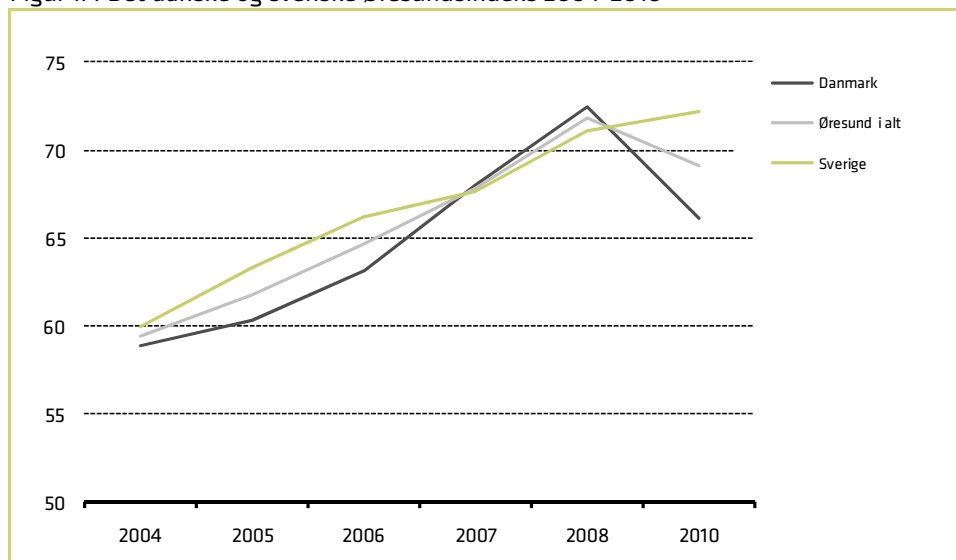
Pendlingen fra Sverige til Danmark, der frem til 2007 har haft en gennemsnitlig årlig stigning på 31 procent er steget yderligere 24 procent fra 2007 til 2009, på trods af den økonomiske udvikling er pendlingen på det højeste målte niveau i Øresundsindexets historie. Pendlingen fra Danmark til Sverige er kun steget svagt frem til 2007, men er derefter faldet til niveauet før 2003. I 2009 er der således blot 1.245 pendlere i 2009. Den yderligere af-

stand mellem den danske og den svenske pendling har gjort at der i 2009 var 13 gange så mange pendlere fra Sverige til Danmark som fra Danmark til Sverige.

Det svenske bidrag til integrationen er igen størst

Det svenske Øresundsindeks har fortsat sin stigning, mens det danske Øresundsindeks har taget et stort dyk siden 2008. Dette betyder, at det svenske Øresundsindeks igen er højest, hvilket også var tilfældet før 2007. Hvor det danske Øresundsindeks er faldet fra 72 til 66 point siden 2008, er det svenske Øresundsindeks steget fra 71 til 72 point i samme periode. Dette betyder, at der i 2010 er et spænd på seks point mellem det svenske og danske Øresundsindeks. Dette er det største spænd mellem de to landeindeks siden 2001, jf. Figur 1.4.

Figur 1.4 Det danske og svenske Øresundsindeks 2004-2010

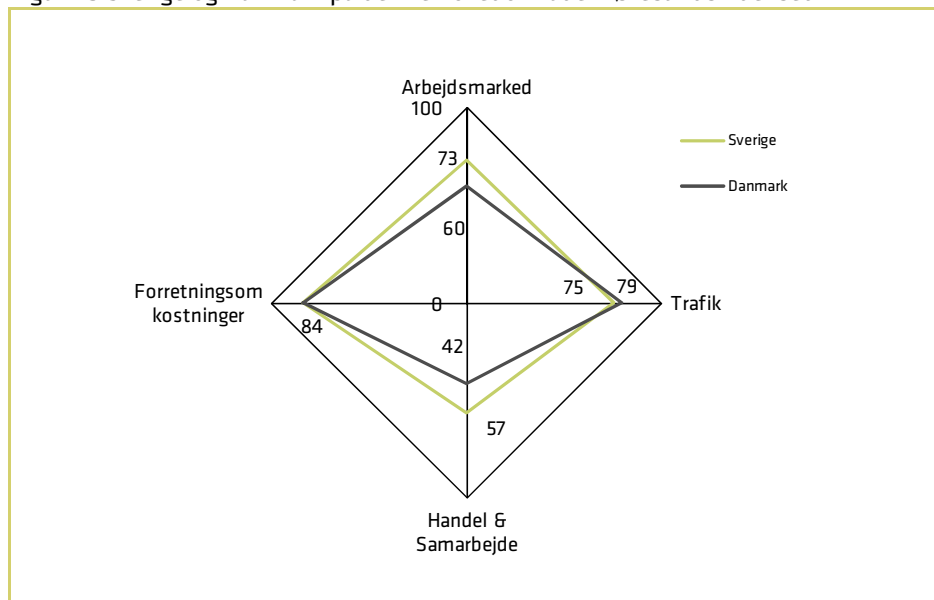


Note: Samlet indeks for Sverige, samlet indeks for Danmark og Erhvervslivets Øresundsindeks
Kilde: Copenhagen Economics

Den høje hastighed hvormed det danske indeks hentede ind på det svenske indeks er nu vendt til et fald i det danske indeks og en større afstand til det stadig stigende svenske indeks. Det skal dog bemærkes at svarprocenten på de spørgeskema-baserede dele af Øresundsindexet på den danske side er noget lavere end på den svenske side, hvorfor man skal være forsigtig med at overfortolke faldet.

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, jf. Figur 1.5.

Figur 1.5 Sverige og Danmark på de fire hovedområder i Øresundsindexet



Note: Figuren viser niveau af integration på de fire hovedområder for henholdsvis Sverige og Danmark. Indikatorværdierne for Forretningsomkostninger er per definition ens i Danmark og Sverige.

Kilde: Copenhagen Economics

Det første område er Arbejdsmarkedet, hvor det svenske indeks ligger 13 point over det danske. En væsentlig årsag til dette er, at det danske arbejdsmarked er hårdere ramt af konjunktur nedgangen end de svenske. De danske virksomheder søger ikke den svenske arbejdskraft i samme grad som under højkonjunktoren. En anden væsentlig årsag er den store forskel i pendlingen, hvor det svenske bidrag er langt større end det danske.

Det andet område er Trafik. Her ligger det svenske og det danske indeks naturligt tættere 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 næsten 40 procent mere for at passere Øresund end pendlere, der betaler skat i Danmark, og derfor er det svenske trafikindeks fire point lavere end det danske.

Det tredje område er Handel & Samarbejde, og her er det svenske indeks 15 point 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.

Det fjerde område er Forretningsomkostninger, og her er der 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 Forretningsomkostninger¹. I de tilfælde hvor der er landespecifikke indikatorer, viser vi, hvordan hver af de to dele af Øresundsregionen udvikler sig.

2.1. ARBEJDSMARKED

Arbejdsmarkedsindekset er hårdest ramt af konjunkturedgangen sammenlignet med de andre indeks. Selvom de danske virksomheder stadig ansætter relativt mange fra den anden side af sundet, sammenlignet med ansættelser fra Jylland og Fyn er Arbejdsmarkedsindekset ramt af en betydelig tilbagegang i efterspørgslen efter arbejdskraft. Dette har især manifesteret sig ved et stort fald i danske virksomheders annoncering efter arbejdskraft over sundet siden 2008, hvor Annonceringer og Ansættelser over sundet blandt danske virksomheder nåede rekord høje værdier grundet den daværende højkonjunktur og mangel på arbejdskraft i Danmark.

Pendlingen er stadig den tungest vejende indikator for Arbejdsmarkedsindekset, og pendlingen er igen i år steget samlet set på trods af en tilbagegang i antallet af pendlere fra Danmark til Sverige. Dette betyder, at der atter er en væsentlig stigning i antallet af pendlere fra Sverige til Danmark.

De faldende boligpriser i Københavnsområdet har betydet, at færre flytter fra Danmark til Sverige, mens flere flytter i den anden retning. Dette kunne afspejle danskere, der flytter tilbage til Danmark.

Det er billigere at bo i Sverige, hvilket mindsker det økonomiske incitament til at bosætte sig Danmark, så det er mere sandsynligt at de svenskere, der vælger at arbejde i Danmark, vælger at pendle frem for at flytte.

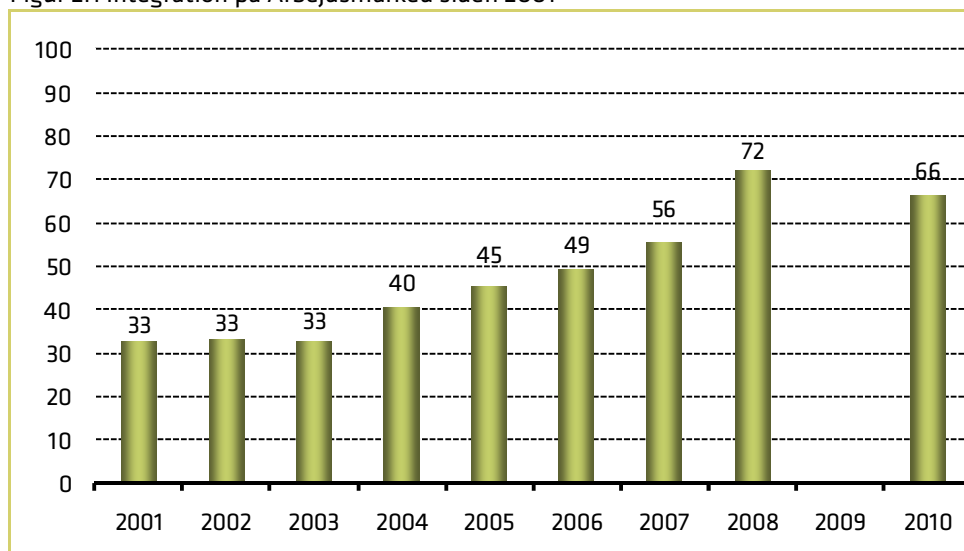
Det danske arbejdsmarked er hårdere ramt af krisen end det svenske, hvilket blandt andet har betydet, at den danske arbejdsløshed er steget relativt mere end den svenske og forskellen i andelen af arbejdsløse på henholdsvis den danske og svenske side af sundet er blevet mindre.

Resultater

Arbejdsmarkedsindekset er det delindeks, der er hårdest ramt af konjunkturedgangen med et fald på seks point siden 2008, hvilket bringer indeksværdien ned på 66. Trods dette fald er niveauet stadig betydelig højere end i 2007 og dobbelt så højt som i 2003 jf. Figur 2.1.

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

Figur 2.1 Integration på Arbejdsmarked siden 2001

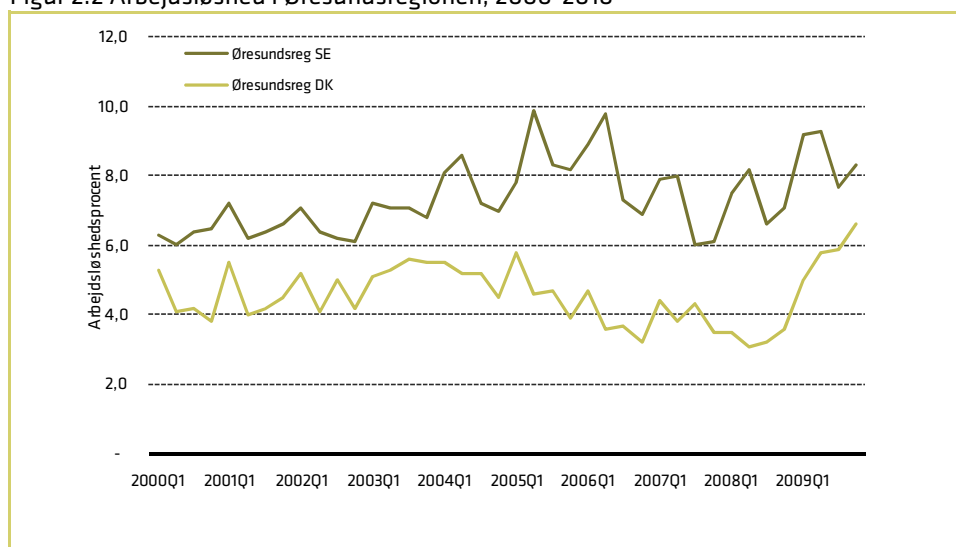


Note: Værdien på hovedområdet Arbejdsmarked siden 2001

Kilde: Copenhagen Economics

Til trods for den fortsat stigende pendling, har den betydelige nedgang i den danske efterspørgsel efter svensk arbejdskraft trukket indekset ned. Nedgangen i efterspørgslen efter arbejdskraft afspejles tydeligt ved den stigende arbejdsløshed i begge lande, jf. Figur 2.2.

