

# GROGRUND FÖR TILLVÄXT

A map of South Sweden (Skåne) showing municipal boundaries. The Östra Skåne region is highlighted in a vibrant red color, while the rest of the region is shown in shades of orange and yellow. The map is set against a dark blue background.

## ÖSTRA SKÅNES UTVECKLING

*Åke E Andersson  
David E Andersson  
Ingvar Holmberg*

Grogrund  
för tillväxt

Östra Skånes  
utveckling

Grogrund  
för tillväxt  
Östra Skånes  
utveckling

*Åke E Andersson  
David E Andersson  
Ingvar Holmberg*

Åke E Andersson  
Professor i infrastrukturens ekonomi,  
Kungliga Tekniska Högskolan, Stockholm

David E Andersson  
Teknologie doktor, forskare vid  
Kungliga Tekniska Högskolan, Stockholm

Ingvar Holmberg  
Docent vid statistiska institutionen,  
Handelshögskolan Göteborg

© 2001 Sydsvenska Industri- och Handelskammaren,  
Åke E Andersson, David E Andersson, Ingvar Holmberg

Produktion: Grafix Konsult AB, Malmö  
Tryck: Grafo Tryck AB, Simrishamn 2001  
ISBN 91-86360-49-3

# I N N E H Å L L

Förord .....	7
Inledning .....	9
KAPITEL 1	
Omvandlingen till den nya ekonomin – K-ekonomin .....	11
KAPITEL 2	
Sydsverige och Östra Skåneland i den nya K-ekonomin .....	24
KAPITEL 3	
Ekonomiska förklaringar till den regionala yrkesstrukturen och ekonometriskt mätbara samband .....	52
KAPITEL 4	
Entreprenörskapets och nyföretagandets mekanismer, miljöer och strategiska krav .....	77
KAPITEL 5	
Skånelands transport- och kommunikationsproblem .....	97
KAPITEL 6	
Strategier för Östra Skånelands långsiktiga utveckling .....	104
KAPITEL 7	
Sammanfattning .....	117
Referenser och fotnoter .....	126



## F Ö R O R D

Sydsvenska Industri- och Handelskammaren arbetar med att förbättra förutsättningarna för näringslivet i Sydsverige. I den allt mera internationella ekonomin, där nationsgränserna minskar i betydelse, kommer företagens konkurrenskraften till stor del att bestämmas av den regional miljön.

Den framväxande Öresundsregionen har potential att bli norra Europas mest betydelsefulla tillväxtområde. Samtidigt finns det i Sydsverige en tveksamhet inför vilka delar av området som kommer att kunna ta del av denna positiva utveckling.

För att förverkliga de visioner och möjligheter som kommer med en integrerad Öresundsregion har Sydsvenska Industri- och Handelskammaren givit professor Åke E Andersson, Kungliga Tekniska Högskolan, i uppdrag att granska förutsättningarna för en dynamisk framtid i östra Skåne.

Professor Andersson har valt att använda östra Skåne i en vid geografisk mening. Studien inkluderar således även Blekinge, kommuner i Småland och skånska kommuner som traditionellt sett själva betecknat sig som mellan- och sydsånska. Detta mot bakgrund av att många problem och möjligheter inte är isolerad till kommunnivån. Exempelvis är en arbetsmarknad sällan begränsad till en kommun.

De faktorer som lyfts fram som framgångsfaktorerna för den studerade regionen är:

- en avsevärt förbättrad infrastruktur,
- ökad kompetens inom näringslivet genom samarbete med högskolor och universitet,
- ökad företagsamhet genom entreprenörskap i grund- och gymnasieskola samt
- förstärkning och utveckling av det goda boendet och den livsmiljö som kännetecknar regionen.

Det är Sydsvenska Industri- och Handelskammarens förhoppning att de frågor som lyfts fram i studien kan leda till en bättre utveckling i området med ett ökat samarbete mellan olika regionala aktörer och att en rad konkreta projekt kan skapas för att ytterligare stärka regionen.

*Kristianstad i juni 2001*

### SYDSVENSKA INDUSTRI- OCH HANDELSKAMMAREN

Nils-Erik Danielsson

Vice ordförande och  
ordförande regionstyrelsen  
i nordöstra Skåne

Stephan Mühler

VD





## I N L E D N I N G

Det här är en bok, som handlar om ekonomiska svagheter och styrkefaktorer, problem och utvecklingsmöjligheter i ett område som vi benämmer Östra Skåneland. Bakgrunden till analysen är den vitalisering av Sveriges sydvästra kustområde, som varit så tydlig efter 1995. Den gynnsamma ekonomiska situationen i den sydvästra utvecklingskorridoren har ett starkt samband med den förbättrade infrastrukturen och framför allt med utbyggnaden av motorvägen från Uddevalla i norr till Malmö och Lund i söder. Praktiskt taget alla kommuner utefter denna motorväg har haft en gynnsammare ekonomisk utveckling än likartade kommuner i mindre gynnade transportlägen. Utbyggnaden av den fasta förbindelsen mellan Malmö och Köpenhamnsregionerna kommer på några års sikt att förstärka integrationen av dessa regioner, så att en genuin Öresundsregion växer fram. Redan nu har integrationsprocessen inletts, framför allt när det gäller högre utbildning och forskning och människors val av bostad, inköps- och servicecentra. Mönstret för arbets- och servicependling kommer att fortsätta att förändras mot allt fastare regional integration.

Det finns emellertid en risk för att denna regionala integration inte bara går alltför långsamt utan dessutom blir alltför geografiskt småskalig. I Skåne och andra delar av Sydsverige kan dynamiken komma att koncentreras till den redan etablerade västliga korridoren, samtidigt som spridningsmönstret mot öster hämmas av den illa utbyggda infrastrukturen för transport av människor och varor. Europaväg 22, som har en artärfunktion från Malmö mot östkusten ända upp till Norrköping, är fylld av hinder för transportflödet. Det första och kanske mest betydande hindret finns redan vid Linderödsåsen, där framkomligheten stryps på ett sätt som senare upprepas utefter flera delar av E22s sträckning. Undanröjandet av dessa hinder kan inte ses som lokala förbättringsprojekt, utan hela transportleden måste uppgraderas som en del av det svenska överordnade stomnätet. Framkomligheten är också begränsad i östgående riktning i norr och i söder liksom i nord-sydlig riktning till Skånes östra delar.

Uppdelningen av utvecklingsmönstret i en mera expansiv västlig region och en mindre expansiv östlig är en direkt följd av den geografiskt obalanserade utbyggnaden av transportnäten. Obalansen har i sin tur förstärkts av den västliga dominansen vid utbyggnaden av högre utbildning, vetenskaplig och industriell forskning och utveckling.

En funktionell indelning, som följer kommungränser eller andra administrativa gränsdragningar är självfallet omöjlig att göra numera. Kommunerna är visserligen viktiga politiska och fiskala enheter, men de har föga betydelse som avgränsningar för människors och företags rörelsemönster på arbets-, service- eller varumarknaderna. Det ekonomiska samspelet styrs

av mera övergripande regionala faktorer. Grundregeln är här att så länge prisskillnaden mellan två orter för någon vara, service eller produktionsfaktor överstiger transport- och transaktionskostnaden, ökar flödet mellan de två orterna. Det innebär att sänkta transport- och andra transaktionskostnader mellan olika geografiska områden leder till ökad ekonomisk integration.

Numera sträcker sig den ekonomiska integrationen långt utöver kommun- och länsgränser och följer transportlederna. Det innebär i sin tur att det inte är möjligt att göra någon entydig avgränsning av Östra Skåneland. Gränsdragningen måste med nödvändighet bli vag. Vi har valt att i vår definition av Östra Skåneland exempelvis inkludera Ystad, hela Blekinge och enstaka kommuner i södra Småland. Kriteriet för avgränsningen har varit likheten i den ekonomiska problembilden snarare än överensstämmelse med någon politisk eller annan institutionell indelning. Våra bedömningar följer i stor utsträckning gränserna för de pendlingsregioner som bildas av områdets stadsregioner. Analysens ena fokus är Östra Skånelands tillgång på materiell och immateriell infrastruktur. Dess andra fokus är regionens egna möjligheter att skapa nya och varaktiga, dynamiska komparativa fördelar genom egna strategiska insatser.

Den gemensamma utgångspunkten i båda analyserna är förutsättningen att Sverige och Skåne är mitt inne i en stor ekonomisk strukturomvandling där beroendet av naturresurser minskar samtidigt som beroendet ökar av tillgång på K-resurser, det vill säga tillgång på kunskap, kreativ kapacitet, kommunikationsmöjligheter och kulturella tillgångar. Utvecklingsstrategin blir därmed annorlunda och mera krävande. Den industriella strategin byggde på exploatering av redan givna resurser. Den nya postindustriella utvecklingsstrategin kräver att dessa nya resurser skapas i regionen.

*Österlen i maj 2001*

Författarna

# Omvandlingen till den nya ekonomin – K-ekonomin

## *De logistiska revolutionerna*

Världsekonomin har under det senaste millenniet genomgått fyra ekonomiskt betydelsefulla revolutionära omvandlingar. De har alla haft att göra med grundläggande förändringar av villkoren för transport, kommunikation och ekonomiska transaktioner. Av den anledningen har dessa omvandlingar i tidigare skrifter kallats *logistiska revolutioner* (Andersson, 1985, 1988).

Den första logistiska revolutionen inträffade redan under senmedeltiden och kom att beröra Europas långsiktiga ekonomiska utveckling på ett helt avgörande sätt. Tre förbättringar av handels villkor skulle bli avgörande för västra Europas integration.

För det första kom den kustnära handeln att underlättas av att fartygstekniken förbättrades både i Medelhavet och i norra Europa. Den för södra Sverige så betydelsefulla Hansan använde sig av den nya fartygstypen *Koggen*, som gjorde det möjligt att med ekonomisk vinning företa tämligen långväga handelsexpeditioner.

För det andra skapade nya köpmän från Norditalien, Tyskland och Flandern företag som i sig integrerade handel, transporter, bankverksamhet och politisk makt.

För det tredje kom viktiga handelsvägar utefter floder, utmed kusterna och genom betydelsefulla bergspassager att befrias från röveri och olika feodala pålagor av tullar och andra konfiskatoriska avgifter. Det gav möjlighet att inrätta en stor mängd nya marknadsplatser för varuutbytet.

Konsekvenserna blev enorma. Det stadslandskap som idag dominerar Europas ekonomi kan spåras tillbaka till bildandet av de köpmannastäder som i snabbt tempo skedde i spåren av denna första logistiska revolution. Denna stadsbildning skulle komma att påverka den regionalekonomiska utvecklingen i Västeuropa ända in i modern tid. Huvuddelen av dessa köpmannastäder var lokaliserad till gynnsamma kustlägen eller utefter seglingsbara floder. Särskilt gynnsamma lokaliseringar var sådana knutpunkter där ett rikt inland samtidigt kunde utnyttjas genom havs- och flodfart. Norditalien med Venedig, Genua och Florens i spetsen och nordöstra Europa med Brygge och Lübeck som centrala noder kom att bli centra för den nya integrerade västeuropeiska "atoll-ekonomin". Den politiskt formulerade

visionen om *den nya Hansan* har sina rötter i denna framgångsrika europeiska ekonomiska epok.

### *Omvandlingen till den nya ekonomin – K-ekonomin*

Hansaepoken kan ses som en förlängning av nordtyska köpmäns handel med Norden över Schleswig, som i början av 1100-talet tillhörde Danmark. Lübeck grundlades på 1140-talet och övertog då rollen som Östersjöns viktigaste hamn. Därmed inleddes en tysk köpmannaexpansion som kom att varaktigt integrera Skandinavien och Baltikum i det som så småningom kom att bli Hansan. Visby fick en tämligen självklar roll som mellanstation på rutten från Nordtyskland till norra Baltikum och Finska viken. Tyskarna blev alltmera permanent närvarande och tog så småningom kontrollen över Visby som alltmera framstod som ett centrum för Östersjöhandeln. Men även i Riga, Reval, Stockholm och Kalmar utvecklades tyska köpmannakolonier. Skandinavien blev på så sätt alltmera integrerat i en europeisk handelsgemenskap. Under 1200-talet fullbordades den tyska kontrollen över Östersjöns kustområden. Genom att sjöfartstekniken gick framåt när Koggarna kom till allmän användning, förlorade Gotland sin roll som mellanstation för Östersjöhandeln. Det var nu möjligt att segla runt Danmark och på så sätt växte Nordsjön och Östersjön samman som handelsområde för Hansan. I en strategisk position mellan öst och väst låg Skanör och Falsterbo som snabbt blev betydande marknadsplatser för handeln. Västra Skåne blev ett nytt handelscentrum och den skånska marknaden drogs alltmera in i ett betydelsefullt politiskt spel (Carlsson, S.,1964). Som en följd av det ekonomiska uppsvinget anlades nya städer utefter kusten under 1200-talet – Malmö, Trelleborg, Ystad, Simrishamn och Åhus. Under 1400-talet tillkom Landskrona och Båstad.

*Den andra logistiska revolutionen* utlöstes egentligen av politiska reaktioner på en påtaglig brist i det gamla handelssystemet. Med den successiva integrationen av alltmera avlägsna delar av den europeiska och amerikanska ekonomin och allt större handelsvolymerna kom kreditgivningen att bli en starkt begränsande faktor för fortsatt expansion av handeln. Den nya expansionen, med starka inslag av kolonialt förtryck, hade blivit möjlig genom den seglingstekniska innovationen av *Caravellen*, som användes först i samband med upptäckten av Amerika och därefter för transoceaniska seglingar och erövringsresor. Visserligen hade upptäckten av Amerika dragit med sig införseln av stora mängder ädla metaller till Europa, vilka kunde användas som nya säkra betalningsmedel. Men de helt privata företagarkirerna hade visat sig otillräckliga som hanterare av den dåtida nya ekonomins behov av pengar och riskvillig kreditgivning. Det skulle bli de kommunala

styresmännen i Amsterdam, som skulle genomföra den stora innovationen inom penningväsendet – en offentligt garanterad centralbank.

I ett slag hade Amsterdam därmed skaffat sig ett ekonomiskt instrument, som tillsammans med den nya fartygstypen *Flöjten* skulle ge Amsterdam rollen som Europas och därmed världsekonomin ekonomiska huvudstad under ett drygt sekel. Den offentligt garanterade centralbankens idé vann ett snabbt genomslag även i andra regioner. I Sverige kom imitationen mycket snabbt med den svenska Riksbankens bildande. Den fick ingen större konsekvens, eftersom Sverige genom sin perifera lokalisering saknade varje möjlighet att spela en huvudroll i världsekonomin. Sverige var visserligen en krigisk stormakt men som centrum för produktion och handel saknades de flesta förutsättningar. Danmarks försvagning var också påtaglig genom förlusten av Skåneland. Den europeiska tyngdpunkten hade i det ekonomiska hänseendet varaktigt förskjutits mot axeln Holland–England.

Denna förskjutning skulle bli ännu mera påtaglig under den  *tredje logistiska eller industriella revolutionen*. Både inom kreditväsendet och sjöfarten försköts tyngdpunkten alltmera mot det i Nordatlanten mera väl belägna Storbritannien, som blev en självklar tyngdpunkt för den framväxande nya nordatlantiska ekonomin. En ny på frihandel och arbetsdelning baserad ekonomi byggdes upp av engelsmännen, samtidigt som den västeuropeiska ekonomiska utvecklingen begränsades av merkantilismen med dess långtgående statliga ingrepp i handel och produktion. Tillväxten av denna transatlantiska liberala ekonomi gav upphov till stora överskott som kunde investeras i nya tekniska hjälpmedel.

Både gamla och nya England kom att bli nya fokuspunkter i den industriella ekonomin. Den industriella expansionen kom att favorisera de regioner i världsekonomin, där det både fanns exploateringsbara naturresurser och bra naturliga hamnar för oceangående fartyg.

Norden kom efterhand att bli ett allt mera betydelsefullt utskęppningsområde för den industriella ekonomins behov av naturresurser. Nya fabriksstäder växte fram i Uddevalla, Göteborg, Halmstad, Helsingborg, Landskrona, Malmö, Trelleborg, Ystad, Simrishamn och Karlshamn. Skåne blev en alltmera betydelsefull tyngdpunkt i integrationen i den nya industriella ekonomin under 1800-talet. Skåne blev också centrum för innovationer inom transportindustrin och kreditväsendet liksom inom jordbruket, som såg en mycket snabb produktivitetstęgring. Den var konsekvensen av att industriellt och kapitalistiskt tänkande förenades med goda naturliga förutsättningar. Mot slutet av 1700-talet inleddes en förindustriell vitalisering av Skåne genom Rutger Mackleans jordbruksreformer på Svaneholm. Genom skiftesreformerna från 1803 omvandlades de jordbruksekonomiska förutsättningarna. Nya brukningsmetoder och moderna jordbruksredskap ledde

till stegrad produktivitet och tillväxt både av befolkningen och deras inkomster. Skåne hade en förbluffande snabb befolkningstillväxt under hela 1800-talet, från cirka 260.000 till ungefär 630.000 invånare. Industrialiseringen inleddes tidigast i Sverige dels genom stenkolsbrytningen i nordvästra Skåne och dels genom etablering av industriföretag i städerna. Städerna kom att växa snabbt och drog i industrialiseringsprocessen fördel av landsbygdens befolkningsöverskott. Den snabba tillväxten av produktivitet i jordbruken bidrog till att livsmedelsindustrin kunde utvecklas och i nära anknytning till livsmedelsindustrin kom förpackningsindustrin så småningom att bli betydande exportföretag.

Tidigare än i övriga Sverige skapades i Skåne textil- och verkstadsindustrier. Kockums grundades redan 1840 och den svenska bilindustrin skapades vid slutet av 1800-talet i Skåne genom grundandet av Scania-Vabis, som emellertid senare flyttade till Södertälje. Den första svenska affärsbanken grundades i Ystad 1830 och fick namnet Skånska Privatbanken. Dessa få exempel belyser Skånes betydande roll i det första industrialiseringsskedet. Den egentliga svenska industrialiseringen kom i själva verken inte igång förrän under 1860-talet och de stora industriella genombrotten kom under perioden 1890–1914. Den svenska industrialiseringen avslutades under 1970-talets början. Men de komparativa fördelarna för modernt jordbruk skulle senare komma att bli ett problem för Skånes utveckling i samband med att jordbruket blev kärnan i en hårt reglerad svensk ekonomisk politik under större delen av 1900-talet.

Nu har den tredje logistiska revolutionens stora potential tömts ut i de utvecklade marknadsekonomierna. Ett av dess viktigaste framgångsrecept har blivit föråldrat. Det är inte längre möjligt att åstadkomma fortsatt ekonomisk tillväxt genom att kombinera intensifierad arbetsdelning med växande insatser av naturresurser och energi.

Redan under 1900-talets sista kvartssekel inleddes den *fjärde logistiska revolutionen* och övergången till en ny ekonomi. Författarna kallar denna nya ekonomi K-ekonomin, därför att den bygger på nya Kommunikationer, stegrad användning av Kunskap, Kulturella kvaliteter och framför allt Kreativa resurser. Det innebär en förskjutning från kvantitativ tillväxt mot växande Kvalitet och Komplexitet hos varor och tjänster och därmed växande produktvärden.<sup>1</sup>

## *Den fjärde logistiska revolutionen*

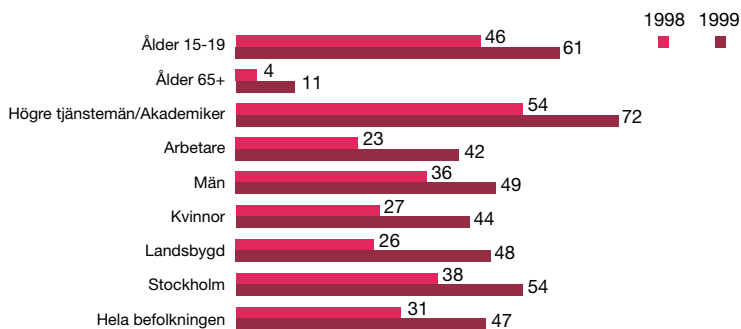
Det nya ekonomiska system som nu växer fram bygger återigen på nya logistiska villkor. I den bemärkelsen kan man tala om en *fjärde logistisk revolution*.

Fram mot slutet av den industriella epoken dominerades kommunikationen av information i form av materiell överföring. Kommunikationen med meddelanden av olika slag måste i allmänhet följa varornas och tjänsternas transportvägar och belastade transportkapaciteten. Visserligen hade telegrafin och telefonin inlett upplösningen av kommunikationens materiella beroenden, men fortfarande på 1970-talet dominerades informationsöverföringen av traditionell postbefordran.

Förberedelsen för ett dematerialiserat kommunikationssystem skedde dels genom den stegvisa utbyggnaden av telefonnäten och dess internationisering och dels genom framväxten av den nya informationsteknologin. Behovet av ett Internet för överföring av meddelanden och bilder formulerades redan på 1940-talet men det skulle dröja ända till början av 1970-talet innan de viktiga innovationerna kunde komma. Det var framför allt forskarna och försvaret som efterfrågade denna nya dematerialiserade kommunikationsteknik. Arpanet innoverades i början av 1970-talet i USA, men dess spridning begränsades av bristen på tillräckligt billiga, småskaliga och användarvänliga datorer. Först med persondatorn och tillgången på trivial och välspredd mjukvara skulle användningen komma att bli tillräckligt trivial för att Internet skulle uppfattas som en ny och revolutionär kommunikationsteknik. Det stora genomslaget skulle därför dröja ända till 1990-talet.

Tillväxten har under det senaste decenniet varit utomordentligt snabb i Sverige. Redan år 1997 hade andelen IT-kostnader som procent av brutonationalprodukten stigit till 3,5 procent vilket var den näst högsta andelen i världen efter USA. Även därefter har IT-penetrationen gått utomordentligt snabbt i Sverige, vilket illustreras av följande diagram för 1998 och 1999.

Diagram 1.1 Uppkoppling i hemmet. Siffrorna i procent av resp. grupp.



Källa: DN Grafik 15 maj 2000

Diagrammet visar att den andel av befolkningen som använder Internet steg från 31 procent till 47 procent på ett enda år. Men diagrammet visar också att det finns betydande olikheter mellan olika befolkningsgrupper. Skillnaderna är störst mellan den yngsta och den äldsta generationen i materialet och mellan arbetare och högre tjänstemän. Däremot tycks de regionala skillnaderna nu snabbt utjämnas liksom skillnaderna mellan män och kvinnor. När det gäller användningen av nätet går samma skillnader igen. År 1999 användes nätet i första hand för fakta- och informationssökning och för e-post.

Kommunikations- och IT-revolutionen handlar inte enbart om Internet-användning. Parallellt med tillväxten av kommunikation med hjälp av datorer pågår en lika anmärkningsvärd tillväxt av den mobila kommunikationen och sänkningarna av kostnaden för långväga telefoni, vilket illustreras av följande två tabeller.

*Tabell 1.1 Tillväxten av mängden mobilabonnemang 1995 – 1999*

---

1995	~ 100 miljoner
1997	~ 200 miljoner
1999	~ 420 miljoner

*Tabell 1.2 Mobiltelefonins anslutningsgrad år 1999*

---

Finland	63	procent
Norge	58	"
Sverige	56	"
Italien	47	"
Israel	45	"
UK	33	"
USA	31	"
Tyskland	28	"

---

*Källa till Tabell 1.1-2: Nokia*

Nästa steg i utvecklingen tas när mobiltelefonin kan integreras med Internet till för användarna rimliga priser. Ytterligare ett steg kommer att tas på lite längre sikt, när överföringskapaciteten ökat i tillräcklig utsträckning för att tillåta omfattande användning av bildtelefoni. Därefter och med ännu större tidsfördröjning kommer integrationen av mobiltelefonin, bildöverföring och Internet. För industri, sjukvård och andra serviceföretag, media, och andra professionella användare finns mycket av detta redan nu.



## *Sambandet mellan kommunikation och transporter*

Komplementaritet mellan kommunikation måste nödvändigtvis alltid gälla för e-handel och varutransporter. I den politiska debatten är det nu vanligt att dessutom hävda att kommunikation med informationsteknologiska hjälpmedel kan *ersätta* persontransporter. Historiska data motsäger denna hypotes (Grübler, 1990). Tillväxten av kommunikation (meddelandeöverföring) har långsiktigt tillväxut i samma takt och direkt substitution har bara inträffat under världskriget.

Nu aktuella undersökningar i USA (Haynes, K., Stough, R., et.al., 2000) visar att komplementaritet mellan kommunikation och persontransport är den dominerande tendensen. Följande diagram illustrerar de viktigaste sambanden mellan kommunikation och persontransporter.

Diagram 1.2 Variabler som förklarar transportefterfrågan i USA

Förklarande variabel	Urban-stat	Landsbygds-stat
Lokal telekommunikation, minuter per år	+++	++
Inomstatliga telekommunikationer, minuter per år	+++	--
Mellanstatliga telekommunikationer, minuter per år	0	---
Detaljhandelsomsättning	++	++

+++ anger mycket stark komplementaritet    --- anger mycket stark substituerbarhet  
++ anger stark komplementaritet        -- anger stark substituerbarhet

Diagram 1.2 visar att de urbana staterna (som innehåller de mera avancerade och högteknologiska regionerna) i USA har en mycket stark komplementaritet, medan de jordbruksdominerade (lågtekologiska) regionerna visat tendenser att ersätta persontransporter med IT-kommunikation.

## *Kunskap, kreativitet, kvalitet och produktvärde*

Parallellt med utbyggnaden av kommunikationskapaciteten och framväxten av ett informationssamhälle har kunskapsnivån vuxit i Sverige och andra OECD-länder. Vid inledningen av den industriella revolutionen hade arbetskraften i Sverige och de flesta andra nutida OECD-länder en genomsnittlig utbildningstid om cirka två till tre år. Skillnaderna i utbildningstidens längd var då betydande. Medan byråkratins och näringslivets ledarskap hade en

utbildningstid om mellan femton och arton år hade deras sämst utbildade arbetskraft en ofta ofullständig läs- och skrivförmåga. Principen om långtgående arbetsdelning blev därmed den enda betydelsefulla metoden för hög produktivitet. Organisation av arbetslivet i enlighet med strikt hierarkiska principer blev också en nödvändighet för att nå en effektiv produktion. Den hierarkiska organisationen och en långtgående specialisering till enkla arbetsuppgifter var också nödvändig på grund av bristen på informations- och kommunikationskapacitet. Hierarkiskt styrd och långt driven arbetsdelning var en nödvändighet i det tidiga industrisamhället.

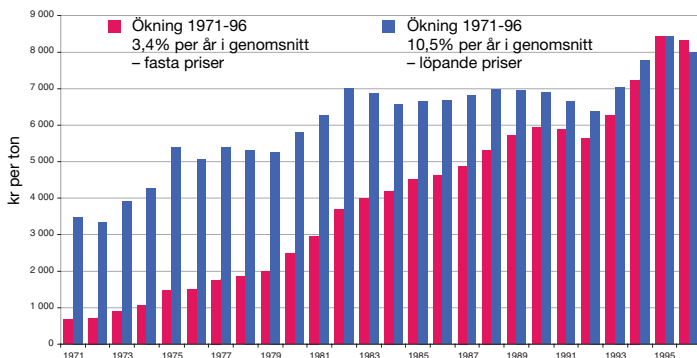
Stora delar av den offentliga sektorns utgifter har under 1900-talet gått till utbyggnad av utbildningen. Den svenska strategin har här varit inriktad på folkbildning och bredd snarare än djup. Undersökningar av olika OECD-länder visar att Sverige har bättre än genomsnittlig utbildningsnivå bland arbetare och lägre tjänstemän men betydligt sämre utbildning än många av våra konkurrentländer när det gäller ingenjörer, företagsledare, högre tjänstemän och politiker.

Storbritannien ger i Europa ett tydligt exempel på en motsatt utbildningspolitik. Den genomsnittliga utbildningstiden har i Sverige och andra högt utvecklade marknadsekonomier stigit till en nivå om mellan tolv och fjorton års genomsnittlig utbildningstid (beroende på beräkningsmetod). Men utjämnningen har gått betydligt längre i Sverige, Norge och Danmark än i resten av OECD-området. Det innebär å ena sidan att i det svenska näringslivet och den politiskt styrda byråkratin är det möjligt att söka sig mot mindre hierarkiska organisationsformer. Å andra sidan innebär de snabbt stigande kraven på förnyelse av produkter och produktionsteknik betydande krav på stegrad formell utbildningsnivå och kompetens bland tekniker och andra analytiker, företagsledare och ledande tjänstemän. Om kraven på jämnhet i arbetskraftens utbildningsprofil, öppenhet för immigration från fattigare länder och uppgraderingen av spetskompetensen samtidigt ska kunna förenas kommer det att dra med sig en snabb fortsatt utbyggnad av utbildningssystemet i Sverige. Kraven på bred täckning av utbildningssystemet innebär därutöver både stora regionala satsningar och utbyggnad av kapaciteten för avancerad vidareutbildning. Dessa krav får naturligtvis en särskild tyngd i regioner som Östra Skåneland med dess brist på etablerade miljöer för högre utbildning.

Redan för ett kvartssekel sedan började det svenska och danska näringslivets företag att omorienteras från sin inriktning på kvantitativ tillväxt och ständigt ökande användning av naturresurser och energi mot kvalitativ utveckling med växande användning av kunskaper. En alltmera komplex inre struktur hos varor och tjänster kom att bli ett kraftfullt substitut för användning av materiella resurser och energi i produkterna. Men växande

komplexitet kan inte nås om man inte är beredd att sätta in växande kunskaps- och informationsresurser. Och alltmera komplexa produktrecept kunde bara tas fram genom att stora resurser avsattes till forskning och utveckling. För det svenska näringslivet och den svenska samhällsekonomin har detta varit en långsiktigt lönsam kvalitetsstrategi, vilket bland annat kan avläsas av data över värde per ton exporterade varor. Räknat över en mycket lång tidsperiod från 1960 till 1996 steg (räknat i konstant penningvärde) den svenska exportens varuvärde med drygt tre procent per år.<sup>2</sup> Följande diagram visar exportvärdets utveckling 1971–1996 i både löpande och fasta priser. Mätt i löpande priser var värdeökningen drygt 10 procent per år och i fasta priser 3,4 procent per år.

Diagram 1.3 Den svenska exportens värde i kr per ton 1971–1996



Under i stort sett samma period steg värdet av den danska exporten med 5 procent per år. Enligt beräkningar som utförts av Temaplan har exportvärdet stigit i nästan lika snabb takt i de flesta av de västeuropeiska ekonomierna.

### *Globaliseringsprocessernas stegvisa inverkan på Sverige och dess olika regioner*

De allt större möjligheterna till internationell telekommunikation och långväga persontransporter har gjort det alltmera lönsamt att geografiskt vidga marknaderna. Under 1950- och 60-talen kom de flesta svenska och danska företag att betrakta Norden eller Västeuropa som sin hemmamarknad. Men det var inom vetenskapen och de forsknings- och utvecklingsintensiva företagen som den egentliga globaliseringen skulle inledas under 1970-talet.