Figur 2.2 Arbejdsløshed i Øresundsregionen, 2000-2010



Note: Arbejdsløshedsprocenten er opgjort kvartalsvis som procent af arbejdsstyrken

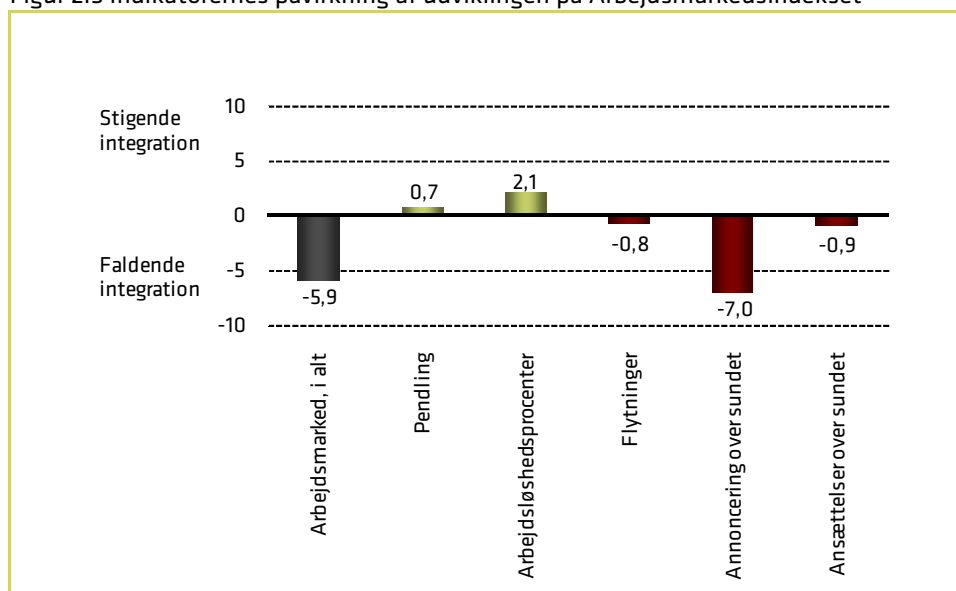
Kilde: Copenhagen Economics på baggrund af data fra Ørestat

I Sverige er arbejdsløshedsprocenten generelt højere og fluktuerer mere end i Danmark. I 2008 nåede den danske arbejdsløshed sit laveste niveau i mange år grundet højkonjunktoren, hvilket på daværende tidspunkt bidrog til den voldsomt stigende efterspørgsel efter svensk

arbejdskraft. I dag er konjunktursituationen anderledes, og da den svenske ledighed er steget relativt mindre end den danske ledighed. Ledighedsniveauerne nu tættere på hinanden på de to sider af sundet, og dermed bidrager denne indikator mere til integrationen i 2010 end i 2008.

Tilbagegangen i integrationen på arbejdsmarkedet skyldes især faldende efterspørgsel efter svensk arbejdskraft blandt danske virksomheder, hvilket i høj grad afspejles ved mindre annoncering over sundet og i mindre grad ved færre ansættelser over sundet, jf. Figur 2.3.

Figur 2.3 Indikatorernes påvirkning af udviklingen på Arbejdsmarkedsindekset



Note: Figuren viser i hvilken retning indikatorerne har trukket Arbejdsmarked og hvor meget fra 2008 til 2010
 Kilde: Copenhagen Economics

Bidraget fra flytninger er for første gang faldet siden sidste måling. Den samlede nedgang i flytninger over sundet dækker over et stort fald i flytninger fra den danske side af Øresundsregionen til den svenske side af Øresundsregionen. Det samlede antal flytninger er således faldet fra 2.940 i 2007 til 2.110 i 2009, hvilket udgør et fald på 28 procent. Samtidig dækker det samlede resultat over en stigning i flytninger fra den svenske side af Øresundsregionen til den danske side af Øresundsregionen fra 1.337 flytninger i 2007 til 1.840 flytninger i 2009, hvilket er en stigning på 38 procent.

Denne udvikling skyldes blandt andet, at et stigende antal danskere flyttede over sundet under højkonjunktoren, da boligpriserne, især i Københavnsområdet, havde nået et rekord højt niveau. Konjunkturedgangen har således fået priserne på det danske boligmarked til at falde relativt mere end priserne på det svenske boligmarked, hvilket har fået danskere, der havde bosat sig i Malmø til at flytte tilbage til den danske side af sundet.

Pendlingens bidrag er steget siden 2008 om end ikke så meget som fra 2007 til 2008. Derimod er bidraget fra arbejdsløshedsprocenten steget stort set ligeså meget fra 2008-2010 som fra 2007-2008.

Boks 2.1 Usikkerhed i indeksberegningen for annoncering

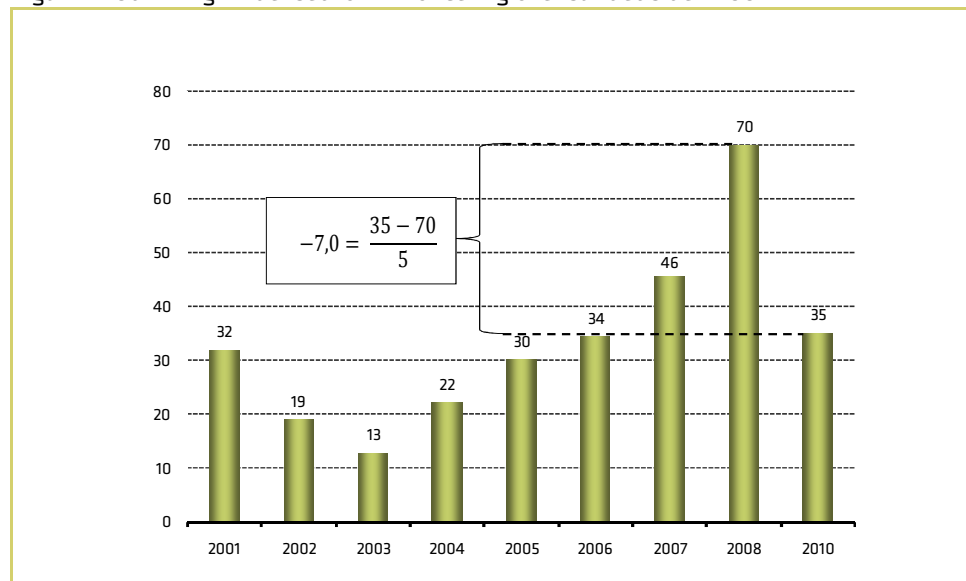
Annonceringsindekset er beregnet på baggrund af en spørgeskemaundersøgelse blandt medlemmer af Øresund Industri og Handelskammare. Antallet af respondenter blandt danske virksomheder var 84, hvilket gør at følsomheden i resultaterne er relativ stor.

Havde blot to af de danske virksomheder, der svarede nej til at de annoncerede over sundet, svaret ja, havde ændringen været -5,2 i stedet for -7,0. Dette havde fået indekset for annoncering til at være 43 og Arbejdsmarkedsindekset til at ligge på 68 i stedet for 66 og det samlede Øresundsindex havde været 70 i stedet for 69.

Kilde: Copenhagen Economics

Den store tilbagegang i bidraget til integrationen fra annonceringer i 2010 på -7,0 skyldes især et ekstraordinær højt bidrag i 2008, jf. Figur 2.4.

Figur 2.4 Udvikling i indekset for Annoncering over sundet siden 2001



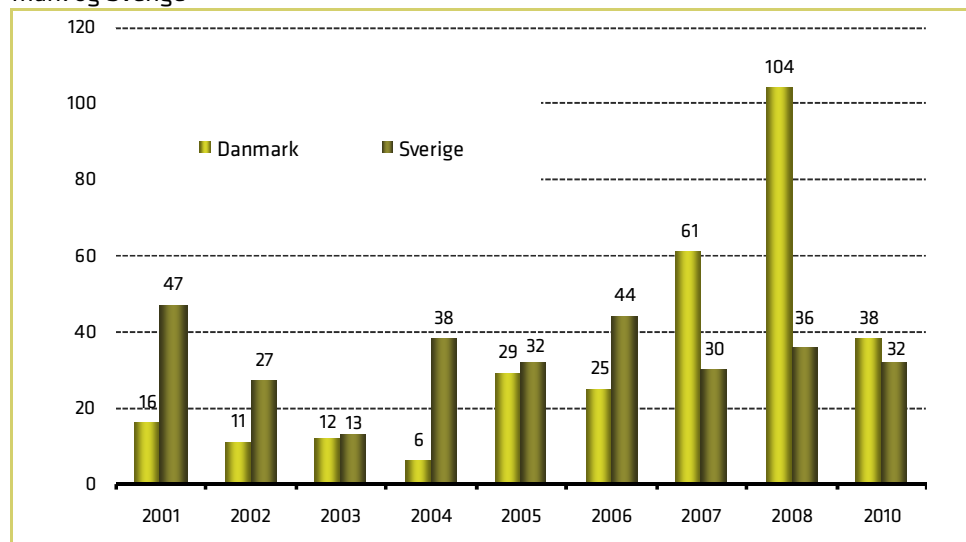
Note: Figuren viser indekset for Annoncering over sundet siden 2001

Kilde: Copenhagen Economics og Øresund Industri & Handelskammare, spørgeskema april 2010

Niveauet er i 2010 tilbage på samme niveau som i 2006, hvilket afspejler at højkonjunktoren og den ekstraordinære høje efterspørgsel efter arbejdskraft er forbi.

Annonceringsindekssets høje niveau i 2008 var et resultat af en højkonjunktur i Danmark, der havde presset ledigheden i Danmark i bund, og dermed fået danske virksomheder til i langt højere grad at rette annonceringen mod Sverige end mod Jylland og Fyn, jf. Figur 2.5.

Figur 2.5 Udvikling i indekset for Annoncering over sundet siden 2001 fordelt på Danmark og Sverige



Note: Figuren viser indekset for Annoncering over sundet fordelt på Danmark og Sverige siden 2001

Kilde: Copenhagen Economics og Øresund Industri & Handelskammare, spørgeskema april 2010

Boks 2.2 Indekssets beregningsmetode anvendt i praksis

For at vise hvorledes de anvendte indekseværdier i praksis udregnes, gennemgår vi nedenfor fremgangsmåden ved beregningen af indikatorværdien. Beregningen tager 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 15,5 procent af de sjællandske virksomheder, at de havde annonceret efter medarbejdere fra Fyn og Jylland, mens 6,0 procent af virksomhederne svarede, at de havde annonceret efter medarbejdere fra Sydsverige. Annonceringen over sundet udgør således 38 procent ($6,0/15,5 \cdot 100$) af det, vi ville forvente i en fuldt integreret Øresundsregion.

For Sverige udregnes indikatoren på samme måde, blot sammenlignes annoncering over sundet med ansættelserne fra Stockholm. I dette års Øresundsindeks svarede 4,5 procent af virksomhederne i Sverige, at de havde annonceret efter medarbejdere over sundet, mens 14,1 procent af virksomhederne svarede, at de havde annonceret efter medarbejdere fra Stockholm. Annonceringerne over Øresund udgør således 32 procent af annonceringerne fra Stockholm ($4,5/14,1 \cdot 100$). Indikatoren for Sverige får således en værdi på 32.

Den samlede indikatorværdi for annonceringer over sundet beregnes som et simpelt gennemsnit af den svenske og den danske indikatorværdi og opgøres således til 35 $[(38+32)/2]$.

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).

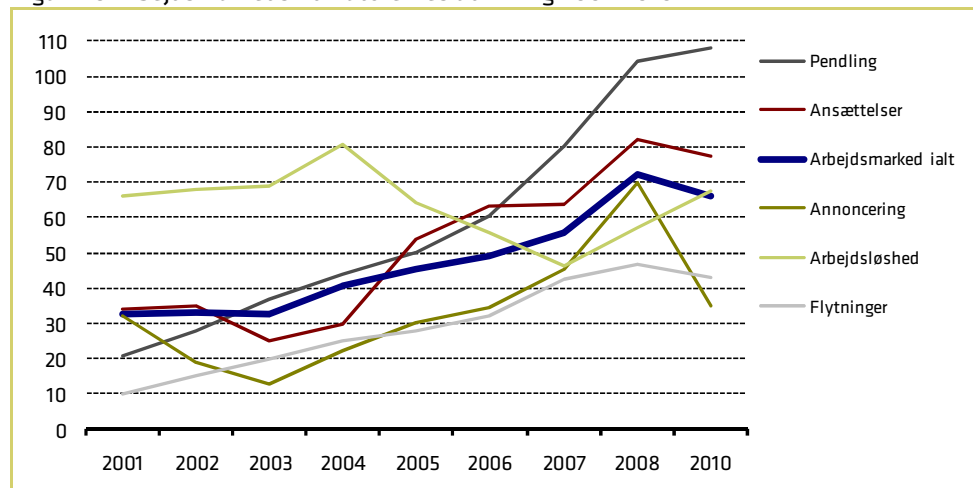
Note: Der er i eksemplerne i boksen benyttet afrundede procentværdier

Kilde: Copenhagen Economics

Pendlingen har siden 2007 været den indikator med det største bidrag til integrationen og har helt siden 2001 været den største driver for væksten i Arbejdsmarkedsindekset. Pendlingen er stadig stigende trods konjunkturedgangen og er steget 87 indekspoint siden 2001.

Forskellen i arbejdsløshedsprocenten er igen blevet mindre og bidrager nu positivt til integrationen på arbejdsmarkedet ligesom før 2007. Annonceringer på tværs af sundet, der ellers har været støt stigende siden 2003, tager det største dyk fra 2008 til 2010 på 35 point og er næsten tilbage på 2001 niveau. Ansættelser på tværs af sundet har også kun været stigende fra 2003 til 2008, men falder også fra 2008 til 2010. Flytningerne der ellers har været stigende siden 2001, er for første gang faldet fra 2008 til 2010. Flytninger og er de indikatorer, der generelt har bidraget mindst til integrationen, jf. Figur 2.6.

Figur 2.6 Arbejdsmarkedsindikatorernes udvikling 2001-2010

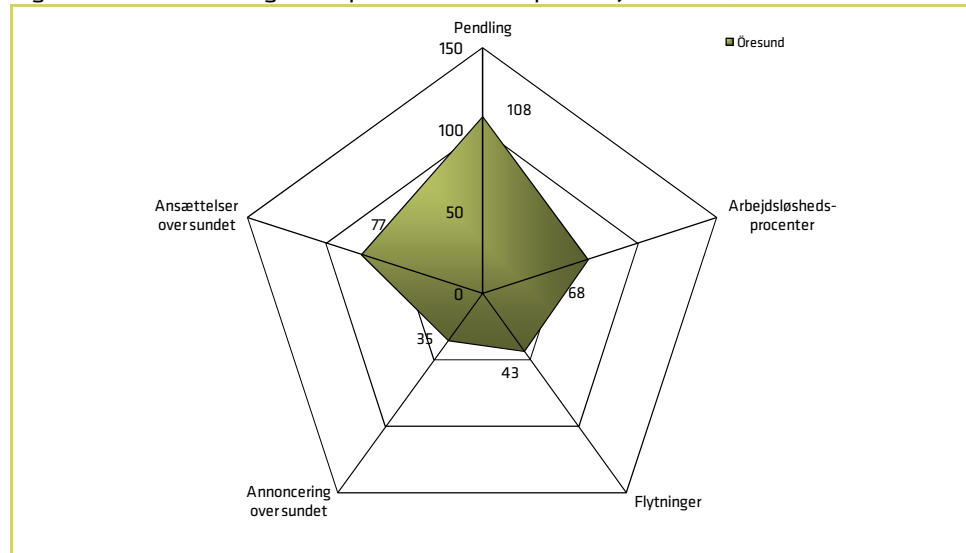


Note: De fem indikatorer under hovedområdet Arbejdsmarked

Kilde: Copenhagen Economics

Pendling er stadig den indikator, der vejer tungest i Arbejdsmarkedsindekset med en indeksværdi på 108. Ansættelser er stadig en af de indikatorer, der trækker indekset op og ligger i 2010 på 77. Bidraget til integrationen fra arbejdsløshedsindikatoren har været stigende siden 2007 og ligger i 2010 lige over det samlede Arbejdsmarkedsindeks med en værdi på 68. Det store fald i annonceringer siden 2008 har gjort, at annonceringer nu er den indikator, der trækker mest ned med en indeksværdi på 35 point. Endvidere trækker flytninger indekset ned med en værdi på 43 point, jf. Figur 2.7.

Figur 2.7 Niveau af integration på indikatorerne på Arbejdsmarked, 2010



Note: Figuren går til indeks 150 i stedet for 100. Dette skyldes at indikatoren Pendling overstiger det niveau for integration, man vil forvente på langt sigt i en fuldt integreret Øresundsregion.

Kilde: Copenhagen Economics

Boks 2.3 Indekssets 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 (indekssværdien) 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 2009. 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 2010 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 2009, 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).

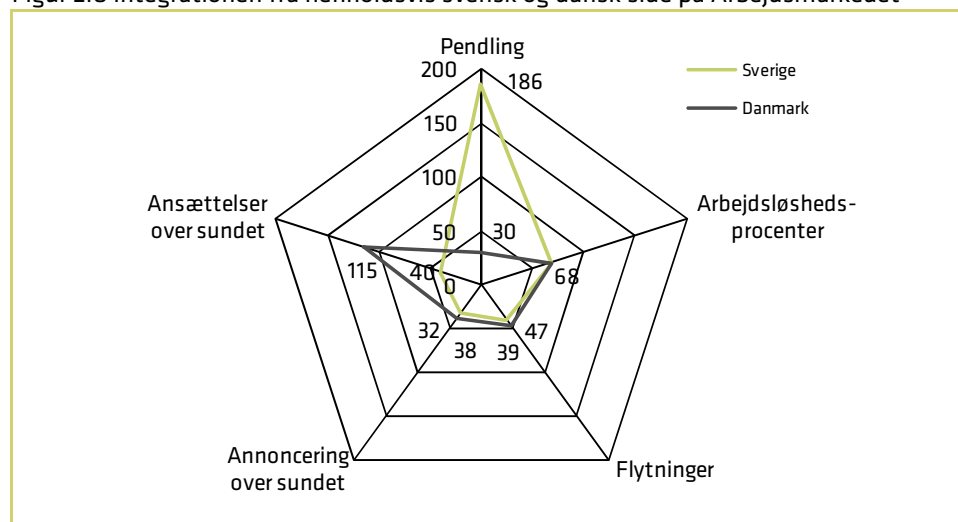
Målt i Øresundsindekset vil det således være 10 procent af de 200 virksomheder som ansætter fra Jylland/Fyn ($20/200 \cdot 100$), og 2,5 procent af de 200 virksomheder som ansætter fra Sydsverige ($5/200 \cdot 100$). Da 2,5 procent udgør 25 procent af 10 procent ($2,5/10 \cdot 100$) er det danske indekssværdi 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 konjunkturfølsomme 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 forholde sig til integrationsniveauet på 100 procent med en vis forsigtighed.

Kilde: Copenhagen Economics

Det rekord høje bidrag fra den svenske pendling, med en indekssværdi på 186 modsvares af et stort bidrag fra danske virksomheders ansættelser over sundet med en indekssværdi på 115. Det er således henholdsvis pendling og ansættelser over sundet, der bærer Arbejdsmarkedsindekset på henholdsvis svensk og dansk side. Det går dog kun den ene vej for begge indikatorer, hvilket betyder, at bidraget fra henholdsvis dansk pendling og svenske virksomheders ansættelser over sundet er væsentlig mindre. 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.² Det er disse forhold der giver en svensk pendlingsindikator på 186 mod en dansk indikator på 30, jf. Figur 2.8.

Figur 2.8 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 Pendling overstiger det niveau for integration, man vil forvente på langt sigt i en fuldt integreret Øresundsregion. Indikatorværdierne for Arbejdsløshedsprocenter er per definition ens i Danmark og Sverige.

Kilde: Copenhagen Economics

Selvom de danske virksomheder foretager relativ mange ansættelser over sundet, så annonceres der ikke i samme grad over sundet. Det lille bidrag fra annonceringer er fælles for både danske og svenske virksomheder. De faldende boligpriser under konjunkturedgangen på den danske side af sundet har dæmpet interessen for at flytte fra den danske til den svenske side af sundet og har ydermere fået danskere til at flytte tilbage. Denne udvikling har gjort, at spændet mellem bidraget fra henholdsvis danske og svenske flytninger er blevet mindre i år med en forskel på blot otte point i modsætning til 2008, hvor der var et spænd på 37 point.

² 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.

Endeligt er indekset for arbejdsløshedsprocenten på 68, hvilket er lige over det samlede Arbejdsmarkedsindeks. Indekset er ens for Danmark og Sverige.

2.2. TRAFIK

Trafikindekset går tilbage sammenlignet med 2008, men indekset ligger stadig over 2007 niveauet. Biltrafikken har over hele perioden været den største driver for væksten i Trafikindekset, og Øresundsbroen blev d. 2. Maj 2010, knap to måneder før broens 10-års jubilæum, passeret af bil nummer 50 millioner.³ I 2010 er Biltrafik over broen, trods en mindre nedgang siden 2008, den trafikindikator, der trækker niveauet for Trafikindekset mest op.

Togtrafikken har ligeledes virket som driver for væksten og har samtidig trukket niveauet for Trafikindekset op. Dette hænger godt sammen med den høje vækst og det høje niveau for pendlingen, hvoraf over 90 procent transporterer sig med bil eller tog og under 10 procent med færgeforbindelsen. En anden årsag til den stigende togtrafik er muligvis, at den billige svenske krone har gjort det attraktivt for danskerne at shoppe i eksempelvis Malmø.

Fra at levere et stort bidrag til integrationen i de tidlige år af indeksmålingen har den offentlige transport siden 2004 været den trafikindikator, der trækker Trafikindekset mest ned.

Den store nedgang i lastbiltrafikken er hovedårsagen til den samlede nedgang i Trafikindekset siden 2008. Konjunkturedgangen har sænket efterspørgslen efter varer i både Danmark og Sverige. Da lastbilen er den primære transportform ved transport af varer mellem Danmark og Sverige, og da der har været en regulær nedgang i både import og eksport af varer mellem Danmark og Sverige, er den reducerede samhandel en væsentlig årsag til tilbagegangen i lastbiltrafikken over Øresundsbroen.

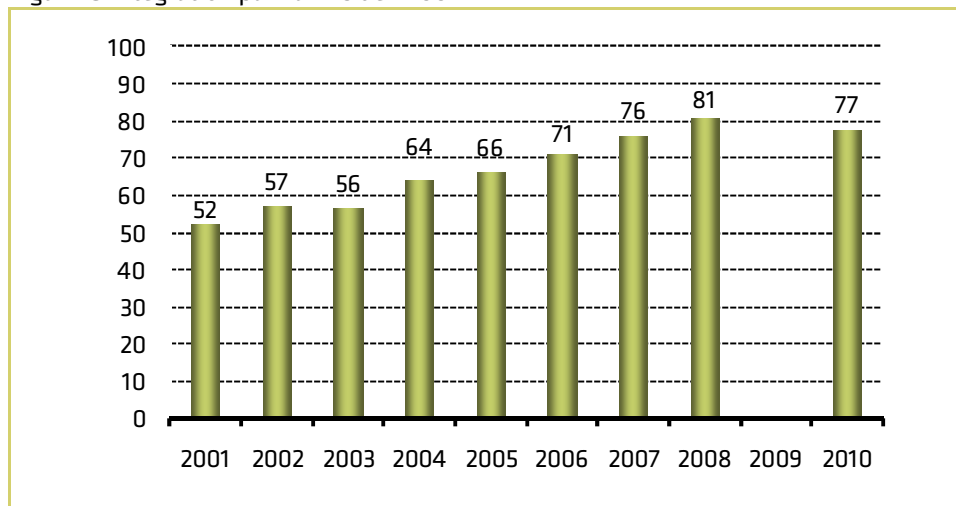
Broafgiften stiger fortsat, hvilket gør det dyrere at passere broen. Endvidere har sænkningen af skatten i Danmark medvirket til, at fradraget for pendlerne med skattepligt i Danmark er blevet en smule mindre, hvilket har gjort den enkelte passage dyrere. Begge faktorer bidrager til at modvirke integrationen.

Resultater

Selv med et fald på fire indekspoint er Trafikindekset stadig højere end i 2007, hvilket tyder på, at integrationen, også på dette område, har bidt sig fast trods konjunkturedgangen. Samlet set har der været en stigning på næsten 50 procent siden 2001, jf. Figur 2.9.

³ Erhvervsbladet.dk

Figur 2.9 Integration på Trafik siden 2001

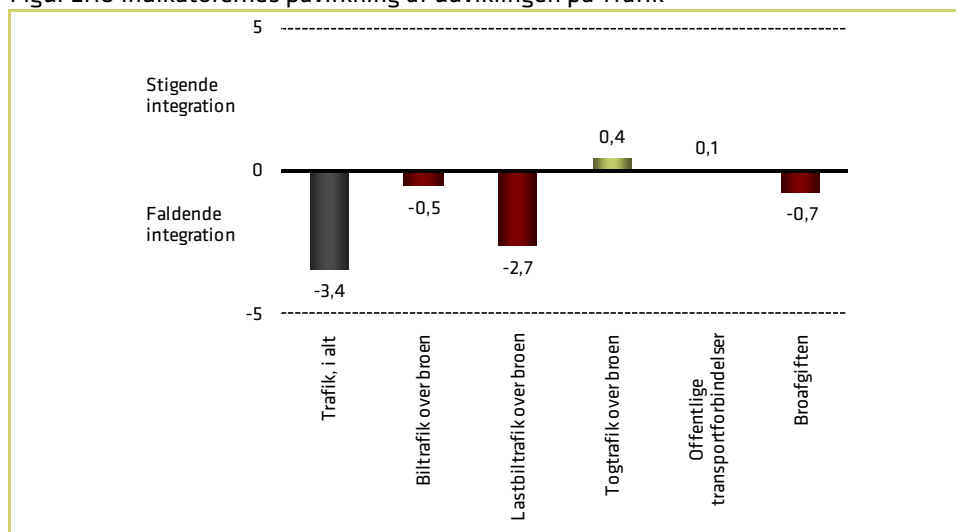


Note: Værdien på hovedområdet Trafik siden 2001

Kilde: Copenhagen Economics

Nedgangen i lastbiltrafikken er hovedårsagen til den faldende integration i trafikken over Øresund med et negativt bidrag til den samlede integration i hovedområdet Trafik på -2,7. Derudover er bidraget fra biltrafikken gået en smule tilbage, mens bidraget fra togtrafikken er øget. Broafgiften bidrager en smule mindre til integrationen, og bidraget fra Offentlige transportforbindelse er stort set uændret, jf. Figur 2.10.

Figur 2.10 Indikatorernes påvirkning af udviklingen på Trafik

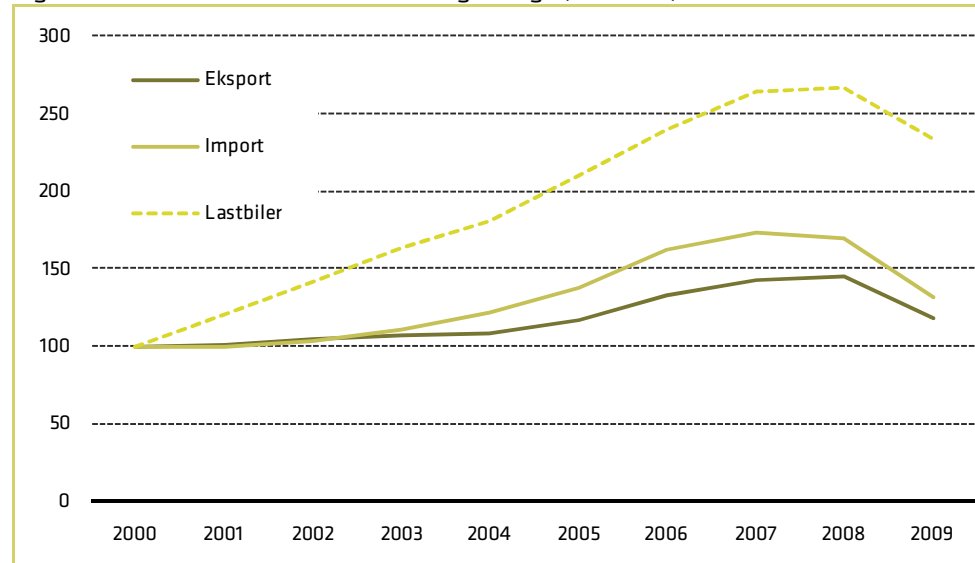


Note: Figuren viser i hvilken retning og hvor meget indikatorerne har trukket hovedområdet Trafik fra 2008 til 2010.

Kilde: Copenhagen Economics

Nedgangen i lastbiltrafikken over Øresund siden 2008 kan delvis forklares af en generel nedgang i samhandelen af varer mellem Danmark og Sverige, jf. Figur 2.11.