Orsaken var uppenbar. Även om Sverige inom många vetenskapliga områden har en ledande roll så gällde och gäller fortfarande att minst nio tiondelar och i allmänhet cirka 98 procent av alla nya vetenskapliga rön tillkommer utanför Sveriges gränser. Inom vetenskapen är det helt enkelt en nödvändighet att samarbeta internationellt och helst globalt, om man vill uppnå snabba vetenskapliga framsteg. Frekvensen av internationella vetenskapliga möten, forskarutbyten och andra forskningsresor tillväxte därför i snabb takt redan under 1970-talet. Den verkliga tillväxten av långväga samarbete kom under 1980-talet när väl flygtransporterna hade avreglerats och flygpriserna fallit. Resultaten av vetenskapens globalisering kunde avläsas i en snabbt växande volym av internationellt samförfattade vetenskapliga verk. Dessa internationella samförfattarskap finns fullständigt dokumenterade och visar att mängden samförfattade vetenskapliga verk växte med femton procent per år mellan 1970-talets och 1980-talets mitt. Under samma period växte det totala antalet vetenskapliga uppsatser med sju procent per år. En noggrann bearbetning visar att tillväxten av samarbetet berör praktiskt taget alla delar av världen (Andersson, Å.E. och Persson, O., 1993).

Den andra steget i globaliseringsprocessen togs av läkemedelsindustrin och inom andra extremt forskningsorienterade branscher, som tvingades att anpassa sin forsknings- och utvecklingsstrategi och sitt lokaliseringsmönster till vetenskapens globalisering. Denna typ av företag fann det alltså lönsamt att lokalisera forsknings- och utvecklingsenheter i närheten av de mest framstående vetenskapliga instituten för att ta del av fördelarna av dessas globalisering.

Globaliseringsprocessen skulle bli tydlig för gemene man först under 1980-talet i samband med avregleringen av finansmarknaden. Flödet av finansiella resurser var ända in på 1980-talet hårt politiskt reglerat i de flesta länder och transaktionskostnaderna var för de flesta finansiella aktörer alltför höga för att motivera placeringar utanför det egna landets gränser. Men förlusterna av lönsamhet är uppenbara om placeringar endast kan ske inom ett enda lands gränser. Det kunde tidigt visas att en amerikansk placerare som fick möjlighet att diversifiera sin förmögenhetsportfölj globalt skulle kunna höja avkastningen med fem procentenheter utan att för den skull utsättas för större risk än vid en nationell diversifiering. Fördelarna var naturligtvis ännu större för placerare i mindre länder.

När väl penning- och valutaregleringarna hävdades expanderade handeln med finansiella objekt över nationsgränser i en förbluffande snabb takt. Denna handel var inte större än en tiondel av bruttonationalproduktens värde i de flesta länder vid 1980-talets början. Vid 1990-talets mitt hade handeln med aktier och obligationer över landsgränsen stigit till årliga värden som i många länder var mer än dubbelt så stor som deras nationalprodukt

(IMF-WEO, 1998). Finansmarknadernas globalisering kan också avläsas på andra sätt. Sverige, som har en stor andel stora och globalt kända företag, har fått en fullständigt förändrad sammansättning av börsföretagens ägande. Vid 1990-talets början var andelen av det svenska börsvärdet i utländsk ägo cirka sju procent. Under år 2000 visar preliminära beräkningar att denna andel närmast sig femtio procent av börsvärdet. Företagens ägande globaliseras. Orsakerna är uppenbara. Det är lönsammare och i fråga om politisk och andra risker mera effektivt att diversifiera globalt än nationellt. Det har blivit enklare, snabbare och framför allt billigare att genomföra finansiella affärer utomlands. Den politiska handlingsfriheten begränsas naturligtvis på längre sikt av de finansiella marknadernas globalisering. Nationellt och populistiskt motiverade politiska experiment ger nu mera omedelbara konsekvenser i form av förändrade finansiella rörelser som leder till fallande valuta- och penningvärde och stigande räntor. Politiken är inte längre en "nationellt skyddad verkstad". Allt oftare utvärderas de nationella politiker-nas handlande omedelbart och globalt.

Under 1980-talet kom ytterligare ett steg i globaliseringsprocessen i samband med att världshandeln plötsligt började expandera i dubbelt så snabb takt som under tioårsperioden före 1987. Under 1990-talet kom världshandeln att årligen stiga med mer än sex procent årligen (omräknat till konstant penningvärde) (IMF-WEO, 1998). *Global outsourcing* blev en lönsam lösning, när transport- och särskilt kommunikationskostnaderna snabbt reducerades.

När såväl forsknings- och utvecklingsverksamheten, de finansiella flödena och handeln alltmera globaliserats har det blivit alltmera uppenbart att även företagens rumsliga organisation kunde reformeras.

### *Nätverksföretagens framväxt*

Det traditionella industriföretaget har en entydig lokalisering och uppbyggnad. Det klassiska industriföretaget var lokaliserat till ett land, hade där en dominerande anläggning med både produktion, distribution och företagsledning och med ett antal till denna huvudanläggning uppkopplade och vertikalt integrerade anläggningar för produktion av halvfabrikat. Lönsamheten hos denna typ av företag har blivit allt mindre i samband med att nätverken för transport och kommunikation blivit alltmera kapacitetsstarka.

Utvecklingsmönstret tenderar att bli allt klarare. De regioner som har haft och kommer att ha den gynnsammaste utvecklingen är K-regionerna, i vilka en god tillgång på kvalificerad kunskap, moderna kommunikationer och kreativa företag finns ansamlade. I dessa regioner koncentreras utvecklingsoptimismen och öppenheten mot omvärlden, samtidigt som ett växande

inflöde av unga människor förstärker möjligheterna till fortsatt ekonomisk tillväxt. Den motsatta bilden präglar de regioner som har ett överskott av sysselsättning i äldre näringsgrenar.

### *Den utvecklingsstrategiska ansatsen*

Traditionell regional utvecklingsstrategi bygger på de *komparativa fördelarnas* teori. Denna teori säger att den bästa regionala utvecklingen uppnås om en region utnyttjar sina naturgivna relativa fördelar i fråga om tillgång på naturresurser och specialiserar sitt näringsliv i de riktningar som innebär att man maximalt utnyttjar dessa relativa eller komparativa fördelar. Under den industriella epoken kom Skåneland att i sin näringsutveckling följa en sådan utvecklingsstrategi. Den jämförelsevis goda tillgången på produktiv jordbruksmark och dess närhet till bra naturliga hamnar medverkade till att ge landsdelen en specialisering mot jordbruk och livsmedelsindustri. Till denna inriktning kom också en tidig industrialisering, som gynnades av den relativt goda tillgängligheten till Östersjöregionens marknader.

Denna ursprungligen framgångsrika orientering mot de naturliga komparativa fördelarna i form av produktiv jordbruksmark och ett bra transportläge med sjöfart i Östersjön har långsiktigt motverkats av Sveriges och övriga Västeuropas jordbruks- och livsmedelspolitik och av efterkrigstidens avskärmning av den östra delen av Östersjöområdet. Jordbruks- och livsmedelspolitiken har inneburit en begränsning av efterfrågans tillväxt och en orientering av det lantbruksindustriella komplexet bort från marknadstänkande och mot politisk och annan institutionell styrning och anpassning. Skåne har paradoxalt nog kommit att bli den minst internationellt orienterade av de svenska regionerna enligt undersökningar från Kiel-universitetets Institut für Weltwirtschaft (Bröcker, et.al. 1985).

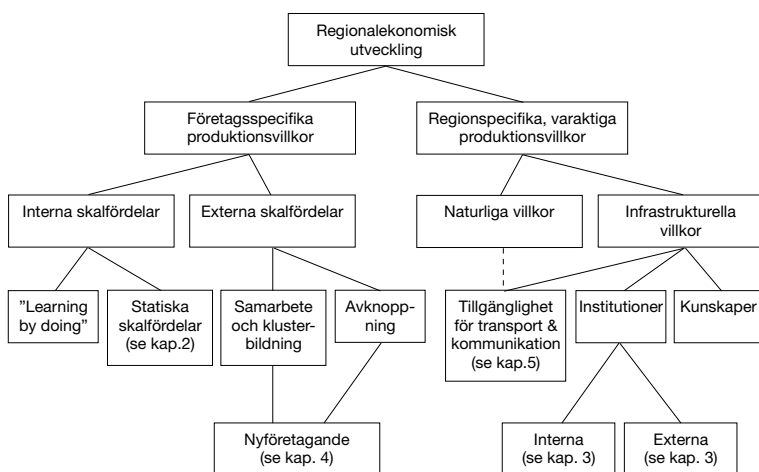
Östeuropas nya dynamiska ekonomiska utveckling med en förväntad tillväxt av handeln i närheten av tio procent årligen ger nu självfallet Skåneland betydande långsiktiga möjligheter till en öppning mot omvärlden.

Kombinationen av den snabba globaliseringen av de västeuropeiska ekonomierna och den alltmera begränsade rollen för naturliga komparativa fördelar i termer av god tillgång på naturresurser tvingar fram en ny syn på den regionala utvecklingsstrategin. Globaliseringen innebär å ena sidan att företagens lokaliseringsval för sina anläggningar blir mera instabila samtidigt som den växande världshandeln innebär allt större möjligheter till *out-sourcing* av produktionen av industriella komponenter och andra arbetskraftsintensiva insatsvaror i produktionen. Den unikt höga beskattningen av arbetskraft skärper detta omvandlingstryck.

De komparativa fördelarnas strategi måste även i fortsättningen bilda

ett fundament för regional utveckling. Men komparativa fördelar kan inte längre ses som givna och naturliga. Snarare måste de ses **dynamiskt**. I det nu framväxande och alltmera globaliserade nya K-samhället blir det framför allt kommunernas och regionernas förmåga att förbättra sin kommunikativa tillgänglighet och att skapa, behålla och till sig attrahera kompetens och kunskap som avgör deras långsiktiga ekonomiska utveckling. Det är en sådan dynamisk utveckling av regionens komparativa fördelar som bildar basen för den fortsatta analysen och de förslag som formuleras i denna bok.

Den långsiktiga ekonomiska strategin bygger på ett samtidigt utnyttjande av den nordeuropeiska ekonomiska utvecklingen och en regional förstärkning av den materiella och immateriella infrastrukturen. Den fortsatta strategiska analysen bygger på följande föreställningsram.



Den regionala utvecklingsstrategin fungerar bäst när de företags- och regionspecifika produktionsvillkoren kan utvecklas under samverkan och förstärkning av varandra.

# Sydsverige och Östra Skåneland i den nya K-ekonomin

## *Den relevanta regionen*

En region är inget entydigt begrepp. Utsträckningen av en region bestäms av ekonomiska, politiska och kulturella faktorer. I huvudsak gäller regeln att en **ekonomiskt funktionell** region bestäms av transport- och transaktionskostnaderna. Den innebär å ena sidan att infrastrukturen för transport och kommunikation avgör hur ekonomiska aktörer bestämmer sig för regionindelning. Den innebär å andra sidan att regionavgränsningen skiljer sig mellan olika ekonomiska aktörer. En regionavgränsning som är transportekonomiskt rimlig för en distributör av varor kan uppfattas som orimligt stor för de flesta leverantörer av tjänster, vars distribution kräver persontransporter.

För homogena varor kom det nordiska området att bli den ekonomiskt relevanta regionen – hemmamarknaden – redan under 1970-talet. Dels hade tillväxten av transportkapaciteten, särskilt med lastbil, gjort det möjligt att arbeta med en så stor hemmamarknad. Dels bidrog gemenskapen i fråga om språk och kultur till att hålla transaktionskostnaderna låga över hela den nordiska regionen. En betydligt mindre roll spelade nordismen som politisk rörelse, även om passfriheten i någon utsträckning bidrog till att underlätta kontakterna. Betydelsen av gemensamt språk och kultur har senare i flera olika undersökningar visat sig spela en avgörande roll för handelsns geografiska utbredning. Under de senaste två decennierna har förbättringen av kommunikationstekniken och genomslaget för engelska som handelsspråk fått en avgörande betydelse för den allmänna uppgången i den långväga varuhandeln, out-sourcing av produktionen och integrationen av penning- och kreditmarknaderna. Medan Norden fortfarande bör ses som en hemmamarknad för vissa konsumentvaror har den nordiska regionen blivit alltför liten för de flesta producenter och distributörer av producentvaror.

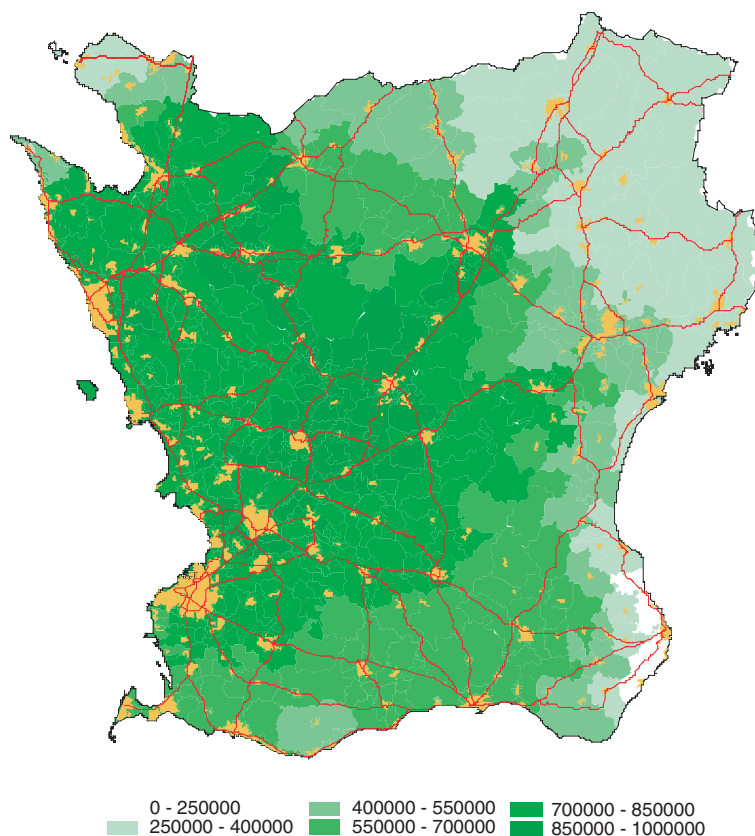
När det däremot gäller service och annan användning av arbetskraft är fortfarande den relevanta regionen avgjord av människornas förmåga och vilja att förflytta sig. Sjukvård och annan konsumentservice, som kräver att arbetskraften och serviceanvändarna finns på gemensam plats varje dag, blir beroende av kostnader och andra uppoffringar för den dagliga pendlingen. Vid valet av pendlingsdistans samspelar transport- och bostadsmarknaderna. Allmänt sett gäller regeln att i jämvikt ska kostnaden för bostad



falla med växande distans lika mycket som den generaliserade transportkostnaden<sup>3</sup> växer med avståndet mellan arbetsplats och bostad. Här spelar storleken på hushållet och bostaden en betydande roll. Ett stort hushåll med många barn har i allmänhet lägre transportkostnad per hushållsmedlem och finner det därför optimalt att bosätta sig betydligt längre ut från ett arbets- och servicecentrum än hushåll, som enbart innehåller heltidsarbetande som dagligen måste ta sig till och från arbetet. De växande möjligheterna till komfortabel pendling med bil, tåg och buss ger de viktigaste skälen till bosättningen i allt vidare pendlingsregioner kring stadskärnorna. Samtidigt som det blivit lönsamt att koncentrera konsumentservice har det för många hushåll blivit möjligt och lönsamt att vid bosättningen utnyttja de lägre markpriserna, även om utflyttningen dragit med sig allt större pendlingsavstånd.

Det finns ingen anledning att förutse någon åtstramning av pendlingsregionerna. Den genomsnittliga rörligheten växer trendmässigt och väntas närma sig ett västeuropeiskt genomsnitt för rörlighet med marktransporter om mellan 40 och 50 kilometer per capita inom det närmaste decenniet. Det innebär att pendlingsområdet kring stora arbets- och servicecentra kommer att fortsätta växa. Det innebär däremot ingen likformig expansion av gränserna för pendlingsregionerna. Det svenska vägsystemet är mycket ojämnt utbyggt både i termer av kapacitet och kvalitet. Även i Skåneland är skillnaderna i kvalitet och kapacitet betydande mellan dess olika delar. Simrishamns kommun har exempelvis en mycket sämre tillgänglighet för vägtransporter än exempelvis Ängelholm, vilket illustreras av följande kartbild.

Kartbild 2.1 Antal arbetstillfällen inom 60 minuter med bil



Källa: Skånes framtida transportinfrastruktur, Planering och Miljö, Region Skåne, Kristianstad (2000).

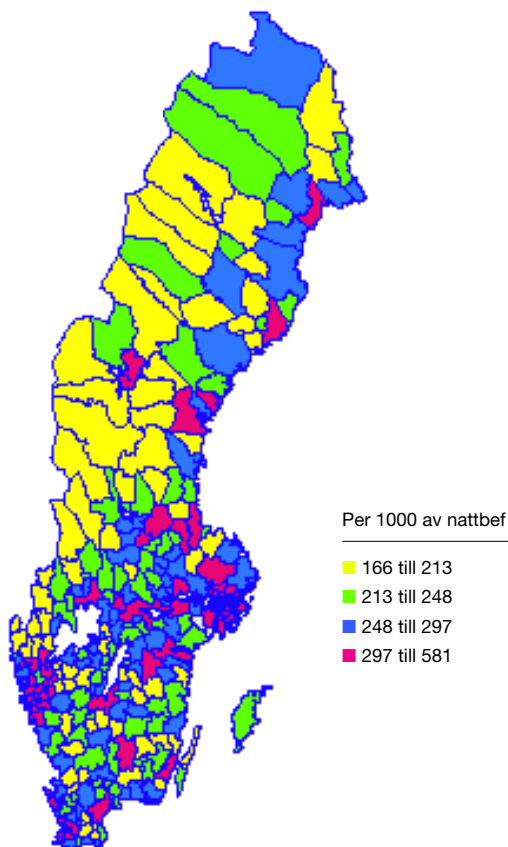
Kartbildens visar tydligt att det går en barriär genom Skåne i stort sett diagonalt från nordvästra till sydöstra Skåne. Denna pendlingsbarriär går igen i allt material som belyser Skånelands ekonomiska förhållanden. Det är rimligt att låta gränsen för våra bedömningar följa denna barriär och ge en utsträckning av Östra Skåneland från de kommuner som ligger i barriärområdet och sträcker sig ända ut till Karlskrona. Inom denna tämligen stora region finns naturligtvis betydande skillnader mellan dess olika kommuner. Dessa skillnader belyses också i den fortsatta framställningen. Det är också nödvändigt att sätta in Östra Skånelands-regionen i ett nationellt perspektiv.

## *Kunskaps- och informationshanterarnas lokalisering*

I den nu framväxande nya K-ekonomin står kunskaps- och informationsyrkena och de arbetsplatser som dessa yrken dominerar för mycket av den ekonomiska dynamiken. Lokaliseringen av kunskaps- och informationshanterarna blir därför avgörande för utvecklingen av regionernas ekonomiska villkor i termer av genomsnittsinkomster och tillväxten av företagande, selsättning och befolkning.

Följande kartbild illustrerar hur kunskapshanterarna och informationshanterarna fördelade sig mellan landets kommuner år 1990.

*Kartbild 2.2 Kunskapshanterare i svenska kommuner 1990*

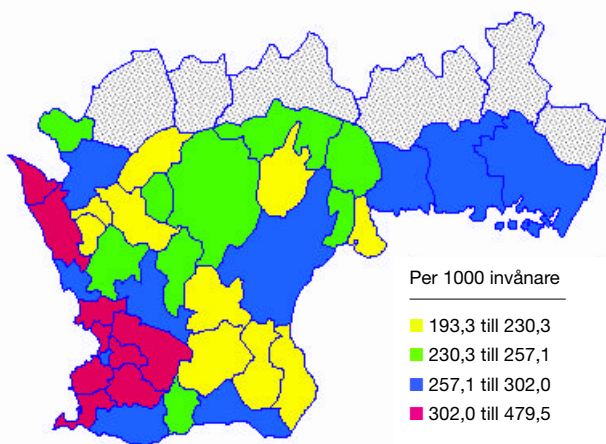


*Källa: Egen databas, sammanställd från SCBs Folk- och bostadsräkning 1990.*

Den *sammanlagda* andelen av kunskaps- och informationshanterare låg i mediankommunen vid 24,8 procent år 1990<sup>4</sup> med en maximal kommunal nivå om 58 procent av det totala antalet sysselsatta. Variationen är utomordentligt stor. De kommuner som var sämst utrustade med kunskaps- och informationshanterare hade ända ned till 16,6 procent av sin sysselsättning i sådana yrken. Kartbilden visar en mycket stor koncentration av kommuner med en stor andel inom kunskapsyrken kring Mälaren och utefter västkusten från Vänersborg och Trollhättan i norr till Vellinge i söder. Dessutom finns av förklarliga skäl en hög frekvens av kunskaps- och informationshanterare i de kommuner som har en högskola. Men det är förbluffande hur liten regional spridningseffekt de små högskolorna tycks ha. Angränsande kommuner till Kristianstad, Växjö, Kalmar, Jönköping och Östersund har ofta mycket låga andelar av dessa yrkesgrupper. Utbyggnad av mindre högskolor tycks därför fortfarande ha en lokal snarare än en regional effekt, när det gäller att uppnå en modernisering av yrkesstrukturen i näringslivet.

En noggrannare redovisning av Skånelands tillgång på kunskaps- och informationshanterare visar att fördelningen även här är ojämn och följer den tudelning som visades av Kartbild 2.1 och 2.2 över pendlingsmöjligheterna. I ett band som sträcker sig från Bjuv till Simrishamn är kunskaps- och informationshanterarna underrepresenterade, medan tillgången var jämförelsevis god i ett band som sträcker sig från Kristianstad utefter kusten genom Blekinge.

Kartbild 2.3 Kunskaps- och informationshanterare i Skåne och Blekinge



Källa: Se kartbild 2.2

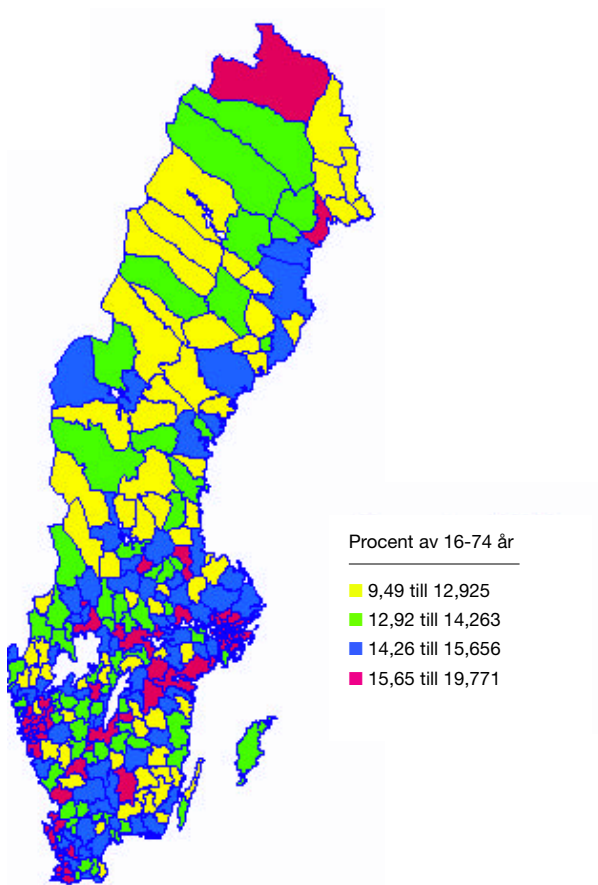
## *Tillgången på utbildad arbetskraft*

Olika undersökningar visar att den nya K-ekonomins företag ser tillgången och tillgängligheten till kvalificerad arbetskraft som central för deras val av lokalisering och expansion. Andra och mera statistiskt orienterade undersökningar visar att lönsamheten i denna typ av företag liksom deras förmåga att betala för fastigheter avgörs av tillgängligheten till kunskaps- och informationshanterare och annan kvalificerad arbetskraft. Det centrala för kunskapsföretagens lönsamhet är kostnaden för regionalt tillgänglig kvalificerad arbetskraft respektive kostnaden för att i samband med expansion rekrytera kvalificerad arbetskraft från andra regioner.

Informationshanterarna har hittills i större utsträckning än kunskapshanterarna rekryterats från gymnasieutbildningar och korta högskoleutbildningar och har därefter fått sin vidareutbildning inom företagen. Tillgången på gymnasieutbildade är emellertid fortfarande skevt fördelad i landet, vilket illustreras av följande kartbild.

Kartbild 2.4 Gymnasieutbildade 1998 i svenska kommuner

---

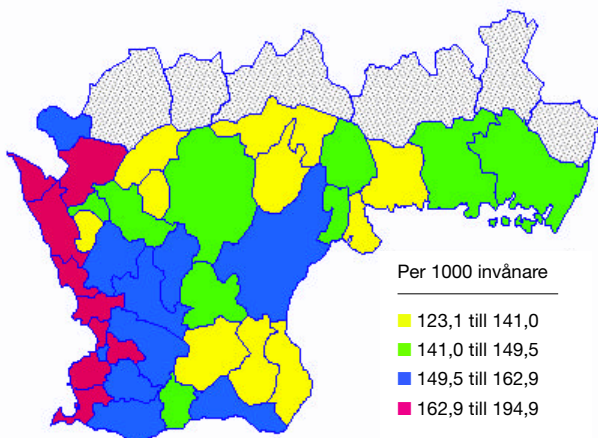


---

Källa: Egen databas, sammanställd från SCBs utbildningsstatistik

Även i södra Sverige och Skåneland är tillgången på gymnasieutbildade skevt fördelad, med en mycket god tillgång i Skånelands västra delar och en splittrad och genomsnittligt sämre tillgång i Skånelands östra delar, vilket illustreras av följande kartbild.

Kartbild 2.5 Gymnasieutbildade år 1998 i Skåne och Blekinge

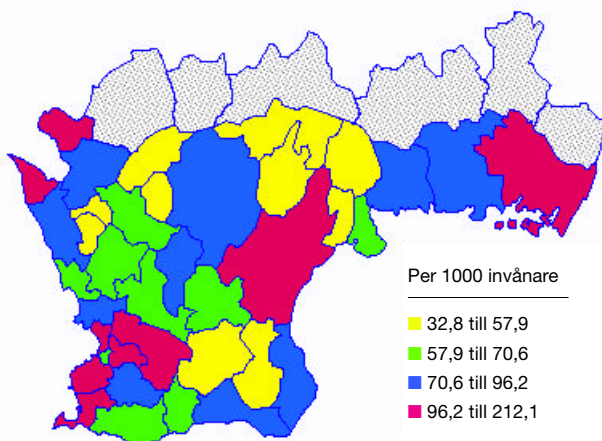


Källa: Se kartbild 2.4

För utbyggnad av fullständiga K-företag krävs det i allmänhet både tillgång på personal med fullständig gymnasieutbildning eller kort högskoleutbildning och utbildade med lång högskole- och universitetsutbildning. Här visar materialet för hela Sverige att denna typ av företag bara kan räkna med riktigt goda villkor utefter norra norrlandskusten, i Mälardalen och i den korridor som bildas mellan Stockholm och Linköping samt utefter västkusten från Vänersborg–Uddevalle i norr ned till Vellinge i söder.

En noggrannare granskning av förhållandena i Skåne ger en splittrad bild, vilket illustreras av följande kartbild i kombination med den tidigare kartbilden över gymnasieutbildade i Skåneland.

Kartbild 2.6 Arbetskraft med lång högskoleutbildning (minst 3 års högskoleutbildning) 1998 i Skåne och Blekinge



Källa: Se kartbild 2.4

Även här går tudelningen av Skåneland igen, vilket ytterligare illustreras i Kapitel 3. Det är uppenbart att lokaliseringvillkoren för de nya K-företagen kan förbättras på tre olika sätt:

- Förbättrad, lokal eller inomregional utbildningskapacitet,
- Inflyttning från K-regioner som Lund–Malmö, Göteborg eller Stockholm–Uppsala eller
- Ökad inpendling från framför allt Lund–Malmö-regionen.

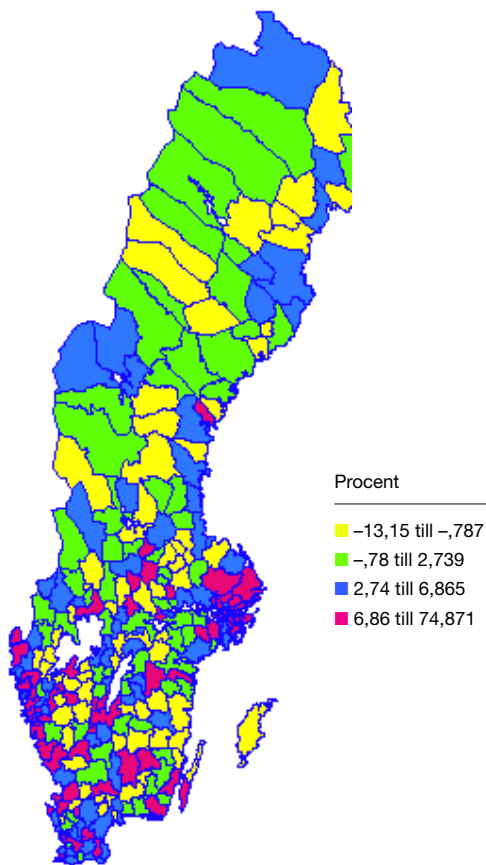
### *Företagstillväxten i Sverige och Skåneland under 1990-talet*

Företagstillväxten har genomsnittligt varit cirka 2,7 procent i Sverige under perioden 1993–1998. För att undanröja effekten av företag, som är rena skrivbordskonstruktioner är det nödvändigt att koncentrera uppmärksamheten på företag med **minst en anställd**. Det visar sig då att Sverige har en regional fördelning av företagstillväxten, som följer fördelningen av tillgången på kunskaps- och informationshanterare och fördelningen av arbetskraft med högre utbildning. Kommuner med mera än genomsnittlig tillväxt av företagen finns framför allt i Stockholm–Uppsala-regionen och större delen av Mälardalen, utefter västkusten från norska gränsen ända ned till



Vellinge samt i delar av Småland. Företagstillväxten har varit dålig i skogsläna, vilket illustreras av följande kartbild.

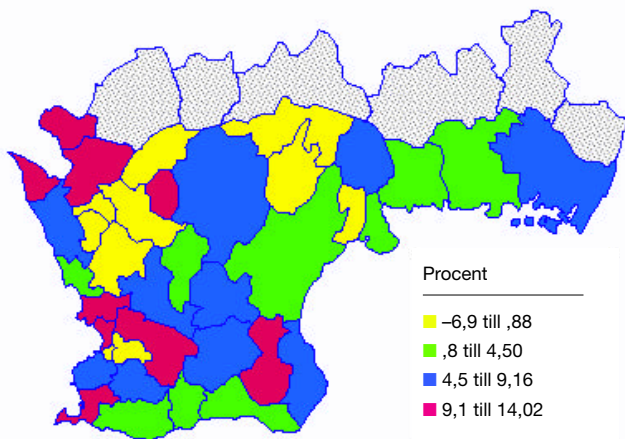
Kartbild 2.7 Tillväxt av företag i svenska kommuner 1993–1998. Företag med minst en anställd.



Källa: Egen databas, sammanställd från SCBs företagsstatistik

En noggrannare redovisning visar att Skåneland som helhet, med få kommunala undantag, vuxit snabbare än Sveriges genomsnittliga tillväxttakt.

Kartbild 2.8 Tillväxt av företag 1993–1998 i Skåne och Blekinge. Företag med minst en anställd.



Källa: Se kartbild 2.7

En bearbetning av samma statistiska material men utan begränsningen till företag med minst en anställd ger ett mycket tydligt mönster. Det visar sig att räknat i termer av tillväxt av det totala antalet företag med inräknandet av företag utan anställda, domineras expansionen nästan helt av Småland. Det tycks helt enkelt vara så att man i Småland är benägen att starta företag i mycket liten skala och acceptera att de flesta av dessa aldrig får någon egentlig expansionskraft, medan förhållandena är de motsatta i huvuddelen av Skåne.

### *Inkomster och deras regionala fördelning i Sverige*

Enligt den ekonomiska teorin reagerar människor på inkomstskillnader mellan orter genom att antingen pendla eller flytta till orten med högre realinkomst. Valet att pendla avgörs av om skillnaden i realinkomst (inklusive fördelarna av boendet) är minst lika stor som den reala generaliserade transportkostnaden. Beslutet att flytta tas när den långsiktiga (till nuvärde beräknade) skillnaden i ackumulerad realinkomst överträffar summan av till nuvärde beräknade flyttningkostnader och framtida kostnader för kon-

takt med utflyttningsorten. I enlighet med denna teori skulle olika regioners procentuella andel av landets sysselsättning av befolkning successivt anpassas mot regionernas procentuella andel av landets samlade inkomster. Befolkningsstillväxten skulle helt enkelt vara snabbast i de regioner som har ett reall inkomstövertag och pendlingsströmmarna skulle gå lokalt mot de delar av regionerna som har ett reall inkomstövertag. Följande tabell visar olika större regioners procentuella andel av Sveriges samlade hushållsinkomster enligt taxeringsmaterial från 1920–1995.

*Tabell 2.1 Olika landsdelars procentuella andelar av Sveriges sammanlagda inkomster 1920–95*

Region	1920	1950	1981	1995
Stockholmsregionen	26,1	23,8	23,0	25,8
Mellansverige	15,3	15,8	16,3	15,4
Småland och Skaraborg	8,3	10,7	11,1	10,8
Skåneland (Skåne och Blekinge)	14,2	13,5	13,9	13,1
Västsverige	17,2	15,9	15,9	15,9
Södra skogsbygden	10,5	10,2	9,6	9,0
Norra skogsbygden	8,3	10,0	10,2	9,7

*Källa: SCBs Inkomststatistik 1922–1997 baserad på taxeringarna*

Följande tabell anger samma stora regioners andelar av landets befolkning.

*Tabell 2.2 Olika regioners procentuella andel av Sveriges befolkning 1920–95*

Region	1920	1950	1981	1995
Stockholmsregionen	11,2	15,5	18,5	19,9
Mellansverige	17,3	16,5	17,1	17,2
Småland och Skaraborg	16,5	13,9	12,5	12,2
Skåneland (Skåne och Blekinge)	14,8	14,1	14,1	14,3
Västsverige	14,8	15,3	16,4	16,8
Södra skogsbygden	13,4	11,8	10,4	9,8
Norra skogsbygden	12,9	12,8	11,0	10,2

*Källa: SCBs befolkningsstatistik 1921–1996*

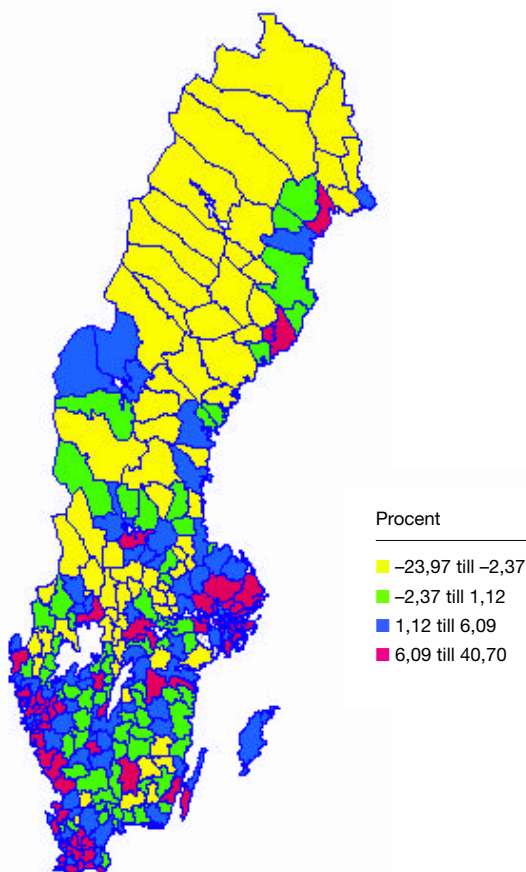
Det är uppenbart att fram till 1980-talet konvergerade befolkningsandelarna mot regionernas inkomstandelar helt i enlighet med den ekonomiska teorin för omflyttning. Men efter 1980 inleds en ny fas där framför allt Stockholmsregionens andel av landets samlade inkomster åter börjar växa, samtidigt

som befolkningsandelen släpar efter. Precis som under industrialismens inledningsfas koncentreras tillväxten av nya företag till den största och i fråga om tillgänglighet mest välutrustade delen av landet. Det är också påtagligt hur Västsverige lyckas bibehålla sin andel av landets totala inkomster samtidigt som Sydsverige (Skåneland) fortsatt att förlora sin relativa position. Efter 1995 tycks en återhämtning inledas, som sannolikt kommer att fortsätta under det närmaste decenniet, såvida integrationen med Sjämland inte går förlorad på grund av en samhällsekonomiskt orimlig prissättning på transporter över sundet.

Det mera finfördelade materialet över befolkningstillväxten under tioårsperioden 1987–1997 ger en utomordentligt tydlig bild av den svenska befolkningsdynamiken, vilket illustreras av följande kartbild.

Kartbild 2.9. Befolkningstillväxt 1987–1997 i svenska kommuner

---



---

Källa: Egen dataas baserad på SCBs befolkningsstatistik

Kartbildens visar att den genomsnittliga befolkningstillväxten varit 1,1 procent för landets mediankommun. Samtidigt har den mest expansiva kommunen i landet vuxit med nära 41 procent och den mest extrema utflyttningskommunen minskat med 24 procent. Återigen visar kartbildens att det finns tre egentliga expansionsområden:

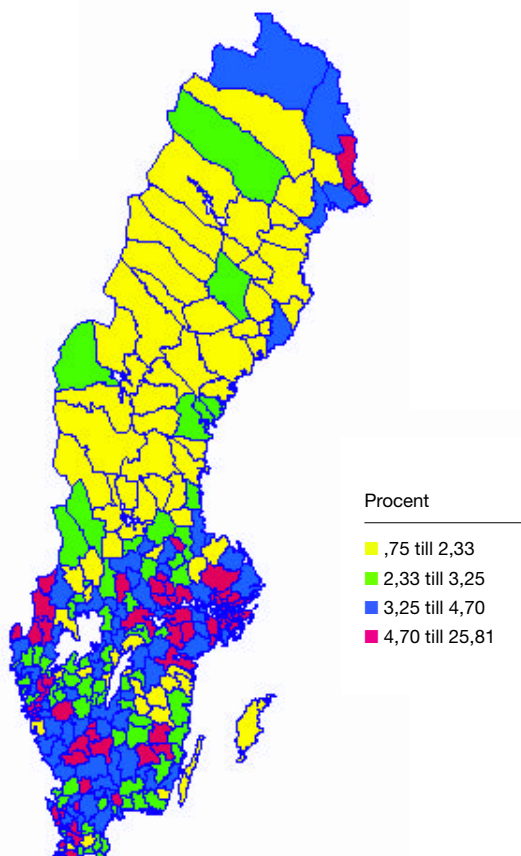
- Stockholmsregionen och den omgivande Mälardalen,
- Västkusten från den norska gränsen ner till Skånes sydkust samt

c) Högskoleorterna och i vissa fall närliggande kommuner. Det tycks också finnas en tendens till expansion i vissa miljömässigt attraktiva kust- och andra turistkommuner.

Två huvudsakliga befolkningsgrupper dominerar omflyttningen.

1. Den ena starkt omflyttningsbenägna gruppen är **de utländska medborgarna**, som tämligen snart efter sin jämnt fördelade initiala utplacering i landets kommuner återsamlas i de mest expansiva och välmående delarna av landet. Följande kartbild visar fördelningen av utländska medborgare mellan landets kommuner år 1998.

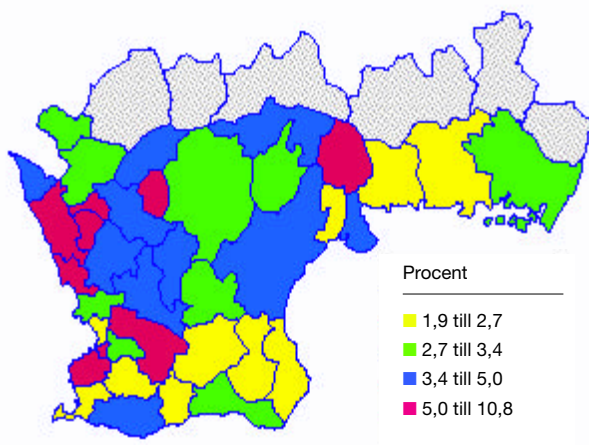
Kartbild 2.10 Utländska medborgare 1998 i svenska kommuner



Källa: Se kartbild 2.9

Bilden visar att Norrland med undantag av gränstrakterna till Finland och universitetsorterna praktiskt taget helt saknar utländska medborgare. Vid sidan av gränskommunerna är de utländska medborgarna huvudsakligen ansamlade i Mälardalen med dess utsträckning ner till Linköping, i Småland utefter E4-sträckningen samt utefter västkusten från Strömstad till Trelleborg. I Skåneland är utländska medborgare i stor utsträckning underrepresenterade i de kommuner som finns i Östra Skåneland med undantag av Kristianstad och Hässleholm.

Kartbild 2.11 Utländska medborgare 1998 i Skåne och Blekinge

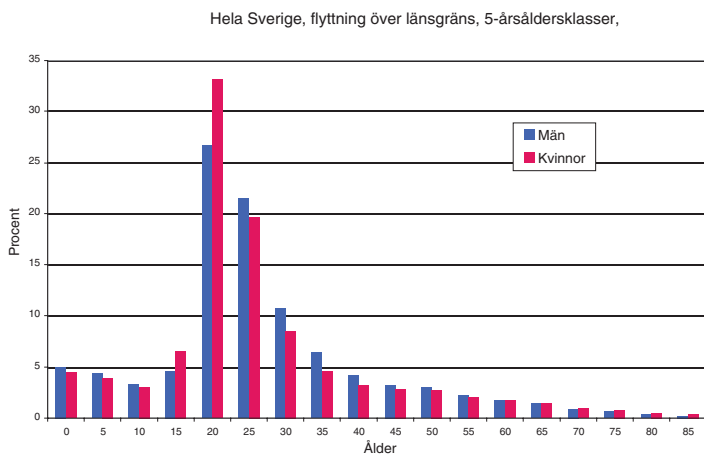


Källa: Se kartbild 2.9

**2.** Den andra gruppen som dominerar omflyttningen är ungdomar mellan 20 och 30 år samt åldersgrupperna i pensionsåren, vilket illustreras av följande diagram över flyttarnas fördelning på åldersklasser, beräknade från SCBs befolkningsstatistik. En jämförelse av diagrammen visar att ungdomars dominans är något större för flyttning över länsgräns vilket innebär något längre flyttningsdistanser. I flyttning över kommungräns ingår en större andel familjeflyttning med en större spridning över olika åldrar.

De följande diagrammen visar åldersfördelningen för flyttare över länsgräns i Skåne och Blekinge. Även här är ungdomar i åldrarna 20 till 30 år klart dominerande bland flyttarna även om åldersfördelningen för Skånes del är något mer utjämnad. Ytterligare en observation man kan göra är att kvinnornas flyttningsbenägenhet är betydligt större än männens vilket har bekräftats i flera studier under senare år.

Diagram 2.1 Flyttarnas fördelning på åldersklasser i Sverige, Skåne och Blekinge

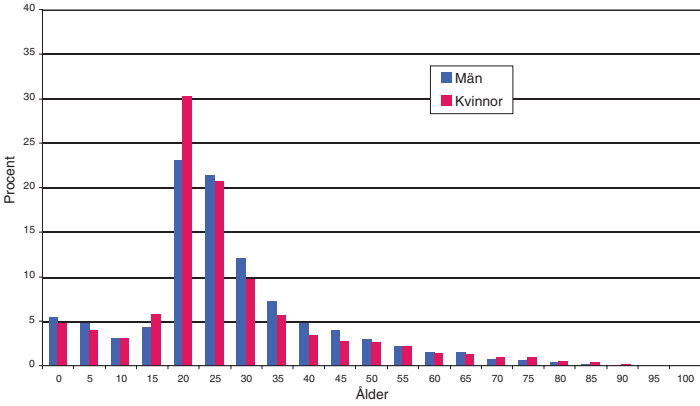


Diagrammen, som avser perioden 1990–1998, visar att unga kvinnors flyttningensbenägenhet är betydligt större än de unga männen. Man ser även att de unga dominerar i de långväga flyttningarna (över länsgräns) medan flyttning över kommungräns är mer utjämnad över åldrarna – innehåller mer av familjeflyttning.

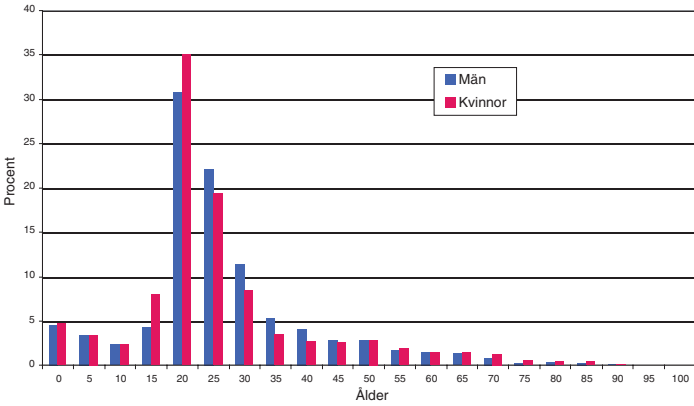
I den politiska debatten är det vanligt att hävda att omflyttningen av arbetskraft från glesare regioner till tätare och särskilt till storstadsregionerna är en fråga om migration av redan färdigbildade familjer. Det förekommer naturligtvis, men är en jämförelsevis ovanlig företeelse. Huvuddelen av den långväga omflyttningen sker i samband med utbildning, det första arbetet eller det första bildandet av ett eget hushåll. En av de viktigaste anledningarna till att flytta från hemorten är att man helt enkelt vill byta miljö. Sverige är en ganska vanlig exponent för det typiska europeiska flyttningensbeteendet, som skiljer sig från det nordamerikanska. Medan det i Nordamerika är vanligt att även väletablerade familjer omedelbart fattar flyttningensbeslut i samband med avveckling av arbetsplatser tenderar svenska familjer, i likhet med andra västeuropeiska, att dröja sig kvar i orter med svåra arbetslöshetsproblem. Orsakerna till denna stabilitet får sökas i social och kulturell förankring, i arbetsmarknadens trygghetssystem och i ett skattesystem som ger små incitament till flyttning. Arbetslösheten tenderar därför att permanentas i de regioner, som drabbats av den pågående och



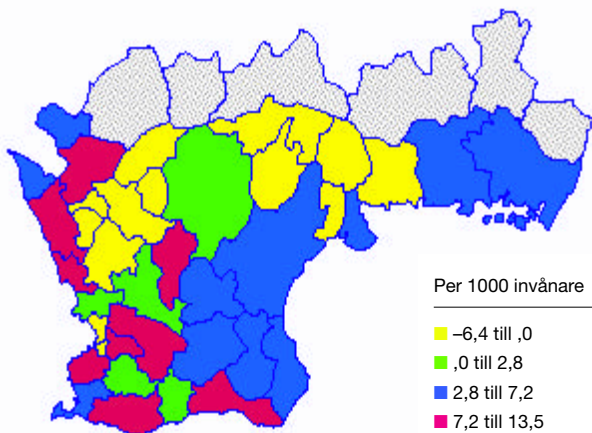
Utflyttning, Skåne län, 5-årsåldersklasser



Utflyttning, Blekinge län, 5-årsåldersklasser



omfattande strukturomvandlingen i Sverige. För Skåne och Blekinge innebär omflyttningen inom och till och från regionen en omfördelning av befolkningen till vissa större centra. Följande kartbild visar nettoutflyttningen för kommunerna i Skåne och Blekinge.



Källa: Se kartbild 2.9

Kommuner med en nettoutflyttning finner man i ett bälte från Burlöv och Lomma norr om Malmö, via Åstorp och Klippan till Osby och Östra Göinge och till slut till Olofström och Karlshamn. Stor nettoinflyttning har kommunerna utefter Öresundskusten och sydkusten.

### *Storlekens betydelse*

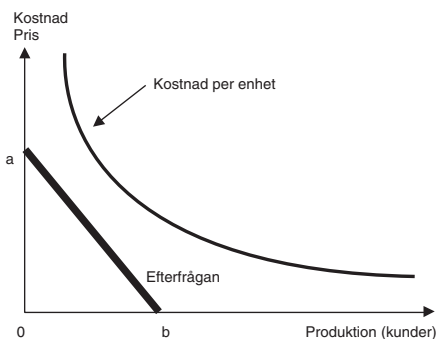
Varje regions utveckling beror på dess komparativa fördelar, det vill säga egenskaper som i relativ bemärkelse är bättre än de som gäller i andra regioner. Om exempelvis en region har relativt sett mycket skog har denna region komparativa fördelar när det gäller att producera skogsprodukter. Enligt de komparativa fördelarnas teori är det inte den absoluta nivån på olika lokala resurser som avgör fördelen av specialisering för regionen utan dess relativa eller komparativa fördelar. *Varje region har någon eller några komparativa fördelar.*

Hur uppstår då komparativa fördelar? För det första kan en region ha komparativa fördelar för sina företag i termer av relativt god tillgång på olika produktionsfaktorer som immateriell infrastruktur, fysisk infrastruktur, annat bebyggelsekapital eller en god tillgång på välutbildad och kompetent arbetskraft.

För det andra kan en region vinna relativa fördelar genom sin storlek och täthet i termer av inkomst, produktionsvolym eller befolkning.

Betydelsen av marknadens storlek och täthet har på ett uppenbart sätt ett samband med produktions- och distributionsverksamhetens fasta kostnader. Ett sjukhus kan över huvud taget inte konstrueras utan betydande kapitalkostnader för byggnader, röntgen- och laboratorieutrustning, långtidsengagemang av läkare och annan vårdpersonal. På samma sätt kräver etableringen av ett varuhus betydande fasta kostnader för butiks- och lagerutrymmen, fast anställd personal et cetera. Särskilt inom den industri som baseras på kemiska processer tenderar de fasta kostnaderna vara den helt dominerande delen av totalkostnaden för produktionen. I de flesta företag krävs betydande fasta kostnader vilket leder till att genomsnittskostnaden per producerad enhet faller med produktionens omfattning eller *produktionsskalan*. Man brukar därför tala om interna skalfördelar i produktionen (och distributionen). Många företag är i huvudsak beroende av mängden kunder och deras köpkraft inom en snävt begränsad region. Är ett sådant företags regionala marknad liten i förhållande till företagets kostnadsminimerande skala kan företagets inte överleva på marknaden. Följande diagram illustrerar problemen när efterfrågan blir för liten på grund av att efterfråge-regionen har för dålig sammanlagd köpkraft.

Diagram 2.2 Omöjlig lokalisering



Källa: Den nya ekonomiska geografien, scenarier fram till år 2010. Rapport nr 3 från Regionalpolitiska utredningen (2000)

I figuren illustreras hur kostnaden per producerad (eller distribuerad) enhet beror på produktionsskalan (det vill säga mängden kunder och deras samlade efterfrågan). På grund av de fasta kostnaderna faller kostnaden per enhet med växande produktionsvolym. I figuren har också sambandet mellan efterfrågan och priset på produkten angivits. Enligt den antagna

efterfrågekurvan kommer varje enhetligt pris att ligga under kostnaden per producerad enhet. Under sådana villkor är det naturligtvis omöjligt att till regionen lokalisera någon sådan produktion, eftersom kombinationen av höga fasta kostnader och liten efterfrågan vid varje tänkbar enhetlig pris-sättning leder till olönsamhet. För en del tjänster har man försökt lösa dessa problem genom att socialisera utbudet och skattefinansiera hela den fasta kostnaden (och ibland till och med delar av de rörliga kostnaderna). Det gäller exempelvis sjukvården, skolan och många andra offentliga tjänster med betydande skalavkastning. En annan metod att bemästra en alltför begränsad efterfrågan är genom att tillämpa långtgående prisdifferentiering. Exempel finns inom vården, där tandläkaren eller terapeuten låter var och en av sina patienter (kunder) betala ett pris, som beror på patientens årsinkomst eller förmögenhet. Även de svenska kommunerna har ibland försökt utnyttja samma princip, exempelvis vid prissättningen av daghemsplatser och vårdplatser i åldringsvården. I extremfallet med fullständig information och möjlighet till uppdelning av marknaden skulle då företagets totalintäkt bildas av ytan  $0 a b 0$  i figuren.

Det är uppenbart, särskilt när det gäller tjänster, att det finns ett oavvisligt samband mellan möjligheten att etablera verksamhet och avsättningsregionens storlek i termer av befolkning, dess köpkraft och efterfrågan per capita.

$$\text{Antalet anläggningar} = \frac{\text{Total efterfrågan}}{\text{Kostnadsminimerande produktionsskala}}$$

Den kostnadsminimerande produktionsskalan bestäms som minimum för summan av produktions- och distributionskostnader per producerad enhet. Om produktionskostnaden består av en fast kostnad och en rörlig som växer lineärt proportionellt med produktionsskalan och om distributionskostnaden per enhet växer lineärt med produktionsskalan bestäms antalet anläggningar som

$$\frac{\text{Total efterfrågan}}{(\text{Fast produktionskostnad/distributionskostnad per enhet})^{1/2}} = \text{Antalet anläggningar}$$

Det är klart att om total efterfrågan är oföränderlig och de fasta kostnaderna stiger (eller de genomsnittliga distributionskostnaderna faller) så måste antalet anläggningar minska.

Kombinationen av höga fasta kostnader och liten total efterfrågan leder till att vissa tjänster endast finns representerade i de största regionerna. Typexempel på sådana tjänster är opera, symfonisk musik eller avancerade finansiella tjänster. En jämförelse av problemets omfattning kan göras genom att man ställer storleken på Telias företagsregister för Stockholms-

regionen mot motsvarande delar i andra teleområden. En annan och mera systematisk jämförelse har genomförts av Temaplan i deras studie av sambandet mellan regionstorlek – mätt som befolkning – och antalet tjänstebanscher, enligt Statistiska centralbyråns finaste indelning (Johansson, B., Strömquist, U., Åberg, P., 1998). Denna studie visar exempelvis att det antal tjänstebanscher som finns i Stockholmsregionen är 60 procent fler än i Kristianstads A-region och 150 procent större än i regioner av Ystads befolkningsstorlek.

### *Externa fördelar*

Den regionala miljön är inte bara betydelsefull i termer av efterfrågans omfattning och täthet (åtkomlighet). Det finns också andra sk externa skal- och strukturfordelar. Till dessa externa fördelar hör framför allt:

1. Specialiserade regionala nätverk eller produktionskluster. Dessa nätverk eller kluster kan spela en avgörande roll genom att de dels kan samverka till låga transaktionskostnader och dels kan bidra till en ömsesidig kompetensutveckling. I storstadsregionerna finns många sådana specialiserade nätverk, medan dessa tenderar att vara betydligt färre i mindre och glesare regioner. Ett typexempel är det verkstads- och plastindustriella nätverk som bildas i Jönköpings län och det glasindustriella kluster som finns i "glasriket" i Småland. Ett motsvarande kluster kan utskiljas i Skåne med dess integration av avancerat lantbruk, livsmedelsindustri, genetisk och annan biologisk forskning. Ytterligare ett kluster tycks vara under framväxt inom IT-Kom-området i Blekinge med förgreningar in i Skåne.
2. Utbildning, forskning och utveckling. Förutsättningen för mera avancerad regional extern skalfördel är omfattningen av privat och offentligt organiserad och finansierad forskning, utveckling och utbildning. Tillgången på kvalificerad arbetskraft med stor kompetensbredd är ofta avgörande för möjligheten att nå effektivitet i produktion och distribution. Det rör sig här inte bara om sådan kompetens som man når genom formell teknisk och annan akademisk utbildning utan lika mycket om möjligheten att i regionen få tillgång till erfarenheter från kvalificerade arbetsplatser.
3. Tillgång till finansiella nätverk. Den kan bli en avgörande extern faktor genom att mycket av avancerad ekonomisk verksamhet med interna skalfördelar kräver betydande finansiell kompetens som effektivt kan hantera behovet av riskkapital.

Det är uppenbart att såväl interna som externa skalfördelar inte bara kan nås genom ekonomisk och demografisk tillväxt utan även genom effektivisering av transport- och kommunikationssystemen som vidgar kommunernas potentiella efterfrågan. Det bör dock betonas att en förbättring av kommunikations- och transportmöjligheterna också i allmänhet slår sönder lokala monopol, som ibland är förutsättningen för att kunna upprätthålla lokal produktion och distribution av vissa varor och tjänster.

Den mest aktuella informationen om regioners och kommuners servicekapacitet finns i Telias företagsregister, som årligen uppdateras. Där finns visserligen inte någon information om omsättning eller sysselsättningsvolym, men däremot är det möjligt att bilda sig en uppfattning om den relativa tillgången på olika typer av service och framför allt om den lokala marknaden är dominerad av någon enskild producent eller distributör.

Följande tabell visar den regionala tillgången på konsument- och producent-service av olika slag inom Skånelands olika telefonområden. Tabellen förstärker intrycket av en tydlig uppdelning av Skåneland i en västlig del med tämligen stort utbud av såväl producent- som konsument-service och en östlig del där många av dessa serviceområden antingen inte alls finns tillgängliga inom rimliga pendlingsavstånd eller är monopoliserade.

*Tabell 2.3 Tillgång på producent- och konsument-service av olika slag inom olika regioner i Skåneland 1999/2000, median antal anläggningar.*

Region	Producent-service	Konsument-service	Blandad service
Blekinge	8	5	14
Kristianstad	9	5	18
Ystad	5	4	10
Malmö	58	33	46
Helsingborg	20	17	30
Sverige	612	460	943

*Källa: Telias företagsregister 1999/2000.*

Tabell 2.4 Konsumentervice i Skåne och Blekinge 1999/2000

Bransch	Blekinge	Kristian- stad	Ystad	Malmö	Helsing- borg	Sverige
Klädhandlare	34	38	29	137	71	1810
Livsmedelsbutiker	33	35	30	87	55	1807
Blomsterhandlare	31	35	25	142	80	1728
Bilförsäljning	23	38	23	85	61	1593
Färghandlare	24	25	25	59	32	1140
Leg. optiker	23	23	14	61	36	951
Bagerier	21	12	10	45	26	834
Apotek	13	19	9	45	26	886
Radio-, TV-service	15	23	16	63	45	861
Antikvitetshandlare	10	10	15	62	36	730
Konditorier	18	25	9	62	46	762
Leg. psykologer	3	13	3	99	28	810
Guld- och juvelbutiker	17	19	10	62	23	821
Tapetsarmästare	11	15	17	48	28	631
Trafikskolor	8	8	8	48	26	631
Auktioner	12	13	14	33	26	525
Bokhandlare	6	10	4	38	11	425
Gallerier	5	11	10	47	18	460
Museer	4	4	8	18	8	378
Gym & motionsanlägg.	5	1	1	30	21	364
Golfbanor	1	4	2	17	17	291
Glas- & porslinsbutiker	4	5	2	14	9	224
Belysningsbutiker	5	4	2	19	9	266
Konsthantverk	3	6	10	7	4	222
Danslektioner	3	2	2	20	4	217
Antikvariat	5	4	2	17	2	214
Pianostämmare	2	5	2	12	8	230
Barnklädesbutiker	1	4	1	23	11	210
Simhallar	1	1	0	6	5	125
Biografer	2	5	0	11	8	155
Bowlinghallar	0	2	1	8	4	112
Varuhus	2	3	0	8	2	
Hälsokontr., vaccinering	2	0	0	12	3	91
Badmintonhallar	0	0	0	4	1	41
Pantbanker	0	0	0	2	2	73
Diskotek	1	1	1	2	3	19
Median-antal anlägg.	5	5	4	33	17	460
Relativa andelar	1,1%	1,1%	0,9%	7,2%	3,7%	
	3,1%			10,9%		
Andel av Sveriges företag				14,0%		
Andel av taxerad inkomst				13,2%		

Källor: Telias företagsregister, SCBs inkomststatistik för år 1996.

Tabell 2.5 Producentstjänst i Skåne och Blekinge 1999/2000

Bransch	Blekinge	Kristian- stad	Ystad	Malmö	Helsing- borg	Sverige
Reklambyråer	23	25	19	198	106	2543
Redovisningskonsulter	17	31	25	167	98	2228
Tryckerier	21	35	24	141	86	2077
Ventilation/Luftbehandl.	32	30	12	134	64	2031
Datakonsulter	24	21	5	150	46	2029
Byggtekn. konsulter	25	19	13	117	39	1423
Arkitekter	18	20	11	138	61	1470
Aukt. revisorer	20	28	7	84	36	1088
Dataprogram	9	8	5	64	24	868
Datakommunikation	11	8	5	59	12	692
Konferensarrangör	10	13	7	64	20	797
Video och filminspelning	5	4	3	46	7	
Personalrekrytering	6	13	3	87	17	647
Personaluthyrning	7	13	1	40	14	577
Spedition	18	11	4	58	48	563
Juridiska byråer	19	19	9	70	24	645
Datautbildning	7	9	7	44	14	641
VVS-konsulter	8	8	1	60	25	612
Elektrokonsulter	14	9	3	51	19	607
Datorreparation	8	4	4	43	16	564
Artistförmedling	1	3	1	49	16	557
Kontorsmaterial	7	9	6	28	16	418
Reglertekn. konsult	2	7	2	29	11	405
Screentryck	4	8	5	28	9	398
Dataservice	2	4	4	25	21	367
Multimedia	2	2	0	31	9	341
Bevakningsföretag	4	5	5	23	9	345
Kopiering	8	3	1	24	14	327
Organisationskonsult	2	9	2	57	13	335
Patentbyråer	0	0	1	10	2	251
Inkassobyråer	1	1	2	19	5	221
Illustratörer	1	0	1	29	6	254
Inredningsarkitekter	1	0	2	19	5	223
Finansbolag	0	0	0	10	0	315
Marknadskonsulter	2	2	2	17	5	206
Reproarbete	1	0	0	20	26	262
PR-byråer	5	0	0	12	6	201
Lagring	2	3	1	21	7	199
Marknadsundersökning	1	0	0	14	3	183
Ljudinspelning	2	0	1	15	3	172
Konsulat	2	0	0	22	6	164
Industridesign	0	1	1	16	0	162
Laboratorier	1	2	0	7	5	161
Bildbyråer	0	0	0	7	1	157
Direktmarknadsföring	1	2	2	9	2	124



Tabell 2.5 Producentstjänst i Skåne och Blekinge 1999/2000 forts.