Figur 2.11 Samhandel mellem Danmark og Sverige (mia. DKK)



Note: Figuren viser udviklingen af import og eksport af varer (renset for olie, gas og elektricitet) mellem Danmark og Sverige samt udviklingen i Lastbiltrafik over Øresundsbroen. Værdier er indekserede med 2000 = 100.

Kilde: Danmarks Statistik

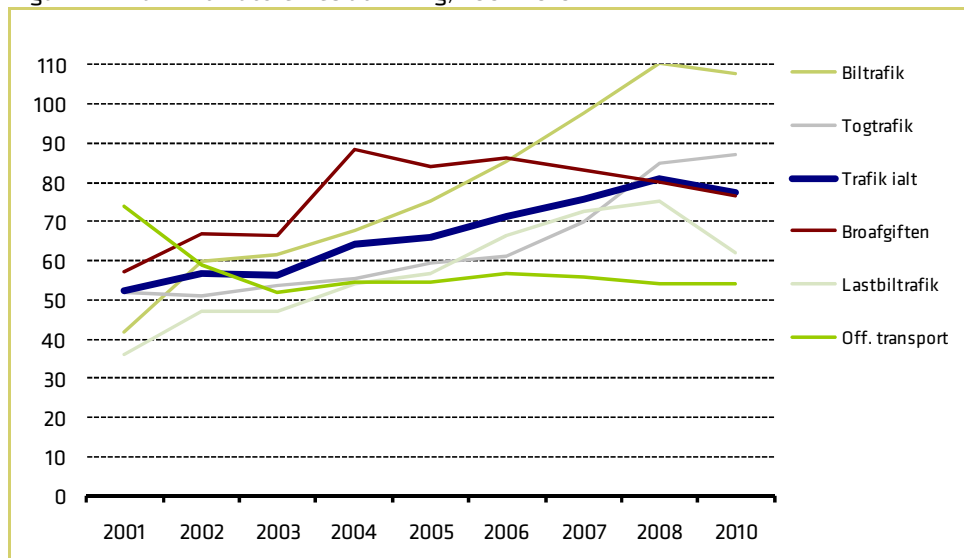
Væksten i lastbiltransporten har været større end væksten i samhandelen, da åbningen af Øresundsbroen i 2000 medførte at nogle varer, der før blev transporteret med skib, nu blev transporteret med lastbil. Da lastbiler er den primære transportform ved import og eksport af varer mellem Danmark og Sverige, er det dermed forventeligt, at en nedgang i samhandelen medfører en nedgang i lastbiltrafikken over Øresund.

Ser vi på de fem indikatorer for Trafik, giver biltrafikken fortsat det største bidrag og har over hele perioden været den største driver for integrationen trods fald på to point siden 2008.

Togtrafikken har ligeledes været en driver for væksten i Trafikindekset og stiger som den eneste trafikform fra 2008 til 2010, bortset fra den offentlige transport der stiger marginalt. Bidraget fra den offentlige transport har ligget stabilt siden 2003 og været den indikator med det mindste bidrag til integrationen siden 2005. Broafgiften gav det største bidrag til integrationen i perioden 2002 til 2006, men har været faldende siden 2004 og har ved de seneste to målinger ligget lige under Trafik i alt.

Lastbiltrafikken har været støt stigende frem til 2008, men tager så det største dyk blandt trafikindikatorerne på 13 point og er hovedårsagen til det samlede fald i Trafikindekset, jf. Figur 2.12.

Figur 2.12 Trafikindikatorernes udvikling, 2001-2010

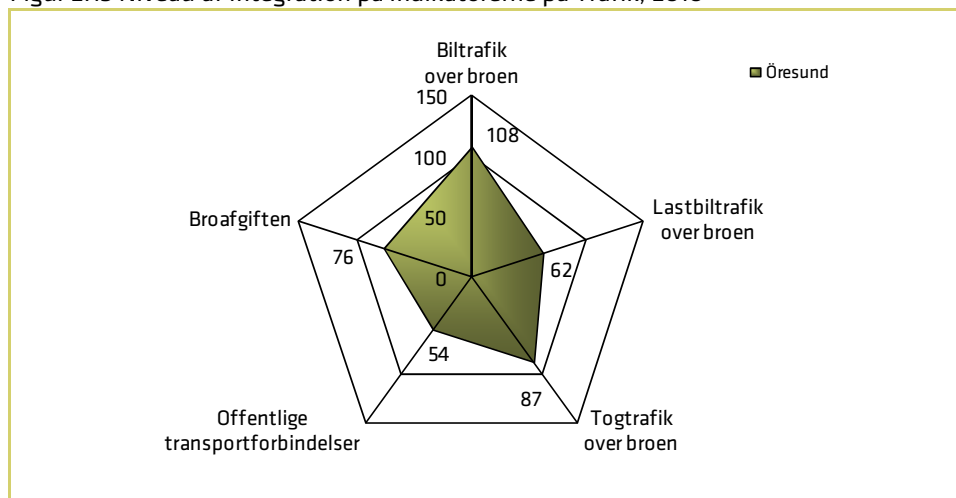


Note: De fem indikatorer under hovedområdet Trafik

Kilde: Copenhagen Economics

Forklaringen på denne udvikling kan være, at flere pendlere vælger at tage toget i stedet for bilen. Dette kan delvist hænge sammen med, at det er blevet relativt dyrere at passere broen i bil, hvilket forklarer det faldende bidrag til integration fra broafgiften. Derudover har den lave svenske krone fået flere danskere til at tage på shopping i Malmø, hvilket også kan være medvirkende til den stigende togtrafik, jf. Figur 2.13.

Figur 2.13 Niveau af integration på indikatorerne på Trafik, 2010



Note: Figuren går til indeks 150 i stedet for 100. Dette skyldes, at indikatoren Biltrafik over broen overstiger det niveau for integration, man ville forvente på langt sigt i en fuldt integreret Øresundsregion.

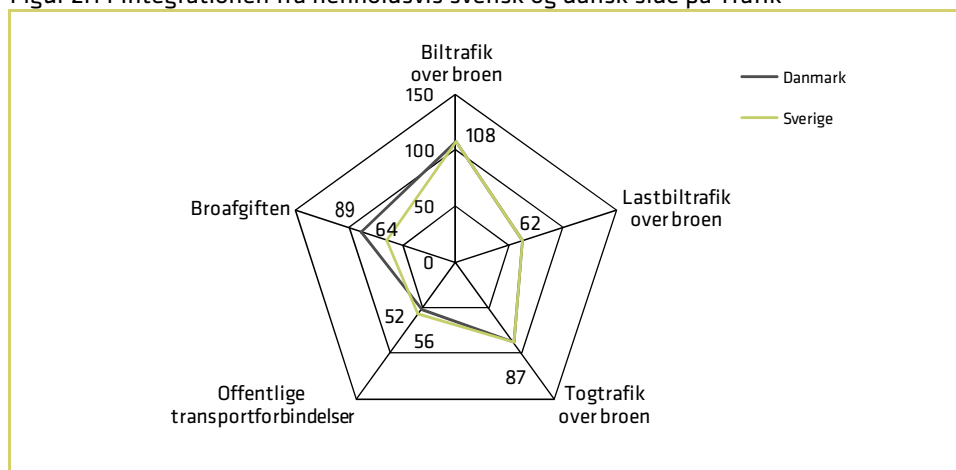
Kilde: Copenhagen Economics

Bil- og togtrafik bidrager fortsat mest til integrationen i trafikindekset med indeksværdier på henholdsvis 108 og 87 point. Dette afspejler i høj grad pendlingen, der primært foregår med bil og tog.

De offentlige transportforbindelser bidrager mindst til integrationen med 54 point. Lastbiltrafikken er kun på 62 point ud af et fuldt potentiale på 100 point, hvilket trækker det samlede trafikindeks ned. Broafgiften ligger lige akkurat under niveauet for Trafikindekset med 76 point.

I Trafikindekset er det kun broafgiften og offentlige transportforbindelser, der kan være forskellige mellem Danmark og Sverige. Dette skyldes at de øvrige indikatorer i Trafikindekset per definition er ens i de to lande, jf. Figur 2.14.

Figur 2.14 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 Biltrafik over broen overstiger det niveau for integration, man ville forvente på langt sigt i en fuldt integreret Øresundsregion. Indikatorværdierne for Bil-, Lastbil- og Togtrafik over broen er per definition ens i Danmark og Sverige.

Kilde: Copenhagen Economics

Broafgiften er stadig den indikator, der differentierer det danske og svenske Trafikindeks. Det danske indeks for Broafgiften er 89, mens det svenske er 64, hvilket betyder at det er det danske indeks for Broafgiften, der trækker op. Årsagen er, at pendlere, der betaler skat i Danmark, har mulighed for et fradrag på 50 kr. per passage. Det har pendlere, der betaler skat i Sverige ikke.

Bidraget til integrationen fra Offentlige transportforbindelser er det laveste for de fem indikatorer med 56 point for Sverige og 52 point for Danmark. Bidraget er stort set det samme for de to lande, hvilket betyder, at forholdet mellem planlagte afgang over sundet og benchmark stort set er det samme i begge lande.

2.3. HANDEL & SAMARBEJDE

Indekset for Handels & Samarbejde er det eneste delindeks, der ikke er gået tilbage, men som har bibeholdt sit niveau fra 2008. Indekset tog et stort fald allerede fra 2007 til 2008.

Den neutrale nettoeffekt dækker over et stort fald i Udnyttelse af ressourcer og en mindre fremgang i de øvrige indikatorer. Det er de danske virksomheder, der er ansvarlige for den største nedgang i Udnyttelse af ressourcer, hvilket vil sige at de danske virksomheder i væsentlig mindre grad eksempelvis samarbejder med universiteter eller skaffer kapital fra den anden side af sundet.

Det tungeste af de positive bidrag kommer fra konjunkturindekset, hvilket vil sige, at konjunkturerne på den svenske og den danske side af Øresund følges ad og er endnu tættere forbundet end i 2008.

De svenske virksomheder har generelt en større interesse i Handel & Samarbejde over sundet end de danske virksomheder. Dette hænger blandt andet sammen med, at markedsudvidelsen relativt er langt større for de svenske virksomheder, der udvider deres marked med ca. 2,5 millioner indbyggere, mens danske virksomheder udvider deres opland med godt 1,2 millioner indbyggere.⁴

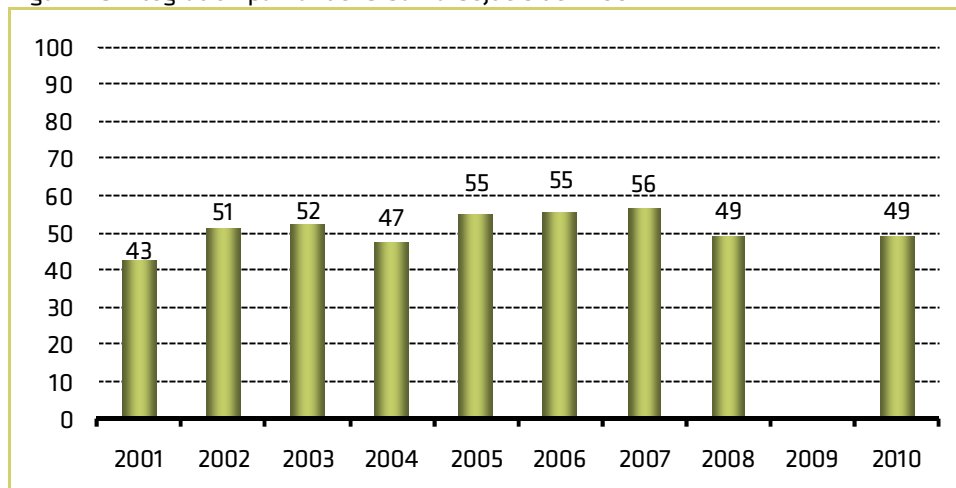
Resultater

Integrationen på Handel & Samarbejde er på samme niveau som i 2008 og er dermed det eneste delindeks, der ikke er faldet siden sidste måling. Handel & Samarbejde tog dog allerede et relativt stort fald på syv point fra 2007 til 2008, hvilket betyder, at delindekset kun ligger seks point højere end i 2001. Delindekset er dermed blot steget 14 procent over de 10 år, hvor integrationen over Øresund er blevet målt. Med 49 point er det kun knap halvdelen af potentialet for integrationen i Øresund, der er udnyttet inden for Handel & Samarbejde.

Indekset for Handel & Samarbejde har ligget relativt stabilt over hele perioden med laveste værdi i 2001 på 43 og højeste værdi i 2007 på 56. Der er ikke noget tydeligt tegn på en opadgående trend, jf. Figur 2.15.

⁴ Ørestat.

Figur 2.15 Integration på Handel & Samarbejde siden 2001

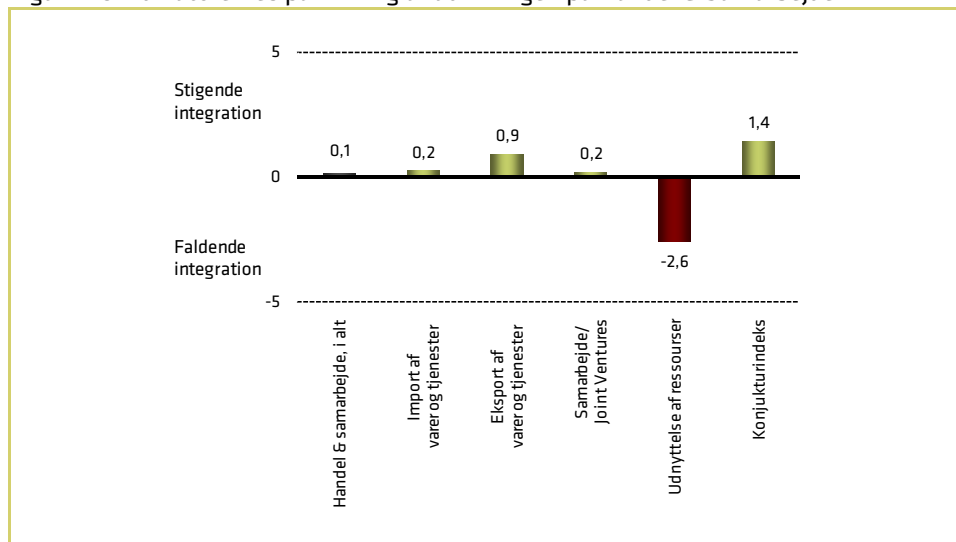


Note: Værdien på hovedområdet Handel & Samarbejde siden 2001

Kilde: Copenhagen Economics

Det uændrede indeks for Handel & Samarbejde dækker over en modsat rettet udvikling mellem Udnyttelse af ressourcer og de øvrige indikatorer siden 2008, jf. Figur 2.16.