Bransch	Blekinge	Kristianstad	Ystad	Malmö	Helsingborg	Sverige
Reklamateljéer	4	0	1	19	3	138
Journalistik	2	0	1	8	2	148
Skatte- och finanskonsult	2	1	1	12	4	92
Maskinrenovering	0	0	0	4	3	109
Konstnärsmaterial	0	2	2	14	4	100
Mässor, utställning	0	1	1	10	1	89
Kontors-, industrihotell	0	0	1	13	2	87
Information	1	0	1	6	0	79
Musikförmedling	0	0	0	13	4	72
Processstekn. konsulter	0	1	0	6	7	77
Forskning & utveckling	1	1	0	7	1	101
Elektronikkonstruktion	1	1	0	11	0	
Larmcentraler	0	1	0	5	3	68
Datasäkerhet	1	2	2	14	5	113
AV-produkter	0	1	0	3	0	65
Akustik-konsulter	0	0	0	5	1	58
Mätteknik-konsulter	1	1	0	1	1	57
Elektronik-konsulter	2	0	1	8	2	54
Trafik-konsulter	0	1	1	8	3	47
Dekoratörer	0	0	0	5	1	44
Mikrofilmning	0	0	0	4	0	29
Median	8	9	5	58	20	612
Relativa andelar	1,3%	1,5%	0,8%	9,5%	3,3%	
	3,6%			12,8%		
	16,4%					

Källor: se tabell 2.4

Tabell 2.6 Blandad producent- och konsumentservice i Skåne och Blekinge 1999/2000

Bransch	Blekinge	Kristianstad	Ystad	Malmö	Helsingborg	Sverige
Restauranger	78	88	69	358	217	5265
Elinstallation	54	69	59	214	135	3517
Advokater	19	26	21	285	76	2519
Hotell, pensionat	35	42	37	104	82	2090
Städservice	19	30	26	129	50	1795
Glasmästare	16	18	13	63	42	1021
Biluthyrning	21	18	8	43	28	973
Banker	22	25	26	61	33	913
Budservice	7	12	8	46	20	666
Järnhandel	11	17	11	24	12	510
Festarrangörer	2	2	2	45	11	383
Lackering	7	3	0	25	12	320
Försäkringsmäklare	1	4	0	27	7	219
Fotolaboratorier	3	3	0	18	8	206
Catering	6	15	3	94	35	1063
Notarius publicus	2	4	1	5	4	71
Median	14	18	10	46	30	943
Relativa andelar	1,5%	1,9%	1,1%	4,9%	3,2%	
	4,5%			8,1%		
Andel av Sveriges företag				12,6%		
Andel av Sveriges taxerade inkomster				13,2%		

Källor: Se tabell 2.4

När serviceanalysen preciseras ytterligare ner på kommunnivå blir skillnaderna ännu större mellan olika delar av Skåneland. Inom de flesta serviceområden blir de fasta kostnaderna i de flesta servicesektorer alltför höga för att någon etablering ska kunna ske med de befolkningsunderlag som exempelvis Simrishamn eller Osby förfogar över. I denna typ av kommuner i Östra Skåneland innebär servicesituationen flera bekymmer:

1. Inom de områden där det förekommer service lever de lokala serviceproducenterna i monopolistisk konkurrens med enstaka producenter i närliggande kommuner, som är svåråtkomliga för betydande segment av befolkningen.
2. Inom många serviceområden finns över huvud taget inget utbud inom den lilla kommunen utan all service förutsätter mer eller mindre regelbunden pendling.

3. För företagen är tillgången på produktionsservice i allmänhet dålig i Östra Skåneland och regionens industri och övriga näringsliv är därför högggradigt beroende av långväga leveranser. Dessa leveranser är i allmänhet möjliga att klara, när det gäller behovet av råvaror, komponenter och andra halvfabrikat. När det däremot gäller behovet av producent-service av olika slag är tillgängligheten för persontransporter ett stort problem med nuvarande transportkapacitet.

Analysen och det empiriska materialet som belyser serviceförhållandena i Östra Skåneland visar den centrala roll som regionens transportmöjligheter spelar. Det är helt uppenbart att någon betydande ekonomisk expansion exempelvis inom det östra kustbandet knappast kan uppstå om inte transportsystemet drastiskt förbättras för dessa delar av Skåneland. För en kommun som Simrishamn med dess potentiellt mycket gynnsamma läge vid havet är transportsituationen särskilt bekymmersam. Simrishamn kommun har haft en för sydliga kustkommuner närmast unikt ogynnsam utveckling av befolkning, sysselsättning och inkomster, som är parad med en orimligt dålig försörjning med transportkapacitet såväl mot väster som i nordliga och sydvästliga riktningar. Också vid gränsen mot Småland mellan Helsingborg och Kristianstad är transportförhållandena dåliga, vilket även där försvårar arbets- och servicependling liksom möjligheten att upprätthålla service på marknadens villkor.

# Ekonomiska förklaringar till den regionala yrkesstrukturen och ekonometriskt mätbara samband

## *Inledning*

En regions ekonomiska utveckling beror framför allt på förmågan att utnyttja sin infrastruktur, befintliga kunskaper och att skapa ny infrastruktur och nya kunskaper. Det finns emellertid ett stort antal ekonomiska, politiska och kulturella faktorer som är relaterade till produktion och utnyttjande av kunskaper. Dessa faktorer kan indelas i olika nivåer efter hur stabila eller föränderliga de är över tiden. De mest fundamentala och därmed bakomliggande orsakerna till regional ekonomisk utveckling är de faktorer som har en mycket långvarig och långsamt föränderlig karaktär.

De mest stabila egenskaperna hos en region är dess *institutioner* och dess geografiska *lokalisering*. Institutioner brukar delas in i **interna**, som har att göra med oskrivna lagar, regler och vanor, och **externa**, som har att göra med de politiska och juridiska systemen i stort, samt även med enskilda lagar och regleringar. Brott mot interna institutioner brukar sammankopplas med informella bestraffningar, som till exempel stigmatisering eller utfrysning. Brott mot externa institutioner bemöts med formella straff som böter eller fängelse. Interna institutioner har således att göra med kulturella faktorer medan externa institutioner förknippas med politiska faktorer.

Bland interna institutioner av betydelse för en regions ekonomiska utveckling kan nämnas ärlighet, flit och informella hierarkiska regler (t ex underordning gentemot företagsledare). Att interna institutioner har betydelse för ekonomisk utveckling kan illustreras genom att peka på hur en allmänt accepterad (och åtföljd) regel mot lögn minskar olika informations- och övervakningskostnader liksom korruptionsnivån. Förekomsten och den relativa betydelsen av olika interna institutioner varierar i ganska omfattande utsträckning mellan regioner och kulturer. De olika svenska regionerna delar naturligtvis i stor utsträckning samma interna institutioner, men regionala variationer förekommer kanske (sparsamhet påstås till exempel ofta vara en viktigare regel i Småland än i resten av landet). Dessutom har olika invandrargrupper ofta en mer eller mindre annorlunda uppsättning av interna institutioner.

De externa institutionerna har att göra med lagstiftning och politiskt system. De omfattar även enskilda lagar och sanktioner, som till exempel förbud mot och bestraffning av inbrott eller plikt att betala en lagstiftad summa i inkomstskatt och bestraffning av skattebrott. Hur externa institutioner påverkar ekonomisk utveckling påpekas nästan dagligen i den politiska debatten. Som exempel kan nämnas att högre marginalskatter ofta påstås minska incitamenten till nyföretagande, medan högre skattefinansierade utgifter för utbildning påstås öka arbetskraftens produktivitet.

En regions lokalisering har att göra med dess initiala tillgänglighet. Regioner med djupvattenshamnar och regioner med central lokalisering gentemot kontinentens ekonomiska tyngdpunkt har haft en avgörande och varaktig tillgänglighetsfördel. För Europas del har detta inneburit att regioner mellan London och Milano har åtnjutit bättre tillgänglighet under det senaste årtusendet än vad investeringarna i transportinfrastruktur kan förklara, speciellt de regioner som är belägna vid Atlantkusten eller utefter Rhen.

På nästa nivå vad gäller stabilitet eller föränderlighet finner vi de faktorer som i allmänt språkbruk kallas för infrastruktur. Med infrastruktur avses här de förbättringar av den initiala tillgängligheten som de materiella transport- och telekommunikationssystemen innebär, liksom utbildningssystemet, som orsakar kunskapsspridning och kunskapsgenerering. Att institutionella faktorer i slutändan är avgörande för utbildnings- och kommunikationskapaciteten beror på att både kulturella och politiska regler måste vara förenliga med – och helst uppmuntra – privata eller offentliga investeringar i sådan infrastruktur.

På en snabbare föränderlig nivå återfinns de regionala egenskaper som infrastrukturen i stor utsträckning orsakar: regionbefolkningens utbildningsnivå och den interna och externa interaktionsvolymen på olika infrastrukturella nätverk.

Alla de föregående faktorerna – institutioner och lokalisering, utbildningskapacitet och kommunikationssystem, utbildningsnivå och interaktionsvolym – bidrar tillsammans till att forma den regionala yrkesstrukturen och det regionala nyföretagandet. De sistnämnda regionala egenskaperna är speciellt intressanta eftersom de är direkt avgörande för en regions ekonomiska välbefinnande – uttryckt i form av medelinkomst, inkomstillväxt eller dess avspeglning i befolkningstillväxt. Att yrkesstrukturen och nyföretagandet är av större direkt betydelse för de ekonomiska nyckeltalen än de bakomliggande faktorerna framgår tydligt om vi betraktar gruppen välutbildade pensionärer. Denna grupp består av personer med ungefär samma institutionella förutsättningar, samma tillgång på transportinfrastruktur och högre kunskapsnivå än regionen i stort. Men på grund av att de inte är för-

värvsarbetande bidrar de i mycket mindre utsträckning till den ekonomiska utvecklingen än innan de gick i pension.

I det här kapitlet har vi därför valt att fokusera på yrkesstrukturen, medan nyföretagande eller entreprenörskap är temat för nästa kapitel. Framför allt betonas de yrken som kännetecknas av kunskaps- eller informationshantering. Sådana yrken har visat sig få en allt större vikt i de mer utvecklade delarna av Europa, Nordamerika och Fjärran Östern. Detta har att göra med avindustrialiseringen av ekonomin i OECD-området och den samtidiga industrialiseringen i stora delar av Asien och Latinamerika. **Integrationen av världsekonomin har intensifierat betydelsen av en strategi för regional specialisering i den globala arbetsdelningen.**

Nedan beskrivs den kommunala fördelningen av kunskaps- respektive informationshanterare liksom den kommunala fördelningen av bakomliggande utbildnings- och tillgänglighetsfaktorer. Hypoteser om den kommunala utbildningsnivåns och tillgänglighetens inverkan på yrkesstrukturen prövas därefter med hjälp av statistisk hypotesprövning.

### *Ekonomisk utveckling och yrkesstruktur*

Ekonomisk utveckling har sedan länge varit förknippat med förskjutningar i yrkesstrukturen. Innan den industriella revolutionen hade den största delen av arbetskraften yrken med jordbruksanknytning, medan det tidiga industrisamhället i första hand förknippas med fabriksarbetaryrket. I det nya postindustriella K-samhället finns en större mångfald av typiska yrken. Till största delen faller de nya yrkena inom den breda och något vagt definierade servicesektorn. I de mest utpräglade postindustriella K-regionerna (t ex Stockholmsregionen, Randstad och avancerade regioner i USA) är över 80 procent av arbetskraften sysselsatta inom en brett definierad servicesektor.

Om man går in och detaljstuderar yrkesstrukturen i olika regioner finner man emellertid att det framför allt är vissa yrken inom servicesektorn som expanderar, medan det även finns yrken inom samma sektor som stagnerar eller till och med blir mindre vanliga. Även inom industri- och jordbrukssektorn finns det ett antal yrken som efterfrågas allt mer, även om dessa sektorer som helhet minskar i relativ andel av sysselsättningen. Gemensamt för de expansiva yrkena är att de tenderar att vara kunskaps- eller informationsintensiva. De yrken som minskar i betydelse, å andra sidan, har som gemensam nämnare att de är varuhanterande yrken inom framför allt industri- och jordbrukssektorn. Det är produktion med direkt varuhantering (framför allt rutinartat tillverkningsarbete) som i första hand utlokaliseras till regioner med billigare arbetskraft i Asien, Latinamerika och Östeuropa.

Kunskaps- och informationshanterare utgör den mest expansiva yrkesgruppen. Kunskaps-

hanterande yrken kännetecknas av att de skapar, utvecklar eller sprider kunskap. Exempel på kunskapshanterande yrken i servicesektorn är lärare på olika nivåer, läkare som forskar eller undervisar, journalister och en rad kulturyrken som författare, musiker, filmregissör och skulptör. Inom jordbruks- och industrisektorerna arbetar kunskapshanterare med att uppfinna, innovera eller utveckla produkter och produktionsprocesser. Ericssons forskningsingenjörer eller Pharmacias kemister är kunskapshanterare trots att de är verksamma inom den varuproducerande industrisektorn. Kunskapshanterare inom jordbrukssektorn är kanske inte så betydelsefulla i Sverige, men spelar desto större roll i bland annat Australiens och Nya Zeelands högproduktiva och nästan osubventionerade jordbruk, där kunskapshanterare sysslar med uppgifter som att näringsoptimera utfodringen av boskap eller med att anpassa blandningen av druvor från olika vingårdar för att minimera klimatvariationens inverkan på vinkvaliten.

Informationshanterare är personer som sysslar med att överföra, presentera och koordinera information. Hit hör bland annat informationstekniker, sekreterare, marknadsförare, administratörer och fastighetsmäklare. Dessa fyller en något annorlunda funktion i den postindustriella ekonomin. Informationshanterarnas uppgift är framför allt att möjliggöra och underlätta produktion och transaktioner. Forskning som kräver mycket datorarbete och samarbete över interna nätverk eller Internet skulle knappast vara möjlig utan tillgång på IT-tekniker som kan hjälpa till när problem uppstår med ett nätverk, en server eller en enskild hårddisk. Bostadsköp skulle vara förknippade med högre sök- och förhandlingskostnader, om det inte funnes några fastighetsmäklare. Med andra ord har informationshanterare till uppgift att reducera olika sorters organisations- och transaktionskostnader. Eftersom sådana kostnader är speciellt betydelsefulla för kunskapsintensiv produktion, är informationshanterare speciellt viktiga som **komplement** till kunskapshanterare.

### *Kunskaps- och informationsyrkenas kommunfördelning*

Även om andelen kunskaps- och informationshanterare utgör en allt större andel av befolkningen i alla delar av Sverige, skiljer sig nivåerna kraftigt mellan kommuner och regioner. I Lund utgjorde kunskapshanterare nästan 27 procent av den förvärvsarbetande dagbefolkningen 1990, medan motsvarande andel i Grästorps kommun endast var åtta procent (se tabell 3.1). Kunskapshanterare är starkt överrepresenterade i Stockholmsregionen samt i universitetsorter som Uppsala, Lund och Umeå. Lägst andelar återfinns i små, perifera kommuner.

I fråga om informationshanterare skiljer sig kommunerna ännu mer åt: Stockholm hade störst andel, 26,4 procent, jämfört med sex procent i Ydre (se tabell 3.2). Informationshanterare verkar i ännu större utsträckning ansamlas i stora regioncentra. Stockholm, Göteborg och Malmö hade var och en en klar överrepresentation av informationshanterare, medan små isolerade kommuner återigen hade en klar underrepresentation.

Tabell 3.1 Andel kunskapshanterare, kommuner med de tio största och tio minsta andelarna av den förvärsarbetande dagbefolkningen, 1990

Kommun	Procentandel kunskaps- hanterare	Kommun	Procentandel kunskaps- hanterare
Lund	26,9	Grästorp	8,0
Lidingö	25,0	Vansbro	8,7
Danderyd	24,6	Sorsele	8,7
Uppsala	23,0	Arjeplog	9,0
Lomma	22,9	Gullspång	9,0
Järfälla	21,7	Tanum	9,4
Salem	21,4	Svenljunga	9,5
Arboga	21,1	Norsjö	9,5
Umeå	21,1	Örkelljunga	9,6
Huddinge	20,9	Sävsjö	9,7

Källor: SCBs Folk- och Bostadsräkning 1990

Östra Skånelands 22 kommuner har ingen enhetlig yrkesstruktur till skillnad från till exempel Stockholmsregionen eller Norrlands inland. Vad gäller kunskapshanterare hade regionens kommuner något lägre andelar än Sverige som helhet. Sju regioner hade större andel kunskapshanterare än den svenska mediankommunen medan sexton hade lägre. Andelen informationshanterare i de olika kommunerna hade en mer likformig fördelning med resten av landet (se tabell 3.3). Bland kommunerna återfinns endast en kommun – Kristianstad – som har andelar av både kunskaps- och informationshanterare som placerar kommunen bland den kvartil (fjärdedel) av landets kommuner som har de högsta andelarna. Regionen innehåller också tre kommuner med båda andelarna inom landets lägsta kvartil, nämligen Tingsryd, Sjöbo och Örkelljunga.



Tabell 3.2 Andel informationshanterare, kommuner med de tio största och tio minsta andelarna av den förvärsarbetande dagbefolkningen, 1990

Kommun	Procentandel informationshanterare	Kommun	Procentandel informationshanterare
Stockholm	26,4	Ydre	6,0
Solna	25,1	Krokom	6,5
Sundbyberg	19,9	Ödeshög	6,5
Sollentuna	18,4	Torsås	6,6
Danderyd	18,2	Högsby	6,7
Malmö	18,0	Forshaga	6,7
Göteborg	17,5	Mörbylånga	6,7
Täby	17,4	Nordanstig	6,8
Karlstad	17,1	Färgelanda	6,9
Lidingö	16,6	Skinnskatteberg	6,9

Källor: SCBs Folk- och Bostadsräkning 1990

Tabell 3.3 Andel kunskaps- och informationshanterare i Östra Skåneland, 1990

Kommun (rikskvartil)	Procentandel kunskaps- hanterare	Procentandel informations- hanterare	Rikskvartil kunskap	Rikskvartil information
Perstorp	15,8	10,5	1	2
Kristianstad	15,6	13,3	1	1
Olofström	15,4	7,6	2	4
Karlskrona	15,2	12,7	2	1
Bromölla	14,7	9,8	2	2
Karlshamn	14,3	11,3	2	2
Ronneby	13,2	11,0	3	2
Hässleholm	13,0	10,2	3	2
Ålmhult	12,9	14,6	3	1
Ystad	12,9	11,8	3	1
Klippan	12,8	10,5	3	2
Skurup	12,1	9,6	3	3
Sölvesborg	11,7	9,5	3	3
Östra Göinge	11,6	8,3	3	4
Simrishamn	11,4	8,9	3	3
Höör	11,4	8,6	3	3
Osby	11,2	11,9	4	1
Tingsryd	10,7	7,8	4	4
Tomelilla	10,2	9,2	4	3
Hörby	10,1	8,5	4	3
Sjöbo	10,0	8,2	4	4
Örkelljunga	9,6	8,4	4	4

Källor: SCBs Folk- och Bostadsräkning 1990

## *Kunskaps- och informationshanterare i ett globalt perspektiv*

Som nämndes i inledningen till detta kapitel finns det en rad faktorer som bidrar till att en region får en yrkesstruktur som präglas av en hög andel kunskaps- och informationshanterare. Faktorerna uppvisar olika grader av föränderlighet över tiden, men kan delas upp i tre kategorier som alla innehåller faktorer av varierande stabilitet och som i viss mån är ömsesidigt beroende av varandra: institutionella förhållanden, utbildning samt tillgänglighet med transport- och kommunikationssystemen.

Det finns inga uppgifter på andelen kunskapshanterare eller informationshanterare för regioner utanför Sverige, men det finns andra regionala uppgifter som kan ge oss indikationer på vilka regioner som har höga andelar i dessa yrkesgrupper. Andelen sysselsatta i servicesektorn kan ge en första indikation, eftersom både kunskaps- och informationshanterare är överrepresenterade där. Produktionen av vetenskapliga artiklar i en region är en bra approximation av kunskapshanterares betydelse, eftersom det per definition uteslutande är kunskapshanterare som producerar vetenskap.

Regioner med både en mycket stor andel sysselsatta i servicesektorn och en mycket hög vetenskaplig produktion per invånare är koncentrerade till nordvästra Europa samt USAs kustområden. För Europas del är de fem mest kunskaps- och serviceorienterade storregionerna följande, rangordnade efter volymen på kunskapsproduktionen:

1. Sydöstra England inkl. London
2. Paris-regionen
3. Randstad (Amsterdam-Haag-Rotterdam-Utrecht)
4. Öresundsregionen (Köpenhamn-Lund)
5. Stockholm-Uppsala

Gemensamt för alla regionerna är: god tillgänglighet (speciellt i fråga om flygtillgänglighet), hög utbildningskapacitet tillsammans med en välutbildad befolkning, stabil demokrati med relativt lite korruption samt sedan länge etablerade finansiella marknader. Med undantag av Paris, som i övrigt också skiljer sig från de övriga regionerna i fråga om statens centraliserande inverkan på det franska näringslivet, kännetecknas regionerna även av bättre kunskaper i engelska och en mer internationaliserad ekonomi än det väst-europeiska genomsnittet.

Om vi går in och delar in storregionerna i delregioner kan man få en ännu tydligare illustration av vad som bidrar till att skapa kunskapsorienterade regioner. Den allra mest kunskapsintensiva delregionen är korridoren mellan Reading och Oxford väster om London, där det varje år produceras

fler vetenskapliga artiklar än i hela Ruhrområdet (Dortmund-Düsseldorf-Köln), München- eller Rom-regionerna. Delregionen utmärker sig också genom att vara den mest populära lokaliseringen för amerikanska högteknologiska företag i Europa.

I likhet med övriga London-regionen har korridoren mycket god tillgång till regional utbildningskapacitet vid universitet- och högskolor. London-regionen har nu världens största koncentration av vetenskaplig produktion (Wichmann-Matthiessen et al. 2000). Detta gäller till och med om man exkluderar Oxford-Reading korridoren och Cambridge, som i så fall på egen hand hamnar på åttonde respektive elfte plats bland Europas vetenskapliga centra. Dessutom har London världens näst största finansiella marknad (efter New York), med den näst bästa kvoten mellan avkastning och risk (efter Amsterdam) (Andersson, 2000). Den finansiella marknadens kvalitet kan ses som ett exempel på betydelsen av institutioner, eftersom finansmarknaden styrs av en uppsättning formella och informella regler som i London och Amsterdam har mer än 200-åriga traditioner.

Det som skiljer Reading-Oxford-korridoren från resten av London-regionen är framför allt bättre tillgänglighet till resten av världen. Heathrow-flygplatsen mellan London och Reading, som har större antal internationella passagerare än någon annan flygplats, ligger i tidsavstånd närmare Reading-Oxford korridoren än själva London. Detta beror på Londons problem med trängselbildning och allmänt eftersatta interna infrastrukturinvesteringar. Därför har Berkshire (grevskapet där Reading ligger) Europas bästa flygtillgänglighet. Samtidigt har korridoren en högre andel högutbildade invånare än London, vars höginkomsttagare delvis har flyttat ut från London till historiskt och kulturellt präglade boendemiljöer som Henley eller Marlow.

Förekomsten av speciellt kunskapsorienterade delregioner är inte unikt för London-regionen. Även i Stockholmsregionen finns en liknande kunskapskorridor från Solna till Uppsala. Även den kännetecknas av speciellt god tillgänglighet, högteknologiska företag och en hög andel högutbildade.

## *Orsaker till kunskaps- och informationshanterarnas skeva kommunfördelning*

I föregående avsnitt noterades att de europeiska regioner som har de högsta andelarna av kunskaps- och informationshanterare har tre gemensamma egenskaper:

1. De ligger i länder som kännetecknas av stabil demokrati, effektiva finansiella marknader och låg korruptionsnivå.
2. Regionbefolkningen har hög genomsnittlig utbildningsnivå.
3. Den interna och externa tillgängligheten är betydligt bättre än det europeiska genomsnittet.

I sammanhanget bör också nämnas att Stockholmsregionen är den svenska region som har den högsta genomsnittliga utbildningsnivån och den bästa tillgängligheten. Det är därför inte förvånande att Stockholmsregionen också har den högsta andelen kunskaps- och informationshanterare. I och med integrationen av Öresundsregionen kommer dess fördelar att utvecklas mot en ännu bättre position i dessa avseenden.

Med denna klara – men något impressionistiska – indikation att utbildning och tillgänglighet inverkar på yrkesstrukturen kan det vara intressant att se närmare på olika kommuners relativa placering i fråga om utbildning och tillgänglighet. Vi har valt att fokusera på fem faktorer: **andelen med medellång utbildning, andelen högutbildade, andelen forskarutbildade, allmän tillgänglighet och biltillgänglighet**. Medellång utbildning innefattar alla personer över 16 år, som har minst tre års gymnasieutbildning, men mindre än tre års högskoleutbildning. Med andelen högutbildade avses den andel av befolkningen över 16 år, som har minst tre års högskoleutbildning, medan andelen forskarutbildade syftar på motsvarande andel, som har avlagt licentiat- eller doktorsexamen. Allmän tillgänglighet är ett sammanvägt mått på flyg-, tåg- och biltillgänglighet till alla övriga delar av landet, medan biltillgänglighet är ett mått som syftar på en kommuns relativa tillgänglighet i det nationella vägnätet. Båda tillgänglighetsmåten bortser från tillgänglighet till utlandet, vilket framför allt betyder att Skånes egentliga biltillgänglighet underskattas av det använda måttet.

Kommunerna med de högsta andelarna av befolkningen med medellång utbildning är kommuner i Stockholmsregionen samt universitetsorter som Lund eller Umeå. De kommuner som har lägst andelar är små glesbygdskommuner runt om i Sverige (se tabell 3.4).

*Tabell 3.4 Andel av befolkningen 16 år och över med medellång utbildning, kommuner med de tio största och tio minsta procentandelarna, 1998*

Kommun	Procentandel	Kommun	Procentandel
Lund	41,0	Vansbro	19,7
Täby	38,6	Bengtsfors	20,3
Danderyd	38,3	Valdemarsvik	20,7
Lidingö	37,7	Gnosjö	20,8
Solna	37,3	Heby	21,0
Stockholm	37,1	Överkalix	21,2
Umeå	36,6	Lekeberg	21,2
Linköping	36,5	Ovanåker	21,7
Uppsala	35,9	Sjöbo	21,7
Karlstad	35,8	Svenljunga	21,7

*Källa: Egen databas baserad på SCBs utbildningsstatistik*

Högutbildade är i ännu högre grad än medelutbildade överrepresenterade i Stockholmsregionen (se tabell 3.5). Bland de tio kommuner med de högsta andelarna ligger åtta i Stockholmsregionen. De två övriga kommunerna är Lund och Lomma i Malmöregionen. Alla de tio kommuner med de lägsta andelarna är små, relativt isolerade kommuner med jordbruks- eller bruksortskaraktär. Andelen högutbildade skiljer sig ganska kraftigt mellan olika kommuner, från 3 procent i Grums till 32 procent i Danderyd.

*Tabell 3.5 Andel av befolkningen 16 år och över med minst tre års högskoleutbildning, kommuner med de tio största och tio minsta procentandelarna, 1998*

Kommun	Procentandel	Kommun	Procentandel
Danderyd	31,7	Grums	3,1
Lidingö	25,4	Bjuv	3,2
Lund	21,6	Hällefors	3,2
Täby	21,5	Eda	3,4
Stockholm	18,5	Markaryd	3,5
Nacka	18,4	Gullspång	3,6
Sollentuna	18,3	Åstorp	3,6
Lomma	17,1	Essunga	3,7
Vaxholm	16,4	Älvdalen	3,7
Uppsala	16,4	Ovanåker	3,8

*Källa: Se tabell 3.4*

Forskarutbildade är kraftigt koncentrerade till medelstora universitetsstäder som Lund eller Uppsala och storstadsförorter som Danderyd eller Mölndal (tabell 3.6). Ingen av storstadskommunerna fanns med bland de tio kommuner med störst andel forskarutbildade. Forskarutbildade har en skevare fördelning över landet än högutbildade i allmänhet. Toppkommunen, Lund, har 4,5 procent medan hälften av landets kommuner har mindre än 0,15 procent forskarutbildade.

*Tabell 3.6 Andel av befolkningen 16 år och över med forskarutbildning, kommuner med de tio största och tio minsta procentandelarna, 1998*

Kommun	Procentandel	Kommun	Procentandel
Lund	4,49	Älvdalen	0,00
Danderyd	3,70	Åsele	0,00
Uppsala	3,39	Vansbro	0,00
Lidingö	2,07	Pajala	0,00
Umeå	1,84	Aneby	0,02
Täby	1,79	Ockelbo	0,02
Lomma	1,74	Gullspång	0,02
Mölndal	1,60	Malung	0,02
Linköping	1,50	Sävsjö	0,02
Sollentuna	1,46	Vimmerby	0,03

*Källa: Se tabell 3.4*

Tabell 3.7 Andel av befolkningen 16 år och över med medellång utbildning i Östra Skåneland, 1998

Kommun	Procentandel	Rikskvartil
Karlskrona	29,6	1
Kristianstad	28,9	2
Ålmhult	28,7	2
Ronneby	28,0	2
Hässleholm	27,7	2
Höör	27,0	2
Olofström	26,5	2
Klippan	26,1	3
Perstorp	26,0	3
Karlshamn	25,9	3
Ystad	25,7	3
Osby	25,7	3
Simrishamn	25,3	3
Tingsryd	25,0	3
Skurup	24,6	3
Hörby	24,2	4
Sölvesborg	24,2	4
Örkelljunga	24,0	4
Bromölla	23,6	4
Östra Göinge	23,2	4
Tomelilla	22,3	4
Sjöbo	21,7	4

Källa: Egen databas baserad på SCBs utbildningsstatistik

Östra Skånelands kommuner uppvisar en ganska fragmenterad utbildnings-situation. Regionbefolkningen har dock en något lägre genomsnittlig utbildning än landet som helhet. Speciellt gäller detta personer med medellång utbildning, där endast en kommun (Karlskrona) hör till den svenska toppkvartilen av kommuner, medan 15 kommuner har lägre andelar än den svenska mediankommunen (se tabell 3.7).

Tretton av de 23 kommunerna har lägre andel högutbildade än den svenska mediankommunen, medan tolv av kommunerna har lägre andel forskarutbildade (tabell 3.8). De två kommuner med högst andel medel- och högutbildade är betecknande nog placerade bland regionens fyra främsta kommuner både i fråga om andelen kunskapshanterare och andelen informationshanterare.

Tabell 3.8 Andel högutbildade (3 år eller mer av högskoleutbildning) och forskarutbildade i Östra Skåneland, befolkningen 16 år och äldre, 1998

Kommun	Procentandel högutbildade	Procentandel forskarutbildade	Rikskvartil högutbildade	Rikskvartil forskarutbildade
Karlskrona	10,1	0,20	1	2
Kristianstad	9,8	0,27	1	2
Ystad	8,9	0,24	1	2
Höör	8,8	0,60	1	1
Simrishamn	8,5	0,34	1	1
Hässleholm	7,6	0,13	2	3
Ronneby	7,4	0,14	2	3
Karlshamn	7,2	0,16	2	2
Sölvesborg	6,1	0,13	2	3
Skurup	5,9	0,21	3	2
Älmhult	5,9	0,06	3	4
Hörby	5,8	0,40	3	1
Klippan	5,6	0,13	3	3
Sjöbo	5,5	0,26	3	2
Tomelilla	5,5	0,21	3	2
Osby	5,5	0,06	3	4
Perstorp	5,5	0,25	3	2
Örkelljunga	5,2	0,11	3	3
Östra Göinge	4,7	0,11	4	3
Bromölla	4,6	0,06	4	4
Tingsryd	4,6	0,06	4	4
Olofström	4,3	0,09	4	4

Källa: Se tabell 3.7

För flera av kommunerna i Östra Skåneland gäller att de är relativt välför-  
sedda med högutbildade jämfört med medelutbildade. Karlskrona, Kristian-  
stad och Höör är de enda kommuner som tveklöst kan sägas ha en allmänt  
välutbildad lokalbefolkning. Även Hässleholm och Ronneby har en relativt  
god allmän utbildningssituation. Sex av kommunerna hade emellertid låga  
eller mycket låga andelar av både medel- och högutbildade. Det är Sjöbo,  
Tomelilla, Östra Göinge, Bromölla, Örkelljunga och Tingsryd.

De enda kommunerna med ansevärd andelar forskarutbildade är Höör  
(0,6 procent) och Hörby (0,4 procent). Det kan tyckas något förvånande, då  
dessa båda orter ligger under genomsnittet för landets kommuner vad gäller  
andelen kunskaps- och informationshanterare. Der är emellertid troligt att  
forskarutbildade Höör- och Hörbybor i stor utsträckning tillhör Lunds dag-



befolkning, eftersom båda orterna ligger inom pendlingsavstånd från Lund. Simrishamn har också en oväntat hög utbildningsnivå med tanke på kommunens yrkesstruktur, vilket möjligen kan bero på att andelen pensionärer är bland de högsta i landet (24,5 procent).

Sveriges bästa tillgänglighet har inte oväntat Stockholmsregionen. Av de tio kommuner med den bästa allmänna tillgängligheten ligger åtta i Stockholms eller Uppsala län och två i Göteborgsregionen (se tabell 3.9).

*Tabell 3.9 Allmän tillgänglighet till resten av Sverige, kommuner med de tio bästa och tio sämsta tillgänglighetstalen*

10 bästa kommunerna	Tillgänglighet/	Index	10 sämsta kommunerna	Tillgänglighet/	Index
Stockholm	14,80	100	Dorotea	8,30	56
Sundbyberg	14,80	100	Sorsele	9,56	65
Solna	14,80	100	Norsjö	9,77	66
Göteborg	14,70	99	Mariestad	9,77	66
Mark	14,38	97	Överkalix	9,77	66
Täby	13,98	94	Pajala	9,87	67
Sollentuna	13,96	94	Älvdalen	9,97	67
Lidingö	13,91	94	Arjeplog	10,00	68
Upplands Väsby	13,72	93	Ydre	10,27	69
Uppsala	13,70	93	Berg	10,30	69

*Källa: Egna beräkningar baserade på uppmätningar av avstånd och kommunbefolkningar*

Den allra bästa allmänna tillgängligheten har Stockholms stad tillsammans med de två mest närbelägna förortskommunerna, Solna och Sundbyberg. De minst tillgängliga kommunerna är isolerade kommuner som företrädesvis ligger i Övre Norrland. Om vi bortser från flyg- och tåg tillgänglighet och koncentrerar oss på tillgänglighet i vägnätet är Stockholmsregionens övertag ännu mer uttalat. Samtliga av de tio orter som har bäst tillgänglighet ligger i Stockholms län, medan alla de tio sämst belägna kommunerna ligger i Norrbottens län (tabell 3.10).

Tabell 3.10 Biltillgänglighet till resten av Sverige, kommuner med de tio bästa och tio sämsta tillgänglighetstalen

Kommun	Tillgäng- lighet/	Index	Kommun	Tillgäng- lighet/	Index
Solna	0,2786	100	Kiruna	0,0073	3
Stockholm	0,2785	100	Pajala	0,0090	3
Sundbyberg	0,2764	99	Gällivare	0,0105	4
Danderyd	0,2758	99	Övertorneå	0,0113	4
Huddinge	0,2738	98	Arjeplog	0,0122	4
Sollentuna	0,2707	97	Haparanda	0,0125	4
Nacka	0,2697	97	Jokkmokk	0,0128	5
Upplands Väsby	0,2670	96	Överkalix	0,0140	5
Södertälje	0,2670	96	Sorsele	0,0155	6
Täby	0,2666	96	Kalix	0,0167	6

Källa: Se tabell 3.9

De flesta kommuner i Östra Skåneland har en allmän tillgänglighet som ligger ganska nära det svenska genomsnittet. Av 22 kommuner har 12 något bättre än genomsnittlig tillgänglighet medan sju har något sämre (se tabell 3.11).

Tabell 3.11 Allmän tillgänglighet och bitillgänglighet i Östra Skåneland

Kommun	Tillgänglighets-index	Bitillgänglighets-index	Rikskvartil allmän tillg.	Rikskvartil bitillg.
Karlshamn	105	86	2	3
Ystad	104	78	2	3
Älmhult	103	99	2	3
Klippan	103	100	2	2
Hässleholm	103	101	2	2
Kristianstad	103	95	2	3
Olofström	102	88	2	3
Osby	102	96	2	3
Höör	102	98	2	3
Hörby	101	95	2	3
Karlskrona	101	77	2	3
Perstorp	101	102	2	2
Ronneby	100	83	3	3
Örkelljunga	100	107	3	2
Tomelilla	99	80	3	3
Sjöbo	99	87	3	3
Bromölla	99	91	3	3
Sölvesborg	98	86	3	3
Östra Göinge	97	95	3	3
Simrishamn	94	72	4	4
Tingsryd	94	90	4	3
Skurup	92	82	4	3

Källa: Se tabell 3.9

Även för regionen som helhet kan sägas att den är bättre försedd med tåg- och flygförbindelser än med bilvägar. Nitton av kommunerna har sämre bitillgänglighet än den svenska mediankommunen samtidigt som ingen av kommunerna tillhör landets toppkvartil. Endast tre kommuner; Klippan, Hässleholm och Perstorp, har både en relativt god allmän tillgänglighet och bitillgänglighet. Simrishamn är regionens mest isolerade kommun.

För kommuner i regionens västra delar är det möjligt att Öresundsbron och en mer integrerad Öresundsregion kan leda till en avsevärd förbättring av deras sammanlagda (nationella och internationella) tillgänglighet. Närheten till Öresundsregionen kan i så fall få en betydelse som liknar den som närhet till Stockholmsregionen har haft i den nationellt integrerade ekonomin. Vi kan också se att Malmö-Lund-regionens pendlingsområde redan har expanderat till kommuner som Höör, Hörby och Ystad. Till viss del har

decentraliseringen av Malmö-Lund-regionen berott på att de mer östliga kommunerna har kunnat erbjuda tomtmarker för egna hem, vilket av politiska skäl hindrats i Malmö. Till denna institutionella förklaring kan också läggas en marknadsfaktor, nämligen att regional utveckling generellt leder till högre markvärden i centrala delar av expansiva regioner, vilket gör att nyinflyttade som vill bo i villor tvingas söka sig till regionernas periferier.

Regionens östra del kan i motsats till den västra delen inte räkna med samma tillgänglighetsförbättring. Den östra delen ligger för långt från Öresund för att daglig pendling till Själland ska bli vanlig. Den kommer därför även i fortsättningen att tvingas basera sin ekonomiska utveckling på den regionala marknaden, vilket delvis försvåras genom att det befintliga vägnätet inte ger regionen någon tillgänglighetsfördel gentemot andra regioner i Götaland eller Svealand. Karlskrona har till exempel visserligen regionens mest välutbildade befolkning, men kommunen har också regionens näst sämsta tillgänglighet i det svenska vägnätet.

Tillgänglighetsmått har till stor del att göra med en regions tillgänglighet till andra delar av landet. Men för många ekonomiska aktiviteter är den inomregionala tillgängligheten av avgörande betydelse. Den inomregionala tillgängligheten är framför allt betydelsefull för producenter av tjänster, som kräver regelbundna möten med leverantörer, samarbetspartner eller kunder. Det har också visat sig att samlokalisering av konkurrerande producenter ofta ger bättre tillgång till produktspecifik kunskap och incitament till produktivitetsförbättringar. Lokal tillgänglighet är av avgörande betydelse för sådana hushållstjänster som kräver en omfattande lokal konsumtion, till exempel teaterföreställningar, detaljhandel, restaurangtjänster och reparationsverksamhet.

Lokal tillgänglighet har två aspekter, densitet och volym. Densitet, eller verksamhetens täthet, syftar på den ekonomiska aktivitetsnivån per ytenhet medan volymen avser storleken på den totala ekonomin inom en arbetsmarknadsregion. Densiteten är i allmänhet viktigare för mer standardiserade verksamheter med företrädesvis lokal konsumtion som restauranger, post- eller bankkontor. För mer specialiserade verksamheter krävs i allmänhet dessutom en tillräcklig regional volym för att få kostnadseffektiv tillgång till verksamhetsspecifik service och potentiella kunder. En analys av svenska regioner visar att antalet produktkategorier inom den privata sektorn ökar med storleken på arbetsmarknadsregionen. I Stockholmsregionen finns till exempel knappt 600 servicebranscher representerade, jämfört med ungefär 300 branscher i arbetsmarknadsregioner med 100 000 invånare och 100 branscher i de minsta regionerna (Johansson, Strömquist och Åberg, 1998).

Tabell 3.12 Folktäthet, kommuner med de tio största och tio lägsta antalet invånare per kvadratkilometer

Kommun	Invånare per km <sup>2</sup>	Kommun	Invånare per km <sup>2</sup>
Stockholm	3443	Arjeplog	0,3
Sundbyberg	2857	Jokkmokk	0,4
Solna	2522	Sorsele	0,5
Malmö	1518	Vilhelmina	1,0
Lidingö	1246	Åsele	1,1
Järfälla	1046	Pajala	1,1
Danderyd	1031	Storuman	1,1
Göteborg	961	Härjedalen	1,1
Sollentuna	865	Älvdalen	1,2
Täby	785	Åre	1,3

Källa: SCB Statistisk Årsbok 1999

Ett enkelt mått på densitet är kommunens folktäthet. Tabell 3.12 visar att åtta av de tio kommuner med den högsta folktätheten ligger i Stockholms län. Endast Malmö och Göteborg har folktätheter i nivå med Stockholmsförorter som Lidingö eller Järfälla. Östra Skåneland har i likhet med Sydsverige i övrigt en allmänt högre kommunal folktäthet än landet som helhet. Tjugo av de tjugotvå kommunerna har fler invånare per kvadratkilometer än den svenska mediankommunen, och ingen av kommunerna tillhör den glesast befolkade kvartilen (tabell 3.13).

Tabell 3.13 Folktäthet i Östra Skåneland

Kommun	Invånare per km <sup>2</sup>	Rikskvartil	Kommun	Invånare per km <sup>2</sup>	Rikskvartil
Sölvesborg	85	1	Hässleholm	38	2
Bromölla	73	1	Höör	37	2
Ystad	68	1	Ronneby	36	2
Karlshamn	65	1	Östra Göinge	35	2
Skurup	64	1	Tomelilla	32	2
Karlskrona	58	2	Sjöbo	30	2
Kristianstad	55	2	Hörby	30	2
Simrishamn	52	2	Örkelljunga	29	2
Perstorp	47	2	Osby	24	3
Klippan	44	2	Älmhult	17	3
Olofström	40	2	Tingsryd	14	3

Källa: Se tabell 3.12

I avsnittet som behandlar statistiska förklaringsmodeller för andelen kunskaps- respektive informationshanterare har vi använt oss av folktätheten som densitetsmått och dessutom har vi använt två sorters mått på regional volym: kommunal folkmängd och huruvida en kommun tillhör någon av storstadsregionerna. Storstadsregionerna har definierats enligt gängse praxis, även om det nu finns indikationer på att Stockholmsregionen i funktionell mening har expanderat norrut mot Uppsala och att Malmöregionen också håller på att expandera.

### *Politiska aspekter på kommuners yrkesstruktur*

Huruvida en yrkesgrupp arbetar inom den privata eller offentliga sektorn kan ha stor betydelse för yrkesgruppens lokaliseringsmönster. Detta beror på att kriterierna för lokaliseringsbeslut varierar mellan verksamheter. Privata företag lokaliserar sig i princip i vinstmaximerande (kostnadsminimerande) syfte, även om höga transaktionskostnader vid omlokalisering gör att företag stannar kvar på samma plats under lång tid trots att samma lokalisering skulle ses som ogynnsam vid en nyetablering. Kriterierna för lokalisering av produktion i den offentliga sektorn är inte alls lika entydiga. I allmänhet finns det ett antal kriterier, där kostnadseffektiv produktion endast är en av ett flertal. Andra kriterier kan vara att tillfredsställa marginala väljargrupper eller intresseorganisationer eller att uppnå ideologiska mål som inkomstutjämning eller omfördelning till förmån för någon specifik grupp. I Sverige har regional utjämning, fackföreningars, bondeorganisationers och andra lobbyisters önskemål varit viktiga kriterier.

De två yrkeskategorier vi behandlar i det här kapitlet skiljer sig ganska kraftigt åt vad gäller den roll som politiska beslut spelar. En stor del av kunskapshanterarna arbetar inom den offentliga sektorn, medan informationshanterare i allmänhet arbetar i privata företag. De regionalpolitiska kriterierna innebär att vi kan förvänta oss att de kunskapshanterare som arbetar inom den offentliga sektorn (tex lärare och många forskare) i mindre utsträckning är lokaliserade till storstadsregionerna än de kunskapshanterare som arbetar inom den privata sektorn. Som illustration kan nämnas att det i Storstockholm endast finns ett icke-specialiserat universitet, vilket är internationellt ovanligt för en stadsregion i Stockholms storleksklass.

## *En empirisk analys av svenska kommuners yrkesstruktur*

I föregående avsnitt beskrivs yrkesstrukturens samband med utbildning, tillgänglighet och institutionella villkor. I detta avsnitt prövar vi statistiskt vilka utbildnings- och tillgänglighetsfaktorer, som varit mest avgörande för lokaliseringen av kunskap- respektive informationshanterare. Eftersom större delen av de institutionella faktorerna är gemensamma för hela Sverige, begränsar vi oss till att därutöver pröva den kommunala skattesatsens betydelse. Yrkeskategorin, som är den förklarade variabeln i analysen, har definierats som andelen av en kommuns förvärsarbetande dagbefolkning som är kunskapshanterare eller informationshanterare. Yrkesuppgifterna är baserade på den senaste folk- och bostadsräkningen från 1990.

### *Utbildning*

De utbildningsvariabler som prövas är följande: andel lågutbildade, andel medelutbildade, andel högutbildade, den kombinerade andelen medel- och högutbildade samt andel forskarutbildade. Andelarna har uträknats som antalet med respektive utbildningsnivå som högsta utbildning dividerat med den del av nattbefolkningen i kommunen som har en ålder på minst sexton år. Båda uppgifterna gäller år 1995. Tre olika definitioner av lågutbildade prövades, nämligen andelen av befolkningen som ej fullgjort grundskoleutbildning, andelen med mindre än två års gymnasieskoleutbildning och andelen som fullgjort mindre än tre års gymnasieskola. Medelutbildade är alla de som har gått ut treårigt gymnasium, men som har mindre än tre års högskoleutbildning. Högutbildade är de som har minst tre års högskola men som inte har genomgått forskarutbildning. De forskarutbildade har antingen avlagt licentiatexamen eller doktorsexamen.

### *Tillgänglighet*

Både det allmänna tillgänglighetsmättet och biltillgänglighetsmättet prövas som förklarande variabler för andelen kunskaps- eller informationshanterare. Dessutom prövas sju lokala tillgänglighetsvariabler. Antal invånare per kvadratkilometer prövas som densitetsindikator medan kommunens folkmängd, huruvida en kommun är en av de tre storstadskommunerna och huruvida en kommun tillhör Stockholms, Göteborgs eller Malmös regioner, är alternativa volymindikatorer. En speciell variabel som anger om en kommun är en förortskommun till någon av storstadskommunerna testas också. Åtskillnaden mellan storstadskommun och förortskommun

har gjorts för att kartlägga om det finns tendenser till centrumlokalisering eller suburbanisering inom en given storstadsregion.

### *Egenskaper hos kommuner med stor andel kunskapshanterare*

Den statistiska analysen av kunskapshanterares lokalisering har som främsta syfte att precisera vilka tillgänglighets- och utbildningsfaktorer som är speciellt viktiga. Ett problem som inte går att undvika när antalet observationer är relativt begränsat är att inbördes korrelationer mellan olika förklarande variabler kan göra det svårt att påvisa vissa befintliga samband. Däremot kan man få information om vilka samband som är viktigast, även om man inte kan utesluta att vissa av de variabler som förkastas som förklaringsfaktorer i själva verket skulle kunna visa sig vara statistiskt signifikanta om antalet observationer hade varit större eller om korrelationerna mellan de förklarande variablerna hade varit lägre.

Ett annat problem är att orsaksfaktorerna ofta är behäftade med mätfel eller inte har bästa möjliga definition eller geografiska avgränsningar. Därför bör man komma ihåg att de slutsatser man kan komma fram till med hjälp av statistiska analyser av samhällsvetenskapliga frågeställningar är tentativa, det vill säga att de belyser förhållanden utan att för den skull vara exakta eller heltäckande förklaringar.

De tillgänglighetsvariabler som har höga inbördes korrelationer i vår analys är framför allt de två nationella tillgänglighetsmåten och om en kommun tillhör någon av storstadsregionerna, speciellt storstadsregionen. Korrelationen mellan medelutbildade och högutbildade är också hög, liksom korrelationen mellan högutbildade och forskarutbildade.

Tabell 3.14 visar att den mest signifikanta utbildningsvariabeln för att förklara andelen kunskapshanterare i en kommun är andelen forskarutbildade. Detta är inte speciellt överraskande, eftersom forskarutbildningen är inriktad på mycket kvalificerad kunskapshantering. Kommuner med en hög andel invånare med grundskoleexamen eller lägre har däremot ett negativt samband med hög andel kunskapshanterare.



Tabell 3.14 Andel kunskapshanterare som funktion av utbildning, tillgänglighet, åldersstruktur och politik

Variabel	Effekt	t-värde
Andel forskarutbildade	+	4,04
Malmöregionen	+	3,87
Allmän tillgänglighet	+	3,79
Kommunalskatt	+	3,76
Andel medelutbildade	+	3,71
Andel medel- och högutbildade		
Andel högutbildade	0	
Biltillgänglighet	0	
Befolkningsstorlek	0	
Folktäthet	0	
Förortskommun	0	
Stockholmsregionen	0	
Göteborgsregionen	0	
Storstad	-	- 2,36
Andel lågutbildade	-	- 3,12

$N=284$ ,  $R^2 = 0,751$ ;  $N$  anger antalet observationer = antalet kommuner,  $R^2$  = determinationskoefficienten, som anger andelen förklarad varians i förhållande till total varians.

Mer förvånande är att andelen medelutbildade ger en bättre förklaring till andelen kunskapshanterare i en kommun än både andelen högutbildade och den kombinerade andelen medel- och högutbildade. En förklaring kan vara att många av de yrken som kräver högskoleexamen är klassificerade som informations- eller servicehanterare (förutom kunskaps- och informationshanterare förekommer servicehanterare och varuhanterare enligt den yrkesklassifikation som används i den här analysen). Läkare och tandläkare är till exempel till största delen klassificerade som servicehanterare medan civilekonomer och ADB-tekniker företrädesvis arbetar som informationshanterare. Den största gruppen högutbildade kunskapshanterare är dessutom lärare vid grund- eller gymnasieskolor, som nödvändigtvis har ett mycket jämn spridning över landets kommuner. Däremot är det svårare att förklara sambandet mellan medellång utbildning och kunskapshanterare, även om det finns många kreativa och konstnärliga yrken som inte har akademisk examen som en grundförutsättning.

Bland tillgänglighetsvariablerna är den allmänna tillgängligheten snarare än den specifika biltillgängligheten viktig. Detta innebär att en god sammanvägd tillgänglighet med flyg, tåg eller bil kan sammankopplas med en

hög andel kunskapshanterare. Dessutom har Malmöregionen, till skillnad från de två andra storstadsregionerna, en högre andel kunskapshanterare än vad utbildningsnivån eller den allmänna tillgängligheten kan förklara. Det är möjligt att detta beror på att tillgänglighetsmättet är ett nationellt mått, som bortser från Malmöregionens goda flygtillgänglighet via Kastrup eller regionens speciellt förmånliga lokalisering gentemot det europeiska väg- och järnvägsnätet.

Storstadskommunerna har mellan två och tre procentenheter lägre andelar kunskapshanterare än vad som borde förväntas på grund av befolkningens utbildning eller kommunernas tillgänglighet. Den negativa storstadseffekten kan möjligen bero på att den offentliga sektorn har haft som målsättning att utlokalisera sin kunskapsorienterade verksamhet till andra delar av landet.

En hög kommunalskatt förknippas med en hög andel kunskapshanterare enligt de empiriska resultaten. Eftersom större delen av svenska kunskapshanterare arbetar inom den offentliga sektorn är detta inget häpnadsväckande resultat, eftersom höga skatter underlättar höga utgifter för kommunal kunskapshanterande verksamhet. Däremot är det inte säkert att kunskapshanterare väljer att bo i högskattekommuner, eftersom det till exempel är möjligt att arbeta i högskattekommunen Lund, samtidigt som man bor i lågskattekommunen Kävlinge.

Tillsammans lyckas de sju förklarande variablerna förklara tre fjärdedelar av variationen i andelen kunskapshanterare. Att en fjärdedel förblir oförklarad kan bero på ytterligare oupptäckta faktorer, för grova eller delvis felaktigt definierade förklarande variabler samt genuin slumpmässighet, som i realiteten inte har någon bättre förklaring än individuella beslutsfattarens nycker och subjektiva preferenser.

### *Egenskaper hos kommuner med stor andel informationshanterare*

Analysen av informationshanterares fördelning över landets kommuner implicerar att lokal tillgänglighet är viktigare än nationell tillgänglighet. Folktäthet är en signifikant förklarande variabel. Detta kan tolkas som att informationshanterare i allmänhet är beroende av att vara i omedelbar närhet till sina kunder och samarbetspartner. Kommunens folkmängd har också ett högradigt signifikant positivt samband med andelen informationshanterare. Detta pekar på att många informationstjänster kräver en viss minimal lokal marknad för att bli lönsamma. Det visar sig dessutom att en logaritmering av folkmängden ger bättre anpassning till variationen mellan kommuner än den på vanligt sätt mätta folkmängden. Den ekonomiska

förklaringen är att marknadsstorlekens marginalproduktivitet är fallande. I klarspråk innebär det att en ökning av folkmängden från 50 000 till 100 000 invånare har en större positiv inverkan på marknadsvillkoren för informationsverksamhet än en ökning från 100 000 till 150 000 invånare.

Storstadsregionernas förortskommuner har något lägre andelar än vad deras lokala volym och densitet förutspår, vilket kan tolkas så att det är fördelaktigt för informationshanterare att vara lokaliserade i regioners centrala delar. På grund av att en större andel av informationshanterarna än kunskapshanterarna arbetar inom den privata sektorn är det inte så överraskande, att de har en tydligare orientering mot storstadskommuner och regionala centra, eftersom olika fördelar av samlokalisering och täthet är viktigare vid privata än vid offentliga lokaliseringsbeslut.

*Tabell 3.15 Andel informationshanterare som funktion av utbildning, tillgänglighet och politik*

Variabel	Effekt	t-värde
Folktäthet	+	10,78
Befolkningsstorlek (log)	+	10,30
Andel medel- eller högutbildade	+	8,51
Andel forskarutbildade	0	
Andel lågutbildade	0	
Andel medelutbildade	0	
Andel högutbildade	0	
Allmän tillgänglighet	0	
Biltillgänglighet	0	
Storstad	0	
Stockholmsförort	0	
Göteborgsförort	0	
Malmöförort	0	
Kommunalskatt	0	
Förortskommun	-	-2,21

$N=284$ ,  $R^2 = 0,7950$

Analysen av utbildningens betydelse visar att kommuner som både har en hög andel medel- och högutbildade har mest informationshanterare. Den typiske informationshanteraren torde därför vara en person med minst tre-årig gymnasieutbildning, som inte är forskarutbildad. Trots att modellen endast innehåller fyra förklarande variabler förklaras ungefär 80 procent av den mellankommunala variationen i andelen informationshanterare.

## *Sammanfattning*

Kunskaps- och informationshanterande yrken spelar en allt större roll i den nya, postindustriella K-ekonomin. Dessa yrkesgrupper är emellertid inte jämt fördelade över kommuner eller regioner. Kunskapshanterare är speciellt överrepresenterade i storstadsförorterna och i universitetskommuner, medan informationshanterare är koncentrerade till storstadskommunerna och regionala centra runt om i landet.

Kunskapshanterare liksom informationshanterare gynnas av god tillgänglighet och en gynnsam kommunal utbildningsstruktur. Kunskapshanterare tycks behöva en god allmän tillgänglighet. Informationsbehandlare däremot är mer beroende av att vara lokaliserade i täta miljöer med en tillräckligt stor regional marknad. Kommuner med en hög andel forskarutbildade liksom en låg andel lågutbildade har största benägenheten att ha en kunskapsinriktad yrkesstruktur, medan informationshanterare tenderar att vara lokaliserade på platser med en tillräckligt välutbildad befolkning, där emellertid andelen forskarutbildade är mindre viktig.

I Östra Skåneland har fyra kommuner – Perstorp, Kristianstad, Olofström och Karlskrona – mer än 15 procent kunskapshanterare medan Älmhult, Kristianstad och Karlskrona har de högsta andelarna informationshanterare (över 12 procent). Med tanke på den kommunala utbildningsstrukturen och tillgängligheten är det troligt att Kristianstad och Karlskrona är de kommuner som har de bästa långsiktiga förutsättningarna till ett kunskaps- och informationsinriktat näringsliv. Andelarna kunskapshanterare i Olofström och Perstorp är betydligt högre än vad som förklaringsmodellen visar, vilket troligen helt förklaras av dessa kommuners storföretag. Det är därför möjligt att dessa två kommuner inte har någon uthållig lokalisering fördel i detta avseende. De två kommunernas mycket negativa befolkningsutveckling under åttio- och nittiotalen kan vara ett symptom på brister i utbildningssystemet och i tillgängligheten. Exempelvis Ystad borde i längden erbjuda bättre produktionsvillkor för kunskaps- och informationshanterare än dessa två kommuner.

# Entreprenörskapets och nyföretagandets mekanismer, miljöer och strategiska krav

## *Inledning*

Ett omfattande entreprenörskap är en av de viktigaste förutsättningarna för ekonomisk utveckling och tillväxt. Trots det har entreprenörskap eller nyföretagande inte varit ett huvudintresse för den stora majoriteten ekonomer. Detta beror framför allt på att traditionell ekonomisk teori ofta i sina modellanalyser antar perfekt information och obefintliga transaktionskostnader. Det innebär att behovet av entreprenörer försvinner, eftersom perfekt information omedelbart innebär att utbud och efterfrågan anpassas till varandra. Dessutom antas i allmänhet i traditionella ekonomiska modeller att man kan bortse från kommunikationskostnader och andra regionala faktorer, vilket gör det ännu lättare att försumma orsakerna till olikheter i nyföretagande mellan olika miljöer.

Under de senaste decennierna har emellertid allt flera ekonomer börjat göra realistiska antaganden om imperfekt information och varierande transaktions-, kommunikations- och transportkostnader. Det har gjort att entreprenörens och nyföretagandets roll i det ekonomiska systemet nu uppmärksammas mer än förut.

Skillnader i nyföretagande förklaras numera av olikheter i individuella förutsättningar, institutionella villkor och rumsliga förhållanden.

## *Individuella förutsättningar*

Det är framför allt två ekonomer som har framhävt entreprenörens och nyföretagandets roll i det ekonomiska systemet. Den överraskande tidiga och mer kände av dem är österrikaren Joseph Schumpeter, som redan 1911 formulerade sin teori i "The Theory of Economic Development". Trots att Schumpeter knappast var en neoklassisk ekonom, var han ändå i viss mån påverkad av ekonomisk jämviktsteori. Schumpeter utgick från det "cirkulära flödet" i en ekonomi utan entreprenörer. En sådan ekonomi skulle enligt Schumpeter motsvara en ekonomi i allmän jämvikt, det vill säga en ganska händelselös ekonomi. Den kännetecknas av att konkurrensen mellan olika producenter har lett till att ekonomin är i en stabil jämvikt utan några över-

raskande eller destabiliserande inslag. I denna ekonomi inför Schumpeter de innovativa entreprenörerna. Dessa entreprenörer startar nya företag och försätter därmed det ekonomiska systemet i ojämvt. Ofta skapas då ett "temporärt monopol" för det nya företags nya produkt.

Men ojämvt är samtidigt förutsättningen för att systemet skall kunna röra sig mot en ny och högre jämv. I motsats till den stora majoriteten ekonomiska aktörer, som Schumpeter ansåg likna den strikt nyttomaximerande *homo oeconomicus* i konventionell ekonomisk teori, är entreprenörerna en speciell minoritet av aktörer, som är mycket mer innovativa och riskbenägna än den stora majoriteten av företagare och andra ekonomiska beslutsfattare. Det skulle dröja till 1970-talet innan entreprenörrollen åter kom i fokus för den samhällsekon. analysen.

En sentida forskare som riktat uppmärksamheten mot entreprenörskapet är den amerikanske ekonomen Israel Kirzner. Med boken "Entrepreneurship and Competition", som utgavs 1973, införde han ett nytt sätt att se på entreprenörskap, som kompletterar Schumpeters synsätt. Han utgår från att vinst- och nyttomaximering bara är realistiska, när medlen för att uppnå dessa mål är väl kända. Vinst- eller nyttomaximering beskriver inte entreprenörens agerande, eftersom entreprenörskap handlar om *ändringar* både i mängden möjliga målsättningar och uppsättningar av det ekonomiska systemets medel.

Till skillnad från Schumpeter utgår Kirzner från att ekonomin befinner sig i ständig **ojämvt**, eftersom jämv. förutsätter att alla möjligheter till transaktioner som ger upphov till nytto- och vinstförbättringar redan har blivit realiserade, vilket i sin tur förutsätter perfekt information. Entreprenörskap handlar enligt Kirzner om att en individ är alert inför vinstmöjligheter, som inte har uppmärksamats av andra aktörer. Dessa kan sakna information eller vara oförmögna att snabbt bearbeta och utnyttja tillgänglig information.

Enligt Kirzner försätter entreprenören inte marknaden i ojämvt, utan får istället marknaden att röra sig i riktning mot den jämv. som uppstår, när alla vinstmöjligheter har uttömts (vilket ses som ett tillstånd som i praktiken aldrig kan uppnås). Han skiljer mellan tre sorters entreprenörskap: *innovativt*, *spekulativt* och *arbitrage-orienterat*. Innovativt entreprenörskap handlar om att införa nya produkter och processer, spekulativt entreprenörskap handlar om gissningar om en osäker framtid och arbitrage-entreprenörskap handlar om att erbjuda en konventionell produkt eller tjänst i en ny lokalisering. Entreprenörskap handlar därmed om förändringar i det ekonomiska systemet, som inte går att förutse men som är samhällsekon. önskvärda, eftersom varje framgångsrik entreprenör för det ekonomiska systemet något lite närmare den allmänna ekonomiska jämvkten.