Figur 2.16 Indikatorernes påvirkning af udviklingen på Handel & Samarbejde



Note: Figuren viser i hvilken retning og hvor meget indikatorerne har trukket Handel & Samarbejde fra 2008 til 2010.

Kilde: Copenhagen Economics

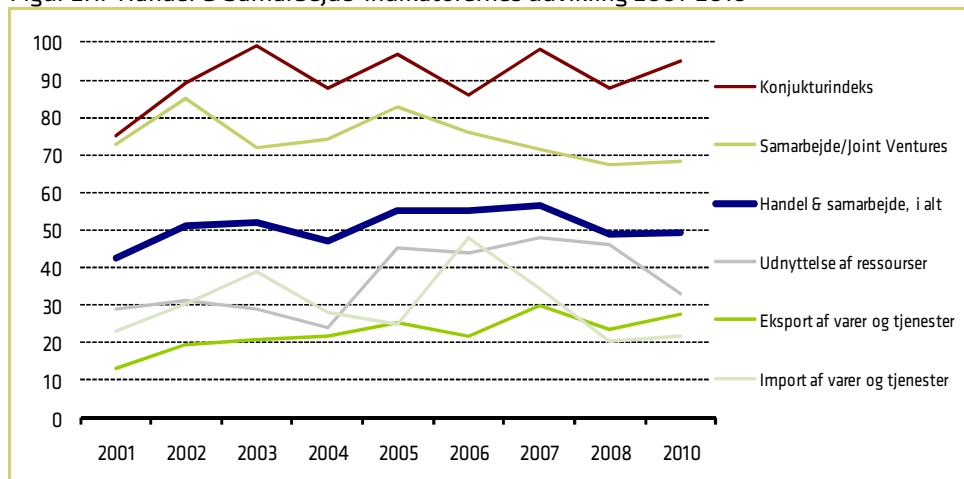
Fra 2007 til 2008 var der en væsentlig tilbagegang for integrationen i Handel & Samarbejde som skyldtes nedgang i samtlige indikatorer. I år ser det anderledes ud.

Tilbagegangen i Udnyttelse af ressourcer opvejer opgangen i alle de øvrige indikatorer og holder dermed den samlede integration i Handel & Samarbejde på samme niveau som i

2008. Også her er det væsentligt at være opmærksom på følsomheden af resultatet, da alle indikatorer på nær Konjunkturindekset kommer fra spørgeskemaundersøgelsen. Ud af de 84 danske virksomheder, der har svaret på spørgeskemaet, har 3 svaret ”ja”, 80 svaret ”nej” og 1 svaret ”ved ikke” til spørgsmålet om, hvorvidt virksomheden udnytter ressourcer på den anden side af sundet. Havde blot tre af de 80 virksomheder, der svarede ”nej”, svaret ”ja” i stedet, ville Udnyttelse af ressourcer kun være gået tilbage med 0,9, delindekset for Handel & Samarbejde ville være gået frem med to point og havde ligget på 51, og det samlede Øresundsindex havde været 70 i stedet for 69.

Det er fortsat Konjunkturindekset og Samarbejde/Joint Ventures, der trækker indekset op, mens Udnyttelse af ressourcer, Eksport - og Import af varer og tjenester ligger væsentlig lavere. Disse niveauforskelle på indikatorerne har været kendetegnet for hele perioden. Kun Konjunkturindekset og Eksport af varer og tjenester ligger på et signifikant højere niveau efter 10 år, men i hver sin ende af skalaen. Konjunkturindekset har flyttet sig fra 75 i 2001 til 95 i 2010, mens Eksport af varer og tjenester har flyttet sig fra 12 i 2001 til 28 i 2010. De øvrige indikatorer ligger, trods fluktuationer undervejs ikke langt fra deres startniveau i 2001, jf. Figur 2.17.

Figur 2.17 Handel & Samarbejde-indikatorernes udvikling 2001-2010



Note: De fem indikatorer under hovedområdet Handel & Samarbejde

Kilde: Copenhagen Economics

Boks 2.4 Konjunkturindekset

I Erhvervslivets Øresundsindex beregner vi et konjunkturindeks, som indgår som en af indikatorerne i hovedområdet Handel & Samarbejde.

Konjunkturindekset er en indikator for, hvor tæt konjunkturerne følges ad på de to sider af sundet, og dermed afspejler indekset den økonomiske integration i Øresundsområdet. Statistiska Centralbyrån (SCB) beregner konjunkturverdier for henholdsvis den danske og svenske side af sundet på baggrund af en spørgeskemaundersøgelse blandt danske og svenske virksomheder i forskellige brancher. Spørgsmålene relaterer sig til handel og samarbejde mellem virksomheder på hver side af sundet, og SCB beregner konjunkturindekstal for hver branche samt de samlede konjunkturindekstal for henholdsvis Skåne og Hovedstadsområdet. Dette konjunkturindekstal angiver forskellen mellem andele af virksomheder, der har svaret henholdsvis ja og nej til spørgsmålene.

I Erhvervslivets Øresundsindex beregner vi Konjunkturindekset for Øresundsområdet på følgende måde.

Eksempel:

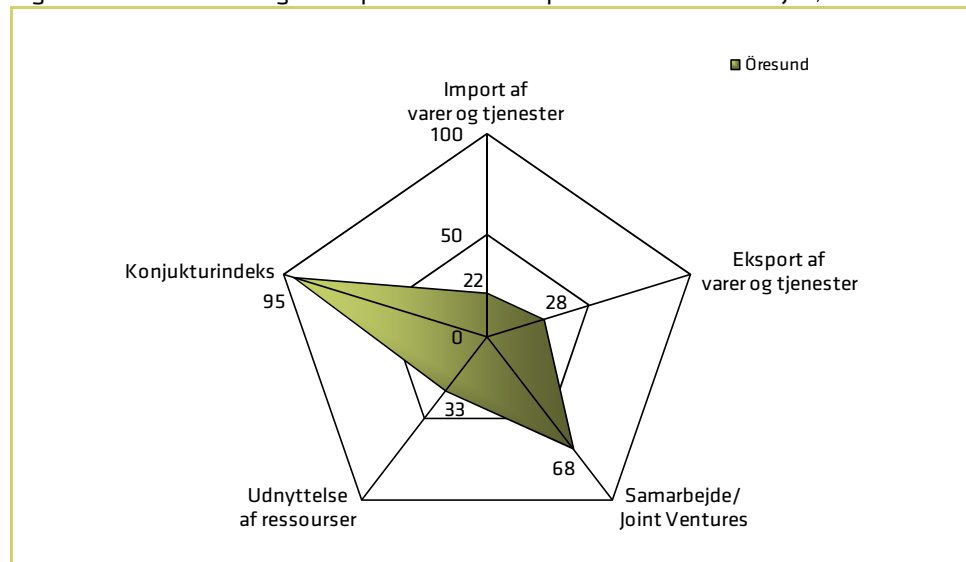
For 2009 har SCB beregnet det gennemsnitlige nettotal for Hovedstadsområdet til -7 og det gennemsnitlige nettotal for Skåne til -12.

$$\text{Konjunkturindeks} = 100 - (|-12| - |-7|) = 95$$

Kilde: SCB og Copenhagen Economics

Konjunkturindekset og Samarbejde/Joint Ventures er tydeligvis de indikatorer, der bærer indekset med værdier på henholdsvis 95 og 68 point. Både Import af varer og tjenester, Eksport af varer og tjenester og Udnyttelse af ressourcer bidrager forholdsvis lidt til integrationen med værdier på henholdsvis 22, 28 og 33 point, jf. Figur 2.18.

Figur 2.18 Niveau af integration på indikatorerne på Handel & Samarbejde, 2010



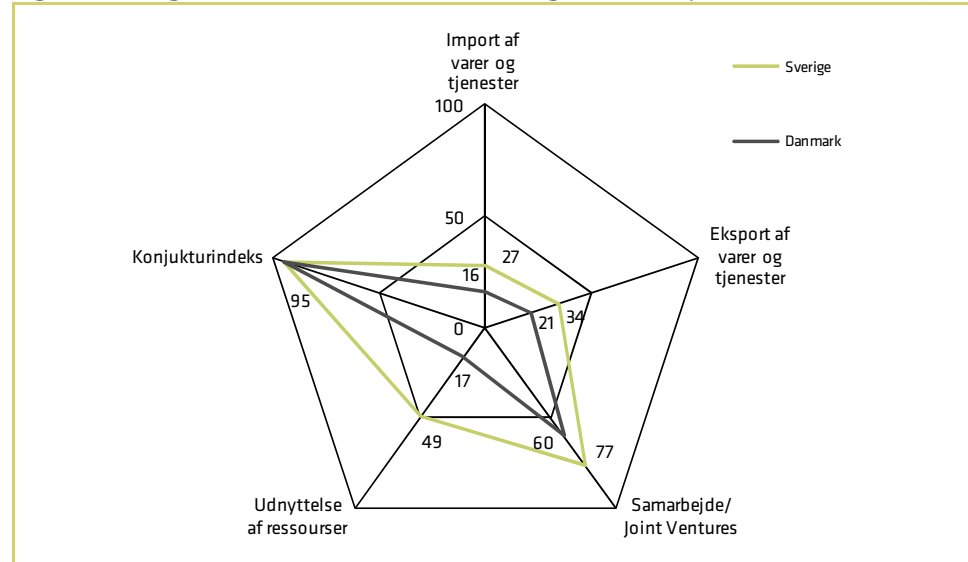
Kilde: Copenhagen Economics

Rent intuitivt ville man forvente, at bidragene til integrationen fra henholdsvis Import og Eksport af varer og tjenester skulle være ens, da indikatorerne bygger på en bilateral handel mellem den danske og svenske side af Øresund. Hovedårsagen til at dette ikke er tilfældet er, at indekseværdierne er beregnet på baggrund af en spørgeskemaundersøgelse, der er besvaret af et mindre udsnit af den samlede population af virksomheder i Øresundsområdet. Dette

betyder, at med mindre respondenterne giver et 100 procent repræsentativt billede af samhandlen i øresundsområdet vil fx andelen af danske virksomheder, der rapporterer import fra Sverige ikke svare til den andel af svenske virksomheder, der rapporterer eksport til danske virksomheder.

De svenske virksomheder trækker indekset op på samtlige indikatorer med mulighed for forskellige indeksværdier, jf. Figur 2.19.

Figur 2.19 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. Indikatorværdierne for Konjunkturindekset er per definition ens i Danmark og Sverige.
Kilde: Copenhagen Economics

Dette viser en generel større interesse i handel og samarbejde over sundet, og dermed et større bidrag til integrationen, fra svenske virksomheder end fra danske virksomheder. En af hovedårsagerne til dette billede er, at de svenske virksomheder i øresundsområdet udvider deres marked markant ved tilgang til den danske side af Øresundsregionen. En anden årsag kan være, at den lave svenske krone har styrket konkurrenceevnen hos de svenske eksportvirksomheder i forhold til de danske virksomheder, hvilket stiller de svenske virksomheder stærkere i konkurrencen mod danske virksomheder.

2.4. FORRETNINGSOMKOSTNINGER

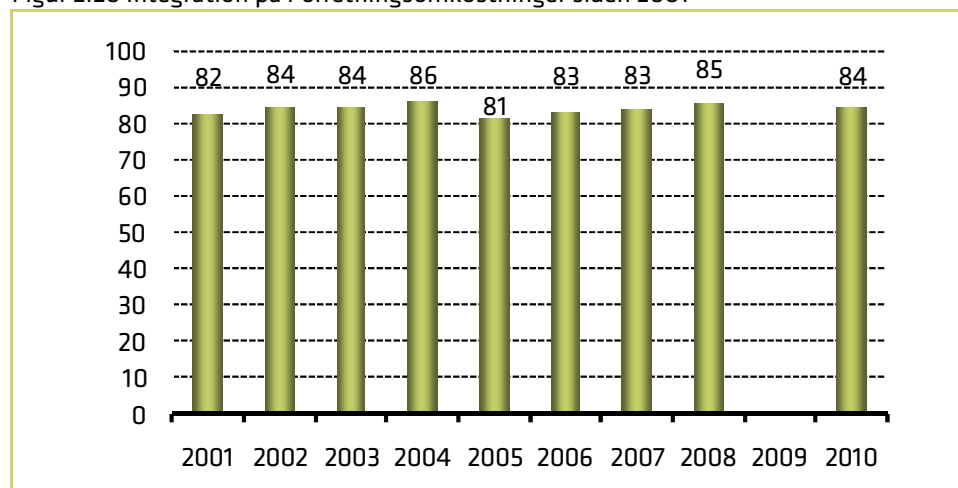
Forretningsomkostninger har traditionelt ligget meget stabilt mellem 81 og 86 point over den 10-årige måleperiode. Siden 2008 er indekset kun faldet med et point, hvilket skyldes, at Øresunds BigMac indeks er steget til 99 point i 2010 og er entydigt den af indikatorerne, der bidrager mest til integrationen. For alle de øvrige indikatorer er bidraget til integrationen gået tilbage, hvilket primært skyldes udviklingen i valutakursen, hvor den svenske krone har tabt værdi i forhold til den danske krone.