## *Institutioner*

Även om det finns en "entreprenörsinstinkt", som är förknippad med den enskilde individens egenskaper, så räcker det inte att se på enskilda entreprenörers personligheter för att förklara det allmänna nyföretagandet i en stad, en region eller ett land. Vissa yttre omständigheter underlättar entreprenörskap, medan andra faktorer har en hämmande inverkan. Å ena sidan finns det faktorer som inverkar på individers "alerthet", till exempel en kulturell allmänna inställning till entreprenörskap. Å andra sidan finns faktorer som inverkar på mängden av potentiellt lönsamma ekonomiska aktiviteter. Exempel på faktorer som inverkar på förutsättningarna för entreprenörskap är folktäthet, kunskapsnivå, tillgången till finansiella marknader, skattenivå och korruption.

En viktig kategori av faktorer som påverkar förutsättningarna för entreprenörskap är en regions interna och externa institutioner, vilka definieras nedan i sju punkter. Ärlighet och korruptionsfrihet som intern institution är något som anses präglade Sverige. Ett europeiskt exempel på motsatsen är Sicilien, som enligt antropologen Edward Banfield (1958) kännetecknas av att ärlighet endast uppmuntras inom familjen, medan allmän misstro och oärlighet kännetecknar relationer mellan olika familjer. Därför anses informations- förhandlings- och övervakningskostnaderna vara ovanligt höga i Sicilien. Även om entreprenörskap beror på en rad faktorer, så bör de höga transaktionskostnaderna som är förknippade med interna institutioner vara en förklaring till att Sicilien har mycket mindre nyföretagande än resten av Italien. Internationella skillnader i korruptionsgrad undersöks regelbundet genom intervjuer med företagare. Ett exempel ges i tabell 4.1.

*Tabell 4.1 Korruptionsfrihet i europeiska länder på en tiogradig skala, 1990-talet*

---

Danmark	9,3
Sverige	9,1
Norge	8,9
Schweiz	8,8
Nederländerna	8,7
Storbritannien	8,4
Tyskland	8,3
Österrike	7,6
Frankrike	7,0
Belgien	6,8
Spanien	4,3
Italien	3,4

---

*Källa: Andersson, Å.E., (1998) Finansplats Stockholm, SNS Förlag, Stockholm.*

Fördelen med bra interna institutioner och informella sanktioner jämfört med externa institutioner och formella sanktioner är att de är billigare och mer flexibla. Ibland kombineras interna och externa institutioner för att ge hög effektivitet i transaktioner. Även om till exempel en intern institution som ett internaliserat förbud mot stöld delas av nästan alla i ett samhälle, så kan externa institutioner med formella sanktioner (t ex fängelsestraff) behövas, eftersom förbudet mot stöld inte har internaliserats av absolut alla ekonomiska aktörer. Ju vanligare det är med avvikande individer, ju viktigare blir ett formellt rättssystem med formella kontrakt, böter, fängelse etc. Då krävs kostnadseffektiva externa sanktioner, eftersom externa institutioner ökar den allmänna transaktionskostnadsnivån, jämfört med interna institutionella villkor som utan kostnader för samhället efterlevs av alla parter. Man skulle kunna tro att interna institutioner bara fungerar i små isolerade lokalsamhällen. Det har emellertid visat sig att detta inte är fallet. De internationella finansiella marknaderna liksom det internationella vetenskapliga samarbetet är exempel på marknader, som i hög grad bedrivs med hjälp av interna institutioner och effektiva men informella sanktioner.

De externa institutionerna har att göra med officiella regler och regelsystem av olika slag. Dit hör bland annat lagsystemet, konstitutionen och beslutsregler liksom enskilda lagar och regleringar. Att externa institutioner har en inverkan på villkoren för entreprenörskap är inte svårt att se. Exempel på externa institutioner som anses vara bra för entreprenörskap är ett anglosaxiskt lagsystem (*common law*), politisk decentralisering, låg skattenivå och få regleringar.

Den australiske ekonomen Wolfgang Kasper har formulerat sju principiella förslag till regionala beslutsfattare som vill uppmuntra entreprenörskap:

1. Interna och externa institutioner, vad som kan kallas *den mjuka infrastrukturen*, och institutionernas trovärdiga och konsistenta tillämpning är ofta ännu viktigare än den hårda, materiella infrastrukturen.
2. Interna institutioner och uppmuntrad självreglering av finansiella marknader, yrkesgrupper och handelsidkare bör prioriteras. Detaljerad lagstiftning – på grund av politiskt misstroende gentemot marknadens förmåga att reglera sig själv – är speciellt farlig för entreprenörskap.
3. När externa institutioner behövs bör man se till att de är allmängiltiga, även om tillämpningen av en universell regel ibland leder till enstaka ogynnsamma beslut.
4. Regelverken bör förbli ganska stabila över tiden, även om man ibland tvingas ändra vissa regler på grund av helt nya ekonomiska förhållanden.



5. Regionen bör hållas öppen för flöden av idéer, människor och kapital, samtidigt som man bör bli bekymrad om utflyttning av entreprenörer och ungdomar blir mer omfattande än inflyttningen.
6. Regionens konkurrenskraft gentemot andra regioner måste bevakas. Företagarinriktade regionala mått kan användas till detta. En god start kan vara att samla in regionspecifik information inom ramen för det mått-system som används för exempelvis "Global Competitiveness Report" på nationsnivån (World Economic Forum 1999). De faktorer som påverkar regional konkurrenskraft skiljer sig dock mellan olika typer av företag.
7. Öppenhet leder till att institutionerna måste konkurrera med andra regioners institutioner. God regional konkurrenskraft genom bra institutionella förhållanden är dock inte automatiskt bestående. Det krävs regelbunden *bench-marking* gentemot andra regioner i fråga om framgångsrika institutionella innovationer.

### *Rumsliga faktorer*

Goda institutioner är inte en tillräcklig förutsättning även om institutionella förhållanden ger viktiga förutsättningar för entreprenörskap. Man kan ta ett litet gruvsamhälle på Spetsbergen som exempel. Oavsett hur bra interna eller externa institutioner sådana små isolerade samhällen utrustas med, lär möjligheterna till nyföretagande där vara mycket begränsade. Det beror framför allt på de orimligt höga transport- och transaktionskostnaderna i förhållande till vad som är typiskt för mera normalt belägna regioner. Kostnaden att hitta prisvärda leverantörer, att samarbeta med andra företag, att hitta arbetskraft och att erbjuda och leverera varor eller tjänster till kunder blir högre ju mindre och ju mer isolerad en ort eller region är.

Därför har man infört begreppet agglomerationsfördelar för de ekonomiska fördelar, som är förknippade med att producera olika varor eller tjänster i tätorter och speciellt storstäder. Tre faktorer är viktiga för den regionala ekonomin: informations- och kunskapsspridning, grannskapsföretag och specialiserade arbetsmarknader. Företag med liknande egenskaper vill ofta samlokalisera på grund av *positiva kunskapsexternaliteter*. Kunskapsexternaliteterna har effekten att de minskar kostnaderna för att förbättra produktionsteknik och produktattribut, för att hitta underleverantörer och arbetskraft och för att hitta nya kunder. En annan fördel är att samlokalisera och likartade småföretag kan samarbeta för att uppnå stordriftsfördelar, samtidigt som man kan bevara den större flexibilitet som kännetecknar småföretag. En klustring av småföretag har också visat sig ha en positiv effekt på entreprenörskap, eftersom många entreprenörer är före detta

anställda hos samma sorts småföretag. Anställda i småföretag har ofta en närmare relation till sina arbetsgivare, vilket i sin tur underlättar överföring av kunskaper om hur man bygger upp och driver ett småföretag i samma eller angränsande branscher.

### *Empiriska analyser av nyföretagande*

Antalet empiriska analyser av nyföretagandets regionala variationer är ganska begränsat. Tidskriften *Regional Studies* utgav emellertid 1994 ett specialnummer om nya företagsetableringar i Europa och USA. I numret presenterades resultat av empiriska lokaliseringsundersökningar genomförda av ekonomer i fem länder: USA (Reynolds, 1994), Frankrike (Guesnier, 1994), Italien (Garofoli, 1994), Storbritannien (Keeble och Walker, 1994) samt västra Tyskland (Audretsch och Fritsch 1994).

En brist hos dessa undersökningar är att de inte är direkt jämförbara, eftersom de analyserar effekterna av variabler som endast delvis är gemensamma. Ett annat problem är att de inte gör någon tydlig åtskillnad mellan orsak och verkan. Som exempel kan nämnas att den amerikanska analysen har med befolkningstillväxt och genomsnittligt bostadspris som förklarande variabler för nyföretagande. Om man emellertid ser nyföretagande som drivkraften i ekonomisk utveckling, framstår det som mer logiskt att se nyföretagande eller goda förutsättningar för nyföretagande som en huvudorsak till inflyttning och därmed befolkningstillväxt och växande bostadspriser. Först i ett senare skede kan befolkningstillväxten stimulera till ytterligare inflyttning på grund av att marknadsstorleken har skapat nya möjligheter för högradigt specialiserad ekonomisk verksamhet. Bostadsprisernas orsaksamband är liknande: nyföretagande leder till ökad efterfrågan på mark och därmed högre priser på marken, men i sin tur kan de högre bostadspriserna leda till att bostadsägare får lättare att låna pengar, vilket ökar deras möjligheter att starta nya företag.

En variabel som förekommer i en eller annan form i alla analyserna är andelen småföretag. Den är problematisk eftersom nyföretagande av nödvändighet förknippas med små företag (de flesta storföretag har en gång startats som småföretag). Även i detta fall gäller dock principen om en god cirkel: nyföretagande leder till större andel småföretag som leder till bättre möjlighet till nyföretagande, vilket ytterligare ökar andelen småföretag.

Trots att de finns vissa problem med jämförbarheten och orsaksriktningen, ger flera av undersökningarnas resultat insikter om faktorer som bidrar till att de finns fler entreprenörer i vissa regioner än genomsnittet. Olika utbildningsrelaterade variabler har signifikanta samband med nyföretagande i alla fem analyserna. Den franska analysen visar att andelen uni-

versitetsutbildade har ett positivt samband med nyföretagande, medan den tyska analysen visar att andelen lågutbildade har ett negativt samband. I både USA och Storbritannien har andelen tjänstemän ett positivt samband, medan i Italien har andelen arbetare ett negativt samband. *Sammantaget visar därför resultaten att utbildning har en positiv inverkan på entreprenörskapet.*

En tillgänglighetsrelaterad variabel som påträffas i tre av analyserna är folktäthet, som har ett signifikant positivt samband med nyföretagande i alla tre analyserna. I de italienska och franska analyserna förekommer också ett index för regionalekonomisk specialisering, som är ett mått på lokal tillgänglighet i form av sektorspecifik agglomerations- eller klusterekonomi. Den kan förväntas vara speciellt viktig för regioner med relativt liten folkmängd. *I båda fallen har regional specialisering en signifikant positiv effekt på nyföretagandet.*

I tre analyser ingår institutionella faktorer. Den franska analysen visar att den lokala skattenivå har ett negativt samband med nyföretagande, medan den amerikanska analysen visar att de lokala offentliga utgifterna per capita har negativ inverkan på nyföretagandet. Den brittiska analysen visar ett negativt lokalt samband mellan två partier (Labour Party och Scottish National Party (SNP)) och nyföretagande. Ett ytterligare samband, som potentiellt har institutionella grunder, finns i den franska analysen, där det visas att regioner med en hög andel egnahem har fler nyetablerade företag per selsatt. Variabeln är institutionell, eftersom den lokala bostadspolitiken ofta påverkar hur stor andel av befolkningen som äger respektive hyr sin bostad. Anledningen till att vi kan förvänta oss ett positivt samband mellan bostadsäggande och entreprenörskap är att bostaden kan användas som säkerhet vid låntagning.

Resultaten av de fem analyserna har sammanställts i tabell 4.2. **Sammanfattningsvis pekar analyserna på att hög utbildningsnivå, god lokal tillgänglighet och en relativt liten lokal offentlig sektor förknippas med hög regional benägenhet till entreprenörskap.**

Tabell 4.2 Statistiskt signifikanta\* regionala faktorer som inverkar på antalet nya företag per sysselsatt\*\*

Frankrike	Italien	Storbritannien	Västra Tyskland	USA
<b>Utbildningsrelaterade variabler</b>				
Andel universitetsutb. (+)	Andel arbetare (-)	Andel tjänstemän (+)	Andel lågutbildade (-)	Andel tjänstemän (+)
<b>Tillgänglighetsrelaterade variabler</b>				
Folktäthet (+)	Ekonomisk specialisering (+)	Folktäthet (+)	Folktäthet (+)	
<b>Variabler med institutionell anknytning</b>				
Skattenivå (-)		Andel Labour, SNP (-)		Lokala offentliga utgifter per capita (-)
Andel ägda bostäder (+)				
Andel fritidshus (+)				
<b>Övriga förklarande variabler</b>				
Andel 20-40-åriga män (-)	Andel "self-employed" (+)	Andel småföretag (+)	Andel småföretag (+)	Genomsnittlig företagsstorlek (-)
Andel lägre tjänstemän (+)				
Andel småföretag (+)				
<b>Övriga variabler med kausalitetsproblem</b>				
Befolknings-tillväxt (+)	Förändring i arbetslöshet (-)	Befolknings-tillväxt (+)	Befolknings-tillväxt (+)	Förändring i arbetslöshet (+)
Arbetslöshet (+)		Genomsnittligt bostadspris (+)	Inkomstillväxt (+)	Befolknings-tillväxt (+)

\* fem procents signifikansnivå

+ anger positivt samband mellan nyföretagandet och variabeln

\*\* nya företag per invånare i Italien

- anger negativt samband mellan nyföretagandet och variabeln

## Nyföretagandet i Sverige

I likhet med andra länder är inte heller det svenska nyföretagandet jämnt fördelat över landet. Det största nettotillskottet av företag med anställda per person i dagbefolkningen under perioden 1993 till 1998 kom framför allt i förortskommuner till storstadsregionerna, vilket åskådliggörs av tabell 4.3. Även Stockholm och Göteborg hade en mycket snabbare företagstillväxt än riksgenomsnittet. Däremot var Malmös tillväxt betydligt närmare genomsnittet. Den största nettominskningen av antalet företag under perioden skedde framför allt i små och relativt otillgängliga kommuner i olika delar av landet.

Tabell 4.3 Nettotillväxt av företag med anställda per invånare i dagbefolkningen, 1993-1998

Kommun	Tillväxt	Kommun	Tillväxt
Värmdö	0,028	Ydre	- 0,013
Nacka	0,020	Borgholm	- 0,012
Strömstad	0,019	Vilhelmina	- 0,010
Täby	0,019	Storfors	- 0,010
Österåker	0,017	Hällefors	- 0,010
Vellinge	0,016	Haparanda	- 0,008
Härryda	0,014	Munkfors	- 0,008
Vaxholm	0,014	Storuman	- 0,007
Lidingö	0,014	Aneby	- 0,006
Lomma	0,013	Svenljunga	- 0,006

Källa: Egen databas baserad på SCBs företagsstatistik

Tabell 4.4 visar nettotillväxten av företag i Östra Skånelands kommuner. Regionen som helhet hade något bättre företagstillväxt än det svenska genomsnittet. Däremot är det svårt att urskilja några speciella egenskaper som skiljer de mest från de minst företagsamma kommunerna. I själva verket liknar den mest expansiva kommunen – Tomelilla – på många sätt Tingsryd, som är den mest kontraktiva kommunen. Båda kommunerna har få kunskaps- och informationshanterare, relativt få högutbildade, medelhög kommunalskatt och ganska dålig tillgänglighet.

Vår analys av vad som orsakar nyföretagande utgår i likhet med yrkesstruktursanalysen från att institutioner, utbildningsnivå och tillgänglighet är avgörande. Därför provas återigen samma förklarande variabler som i kapitel tre. En ytterligare institutionell egenskap som skulle ha varit intressant att testa, men som tyvärr inte finns tillgänglig, är restriktiviteten i de kommunala regleringarna av markexploatering och utformning av byggnader. Den amerikanska stadsplaneringskritikern Jane Jacobs har påpekat att entreprenörer oftast har en mycket begränsad tillgång på startkapital och därför söker efter gamla byggnader eller billiga byggmaterial och små, billiga tomtmarker (Jacobs, 1961). En begränsning av utbudet på tomtmark eller strikta byggnormer borde därför minska möjligheterna till nyföretagande. En ytterligare önskvärd indikator som inte heller finns tillgänglig är andelen av befolkningen som bor i egna hem eller är markägare. *Decentraliserat bostads- och markägande bidrar till att sprida möjligheterna till uppläning mot säkerhet och därmed till nyföretagande.*

Tabell 4.4 Nettotillväxt av företag med anställda per invånare i dagbefolkningen, 1993-1998, kommuner Östra Skåneland

Kommun	Tillväxt	Rikskvartil
Tomelilla	0,013	1
Hörby	0,008	1
Simrishamn	0,006	1
Sjöbo	0,005	2
Älmhult	0,005	2
Perstorp	0,004	2
Karlskrona	0,004	2
Hässleholm	0,003	2
Höör	0,003	2
Sölvesborg	0,003	2
Ystad	0,003	2
Kristianstad	0,003	2
Olofström	0,002	2
Karlshamn	0,002	3
Ronneby	0,002	3
Skurup	0,001	3
Klippan	0,001	3
Östra Göinge	-0,001	4
Örkelljunga	-0,001	4
Osby	-0,002	4
Bromölla	-0,002	4
Tingsryd	-0,003	4

Källa: Se tabell 4.3

Resultatet av analysen enligt tabell 4.5 visar att *fyra egenskaper dominerar som förklaringar till en hög nettotillväxt av antalet företag med anställda i en kommun: hög andel medel- eller högutbildade, låg kommunalskatt samt om en kommun ligger i Storstockholm eller Storgöteborg.*

Tabell 4.5 Tillväxt av antal företag med anställda, 1993-1998 som funktion av tillgänglighet, utbildning och politik

Variabel	Effekt	t-värde
Folktäthet	0	
Befolkningsstorlek	0	
Andel medel- och högutbildade	+	4,85
Andel forskarutbildade	0	
Andel lågutbildade	0	
Andel medelutbildade	0	
Andel högutbildade	0	
Allmän tillgänglighet	0	
Biltillgänglighet	0	
Storstadskommun	0	
Stockholmsregionen	+	2,83
Göteborgsregionen	+	2,16
Malmöregionen	0	
Kommunalskatt	-	-3,01
Förortskommun	0	

$N=284$ ,  $R^2 = 0,3601$

I likhet med resultaten från andra länder är en relativt hög regional utbildningsnivå associerad med nyföretagande. Det är troligt att det behövs en god grundkompetens för att framgångsrikt driva ett företag. Dessutom är de mest expansiva branscherna i Sverige liksom i övriga OECD-området alltmer kunskapsintensiva. Däremot finns det inget som tyder på att de allra högsta utbildningsnivåerna skulle ge någon ytterligare fördel för förmågan att starta företag.

Att en relativt låg skattenivå gynnar nyföretagande är en annat resultat som den svenska analysen har gemensamt med flera internationella analyser. Att lägre kommunalskatt förknippas med mer nyföretagande är föga förvånande, eftersom det minskar kostnaderna för att erbjuda en given nettoinkomst vid nyanställningar.

Stockholmsregionens och Göteborgsregionens signifikanta samband med nyföretagande är intressant, eftersom det tyder på att lokal tillgänglighet i form av agglomerationsfördelar är viktigare än tillgänglighet till externa kunder eller leverantörer. Det är endast de riktigt stora regionerna som kan erbjuda tillräckliga agglomerationsfördelar för ett stort antal branscher samtidigt. För mindre regioner krävs i allmänhet ekonomisk specialisering, och därmed branschspecifika agglomerationsfördelar, för att goda förutsättningar för nyföretagande inom någon specifik nisch skall kunna

uppnås. Möjligheterna för ekonomisk specialisering är emellertid begränsade i mindre regioner, eftersom vissa verksamheter har mycket stora fördelar av att vara lokaliserade till någon storstadsregion. Detta gäller i särskilt stor utsträckning olika sorters kunskapsintensiv tjänsteproduktion, som ofta kräver närhet till ett tillräckligt antal potentiella kunder och samarbetspartner.

Sammantaget tyder analysen på att kommuner med låga kommunal-skatter och en relativt välutbildad befolkning har bättre förutsättningar för entreprenörskap och nyföretagande. Stockholms- och Göteborgsregionens dominans är troligen en indikation på att svenska regioners komparativa fördel ligger i kunskapsintensiv tjänsteproduktion, vilket i så fall betyder att kommuner utanför storstadsregionerna måste kompensera för bristen på generella agglomerationsfördelar, om man vill behålla eller attrahera potentiella entreprenörer. Åtgärder som kan antas leda till mer nyföretagande är förutom låga skatter och bra utbildning framför allt god tillgång på enskilt exploaterbar mark, liberaliserade byggregler och avreglering av markanvändningen.

### *Den kommunala genomsnittsinkomstens, inkomsttillväxtens och befolkningstillväxtens bestämningsfaktorer*

En hög medelinkomst är för de flesta något eftersträvänsvärt. Det beror endast i viss mån på att hög materiell konsumtionsnivå värdesätts. Eftersom höga inkomster i långa loppet ytterst beror på hög produktivitet, innebär det att genomsnittsinkomsten i en kommun även kan ses som en instrumentell egenskap som gör det möjligt att uppnå alternativa målsättningar som till exempel en god naturmiljö, ett rikt kulturliv eller bättre möjligheter att ägna sig åt fritidsintressen.

Eftersom genomsnittsinkomsten i Sveriges rikaste kommun (Danderyd) är mer än dubbelt så hög som i den fattigaste kommunen (Borgholm), blir det viktigt att analysera om det finns sådana systematiska skillnader mellan kommuner som kan förklara skillnaden i medelinkomst. Som en logisk fortsättning på föregående och nuvarande kapitel har vi valt att fokusera på skillnader i yrkesstruktur och nyföretagande. Andelen kunskaphanterare, andelen informationshanterare och den lokala tillväxten av företag prövas därför som möjliga förklarande variabler för medelinkomsten.

En ytterligare förklarande variabel som undersöks är kommunalskatten. Det är välkänt att kunskaps- och informationshanterare inom den privata sektorn genomsnittligt tjänar mer än de som arbetar i den offentliga sektorn. Om vi antar att kunskaphanterare och informationshanterare inom



den privata sektorn har en dragning åt lågskattekommuner, borde därför detta kunna ge utslag i högre medelinkomster för sådana kommuner. Effekten kan i själva verket i realiteten förstärkas av att yrkesstrukturen och företagstillväxten mäts i relation till dagbefolkningens storlek, medan medelinkomsten mäts för nattbefolkningen. Det är ganska vanligt att exempelvis högavlönade kunskapshanterare arbetar i ett regioncentrum men väljer att bo i en lågskatteförort. Det är därför möjligt att genomsnittsinkomsten i lågskattekommuner är högre än vad egenskaperna hos dagbefolkningen skulle indikera.

Den potentiella kommunalskatteeffekten på medelinkomsten prövas dels genom att pröva kommunalskatten separat och dels genom att pröva om det finns någon interaktionseffekt mellan andelen kunskaps- respektive informationshanterare och lågskattekommuner. Detta skulle i så fall betyda att lågskattekommuner är bättre på att behålla eller attrahera höginkomsttagare inom respektive yrkeskategori.

**Den statistiska analysen, som förklarar nära 70 procent av inkomstvariationen mellan kommunerna, visar att den absolut viktigaste egenskapen hos kommuner med hög medelinkomst är en hög andel kunskapshanterare samtidigt som kommunalskatten hålls på låg nivå (se tabell 4.6). En analog men svagare effekt uppmäts även för lågskattekommuner med stor andel informationshanterare. Dessutom har kommuner med relativt mycket nyföretagande signifikant högre genomsnittsinkomst.** Målsättningen för kommuner som eftersträvar en hög genomsnittsinkomst torde därför vara att bli en lågskattekommun med en dynamisk privat sektor och hög andel kunskaps- och informationshanterare, där de båda yrkesgruppernas medlemmar troligen i större utsträckning än i landet som helhet arbetar i privata företag.

*Tabell 4.6 Kommunal medelinkomst som funktion av yrkesstruktur, nyföretagande, och kommunalskatt, 1996*

Variabel	Effekt	t-värde
Tillväxt av antal företag med anställda	+	4,77
Andel kunskapshanterare	0	
Andel informationshanterare	0	
Kommunalskatt (1996)	0	
(Andel kunskapshanterare) *		
(1 / kommunalskatt)	+	11,11
(Andel informationshanterare) *		
(1 / kommunalskatt)	+	4,74

$N=284$ ,  $R^2 = 0,6922$

Regionerna med de högsta inkomsterna – oavsett om det gäller regioner i Sverige, Europa eller Världen – tenderar att ha en rad gynnsamma egenskaper. De har i allmänhet fördelar som har att göra med ackumulerat humankapital, sedan länge etablerade tillgänglighetsfördelar och välfungerande institutioner. Detta innebär emellertid inte att det är omöjligt för mindre välbärgade regioner att hämta upp försprånget eller åtminstone minska de regionala klyftorna. Upphämtningen är dock inte automatisk. I Europa har till exempel regioner som Irland eller Katalonien i snabb takt närmat sig de rikare västeuropeiska regionerna, samtidigt som i synnerhet Syditalien har halkat efter allt mer. En fördel som mindre utvecklade regioner ofta har gentemot de rikaste regionerna är att de rikare regionernas beslutsfattare ofta tar försprånget för givet, och därför ofta eftersätter infrastrukturinvesteringar, underhåll och institutionella förbättringar.

Anledningen till att vissa mindre utvecklade regioner expanderar snabbt är en kombination av två faktorer. Dels kan de erbjuda lägre arbetskraftskostnader och markpriser, eftersom de rikaste regionerna kännetecknas av höga levnadskostnader och hög intensitet i markanvändningen. Dels kan de kompensera för bristen på humankapital och tillgänglighet genom att skapa gynnsamma förutsättningar för inhemska entreprenörer och externa investerare. Detta sker ofta genom en kombination av gynnsamma institutioner (t ex genom enkla transparenta regelsystem och låga okomplicerade skatter) och en kontinuerlig uppgradering av utbildningssystemet och den materiella infrastrukturen. I stagnerande regioner däremot kombineras ofta subventioner till ineffektiv produktion med byråkratiska regleringar och eftersatta infrastrukturinvesteringar, vilket i slutändan leder till arbetslöshet och avfolkning.

En analys av sambandet mellan inkomstillväxt och per-capita-inkomst i Sveriges kommuner visar att kommuner med hög medelinkomst även har signifikant högre inkomstillväxt (samtidigt som det finns många undantag). Många svenska kommuner är uttalat stagnanta. Om man istället samtidigt undersöker per-capita-inkomstens, yrkesstrukturens, nyföretagandets och kommunalskattenivåns inverkan på inkomstillväxten visar det sig att per-capita-inkomsten inte har någon signifikant effekt på inkomstillväxten. Det finns alltså ingen automatik i att höga inkomster är associerade med hög tillväxt. Däremot har kommuner med stort nettotillskott av företag, låg kommunalskatt och hög andel kunskapshanterare signifikant högre tillväxttakt (se tabell 4.7). Andelen informationshanterare har däremot ingen effekt, vilket kan ha att göra med att andelen stabiliserades vid en viss nivå under 80-talet i de flesta av Sveriges kommuner, medan andelen kunskapshantare är fortsatt växande.

Även om kunskapshanterare har ett positivt samband med medelinkomst,

finns det ingenting som hindrar mindre välbärgade kommuner att erbjuda goda förutsättningar för nyföretagande och låg kommunalskatt. Att låg kommunalskatt har en positiv inverkan på tillväxten betyder att det inte endast är skatteeffekten på nyföretagandet som är viktig. Låg skatt kan till exempel också öka attraktiviteten som bosättningskommun för pendlare och möjligheten att attrahera välbetald arbetskraft för etablerade företag. Om vi ser på vad som i sin tur förklarar andelen kunskapshanterare och entreprenörskapet implicerar resultatet även att en god utbildningsnivå och god allmän tillgänglighet har en positiv effekt på tillväxttakten, särskilt om en kommun kan ses som en integrerad del i någon av storstädernas arbetsmarknadsregioner.

Tabell 4.7 Inkomsttillväxt 1994 – 1996 som funktion av yrkesstruktur och företagstillväxt

Variabel	Effekt	t-värde
Tillväxt av antal företag med anställda	+	6,41
Andel kunskapshanterare	+	5,29
Andel informationshanterare	0	
Kommunalskatt	-	- 7,22

$N=284$ ,  $R^2 = 0,3852$

Om vi istället ser på befolkningstillväxten, som är den viktigaste delförklaringen till inkomsttillväxten, visar det sig att det är samma variabler som driver folkökningen hos kommuner. Effekten av nyföretagande och kommunalskatt är i detta sammanhang ännu mer uttalad, medan kunskapshanterarandelen är mindre viktig (se tabell 4.8). Resultatet är en indikation på att flyttningsbenägna personer i ekonomiskt stagnanta kommuner har en dragning till expansiva (sysselsättningsskapande) kommuner med relativt låga skatter.

Av ovanstående analyser kan slutsatsen dras att kommuner som vill expandera ekonomiskt och locka till sig rörliga personer bör sträva efter att kunna erbjuda följande egenskaper hos kommunen:

1. En låg kommunalskatt
2. Attraktiva förutsättningar för nyföretagande, vilket beror på god utbildningsnivå hos lokalbefolkningen, låg kommunalskatt, möjligheten att bli en integrerad del av någon av storstadsregionerna och även på andra utforskade egenskaper som kanske en god kultur- och naturmiljö och liberaliserad reglering av markanvändnings och byggande.
3. En hög andel kunskapshanterare, som främst främjas av en hög andel forskarutbildade och god allmän tillgänglighet.

Tabell 4.8 Befolkningsstillväxt 1980–1999 som funktion av yrkesstruktur, företagstillväxt och kommunalskatt

Variabel	Effekt	t-värde
Tillväxt av antal företag med anställda	+	7,81
Andel kunskapshanterare	+	2,71
Andel informationshanterare	0	
Kommunalskatt	-	-6,14

$N=284$ ,  $R^2 = 0,4812$

Kommunala strategier för kunskapsintensivt nyföretagande – avslutande reflektioner

Diskussionen i detta och föregående kapitel har pekat på att förmågan att skapa goda förutsättningar för kunskapsintensivt nyföretagande är nyckeln till svenska kommuners lokala konkurrenskraft i den europeiska och globala ekonomin. Våra analyser har visat på hur skillnader i fråga om olika fundamentala egenskaper mellan kommuner också leder till systematiskt olika utfall i form av medelinkomst, tillväxttakt och befolkningsutveckling. Vad vi emellertid har bortsett från i de empiriska analyserna är de egenskaper som delas av alla svenska kommuner. Dessa egenskaper kommer bäst i fokus, om vi ser dem som nationella svenska egenskaper i ett internationellt perspektiv. Nedan följer en kortfattad diskussion om Sveriges nationella institutioner, tillgänglighet och utbildningskvalitet med utblickar mot omvärlden.