Selvom indeksværdien for Forretningsomkostninger er den højeste blandt hovedområderne, er der stadig basis for en øget integration. I en fuld integreret Øresundsregion vil et fald i værdien af den svenske krone øge danske virksomheder og forbrugeres efterspørgsel efter svenske varer og tjenester. Dette vil presse de danske priser virksomheder til at sænke deres priser for at kunne opretholde deres konkurrenceevne. En indeksværdi under 100 er dermed et udtryk for, at der ikke er fuld integration i Øresundsregionen.

Resultater

Delindekset for Forretningsomkostninger er faldet ét indekspoint til 84, hvilket betyder, at de virksomhedsrelevante omkostninger er blevet en lille smule mere forskellige siden 2008. Faldet på ét indekspoint er i tråd med, at indekset over tid ikke har bevæget sig i nogen retning, men ligget meget stabilt over hele måleperioden med højeste værdi i 2004 på 86 og laveste værdi i 2005 på 81, jf. Figur 2.20.

Figur 2.20 Integration på Forretningsomkostninger siden 2001

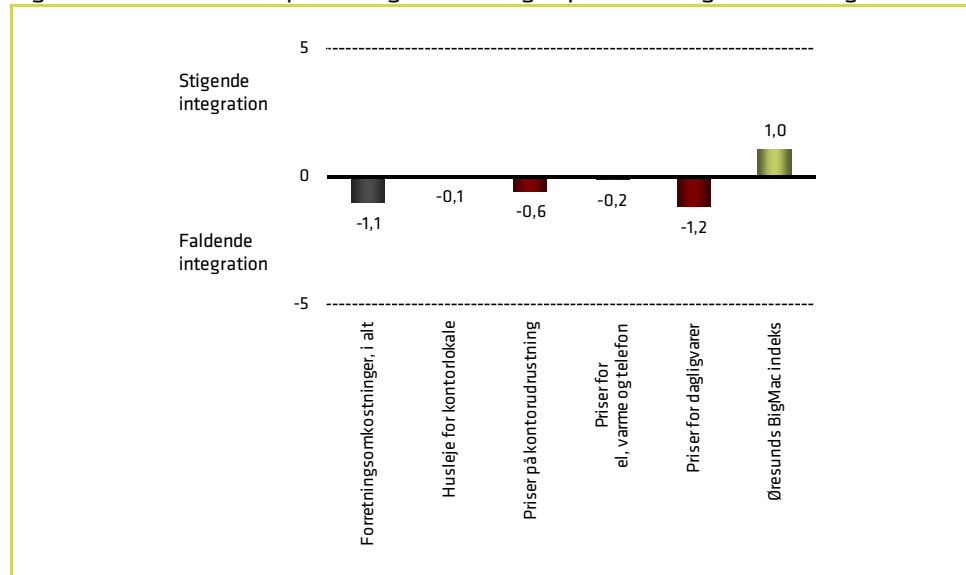


Note: Værdien på hovedområdet Forretningsomkostninger siden 2001

Kilde: Copenhagen Economics

BigMac indekset i Øresund er den eneste indikator, der trækker delindekset for Forretningsomkostninger op siden 2008, hvilket betyder, at der i 2010 kun er 25 øres forskel på prisen på en BigMac i Danmark og Sverige, jf. Figur 2.21.

Figur 2.21 Indikatorernes påvirkning af udviklingen på Forretningsomkostninger



Note: Figuren viser i hvilken retning og hvor meget indikatorerne har trukket Forretningsomkostninger fra 2008 til 2010

Kilde: Copenhagen Economics

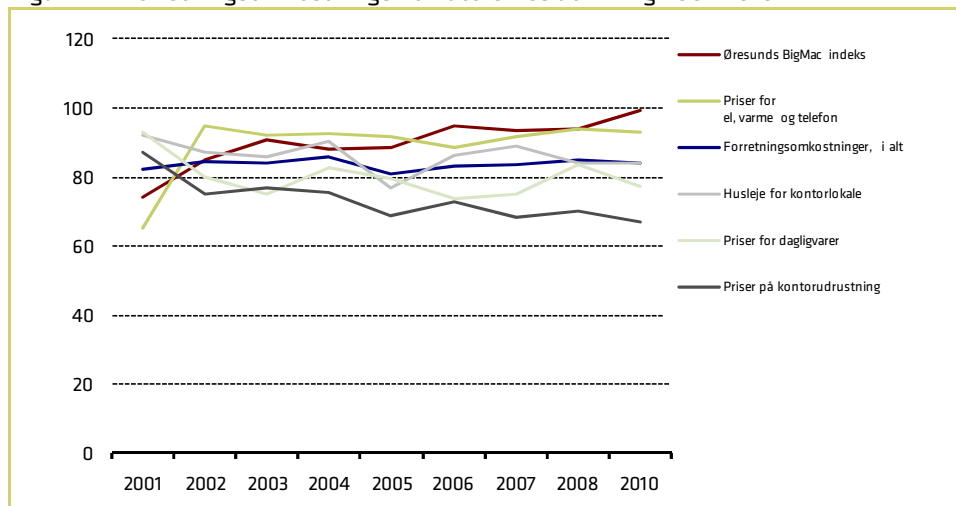
Af de indikatorer der trækker Forretningsomkostninger ned, er det Priser for dagligvarer, der vejer tungest. Dette betyder, at forskellen på dagligvarepriser er blevet større i de to lande. Selvom dagligvarer er blevet billigere i begge lande, er priserne faldet relativt mere i Sverige end i Danmark.

Huslejepriserne (målt i DKK) er faldet på begge sider af sundet siden 2008, og da de stort set er faldet relativt lige meget, er der næsten ingen ændring i bidraget til integrationen. Huslejepriserne på den svenske side af sundet er dog steget målt i SEK.

Den større prisforskel på kontorudrustning, el, varme og telefon, grundet i den lave svenske krone, er også et udtryk for faldet i integrationen i 2010 sammenlignet med 2008.

Niveauforskellen mellem de indikatorer der trækker delindekset op, og de indikatorer, der trækker delindekset ned, er blevet større med tiden. Mens BicMac indekset og Priser for el, varme og telefon nærmer sig maksimal integration er Priser for dagligvarer og Priser på kontorudrustning generelt blevet mere forskellige i Danmark og Sverige, hvilket tyder på mindre integration, jf. Figur 2.22.

Figur 2.22 Forretningsomkostningsindikatorernes udvikling 2001-2010

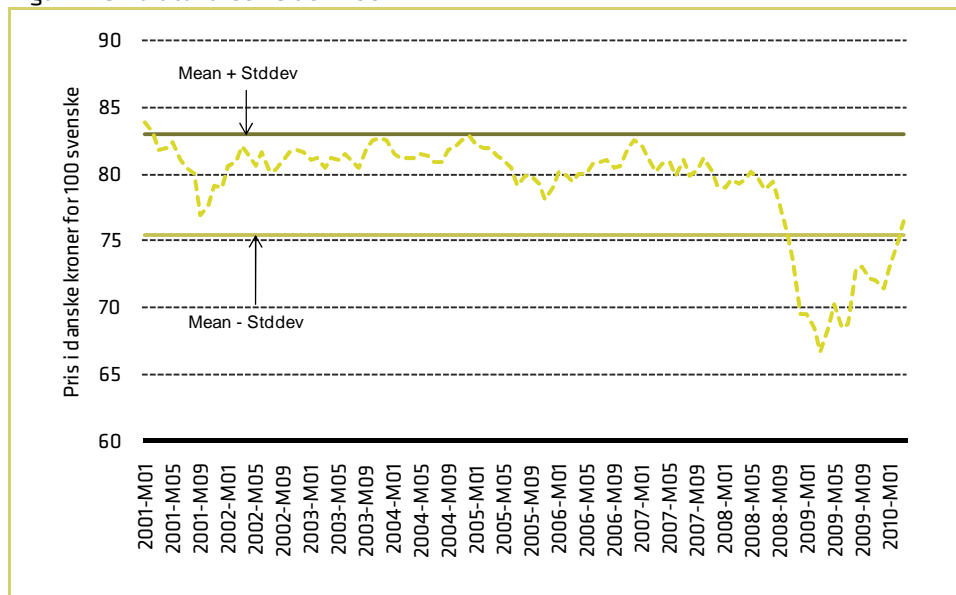


Note: De fem indikatorer under hovedområdet Forretningsomkostninger

Kilde: Copenhagen Economics

Sverige fører ikke fastkurspolitik, hvor den svenske krone er bundet op på Euroen, som man gør i Danmark. Den svenske krone kan frit bevæge sig, og i anden halvdel af 2008 tog den svenske krone et stort dyk. I starten af 2009 var værdien af den svenske krone helt nede på under 67 danske øre for en svensk krone. I løbet af 2009 og 2010 er den svenske krone kravlet op i normalområdet for kursen mellem den danske og svenske krone, jf. Figur 2.23.

Figur 2.23 Valutakursen siden 2001

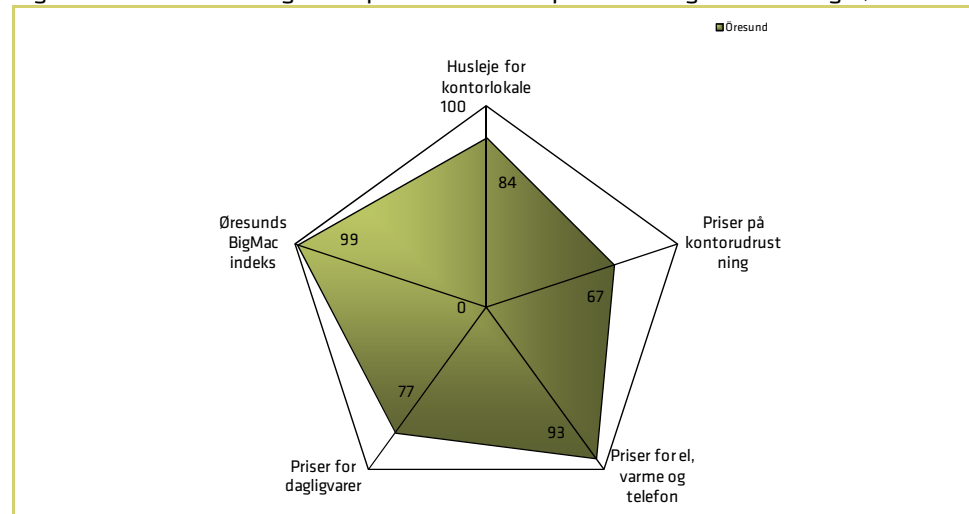


Note: Månedsgennemsnit for prisen for 100 SEK i DKK. De to vandrette linjer i figuren angiver normalområdet for valutakursen.

Kilde: Copenhagen Economics og Danmarks Nationalbank

At Sverige er billigere på alle fronter kommer tydeligt til udtryk i Figur 2.24.

Figur 2.24 Niveau af integration på indikatorerne på Forretningsomkostninger, 2010



Kilde: Copenhagen Economics

Kun ved køb af en BigMac betaler man det samme på begge sider af sundet. Købes eksempelvis kontorudrustning for 10.000 DKK i Danmark vil man kunne købe de samme varer i Sverige for 6.700 DKK. Det er således billigere at være bosat i Sverige både som forbruger og som virksomhed, hvilket indikerer, at integrationen ikke er tilstrækkelig til at udligne prisforskelle.

Kapitel 3 SPØRGESKEMAUNDERSØGELSE

Der er gennemført en spørgeskemaundersøgelse i april 2010 blandt Dansk Erhvervs medlemmer og blandt medlemmerne af Sydsvenska Industri- og Handelskammare.

De samlede aktiviteter over Øresund har ikke ændret sig meget, men dette billede dækker over et fald i den danske aktivitet og en stigning i den svenske aktivitet. For de danske virksomheder er der især sket et fald i ansættelser og salg over Øresund. For de svenske virksomheder er det især en øget kontakt til virksomheder over sundet, der afspejles i den stigende svenske aktivitet. Denne udvikling afspejler den lavere efterspørgsel efter arbejdskraft blandt de danske virksomheder, som konjunkturedgangen har medført, og den interesse der ligger hos de svenske virksomheder i en markedsudvidelse over sundet.

Den danske afsætning over sundet er faldet, men ikke så meget som den generelle afsætning. Den svenske afsætning over sundet er derimod steget, men heller ikke så meget som den generelle afsætning. Der er altså noget der tyder på, at der generelt er større stabilitet i afsætningen over sundet end i den generelle afsætning.

Det samme billede tegner sig på arbejdsmarkedet, hvor integrationen ser ud til i nogen grad at have bidt sig fast. Selvom danske virksomheders ansættelser over sundet er faldet, er de ikke falde så meget som de generelle ansættelser. For de svenske virksomheder er der tegn på en lille stigning i ansættelserne over sundet, men situationen er uændret for de fleste.

Forventningerne til aktivitetsniveauet over sundet de kommende år er stadig dalende. Der er langt højere forventninger til øgning af aktiviteter blandt de svenske virksomheder end blandt de danske virksomheder.

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.⁵

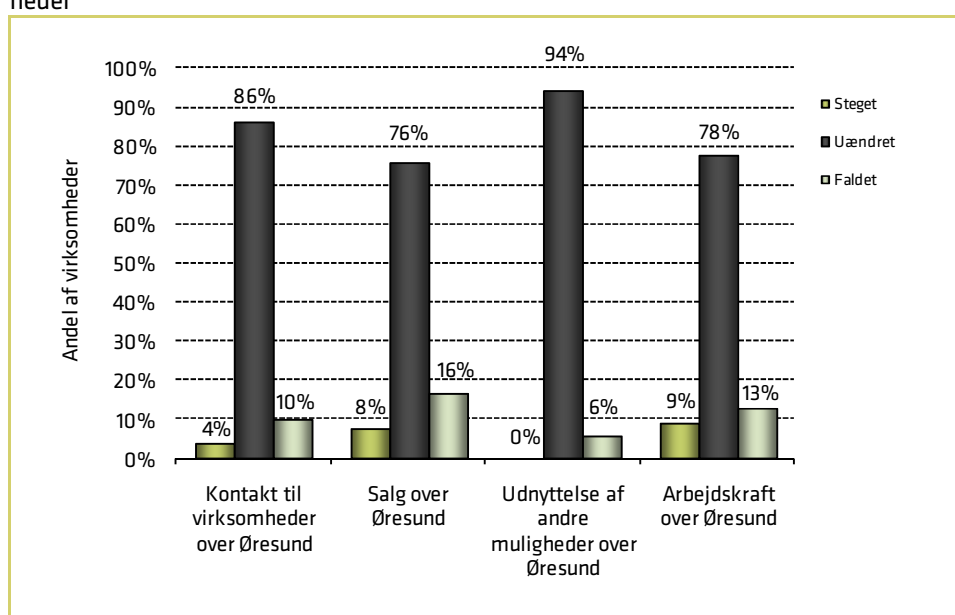
Der er generelt flere rapporteringer om fald end stigninger indenfor alle aktiviteter over sundet blandt de danske virksomheder. Den generelt lavere aktivitet over sundet blandt danske virksomheder kan skyldes en svækket dansk konkurrenceevne som resultat af den faldende svenske krone.