### *Institutionell kvalitet*

Ett samhälles interna institutioner har att göra med kulturella egenskaper som kraven på ärlighet, arbetsetik och stabila om än oskrivna regler för mänsklig interaktion. En allmänt spridd ärlighet ses ofta som en avgörande egenskap för ekonomisk utveckling, eftersom ärlighet ökar det ömsesidiga förtroendet och därmed också reducerar olika transaktions- och organisationskostnader. I de internationella komparativa intervjuundersökningar som har genomförts av statsvetaren Ronald Inglehart (1997) under åttio- och nittiotalen har det visat sig att det land där störst andel av befolkningen har ett allmänt spontant förtroende för människor i allmänhet faktiskt är Sverige, tätt följt av Norge. I Sverige säger sig inte mindre än 66 procent ha stort förtroende för människor i allmänhet, jämfört med till exempel 44 procent i Storbritannien, 37 procent i Italien (med ovanligt stor regional differentiering) och endast sju procent i Brasilien. Informations-, förhandlings- och övervakningskostnader borde därför vara jämförelsevis låga i det

svenska samhället. Även i fråga om andra interna institutioner har Sverige traditionellt ansetts vara välutrustat, till exempel i fråga om arbetsetik och punktlighet. Bristen på hierarkiska regler borde dessutom vara en fördel i den nya, mer "horisontella", kunskapsbaserade ekonomin.

I fråga om externa institutioner är den svenska situationen mer komplex. De externa institutioner som främst brukar förknippas med ekonomisk konkurrenskraft är öppenhet, decentralisering, rättssäkerhet, låg korruptionsnivå, en relativt liten offentlig sektor samt generalitet och transparens i lagstiftningen. De mätningar som har utförts på kvaliteten hos nationella externa institutioner (t.ex. Gwartney et al. 1999, World Economic Forum 1999) har i allmänhet givit Sverige blandade betyg. De bästa aspekterna på de svenska externa institutionerna har främst att göra med öppenhet mot omvärlden – som har förstärkts i och med Sveriges inträde i EU – och en ovanligt låg korruptionsnivå. Vad gäller politisk decentralisering har svenska kommuner mer autonomi än OECD-genomsnittet, medan regionerna har mindre autonomi. Kommunal skattedifferentiering är här ett tecken på decentralisering, medan statliga krav på obligatorisk kommunal service och skattetjämnning är tecken på centralisering. De externa institutioner som framför allt får Sverige att framstå som sämre än genomsnittet är den mycket stora offentliga sektorn och överreglerade arbetsmarknadsinstitutioner (en egenskap som Sverige delar med flertalet västeuropeiska länder).

I ett dynamiskt långsiktigt, perspektiv är det framför allt öppenhet och decentralisering som framstår som avgörande. Detta beror på att öppenhet och decentralisering gör att geografiskt begränsade politiska enheter är konkurrensutsatta på liknande sätt som privata företag, vilket ger incitament till *bench-marking* och effektivitetshöjande institutionella innovationer. Ett gott råd till framåtblickande kommunpolitiker och kommunalt baserade aktörer blir därför att verka för ökad kommunal autonomi, vilket i längden inte bara främjar enstaka kommuner med väl genomtänkta kommunala strategier utan även systemet av kommuner som helhet.

## *Tillgänglighet*

Sveriges lokalisering vid Europas periferi gör att den geografiska lokaliseringen ursprungligen var mindre gynnsam än större delen av Väst-europa. Ett flertal uppfinningar och förbättringar av transportsystem och telekommunikationer har gjort att den geografiska lokaliseringen i nuläget är mindre betydelsefull än tidigare. Det mest expansiva transportsystemet – flygnätet – har gjort att tillgången till en storflygplats blir alltmer viktig för den allmänna tillgängligheten för persontransporter och även för transpor-

ter av varor med högt värde per viktenhet. Sverige är mycket väl försett med internationella flygplatser, då både Arlanda flygplats och Kastrup lufthavn hör till Europas viktigaste storflygplatser. Det andra transportmedlet vars betydelse expanderar är vägnätet. Sverige har å ena sidan en ganska modest försörjning med motorvägar, men å andra sidan är trängselproblemen inte lika ofta förekommande som i mer tätbefolkade delar i Europa. Den allmänna tillgängligheten på vägnätet (viktat efter befolkning) är emellertid inte optimal, givet investeringarna. Detta beror på att regionalpolitiska överväganden ofta har varit viktigare än kostnadseffektivitet. De regionalpolitiska målsättningarna har också ofta varit partiska till förmån för välorganiserade regioner (Norrbotten har till exempel prioriterats i högre utsträckning än sydöstra Sverige, trots att regionen har högre medelinkomst).

Tillgängligheten med telekommunikationer har blivit allt mer betydelsefull under åttio- och nittiotalen, speciellt som Internet används för allt fler ändamål av ett ständigt växande antal personer. Med en av världens högsta penetrationstal både vad gäller Internet-anslutningar och mobiltelefoni kan man säga att samtliga svenska kommuner har god kommunikationstillgänglighet.

### *Utbildningskvalitet*

I likhet med de flesta västeuropeiska länder är analfabetism i praktiken utrotad i Sverige, men även om funktionell läsförmåga analyseras visar det sig att en mycket stor andel av befolkningen kan tillgodogöra sig avancerad skönlitteratur och läroböcker på universitetsnivå. Det är endast i Danmark och Nederländerna som befolkningen har en ungefär lika god genomsnittlig läsförmåga. Intressant att notera i sammanhanget är också att Sverige, Danmark och Nederländerna är de tre västeuropeiska länder där befolkningen har bäst kunskaper i utländska språk.

Om man jämför formell utbildning i olika länder framgår det att Sverige har en högre andel med slutförd gymnasieutbildning men än lägre andel universitetsutbildade än det västeuropeiska genomsnittet. Däremot råder det inget tvivel om att kvaliteten på svensk forskarutbildning är mycket hög. Om man till exempel ser på antalet publicerade artiklar per capita i naturvetenskap, teknik eller medicin är det bara Schweiz som har ett större antal än Sverige (se tabell 4.9). Speciellt inom livsvetenskaperna produceras många artiklar i Sverige. Även vad gäller den genomsnittliga kvaliteten på artiklarna ligger Sverige väl till. Endast i Schweiz och USA blir artiklar i genomsnitt citerade mer än i Sverige (Andersson och Johansson, 2000).

Tabell 4.9 Produktion av vetenskapliga artiklar (1996-1998) och citat per artikel (1980-1989).

Land	Artiklar per miljon invånare (1)	Citat per artikel (2)	Produktivitet = (1) (2)	Relativ Produktivitet = (1) (2) (Index)
1 Schweiz	8835	8,7	76865	100
2 Sverige	7703	7,4	57002	74
3 Israel	7256	..	..	..
4 Danmark	6635	6,8	45118	59
5 Finland	6065	5,4	41242	54
6 Nederländerna	5598	6,8	38066	50
7 Storbritannien	5545	6,5	36042	47
8 Kanada	5187	..	..	..
9 Norge	4819	5,6	26986	35
10 USA	4789	8,6	41185	54
15 Frankrike	3847	5,4	20774	27
16 Tyskland	3745	5,8	21721	28
20 Japan	2605	4,9	12765	17
21 Italien	2534	4,3	10896	14

Källa: Andersson och Johansson (2000)

Vid en sammanvägning till ett vetenskapligt produktivetsmått visar det sig att Sveriges övertag i förhållande till de stora EU-länderna blir markant.

### Östra Skånelands utveckling

Analysen av Östra Skåneland visar att regionens kommuner skiljer sig ganska mycket åt internt samtidigt som regionen som helhet ligger nära det svenska genomsnittet i de flesta avseenden. En allmän rekommendation är att kommuner bör verka för ökad kommunal autonomi. En låg kommunalskatt och slopande av de regleringar som bidrar till att det är dyrt och tidskrävande att starta nya företag (dvs höga fasta transaktionskostnader) bör kombineras med en tydligare prioritering av de kommunala utgifterna på åtgärder, som har långsiktigt positiva effekter på kommunens ekonomiska utveckling. Framför allt satsningar på gymnasie- och högskoleutbildning samt förbättringar av den allmänna tillgängligheten genom investeringar i vägförbindelserna med Öresundsregionen och Stockholm bör kunna bidra till större nyföretagande och en förnyelse av yrkesstrukturen.

En av hörnstenarna i en kommunal utvecklingsstrategi är att locka till sig entreprenörer utifrån. Även om de lokala produktions-, transaktions- och transportkostnaderna är avgörande vid lokaliseringsbeslut, har det visat sig

att rörliga människor i allt större utsträckning också fäster stor vikt vid bostadsortens kultur- och naturmiljö. Därför kan det vara ekonomiskt klokt för kommuner att exempelvis bevara en historiskt präglad stadskärna eller att det blir möjligt att bygga bostäder i närheten av havet och i andra attraktiva lägen. Däremot är det knappast någon poäng i att se till att varje enskild stadsdel eller förort skall uppfylla de i Sverige traditionella nationella normerna i fråga om arkitekturen, affärsutbudet, köksinredning eller hissför-sörjning.

I den västra delen av regionen pekar den stora befolkningstillväxten på att kommuner som Höör och Sjöbo håller på att förvandlas till avlägsna Malmö-förorter. Om Malmö i framtiden allt mer integreras med Köpenhamn är det troligt att den tendensen ytterligare förstärks. Det behöver inte vara någon nackdel. Sveriges sju ekonomiskt mest framgångsrika kommuner är alla förortskommuner, dit också Lomma och Vellinge i Malmö-regionen hör. Dessa kommuner kombinerar i allmänhet möjligheter till villaboende och goda vägförbindelser med en låg kommunalskatt. I regionen är det framför allt Hörby, som verkar ha bäst förutsättningar till att bli en attraktiv Malmö-förort.

I mellersta delen av regionen är Kristianstad tyngdpunkten. Kommunen har en god utbildningsstruktur, en positiv befolkningstillväxt och en hyfsad tillgänglighet. Dock verkar inte Kristianstad ha uppnått den kritiska massan för att bli ett regionalt centrum med omfattande inpendling. För Kristianstadsregionen torde det därför behövas ytterligare satsningar på högskolan med framför allt någon specialiserad forskarutbildning, bättre inomregionala vägförbindelser och en sänkning av den relativt höga kommunalskatten.

I regionens östra del – Blekinge – är Karlskrona den naturliga kärnan. Kommunen har hela Östra Skånelands största andel av både medel- och högutbildade, även om det råder brist på forskarutbildade. Problemen för Karlskrona är framför allt en mycket hög kommunalskatt och dåliga vägförbindelser med resten av Sverige. Även om Karlskrona har lyckats behålla samma folkmängd har befolkningsutvecklingen för Blekinge som helhet varit negativ. Blekinges tillgänglighet förblir det stora hindret för regionens utveckling.



# Skånelands transport- och kommunikationsproblem

## *Inledning*

Vi har i tidigare avsnitt visat att kommunikations- och transportkapaciteten har en avgörande betydelse för regionens utveckling. Det bör här entydigt slås fast att den ekonomiska utvecklingen numera kräver snabba, geografiskt finfördelade och småskaliga transporter av varor och tjänster från dörr till dörr. Denna typ av snabba, tidsprecisa och geografiskt finfördelade transporter är en konsekvens av stigande värde per producerad enhet (volym eller vikt). Ju större relativt varuvärde desto större krav på snabbhet, tidsprecision och enhetlig leverans från start till mål. Det innebär att vid den långsiktiga ekonomiska utvecklingen tenderar väg- och flygtransporter att prioriteras av producenter och konsumenter framför transporter med järnväg och fartyg. Det bör kanske här understrykas att färjetrafiken inte bör ses som en del av sjöfarten utan snarare som en nödvändig länk i vägtrafiken. Den viktigaste långsiktiga tillgänglighetsfrågan är därför olika orters, kommuners och regioners tillgänglighet för vägtransporter av människor och varor.

Det bör också här understrykas att Internet och annan telekommunikation inte utgör någon långsiktig ersättning för transporter av varor, service och därmed av människor. Internet-baserad handel och marknadsföring av varor leder självklart till stegrad efterfrågan på varutransporter. Men även när det gäller personkontakter visar undersökningar av historiskt material och nu aktuella statistiska undersökningar från USA att högteknologiska och andra kunskaps- och informationshanterande regioner tenderar att efterfråga mera transporter som en konsekvens av utbyggnaden av telekommunikationer och datorkapacitet än vad som gäller för regioner med föråldrad näringsstruktur. Man gör alltså räkna med en fortsatt omvandling mot K-samhället drar med sig stegrade krav på flyg- och vägtransporter och därmed stegrad efterfrågan på färjekapacitet mot kontinenten. I kapitel 1 påvisas den starka komplementariteten mellan IT-kommunikation och persontransporter.

Analysen av serviceproblemet visar att växande fasta kostnader vid etablering av konsument- och producentservice har lett till att serviceförsörjningen nu kräver starkt förbättrade pendlingsmöjligheter, framför allt med vägtransporter. Tillgängligheten med individuella och kollektiva väg-

transporter är emellertid dålig i stora delar av östra Skåneland, framför allt till följd av otillräcklig utbyggnad av vägkapaciteten mellan västra och östra Skåne i norr, utefter östkusten och diagonalt genom Skåne utefter E22:ans sträckning.

### *Vägsystemet som regional utvecklingsfaktor i Östra Skåneland*

Skåne är väl integrerat framför allt med Halland, Göteborg och delar av Bohuslän genom utbyggnaden av E6 till motorvägsstandard i en sammanhängande dragning från södra Skåne till mellersta Bohuslän. Relationen mellan framför allt norra Skåne och Stockholm förbättras stegvis genom en långsam men tämligen stadig förbättring av E4:an. Genom tillkomsten av den fasta förbindelsen över Öresund finns också stora potentialer för en ännu bättre integration av framför allt västra Skåne med Själland. Det stora problemet i Skåne är för närvarande transportförbindelserna mellan dess västra och östra delar och vidare genom Blekinge-delen av Skåneland och över mot östra Sydsverige. Totalt omfattar den cirka tolv mil genom Skåne och ytterligare nio mil till Karlskrona. Efter Karlskrona till Norrköping finns ytterligare cirka trettio mil vägsträcka.

Det märkliga med Vägverkets planering är att den inte samtidigt beaktar alla delar av det övergripande svenska vägnätet med dess europavägar, utan arbetar med planeringsmetoder som bygger på mycket partiella bedömningar av kortare vägsträckor. Det innebär att man inte förmår göra några övergripande ekonomiska bedömningar av nätverkets utveckling. Samtidigt får trafikbarriärer som förhindrar långväga integration ingen större vikt i bedömningen av olika investeringars angelägenhetsgrad. Det innebär att flaskhalsar i det totala nätverket bara bedöms från sina lokala konsekvenser. En flaskhals som E22 över Linderödsåsen bedöms bara av Vägverket (i deras formella kalkyler) utifrån sina konsekvenser i termer av lokal tidsvinst och olycksfallsreduktion utan att man beaktar dess negativa konsekvenser för trafikarbetet och lokaliseringsbesluten utefter hela E22:ans sträckning. Isokronberäkningar för 30 minuters bilresa från Lund respektive Kristianstad visar att Kristianstad och Malmö-Lund-regionerna är helt avskilda från varandra. Inte ens om isokronerna beräknas från 45 minuters bilresa från Lund respektive Kristianstad uppstår någon egentlig integration mellan dessa två regioner med nuvarande kapacitet på E22.

Däremot visar beräkningar som genomförts av PRODEC att en uppgradering av E22 till motorvägsstandard skulle medföra att hela området från Malmö till västra delen av Blekinge skulle bli åtkomligt från Malmö och Öresundsbron inom mindre än en timme. Det skulle i sin tur innebära att

större delen av Skåneland skulle komma att integreras med Öresundsregionen, till och med när det gäller daglig arbetspendling. Den största effekten får självfallet elimineringen av barriäreffekten vid Linderödsåsen. De ekonomiska effekterna kan förväntas bli mycket stora. Utefter sträckningen Malmö–Bromölla bor för närvarande mer än en halv miljon människor och den totala mängden sysselsatta överstiger 200 000. Räknat fram till och med Karlskrona är den totala sysselsättningen drygt 260 000 personer och den totala befolkningen uppgår till cirka 650 000 personer. Det innebär att även måttliga förkortningar av tidsvinsten per resa respektive förbättring av trafiksäkerheten får utomordentligt stor betydelse. Kommunerna utefter E22:ans sträckning i Skåneland omfattar nära 7 procent av hela Sveriges befolkning. De bedömningar som gjorts av professor Folke Snickars, KTH, Stockholm, innebär att trafiken skulle komma att öka med cirka 2,5 procent per år i E22:ans södra del, med ungefär 3 procent per år i det mellersta partiet och med ungefär 2,5 procent per år i Kristianstadsregionen. Dessa bedömningar ska jämföras med Vägverkets kalkyler som talar för en 1,5-procentig årlig tillväxt i den södra delen, 1,7 procent per år i E22:ans mellersta del i Skåneland och med cirka 1,0 procent per år i regionen runt Kristianstad. En sådan fördubbling av tillväxtantagandena i samband med en uppgradering av E22 leder uppenbarligen till helt andra lönsamhetsbedömningar än de som gjorts och görs av Vägverket och som tillsammans med de marginella beräkningsmetoder som Vägverket använder fått till konsekvens att uppgraderingen av E22 tidigast kan komma att vara genomförd av Vägverket någon gång mellan år 2010 och 2020.

Motsvarande handlingsinriktade analyser behöver genomföras för vägarna 21, 19 och 9, vilka bör fungera som viktiga regionintegrerande transportstråk.

## *Öresundsförbindelsen*

Öresundsförbindelsen är nu färdigbyggd och trafikeringen av bron har inletts. Det kollektiva resandet med järnväg har nått en rimlig omfattning medan trafikeringen med personbilar, lastbilar och bussar blivit långt mindre än den förutsedda. En viktig förklaring till dessa problem är det allvarliga misstag som Brokonsortiet gjort vid beräkningen av lämpliga avgifter för överfarten. Deras beräkningar av lämpliga avgifter bygger på ett kameralt betraktelsesätt där avgiften beräknas med utgångspunkt från en blandning av politiska mål och krav på kostnadstäckning utan egentlig hänsyn till olika trafikantgruppers efterfrågan och den fasta förbindelsens konkurrensytor gentemot färjetrafiken. Fyra förhållanden måste beaktas om prissättningen ska bli optimal i bemärkelsen att avgifterna maximalt ska bidra till täckandet av fasta kostnader:

1. Efterfrågan och dess priskänslighet (priselasticitet =  $e$ ).
2. Marginalkostnaden för varje fordons överfart (som kan approximeras med trafikberoende rörliga kostnader och likaledes trafikberoende drifts- och underhållskostnader) inklusive kostnader för avgiftsuppbörd.
3. Konsekvensen av att Brokonsortiet arbetar i monopolistisk konkurrens med färjebolagen, samtidigt som det inte får bildas några kartellavtal kring prissättning eller trafikens fördelning på olika trafikslag.
4. Prissättningen bör vara flexibel så att den återspeglar det samhällsekonomiska behovet att sätta högre priser, om det uppstår trängselfenomen i användningen av förbindelsen.

För företag som vill maximera täckningsbidraget (det vill säga bidraget till att täcka de fasta kostnaderna) och som lever i monopolistisk konkurrens kan följande formel användas för att bestämma det optimala *genomsnittliga* priset för ett fordons överfart: Priset per överfart =  $[e/(1+e)] \cdot (\text{marginalkostnaden})$ .

Tillämpad på personbilstrafik över bron, när det inte råder trängsel, ska med andra ord bestämmas av den rörliga kostnaden per överfart och den genomsnittliga priselasticiteten **om konsortiet vill maximera sin möjlighet att täcka fasta kostnader**. Att vid prissättningen ta hänsyn till fordonens tänkta andel av de fasta kostnaderna leder obönhörligen till en *inoptimal* prissättning, även om Brokonsortiet har som mål att på bästa sätt täcka de fasta kostnaderna. Det är självfallet också fel att tillämpa en dold kartellprincip genom att ständigt anpassa priset på bron till färjeföretagens prissättning, eftersom dessa arbetar med en helt annan rörlig kostnad per överfart. Den kritiska frågan blir då att bestämma den genomsnittliga resenärens priselasticitet, när det finns tillräckligt många alternativ för att ge en situation av *monopolistisk konkurrens*. Generellt gäller regeln att vid monopolistisk konkurrens leder en 1-procentig prisstegring till minst en 1-procentig reduktion av efterfrågan. De flesta efterfrågestudier visar att en 1-procentig prisstegring för genomsnittliga resenärer med personbil leder till minst 1,5 procent till 2 procent minskning av efterfrågan. Det innebär att priselasticiteten kan antas ligga mellan  $-1,5$  och  $-2$ . Det innebär att priset per överfart i genomsnitt ska ligga vid 2–3 gånger den rörliga kostnaden per överfart. Om den rörliga kostnaden (inklusive avgiftsuppbörd) ligger i storleksordningen 20–30 kronor innebär det att det genomsnittliga priset ska befinna sig någonstans i intervallet 40–90 kronor. Om den rörliga kostnaden per lastbil skulle vara tio gånger så hög i genomsnitt och deras priskänslighet är högre skulle varje genomfart i genomsnitt för en lastbil behöva belastas med en avgift om cirka två gånger den rörliga kostnaden, det vill säga något mellan 400 och 600 kronor per överfart.

Det är naturligtvis mycket möjligt att en sådan enhetlig prissättning baserad på den genomsnittliga priskänsligheten inte genererar tillräckligt stort täckningsbidrag för att klara behovet av täckning av de fasta kostnaderna för Brokonsortiet. I så fall krävs det att priserna tillåts variera kring *det genomsnittliga priset* från ett minsta pris som motsvarar den rörliga kostnaden för den minst betalningsvilliga kundkategorin upp till ett översta pris för en maximalt tidskänslig kundkategori, som inte ser några konkurrenter till överfart med broförbindelsen. Det är mot denna bakgrund orimligt att för en genomsnittlig personbilsöverfart tillämpa ett pris som överstiger 250 kronor, framför allt om Brokonsortiet ser som ett viktigt mål att täcka varje års andel av de totala fasta kostnaderna.

### *Tillgång och tillgänglighet med flyg*

Skåneland har sammanlagt en betydande flygkapacitet, även om man bortser från möjligheten att utnyttja Kastrup. För flygningar ut mot Europa finns i Helsingborg drygt 1 000 stolar per vecka med helikoptertrafik. Från Kristianstad beräknas kapaciteten uppgå till nära 1 500 stolar per vecka till destinationer i Europa (framför allt London) och 2 700 stolar för trafik mot Stockholm.

Den största flygplatsen – Sturup – beräknas ha cirka 5 500 stolar per vecka för avgångar till olika destinationer i Europa, framför allt Amsterdam och London, samtidigt som det beräknas komma att finnas drygt 20 000 stolar per vecka för avgångar till olika destinationer i Sverige, framför allt till Stockholm/Arlanda respektive Bromma.

Från Ronneby till olika destinationer i Sverige beräknar Luftfartsverket att det ska finnas cirka 7 000 stolar per vecka och drygt 1 000 stolar till Köpenhamn. Några andra destinationer i Europa förväntas inte finnas. Slutligen beräknas Ängelholm ha en kapacitet för inrikes destinationer om cirka 6 000 stolar per vecka vid utgången av år 2000.

En viktig fråga i sammanhanget är hur Skånelands flygkapacitet kommer att påverkas av den nya broförbindelsen med Kastrup.

En undersökning som tidigare genomförts i samarbete med flygplatsadministrationerna i Kastrup och Sturup kan användas som ett underlag för en bedömning av utvecklingen på flygplatserna i Skåneland.

Kastrup får en avgjort förbättrad tillgänglighet gentemot södra Sverige i samband med möjligheten att utnyttja bron över Öresund. Men Kastrup spelar sin huvudsakliga dominerande roll som nav i en nordeuropeisk "tratt" som sträcker sig från västra Norge till östra Baltikum och S:t Petersburg. Trafiken i denna nordiska tratt och framför allt i dess utsträckning över Norge, Sverige och Finland avgör utvecklingen av efterfrågan på trafikering

av Kastrup. Kastrup har hittills fungerat som den dominerande uppsamlingsflygplatsen för internationell flygtrafik från hela Norden. Tillväxten på Kastrup är emellertid inte strikt proportionell mot tillväxten av flygtrafik i Danmarks nordiska grannländer. För varje procents tillväxt av de nordiska grannländernas flygtrafik ökar trafiken på Kastrup med 0,7 procent. Med en tillväxt om drygt 7 procent per år på längre sikt av flygtrafiken i Norden skulle därmed Kastrup få räkna med en 5-procentig tillväxt av efterfrågan. Fem procents tillväxt är emellertid en mycket snabb expansion av trafiken på Kastrup. Vid den nuvarande efterfrågenivån om cirka 20 miljoner årspassagerare skulle det innebära en genomsnittlig tillväxt per år fram till år 2010 om 1,3 miljoner passagerare ytterligare per år. Det skulle innebära att antalet passagerare per år på Kastrup skulle komma att då väsentligt överstiga 30 miljoner, vilket innebär trängsel på startbanor, omfattande förseningar och olägenheter och mindre komfort för passagerarna, som använder flygplatsen.

Internationella undersökningar av förhållanden i USA och England i regioner med så omfattande total ekonomisk verksamhet och flygefterfrågan visar att efterfrågan på sekundära flygplatser kraftigt tillväxer när den största flygplatsen på sådant sätt får trängselproblem. Flygplatserna i Skåneland skulle därmed även i fortsättningen spela en betydande roll som konkurrenskraftiga komplement till Kastrup. Därmed blir behovet av goda vägförbindelser till Skånelands flygplatser av stor betydelse för näringslivet och hushållen i regionen. För närvarande är det framför allt kommunerna i Österlen som behöver en förbättring av tillgängligheten i förhållande till framför allt Sturups och Kristianstads flygplatser.

### *Skånelands hamnkapacitet*

Skåne liksom Blekinge hämtade mycket av sin tidigare utveckling från sitt goda läge vid havet. Den svenska industrialiseringen inleddes och genomfördes i stor utsträckning i anslutning till goda hamnar. Men med den ekonomiska strukturuomvandlingen har den inom-kontinentala handeln alltmera styrts över mot de snabba och flexibla transportsystemen och framför allt mot lastbilstrafiken. Det har i sin tur inneburit att hamnverksamheten med egentliga lastfartyg alltmera koncentrerats till ett fåtal stora hamnar. Enbart fartygstrafiken i de tre hamnarna Göteborg, Brofjorden och Luleå stod vid slutet av 1990-talet för nära 50 procent av den svenska fartygstrafiken, räknat i lossade och lastade varor från och till utrikes ort.

I fråga om denna typ av fartygstrafik är Skånelands andel av den totala verksamheten inte mer än mellan 5 och 6 procent vid inledningen av 2000-talet. Det innebär dock inte att de skånska hamnarna saknar eller

kommer att sakna betydelse i det svenska transportsystemet. Snarare tvärtom. Räknat i andel av den svenska hamnverksamheten (hanterade varumängder) står Skånelands hamnar för cirka 20 procent för hamnverksamheten i landet. Förklaringen till denna stora skillnad i mått på verksamheten är den mycket höga andelen av varor som hanteras av färjetrafiken. I Skåne utgör den andel som hanteras av färjor ungefär tre fjärdedelar av den totala mängden hanterade varor i hamnarna. Det kan jämföras med landet som helhet där varuhanteringen med färjetrafik inte står för mer än cirka 17 procent av den totala varuhanteringen i hamnarna. Skåne har helt enkelt kommit att bli navet i Sveriges (och i betydande utsträckning också Norges och Finlands) varuhanteringen med västra och mellersta Europa.

Detta starka samband mellan hamnverksamheten i Skåneland och färjetrafiken talar för en fortsatt snabb expansion av verksamheten i Skånelands hamnar. Förklaringen ligger i kombinationen av två faktorer:

- Den allt starkare prioriteringen av lastbilstransporter vid export till och import från Europa.
- Den snabba stegringen av Sveriges och även Finlands import- och exportberoende.

Konsekvensen av dessa förskjutningar kan avläsas i statistiken över fartyg i direkt fart mellan Sverige och utlandet. Denna statistik visar att för undergruppen passagerarfartyg och färjor har bruttodräktigheten bland de ankomna fartygen stigit med cirka 8 procent per år under en tioårsperiod som omfattar slutet av 1980-talet till slutet av 1990-talet. En så snabb tillväxt kan naturligtvis inte fortsätta hur länge som helst, men den ger en tydlig information om färjetrafikens expansionskraft. En fortsatt expansion av Skånelands färjetrafik är naturligtvis ytterst beroende av att framför allt lastbilstrafiken genom Skåne kan expandera utan allvarliga störningar för all annan trafik och utan allvarliga konsekvenser i form av ökande mängd trafikolyckor. Det är framför allt färjetrafiken över Ystad och på längre sikt också genom Blekinge som kräver förbättrad framkomlighet och bärighet på de anslutande vägarna från norr.

## Strategier för Östra Skånelands långsiktiga utveckling

### *Den regionala utvecklingens mål och medel*

Den svenska politiska debatten kring regionernas utveckling har ofta förväxlat den regionala utvecklingens mål och medel. Ofta ses en snabb tillväxt av befolkningen som det viktigaste och mest eftersträvarvärda målet för politiken. En snabb befolkningstillväxt kan i själva verket gå hand i hand med en sjunkande genomsnittlig välfärdsnivå. Om befolkningstillväxten exempelvis sker utan en motsvarande utbyggnad av bostäder, skolor och annan infrastruktur kan befolkningstillväxten leda till trängsel och andra uttryck för minskande välfärd.

Välfärden för befolkningen styrs framför allt av dess disponibla reala inkomster och av tillgången på icke-marknadsprissatta tjänster. Till dessa tjänster hör möjligheterna att utnyttja offentlig service, naturens miljökvaliteter och en trivsamt och vackert byggd miljö. De två överordnade målen för den regionala utvecklingen bör därför vara:

- Att uppnå en hög real inkomst per invånare
- Att uppnå en tillgänglig (åtkomlig) attraktiv boende-, natur- och kulturmiljö

Medlen att uppnå dessa mål är tämligen begränsade på den regionala nivån. Trots att den regionala självstyrelsen ökat i Skåne har dess regionala beslutsfattare hittills inte utnyttjat sina nya möjligheter i någon större utsträckning. Uppmärksamheten på denna nivå är fortfarande huvudsakligen koncentrerad till organisationen av den offentliga hälso- och sjukvården. Däremot har de kommunalpolitiska beslutsfattarna betydande finansiella möjligheter att uppnå välfärds mål med den höga andel av de totala hushållsinkomsterna som går till primärkommunerna. I många primärkommuner är den kommunala sektorn den största arbetsgivaren och också den största aktören på den lokala fastighetsmarknaden. Därtill kommer kommunernas möjligheter att via det kommunala planmonopolet påverka lokaliseringsmönstret och utformningen av den byggda miljön. I många kommuner vittnar den kommunala planeringen om oförmåga att se till den långsiktiga välfärdsutvecklingen för kommunens invånare. Hamnområden fortsätter att vara belamrade med föråldrade lastkranar, spannmålssilos, utrymda fabrikslokaler och andra övergivna byggnader. Samtidigt finns i samma kommuner en

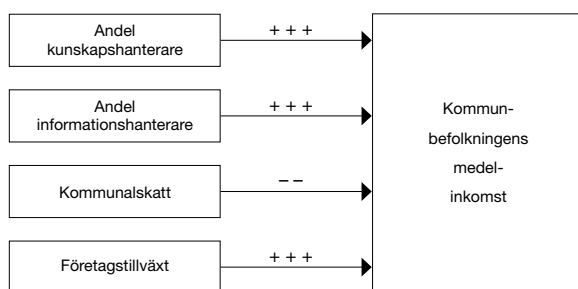


brist på vattennära bostäder, hotell, restauranger och andra av befolkningen efterfrågade serviceanläggningar.