Derudover har konjunkturedgangen sat mange virksomheder under stort pres, og fokus har i høj grad ligget på at sikre virksomhedens overlevelse. Dermed har der ikke været overskud til at tage kontakt til virksomheder eller udnytte andre muligheder over sundet i samme grad som i 2008.

⁵ Se i øvrigt bilag 2 for spørgeskema og svar.

Selvom en del danske virksomheder ansætter færre fra den anden side af sundet, rapporterer hele ni procent en stigning. Faldet i ansættelser kan blandt andet forklares ved at en stor del af de pendlere der bor i Sverige, men arbejder i Danmark er danskere så da danskerne, der er bosat i Sverige, i en vis grad er begyndt at flytte tilbage til Danmark, kan nedgangen i ansættelser over sundet være påvirket af at bopælsændringerne.

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



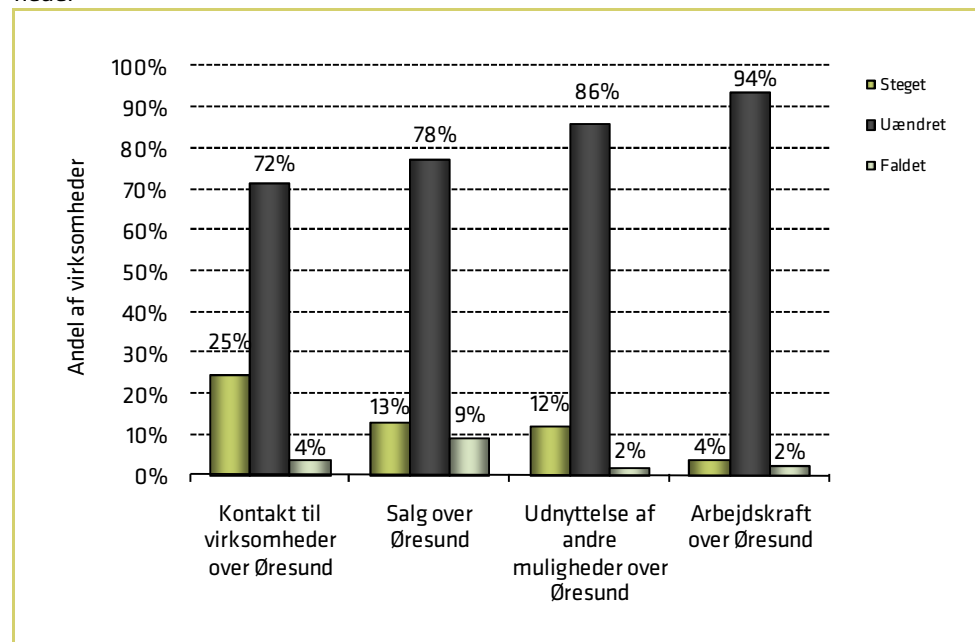
Note: Tallene er rensset for 'Ved ikke'

Kilde: Copenhagen Economics og Øresund Industri & Handelskammare, spørgeskema april 2010

For de svenske virksomheder er billedet lige omvendt. Her er der flere rapporteringer om stigninger end fald indenfor alle aktiviteter.

Dette stemmer godt overens med, at de svenske virksomheder har oplevet styrket konkurrenceevne i forhold til de danske virksomheder og har dermed haft interesse i at øge aktiviteterne over sundet. Det er Kontakt til virksomheder over Øresund, der er øget mest, jf. Figur 3.2.

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



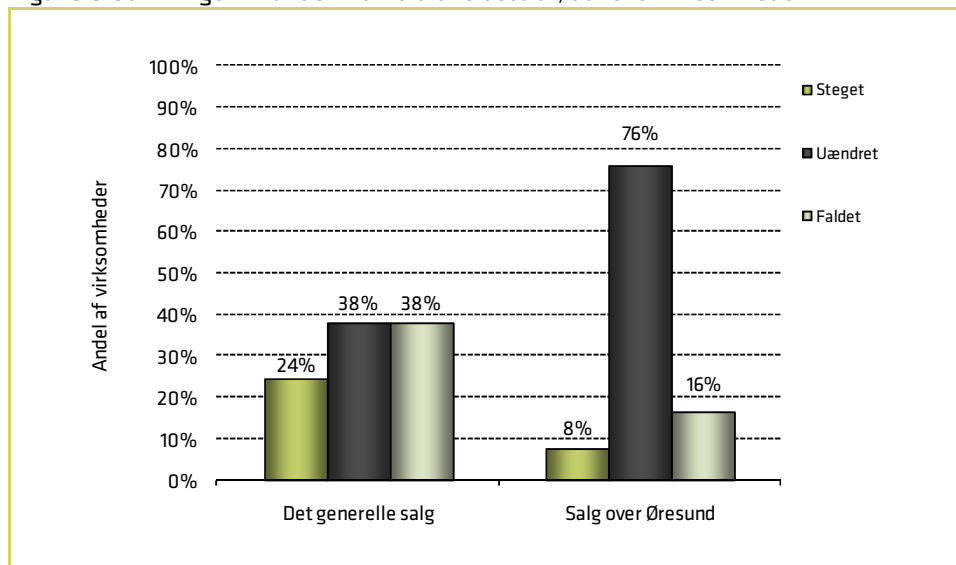
Note: Tallene er renset for 'Ved ikke'

Kilde: Copenhagen Economics og Øresund Industri & Handelskammare, spørgeskema april 2010

Salg over Øresund

Faldet i salget over Øresund er også et udtryk for et fald i det generelle salg, som er et resultat af konjunkturedgangen. At 76 procent af de danske virksomheder rapporterer, at salget over Øresund er uændret, kan også hænge med, at en del af virksomheder i forvejen ikke havde noget salg over Øresund, hvilket ikke ændres ved, at det generelle salg går ned. Det ændrer dog ikke på, at der er dobbelt så mange virksomheder, der rapporterer et fald i salget over Øresund end en stigning i salget over Øresund, jf. Figur 3.3.

Figur 3.3 Udviklingen i handel i forhold til sidste år, danske virksomheder

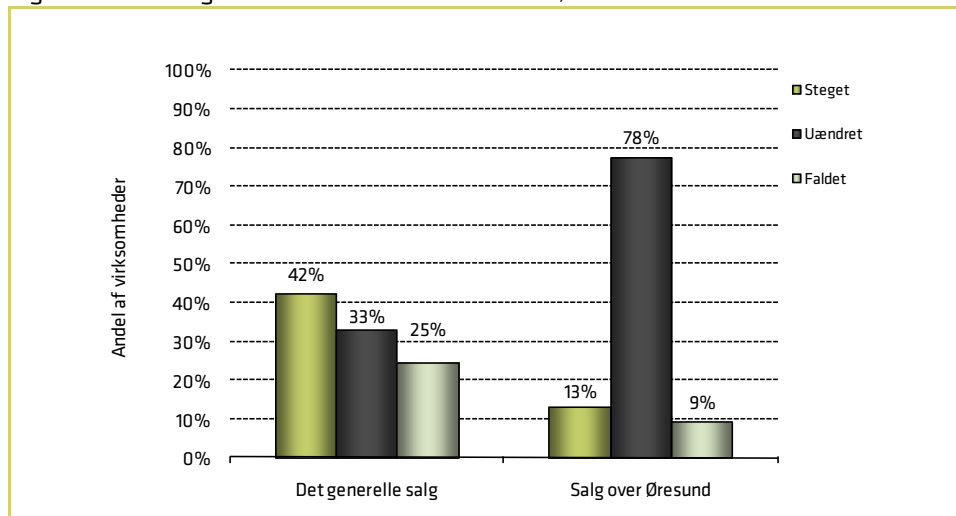


Note: Tallene er rensset for 'Ved ikke'. For en del af virksomhederne der rapporterer uændret salg over sundet, kan årsagen være, at virksomhederne i forvejen ikke havde noget salg over sundet.

Kilde: Copenhagen Economics og Øresund Industri & Handelskammare, spørgeskema april 2010

For de svenske virksomheder er billedet igen noget anderledes. Her rapporterer 42 procent af virksomhederne en stigning i det generelle salg, mens 25 procent rapporterer et fald. Med hensyn til salget over Øresund rapporterer 13 procent, at de har observeret en stigning i salget, hvor ni procent rapporterer et fald. Salget over Øresund er langt mere stabilt end det generelle salg, jf. Figur 3.4.

Figur 3.4 Udviklingen i handel i forhold til sidste år, svenske virksomheder



Note: Tallene er rensset for 'Ved ikke'. For en del af virksomhederne der rapporterer uændret salg over sundet, kan årsagen være, at virksomhederne i forvejen ikke havde noget salg over sundet.

Kilde: Copenhagen Economics og Øresund Industri & Handelskammare, spørgeskema april 2010

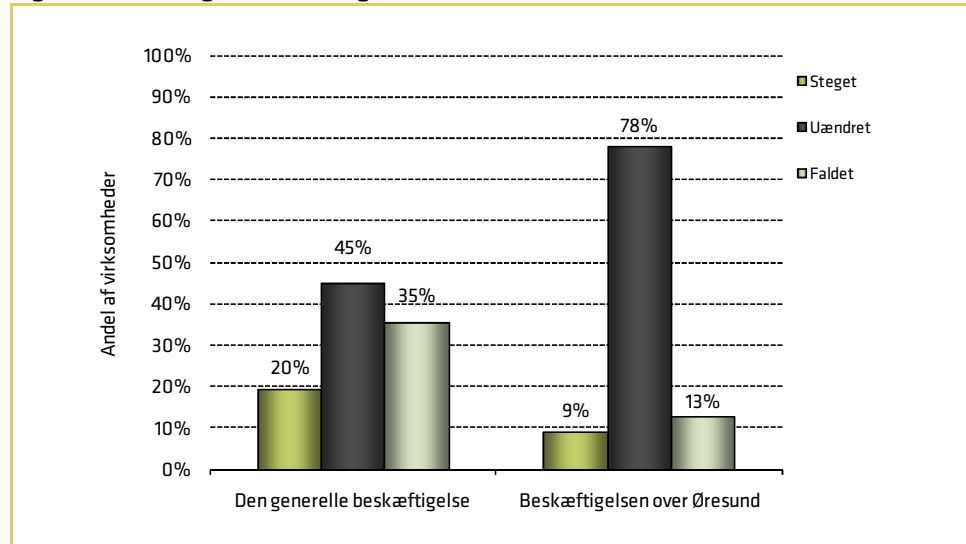
Dette kunne være et udtryk for, at den forbedrede konkurrenceevne (i form af en svag svensk krone) opvejer de negative effekter på salget fra konjunkturedgangen.

Beskæftigelsen over Øresund

De færre ansættelser over sundet afspejler i nogen grad generelt færre ansættelser i danske virksomheder. Vi ved dog, at de danske virksomheder i høj grad ansætter over sundet, så når 78 procent af de danske virksomheder rapporterer 'uændret', kan det betyde, at der i høj grad er et ønske om at beholde arbejdskraften fra den anden side af sundet. Da størstedelen arbejder indenfor pleje-, butik- og hotel- og restaurantservice, og dermed er overenskomstanstattede er der ikke direkte nogen konkurrence på lønnen. Men da lønniveauet generelt er højere i Danmark end i Sverige kunne man forestille sig, at en arbejdsgiver kan få bedre kvalificeret arbejdskraft for pengene ved at ansætte en, der er bosat i Sverige end en, der er bosat i Danmark.

Betragtes den generelle beskæftigelse for danske virksomheder rapporterer 20 procent af de danske virksomheder en stigning og 35 procent et fald, jf. Figur 3.5.

Figur 3.5 Udviklingen i beskæftigelse siden sidste år, danske virksomheder

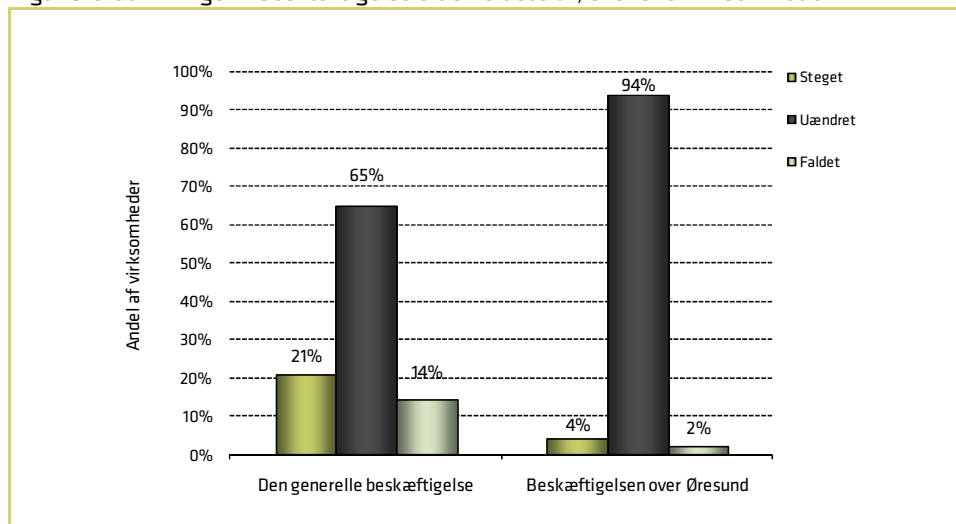


Note: Tallene er renset for 'Ved ikke'. For en del af virksomhederne der rapporterer uændret beskæftigelse over sundet, kan årsagen være, at virksomhederne i forvejen ikke havde noget salg over sundet.

Kilde: Copenhagen Economics og Øresund Industri & Handelskammare, spørgeskema april 2010

For de svenske virksomheder har 21 procent rapporteret en stigning i den generelle beskæftigelse, mens 14 procent har rapporteret et fald. Samtidig har flere virksomheder rapporteret en stigning end et fald i ansættelser over sundet. Det er dog kun en meget lille andel af virksomhederne, som har oplevet en ændring af ansættelser over sundet. Ud af de godt 260 respondenter har fire procent rapporteret en stigning og to procent rapporteret et fald, jf. Figur 3.6.

Figur 3.6 Udviklingen i beskæftigelse siden sidste år, svenske virksomheder



Note: Tallene er renset for 'Ved ikke'. For en del af virksomhederne der rapporterer uændret beskæftigelse over sundet, kan årsagen være, at virksomhederne i forvejen ikke havde noget salg over sundet.

Kilde: Copenhagen Economics og Øresund Industri & Handelskammare, spørgeskema april 2010

Aktiviteter over Øresund

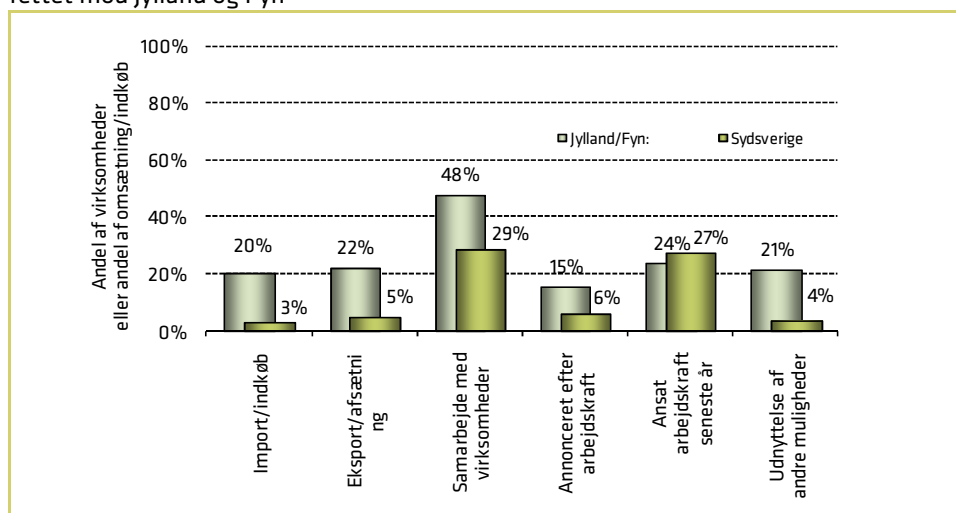
For at måle virksomhedernes integration over Øresund sammenligner vi virksomhedernes aktiviteter over sundet med de aktiviteter, virksomhederne har med andre dele af landet. For Danmark sammenligner vi med Region Hovedstadens samarbejde med virksomheder på Fyn og i Jylland, og for Sverige sammenligner 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 tildeles store virksomheder en større vægt end små virksomheder.⁶

For de danske virksomheder er Ansat arbejdskraft det seneste år den eneste aktivitet, hvor en større andel af virksomhederne har rapporteret ansat arbejdskraft fra Sydsverige, nemlig 27 procent af virksomhederne, end fra Jylland/Fyn, nemlig 24 procent af virksomhederne, jf. Figur 3.7.

⁶ Såfremt indekset udregnes på uvægtede tal, vil en svensk 1-mands virksomhed, 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 indekssværdier på for eksempel 20 henholdsvis 30, vil et uvægtet gennemsnit give en samlet indekssværdi 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.

Figur 3.7 Danske virksomheders aktiviteter over Øresund sammenlignet med aktiviteter rettet mod Jylland og Fyn



Kilde: Copenhagen Economics og Øresund Industri & Handelskammare, spørgeskema april 2010

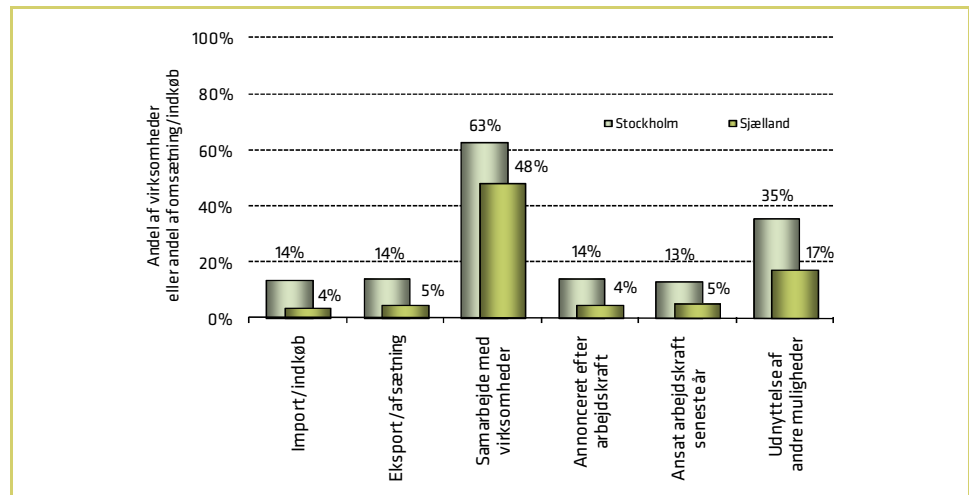
Den mest markante nedgang i aktiviteter over sundet er annoncering, der i 2008 lå et procentpoint højere end Jylland/Fyn, men som i år ligger ni procentpoint under.

Samarbejde med virksomheder er den aktivitet, flest virksomheder dyrker med 48 procent for Jylland/Fyn og 29 procent for Sydsverige.

Betrager vi de tre aktiviteter Import/indkøb, Eksport/afsætning og Udnyttelse af andre muligheder har de alle det til fælles, at langt flere virksomheder har rettet aktiviteterne mod Jylland/Fyn, 20-22 procent end mod Sydsverige, 3-5 procent.

For de svenske virksomheder er Samarbejde med virksomheder også den mest udnyttede aktivitet. Her har 63 procent samarbejde med virksomheder fra Stockholm, mens 48 procent har samarbejde med virksomheder fra Sjælland. Der er således generelt en større interesse for samarbejde over sundet blandt de svenske virksomheder end blandt de danske virksomheder. For aktiviteterne Import/indkøb, Eksport/afsætning, Annoncering efter arbejdskraft og Ansatt arbejdskraft seneste år er billedet ens. For alle fire aktiviteter rapporterer 14-15 procent af virksomhederne aktiviteter mod Stockholm og 4-5 procent af virksomhederne aktiviteter mod Sjælland, jf. Figur 3.8.

Figur 3.8 Svenske virksomheders aktiviteter over Øresund sammenlignet med aktiviteter rettet mod Stockholm

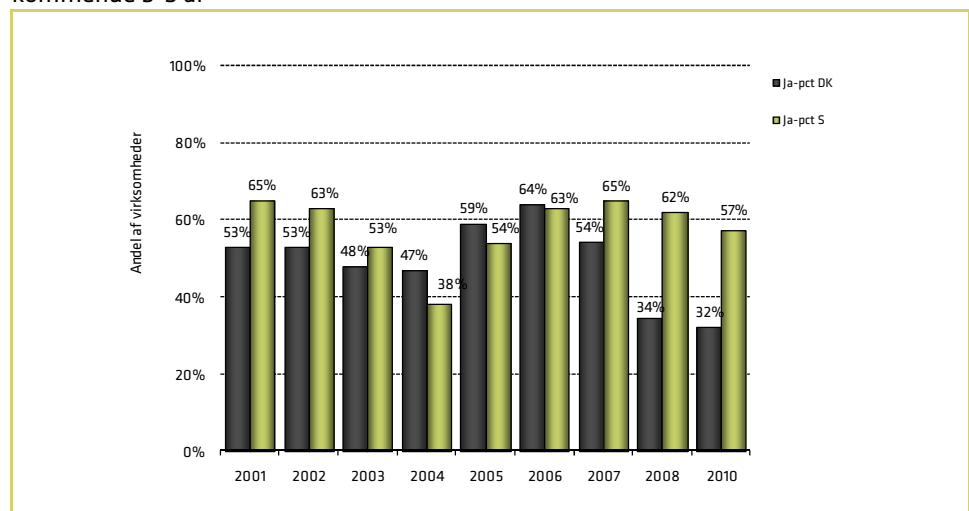


Kilde: Copenhagen Economics og Øresund Industri & Handelskammare, spørgeskema april 2010

Ser man på Udnyttelse af andre muligheder har 35 procent af virksomhederne aktiviteter rettet mod Stockholm, mens 17 procent har aktiviteter rettet mod Sjælland. Der er således en større andel af svenske end danske virksomheder, der benytter sig af Udnyttelse af andre ressourcer, både indenlands og over sundet.

Forventningerne til øgede aktiviteter på tværs af sundet har været faldende i begge lande de seneste år, jf. Figur 3.9.

Figur 3.9 Virksomheder der forventer at øge deres aktiviteter på tværs af Øresund i de kommende 3-5 år



Note: I 2001 blev spørgeskemaundersøgelsen foretaget i marts. I alle de øvrige år i april

Kilde: Copenhagen Economics og Øresund Industri & Handelskammare, spørgeskema april 2010

Andelen af danske virksomheder, der forventer at øge deres aktiviteter de næste 3-5 år er ligesom i 2008 væsentlig lavere end andelen af svenske virksomheder, der forventer at øge deres aktiviteter de næste 3-5 år.

Forventningerne har bevæget sig op og ned gennem de seneste 10 år, og i år forventer 57 procent af de svenske virksomheder stigende aktiviteter, mens kun 32 procent af de danske virksomheder forventer øgede aktiviteter. Dette er det lavest målte niveau for hele perioden.

Den faldende forventning kan være et udtryk for mindre interesse på grund af dårligere konkurrenceevne og manglende overskud. Det skyldes sandsynligvis ikke, at virksomhederne nærmer sig et mætningspunkt, da der stadig er et stort uudnyttet potentiale for handel og samarbejde over sundet.

3.2. METODEN BAG ERHVERVSLIVETS ØRESUNDSINDEKS

De 20 indikatorer⁷ 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.

Formålet med Erhvervslivets Øresundsindexets er at opstille en indikator 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".

Det samlede tal for Erhvervslivets Øresundsindex dækker således over et uvægtet gennemsnit⁸ 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

⁷ Bilag 1 viser samtlige 20 indikatorer og deres datakilder

⁸ Beregnet som: $\text{Indeks}_{\text{Øresund}} = 1/4 * (\text{indeks}_{\text{arbejdsmarked}} + \text{indeks}_{\text{trafik}} + \text{indeks}_{\text{handel\&samarb}} + \text{indeks}_{\text{forretnomk}})$.

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 84 danske virksomheder og 261 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 besvarelsene (fx ved indikatoren for *ansættelser af arbejdskraft over sundet*) ser at 5,3 procent af de svenske virksomheder har ansat medarbejdere fra Sjælland, kan vi sige – med 95 procent sikkerhed – at tallet ligger mellem 2,7 og 7,9 procent. Besvarelsen på 5,3 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 adspurgte virksomheder, er udvalgt tilfældigt ud fra den samlede mængde virksomheder, vi ønsker at sige noget om. Virksomhederne i spørgeskemaundersøgelsen er udvalgt tilfældigt til denne undersøgelse. Det er imidlertid ikke alle de udvalgte virksomheder, som rent faktisk også har besvaret spørgeskemaet. 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 besvarelsene. 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.

Med benchmark-metoden får vi ikke bare et indeks, som er relevant her og nu, men vi opnår 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 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 Öresund 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
- Erhvervsbladet (2010), *50 millioner biler over Øresund*
- 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 Öresundsbron*, 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 1990'erne*, Landsplanafdelingen
- OECD (2003), *Territorial review of Öresund, 2003*
- PraktiskaBroar (1998), *Från möjlighet till verklighet*, december 1998
- Praktiska Broar (2004), *Dagligvaror – En prisjämførelse mellem butikker i Malmø 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*
- Sadolin & Albæk (2010), *Copenhagen and Malmoe Property Market Report 2010*
- SE-Banken m.fl (1998), *Konjunkturbarometer för Öresundsregionen*, maj 1998
- SE-Banken m.fl (1999), *Öresundsbarometern*, Nr 3 maj 1999
- SE-Banken m.fl (2000), *Öresundsbarometern*, Nr 6, november 2000
- SE-Banken m.fl (2001), *Öresundsbarometern*, Nr 8, november 2001
- SE-Banken m.fl (2002), *Öresundsbarometern*, Nr 9, november 2002

- SE-Banken m.fl (2003), Øresundsbarometeren, Nr 10, november 2003
- SE-Banken m.fl (2004), Øresundsbarometeren, Nr 11, oktober 2004
- SE-Banken m-fl (2005), Øresundsbarometeren, Nr 12, november 2005
- SE-Banken m-fl (2006), Øresundsbarometeren, Nr 13, november 2006
- SE-Banken m-fl (2007), Øresundsbarometeren, Nr 14, november 2007
- SE-Banken m-fl (2008), Øresundsbarometeren, Nr 15, november 2008
- Skatteministeriet (2003), Skatteaftale mellem Danmark og Sverige (notat om aftalen), oktober 2003
- 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 tværs 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 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- og Handelskammare och 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 centrat 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 30 ansatte, og er det eneste firma af sin art i Danmark.

Copenhagen Economics A/S
Sankt Annæ Plads 13, 2.
1250 København
Tlf. +45 2333 1810
Fax +45 7027 0741
hq@copenhageneconomics.com
www.copenhageneconomics.com