### *Medelinkomsten som mål*

Vi har i tidigare avsnitt visat att skillnaderna i medelinkomst är betydande mellan landets olika kommuner. Även inom Skåneland finns det stora skillnader i medelinkomst. Dessa skillnader återspeglar i väsentlig utsträckning skillnader i den lokala tillgången på kunskaps- och informationshanterare liksom skillnader i företagstillväxten, vilket illustreras av följande diagram.

*Diagram 6.1 Sambandet mellan medelinkomsten i svenska kommuner, yrkesstrukturen och företagstillväxten under 1990-talet*



$N=284$ ;  $R^2 = 0,69$

*Källa: Egna ekonometriska beräkningar baserade på officiell statistik*

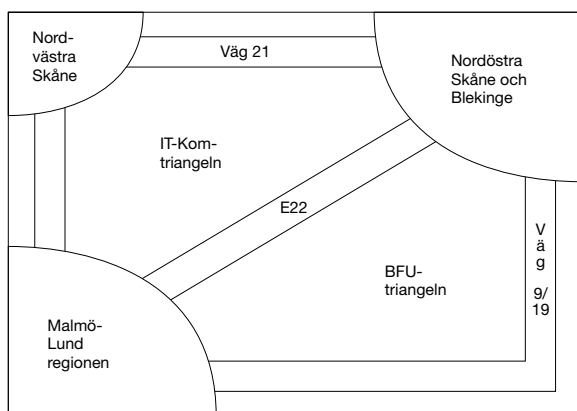
Drygt två tredjedelar av skillnaderna i medelinkomst mellan olika kommuner i Sverige förklaras av olikheter ifråga om tillgången på kunskaps- och informationshanterare, skattesatser och tillväxten av mängden företag. Det innebär att den regionala och kommunala politiken bör orienteras mot sådana faktorer som avgör attraktionskraften när det gäller bosättningen av kunskaps- och informationshanterare, utbildningen för dessa yrken respektive villkoren för nyföretagande.

## *Skånes två utvecklingstrianglar*

En stor del av skillnaderna i ekonomisk utveckling i olika delar av Skåneland handlar om skillnader i tillgänglighet med moderna transportmedel, det vill säga biltrafik, flygresande och resor med snabb kollektivtrafik. Sämst ställd i dessa avseenden är Simrishamns kommun, trots att fågelvägsavståndet till Öresundsregionen inte är mer än åtta mil. Denna kommun, liksom övriga delar av Österlen, kombinerar en enorm potential för ett eftertraktat permanent- och fritidsboende med usel tillgänglighet. I många avseenden liknar Österlens förhållanden de som präglar kommunerna norr om Norrtälje. Motsvarande bekymmer präglar kommunerna vid vägarna mellan Helsingborg/Ängelholm och Kristianstad. Både tillgängligheten och bärigheten på dessa vägar minskar möjligheterna till integration mellan östra och västra Skåneland och attraktionskraften hos de mellanliggande kommunerna. Dessa svagheter, tillsammans med den ojämna kvaliteten på E22 blir dessutom till ett integrationsproblem också för kommunerna i Blekinge. Det krävs jämförelsevis liten andel av landets samlade resurser för att för denna del av landet, som står för cirka 15 procent av Sveriges bruttonationalprodukt, uppnå en rimlig likformighet mellan dess olika delar ifråga om villkor för välfärd och ekonomisk utveckling.

Den stora utvecklingsfrågan handlar naturligtvis om den långsiktiga regionala strukturen i Skåneland, när nu Öresundsbron kommit till stånd. Det finns idag stora förväntningar både på den danska och den svenska sidan om möjligheterna att integrera hela Själland och Skåneland som en ny nordisk framstående europaregion, som samtidigt blir den viktigaste stödjepunkten i hela det nordiska **stadsregionala** produktionssystemet. De flesta av insatserna som nu görs inriktas mot att förstärka Malmö–Lundaområdets ekonomiska växtkraft med tyngdpunkten i investeringar i Malmö och vid brofästet. Men på längre sikt måste dessa strävanden kombineras med en satsning på två skånska motorvägstrianglar med hörnen Malmö–Lund, Helsingborg–Ängelholm, Kristianstad–Blekinge och Simrishamn–Ystad med E22 som gemensam hypotenus. En sådan struktur illustreras i följande kartbild.

Kartbild 6.1 Skånelands två utvecklingstrianglar



Uppgraderingen av E22 i hela sin skånska sträckning är en nödvändig investering för att skapa en helhet av Skåne. Den måste dessutom kompletteras med betydande satsningar på de öst-väsliga vägarna och den nord-sydliga riktningen i öster.

### *Det goda boendets, fritidens och upplevelsernas triangel (BFU)*

Österlen har sedan länge upplevts som ett av de mest attraktiva alternativen för fritidsboende i nivå med Roslagen, Gotland, Öland och västkusten. Men dess tillgänglighet nationellt och regionalt ses fortfarande som ett problem, närmast i klass med Ölands och Gotlands. Medan tillgängligheten fortlöpande förbättras för stora delar av Roslagen och västkusten och där lett till snabbt stigande markvärden och andra mått på lokaliseringsfördelar är förhållandena relativt sett stagnanta på Österlen. Med en utbyggnad av vägsystemet och en omorientering av den kommunala politiken mot att åstadkomma högklassigt boende och attraktiv service kommer Österlen och Skånes sydkust att snabbt kunna vitaliseras. Till denna vitalisering hör då inflyttning av kunskaps- och informationshanterare och därmed förbättrade möjligheter att skapa attraktivitet för nyetablering av den nya ekonomins K-företag. Denna typ av attraktiva boendemiljöer förutsätter emellertid en förståelse för efterfrågan på boendekvaliteter, där inkomstnivå och förväntad inkomstillväxt spelar stor roll för olika hushållsval av boendemiljöer.

Här gäller en tydlig förskjutning **från kvantitativ efterfrågan** i termer av storlek och rumsantal **mot kvalitativa egenskaper** i boendet. Alla undersökningar visar att den kvantitativa delen av bostadskonsumtionen växer mindre än proportionellt mot tillväxten av hushållens disponibla realinkomster. Flera undersökningar visar att en tioprocentig tillväxt av inkomsten leder till en högst femprocentig tillväxt av den kvantitativa efterfrågan. Där-  
emot växer efterfrågan på olika kvalitativa egenskaper hos bostaden mera än proportionellt mot hushållsinkomstens tillväxt. En del av dessa kvalitativa egenskaper kontrolleras enkelt av hushållet efter inflyttningen – hit hör inredningen, utrustningen med vitvaror och hemelektronik, tapetsering och så vidare.

Andra kvalitativa egenskaper påverkas inte lika lätt, utan de finns eller saknas som en faktor som hör samman med fastigheten, kvarteret, kommunen eller till och med regionen som helhet. Dessa kvaliteter påverkar på ett tydligt sätt priset på bostäderna i den mån dessa får avyttras på en öppen och helt tillgänglig marknad, vilket är fallet för villor, kedjehus, radhus och de lägenheter, som upplåtes som bostadsrätt. I dessa fall kan man med ekonometrisk metod visa hur överlåtelsepriset varierar med fastighetens tekniska kvalitet, lägenhetens yta, olika närliggande omgivningsfaktorer liksom närheten till regionens centrum eller något annat mått på tillgängligheten till arbete, skolor och service.

När det gäller tillgängligheten finns det en matematisk sats som säger att marknaden bara kan vara i balans om bostadskostnaden faller i den takt som transportkostnaden (inräknat värdet av tidsförlusten) stiger med växande avstånd till regionens centrum. Om detta villkor inte är uppfyllt lönar det sig att byta bostad tills dess att villkoret slutligen uppfylls. För de delar av bostadsmarknaden, där hyrorna har reglerats så att balansvillkoret inte kan uppfyllas, får de boende starka incitament att åstadkomma ett konstlat balansläge genom att utveckla en svart marknad, vilket exempelvis finns i städer som Malmö och Lund.

I en undersökning av betalningsviljan för olika boendekvaliteter har konsultföretaget Temaplan tillfrågat olika hushåll om deras beredskap att betala för andra kvaliteter hos bostaden än de som ingår i en helt standardiserad bostad. Eftersom ett stort antal hushåll intervjuats har den beräknade betalningsberedskapen (betalningsviljan) tämligen god statistisk precision. Sambandet mellan kvalitet och betalningsberedskap illustreras av följande tabell.

Tabell 6.1 Rangordnad betalningsvilja för särskilda egenskaper hos bostaden utöver kostnad för en normalbostad

Kvalitet	Procentuellt högre betalningsberedskap bland	
	Normalinkomst-hushåll	Höginkomst-hushåll
1 Sjöutsikt	17	31
2 Bostadsrätt i stället för hyresrätt (gäller hushåll som redan bor i bostadsrätt)	13	16
3 Parkutsikt	12	24
4 Exklusiva material i nyproduktion	7	19
5 Småskalig förtätning snarare än storskalig nyproduktion	4	11
6 Normal nyproduktion i stället för bostad i 70-talslägenhet	2	13
7 Ekologiskt byggande	0	0

Källa: Temaplan, Intervjuundersökning, 1995

Tabellresultaten visar att kvalitetsefterfrågan är mycket inkomstkänslig. Om en kommun vill attrahera kunskaps- och informationshanterare med deras realiserade eller förväntade högre inkomster spelar det stor roll om man förmår att öka utbudet av välbyggda bostäder i vattennära områden med öppna gröna ytor. På samma sätt visar undersökningen att småskaliga förtätningar (som är kommunalekonomiskt fördelaktiga) motsvaras av en större betalningsberedskap bland faktiska eller potentiella höginkomsthushåll än vad som kan uppnås vid traditionell storskalig exploatering av jungfrulig mark utanför stadskärnorna.

Undersökningsresultatet visar att byggandet av bostadsrätt eller egnahem med sjöutsikt, parkutsikt och exklusiva material, som därtill åstadkommes genom småskalig förtätning av stadsmiljön leder till en betalningsberedskap som sammanlagt är mer än dubbelt så stor som den som nås på traditionellt svenskt bostadsbyggande.

Det är uppenbart att en bostadsstrategi för Österlen och den södra skånska kusten kan skapa betydande konflikter med andra kommunala intressen. Kraven på sjö- och parkutsikt talar entydigt för projekt, som liknar Helsingborgs utbyggnad av norra hamnområdet och många bebyggelseprojekt i Stockholms hamnområden. Men denna typ av projekt kräver upprensning av hamnområden med etablering av en bra trädgårdsarkitektur. Sådana omprioriteringar skulle kunna skapa särskilt tydliga motsättningar i Ystads och Simrishamns kommuner liksom i Åhus och Blekinges hamnområden.

De mest flyttningsbenägna grupperna av befolkningen finns i åldersklasserna 20–30 år. Denna grupp är därmed också den mest känsliga för försämrad respektive förbättrad miljö i sina beslut om bosättning. Av den anledningen har det genomförts ett stort antal undersökningar av värderingar av bostad- och livsmiljöer hos 70-talisterna, (det vill säga de som föddes under 1970-talet).<sup>5</sup> Dessa undersökningar visar också betydelsen av olika kvalitativa egenskaper, framför allt i bostadens omedelbara närhet. Följande tabell är representativ för ungdomarnas värderingar av bostadsmiljöer under det senaste decenniet.

*Tabell 6.2 Rangordnade önskemål om förbättring av bostadsmiljöer*

- 
- 1 Bättre utemiljö och parkmiljö mellan husen
  - 2 Vackrare form och färg på husen
  - 3 Tillgång till trädgård eller kolonilott
  - 4 Bättre ljudisolering
  - 5 Bättre parkeringsmöjligheter
  - 6 Gemensamma lokaler
  - 7 Högre takhöjd i rummen
- 

*Källor: se fotnot 5.*

Dessa studier visar att det är kvaliteterna i husens omedelbara närhet som spelar den största rollen.

När det gäller utbyggnaden av regionernas och framför allt städernas kulturliv visar samma undersökningar att det traditionella sättet att använda kommunala pengar för kultur- och fritidsändamål har ett dåligt samband med 70-talisternas värderingar. Det visar sig exempelvis att en mycket stor majoritet inte är intresserade av det institutionaliserade, permanenta och traditionella kulturlivet som tar huvuddelen av de kommunala anslagen. Däremot föredrar en mycket stor majoritet satsningar som har en mera tillfällig karaktär, exempelvis i form av olika festivaler och liknande arrangemang. I en studie av förnyelsen av Västsveriges regioner visar en enkätundersökning följande resultat när det gällde förbättringar av stadens kulturliv.

Tabell 6.3 Attraktivitetsförbättrande förändringar av stadens fritids- och kulturmiljö

---

1	Fler restauranger och caféer
2	Fler "jippon"
3	Fler musikklubbar
4	Försköning av centrumområdet
5	Fler konserter
6	Musik och teaterfestivaler
7	Fler biografier
8	Fler idrottsevenemang
9	Större teaterutbud
10	Fler idrottsanläggningar
11	Nytt konserthus
12	Fler studiecirklar
13	Inga av dessa alternativ räcker

---

Källa: Andersson, Å.E., Johansson, B. (1995) *Förnyelse av Västsveriges regioner. Rapport 92, ERU.*

De fem högst värderade förändringarna visade sig gemensamma för undersökningens kvinnor och män. Tillsammans innebär det klara krav på vitalisering av en typisk svensk medelstor stads fritids- och kulturliv av samma typ som Ystad, Kristianstad eller Karlskrona. Allra tyngst väger allt sådan som innebär bättre möjligheter till kontakter mellan unga människor på informella mötesplatser. En av de betydande skillnaderna mellan kvinnor och män gäller värderingen av utbyggnaden av idrottslivet. Den för svenska kommuner så typiska prioriteringen av idrott som en del av fritids- och kulturlivet innebär indirekt en prioritering av männens snarare än kvinnornas fritids- och kulturintressen.

De här relaterade undersökningarna av ungdomars värderingar visar att huvuddelen av ungdomarna prioriterar förändringar av stadsmiljön i riktning mot tätare centrum med många småaffärer, caféer och insprängda bostäder.

En majoritet av ungdomarna menar också att fritids- och kulturmiljön blir mycket mera attraktiv för deras del, om man kan utveckla ett centrum med fler restauranger och caféer och med större tillgång på musikfestivaler och konserter.

### *Den skånska handelns och fritidslivets nya villkor*

Till en bra boendemiljö i den sydöstliga triangeln och framför allt på Österlen hör också en förbättring av villkoren för fritidsboende, andra turister och resande som kommer till regionen för rekreation och underhållning.

Tre dynamiska faktorer är avgörande för den långsiktiga utvecklingen av Österlen som resmål:

- Den långsiktiga förkortningen av arbetstiden, både i Sverige och Danmark
- Växande rörlighet för Sydsveriges och Själlands befolkningar
- Nya lokaliseringmönster för handel, underhållning och turism

Alla högt utvecklade länder tenderar att långsiktigt förkorta arbetstiden i samband med deras ekonomiska utveckling. På längre sikt gäller i allmänhet regeln att arbetstiden förkortas med mellan 2 och 3 procent, när realinkomsterna varaktigt stiger med 10 procent. Denna förkortning av arbetstiden tenderar snarast att leda till en utsträckning av veckosluten till att på längre sikt omfatta tre dagars ledighet varje vecka. Samtidigt tillkommer de växande möjligheterna att förlägga en betydande del av arbetstiden på annan ort än den reguljära arbetsplatsen. Tillgången till datorkapacitet och mobil kommunikation förbättrar möjligheterna att bo på större avstånd till arbetsplatsen och att söka nya bosättningsmönster – exempelvis med en kombination av övernattningslägenhet i närheten av företaget och den egentliga bostaden i en bra fritidsmiljö.

Kombinationen av växande fritid, ökande konsumtionsutrymme och växande rörlighet gör att gränserna mellan turism, mera permanent fritidsboende och reguljärt boende tenderar att suddas ut – framför allt för de nya generationerna. Det centrala för kommunerna blir då att utveckla en större *attraktivitet* för människor som potentiellt fast bosatta, som långvarigt fritidsbosatta och som tillresande besökare.

I den nya högrörlighetens och den växande fritidens samhälle har Österlens potential som besöksmål starkt tillvuxit. Att frigöra denna potential förutsätter dels att transportkapaciteten ökar, dels att regionens kommunala utgifter i större utsträckning styrs mot en upprustning av fritidsmiljöerna, den allmänna stadsmiljön och att nya möjligheter öppnas för att etablera restauranger, hotell, anläggningar för "upplevelseindustrin" och annan kommersiell verksamhet liksom bosättning i stadsmiljöer med vattenkontakt. Det förutsätter betydande omprioriteringar i den kommunala budgeten, som i många kommuner tenderar att vara alltför låst av statliga bestämmelser, konventioner och långsiktiga politiska överenskommelser. Inom fritids- och kultursektorn tenderar så mycket som 80 till 90 procent av budgeten att upplevas som låst genom sådana bindande villkor och överenskommelser. Även när det gäller det kommunala planmonopolet tenderar de flesta kommuner att tillämpa nationella regler på ett stelbent sätt med hänvisning till strandskydd, antikvariska bevarandeargument och olika normer som tillkommit genom politiska överenskommelser. Denna typ av bindningar



måste övervinnas om södra Skånes och Österlens kommuner varaktigt ska kunna öka sin attraktivitet för flyttare, veckopendlare och turister.

När det gäller mängden turister och intäkter av turism tillhör de nordiska länderna inte de mest favoriserade delarna av Europa. Fortfarande och sannolikt också i framtiden kommer länder som Italien, Frankrike och Spanien att ha en ledande position, framför allt för sommarturismen. På samma sätt kommer länder som Österrike och Schweiz att förbli ledande vintertida turistdestinationer. Den stora utvecklingspotentialen för södra Skåne och Österlen ligger i attraktionskraften inom Sverige respektive gentemot Danmark och särskilt då Stor-Köpenhamn. Genom tillkomsten av bron över Öresund har södra Skåne och Österlen fått en tillgänglighet som överträffar de viktigare turistmålen på Jylland. Den ekonomiska potentialen av en växande turism i Skåne är betydande. Sverige och Danmark är visserligen inga stora turistmål, men statistiska undersökningar visar att intäkten per turist är den högsta i Europa i Danmark respektive Sverige och överstiger vida de intäkter per turist som man kan räkna med i de sydliga turistländerna Spanien, Italien, Frankrike eller Grekland.

Det har gjorts ett stort antal undersökningar av efterfrågan på turismtjänster och dess bestämningsfaktorer. Resultaten av fjorton tidsseriestudier som uppfyller rimliga krav på statistisk precision visar att efterfrågan styrs av ett antal viktiga faktorer:

- Inkomsten per capita hos turisterna spelar den största rollen. Vid en 10-procentig stegring av den disponibla realinkomsten per capita kan man genomsnittligt räkna med att efterfrågan stiger med nära 25 procent.
- Den näst viktigaste faktorn är möjligheten att byta destinationsort, vilket i första hand styrs av relativprisets utveckling på de olika destinationsorterna. Om kostnadsläget på en destinationsort stiger med 10 procent mera än kostnaden på en alternativ destination kan man räkna med att efterfrågan faller med nära 14 procent och stiger i motsvarande mån på den alternativa destinationsorten.
- Resekostnaden till destinationsorten spelar också en avgörande roll. Här räknar man med att en 10-procentig stegring av resekostnaden till destinationsorten normalt leder till en 5-procentig minskning av efterfrågan. Det innebär att priset på överfarter mellan Själland och Skåne får en avgörande betydelse även för turism, trots att denna i allmänhet innebär en enda resa per fjortondagarsperiod. När det gäller dags- respektive veckoslutsturism spelar resekostnaden en långt större roll – här räknar man med att en 10-procentig prissänkning för resan från start till mål leder till mellan 15 och 20 procents ökning av efterfrågan.

- Marknadsföring av destinationsorter spelar också en roll, men de statistiska undersökningarna visar att denna effekt spelar en betydligt mindre roll än inkomster, uppehålls- och resekostnader. Vid sidan av den egentliga attraktionskraften spelar med andra ord reala inkomst- och kostnadsförhållanden den största rollen. Det gäller sålunda att i södra Skånes och Österlens kommuner utveckla en attraktivitet för boende, pendling, fritidsboende och annan turism, som samtidigt är kostnadseffektiv. Det förutsätter i sin tur en noga genomtänkt strategi för "Skånelands upplevelsetriangel". Mot denna bakgrund bör ett särskilt utvecklingsprojekt initieras med deltagande av företrädare för upplevelseindustri, handel och annan kommersiell verksamhet och kommunerna i regionen med uppgift att formulera och genomföra en strategi för långsiktigt växande attraktivitet i kommunerna i södra Skåne och på Österlen för pendlare, inflyttare och turister.

### *Skånelands norra triangel – IT-Kom-triangeln*

Söder om E22 ligger den stora utvecklingspotentialen i en utveckling av attraktiviteten för boende, pendlare, veckoslutsturister och mera långtida turism, framför allt från Själland och Sverige.

För kommunerna utefter en uppgraderad E22-förbindelse genom Skåne, Blekinge och Småland i ett helt annat utnyttjande av redan förverkligade och framtida *komparativa fördelar*. I den ena spetsen av E22 finns Lunds stora universitetskapacitet, Malmös nya högskola och det växande teknologiska näringslivet och Stor-Köpenhamn med dess internationellt betydande forsknings- och utvecklingskapacitet. I E22:ans östra del av Skåneland finns en betydande tillväxt av tillämpad informations- och kommunikationsteknisk forskning, utveckling och allmän kompetensuppbyggnad. I Helsingborg byggs för närvarande upp en ny avancerad utbildning för kommunikationsyrken – College of Communication – samtidigt som olika delar av den kommunikativa industrin snabbt tillväxer i Helsingborgsregionen. Med förbättrade transporter utefter E22 respektive mellan Helsingborg och Kristianstad finns det möjlighet att nu starta ett långsiktigt arbete på att åstadkomma en IT-KOM-triangel med sina respektive tyngdpunkter i Kristianstad–Karlskrona-korridoren, Lund–Malmö–Köpenhamn-regionen samt Helsingborgsregionen. Den svagaste länken i denna triangel är utan tvivel Kristianstad–Hässleholm med dess högskola, som inte allt givits den potential och inriktning som skulle göra den till ett kraftfullt komplement till satsningarna i Ronneby respektive Karlskrona. Här krävs en betydande uppgradering av kapaciteten i Kristianstad.

En möjlighet att åstadkomma en sådan uppgradering är att utnyttja den betydande intellektuella potential, som finns i Lund och Köpenhamn. En

benchmarking gentemot Japan respektive USA visar att man snabbt kan frigöra en sådan lättåtkomlig potential genom att inrätta deltidsprofessorer inom olika forsknings- och utbildningsområden för seniora professorer som finns i åldersklasserna 60 till 70 år. Dessa kvalificerade forskare och utbildare utnyttjas för närvarande inte alls i någon rimlig utsträckning av moderuniversiteten i Sverige och Danmark. Deras erfarenhet och kapacitet som undervisare och handledare förblir ofta oföränderligt stor under ett antal efter den formella pensioneringen. I USA och Japan har denna potential kommit att utnyttjas i mycket stor utsträckning jämfört med Europa och särskilt jämfört med Sverige. I Japan sker pensioneringen vid ungefär samma tidpunkt som i Sverige och det tillhör där regeln att särskilt dugliga professorer erbjuds fortsatt möjlighet att undervisa på lägre nivå och att handleda mera avancerade studerande vid privata universitet. I USA är det vanligt att välkända professorer i samband med sin pensionering söker sig till något annat universitet för att där fortsätta sin verksamhet i många år framåt. Det här är exempel som mycket lätt låter sig imiteras i Skåne. Kristianstad ligger väl till för att utveckla denna typ av *senior-universitet* med kontraktmässig knytning på exempel fjärdedel- eller tredjedelstid av nypensionerade professorer, framför allt från Lund och Köpenhamn, men också från Stockholm. De långsiktiga fördelarna med en sådan uppbyggnad av ett senior-universitet är också att man på så sätt kan få ett flexibelt utbyte av professorer vart tredje till vart femte år – en möjlighet som inte finns vid den normala varaktigare rekryteringen av heltidsprofessorer.

När det gäller inriktningen av ett sådant senior-universitet bör två förhållanden uppmärksammas:

1. Behoven av **vidareutbildning** är allmänt sett betydande i Sverige och framför allt i östra Skåneland
2. Uppbyggnaden av ett senior-universitet bör inriktas mot områden som förstärker Kristianstads integration i IT-Kom-triangeln.

När det gäller behovet av kompetensförstärkning visar en OECD-studie att Sverige i förhållande till sina högutvecklade konkurrentländer har en särskilt svag relativ kunskapsposition när det gäller ingenjörer, IT-expertter och företagsledare i åldersklasserna mellan 35 och 55 års ålder. Däremot är Sveriges kunskapsnivå relativt sett utomordentligt god när det gäller industri- och byggnadsarbetare där den svenska breddundervisningen uppenbarligen givit ett försprång.

Förslaget är här att ett projekt startas inom vilket målsättningen är att senast inom två år ha skapat ett senior-universitet med huvudinriktning mot vidareutbildning på hög nivå och med lokalisering till Högskolan i Kristianstad eller som en självständig enhet inom Krinova Science Park.

## *Ungdomar och entreprenörskap*

I vår analys av entreprenörskapets villkor har vi kunnat visa att vissa regioner har ett mera omfattande entreprenörskap än andra. Det visar sig exempelvis att storstadsregioner tenderar att ha en snabbare tillväxt av småföretag än mindre tätbefolkade regioner. Det har säkert ett samband med den anonymitet och frihet från byråkratisk kontroll som finns i de tätare och större regionerna. Det är nödvändigt att motsvarande villkor för nyföretagande också kan utvecklas utanför storstadsregionerna.

Men det finns också exempel på ett mera omfattande nyföretagande i vissa mindre "entreprenörregioner", som exempelvis i Jönköpings län och ute i Europa, exempelvis i många kommuner i norra Italien. Här tycks en kombination av mycket tidig inskolning inom familjerna och i det allmänna sociala livet ge entreprenörskapets villkor och fördelar liksom uppbyggnaden av informella nätverk för att stödja unga nyföretagare ha spelat en avgörande roll. Ofta understryker företagare från dessa miljöer betydelsen av att det finns ett omfattande informellt umgänge i kyrkliga, kulturella och andra fritidsmiljöer. Men vad som ännu mera understryks är betydelsen av att skolan från de första åren utbildar eleverna i företagande och stimulerar till experiment och egna initiativ under samspel med barnens och ungdomarnas familjer. I sådana företagariorienterade kommuner och regioner tenderar barnen och ungdomarna att se sin framtida sysselsättning som en fråga om egna initiativ snarare än framtida möjligheter till lönsam anställning. En satsning på entreprenörskap och nyföretagande skulle därför kräva en omorientering av skolsystemet mot en inriktning på kreativitet, innovation, experiment och entreprenörskap.

Vårt förslag är att ett projekt initieras med inriktning att åstadkomma en förändring av uppväxt- och utbildningsmiljöerna för barn och ungdomar mot en större orientering av skolarbetet mot experiment, kreativ verksamhet, initiativrikedom, entreprenörskap och annan förberedelse för eget företagande. Det är uppenbart att i en sådan omorientering måste företrädare för det kommunala skolsystemet, friskolor, företaget och föreningslivet finnas med för att ge en rimlig kombination av erfarenheter och möjlighet till praktisk reorganisation av skolsystemet.

## Sammanfattning

Sverige är inne i en stor strukturomvandling av samma omfattning som den industriella revolutionen, när den inleddes vid 1800-talets slut. Det industriella samhällets snabba tillväxt byggde på växande tillgångar på företagens realkapital och en ständigt stegrad användning av regionernas naturresurser, energi och mänsklig arbetskraft. För ett par decennier sedan inleddes övergången till ett postindustriellt **K-samhälle**. I detta framväxande nya samhälle bestäms regionernas ekonomiska utveckling av deras förmåga att öka tillgången på och användningen av **kommunikativa resurser**, **kunskapsstillgångar**, den **kreativa** och **innovativa förmågan** och dess **kulturella resurser**.

Skåne, Blekinge och Halland (d v s Skåneland) står inför betydande utmaningar inför det nya seklet. Särskilt Skåne har genom den svenska jordbruks- och livsmedelsprotektionismen kommit att bli den region som kanske minst internationaliserats av samtliga svenska landsdelar. Jordbruks- och livsmedelsanpassningen till EU och globaliseringen av de flesta andra varuproducerande branscher leder nu till accelererande krav på Skånes och särskilt östra Skånes strukturomvandling. I denna analys ligger fokus på **Östra Skåneland**, eftersom såväl Halland som västra Skåne redan varit föremål för strukturekonomiska analyser.

Med Östra Skåneland avses i denna studie en av kommuner uppbyggd region i Skåne och Blekinge som i öster avgränsas av Skurup, Höör, Linderödsåsen och Perstorp. I de flest redovisningar av inkomstnivå, tillgänglighet i transportsystemen och andra ekonomiska indikatorer går en tydlig utvecklingsbarriär utefter denna gräns. I de flesta kartbilder har emellertid hela Skåne och Blekinge tagits med för att underlätta jämförelser mellan landsdelens östliga och västliga delar.

Den stora strukturomvandlingen mot K-samhället pågår i hela den industrialiserade världen, men den sker i ett regionalt differentierat mönster. Samtidigt som vissa delar av de europeiska och nordamerikanska kontinenterna (exempelvis San Francisco Bay, Bostonregionen, Washingtonregionen, sydöstra England) har kommit långt i sin omvandling finns fortfarande bruksmiljöer och landsbygdsregioner i samma länder som knapptast inlett sin omvandling. Sverige är på samma sätt idag tudelat i ett fåtal nästan renodlade K-regioner och en till ytan omfattande majoritet av regioner, som brottas med svåra ekonomiska problem i termer av arbetslöshet, långsam inkomstillväxt och utflyttning av ungdomar.

De snabbt expanderande K-regionerna omfattar dels de regioner som har väletablerade och disciplinärt fullständiga universitet och dels två storstadsregioner. Den ena av dessa storstadsregioner omfattar korridoren Uppsala-Stockholmsregionen-Linköping. Den andra sträcker sig också som en korridor från Uddevalla-Trollhättan via Göteborgsregionen genom Halland och västra Skåne. Dess sträckning följer E6 och kan möjligen på sikt bilda en avancerad europeisk makroregion med Oslo- och Köpenhamnsregionerna som kraftfulla ändnoder. Inom dessa två K-korridorer finns huvuddelen av den svenska vetenskapliga och tillämpade forsknings- och utvecklingskapaciteten liksom alla de lönsamma svenska flygplatserna.

Även när det gäller den moderna IT-Kom-kapaciteten har dessa K-regioner fått en snabbare utveckling än vad som gällt för resten av Sverige.

Historiskt material från Frankrike har tidigare visat att användningen av telekommunikationer och persontransporter tenderar att expandera i ungefär samma takt på längre sikt. Det tycks alltså inte finnas någon större utbytbarhet mellan telekommunikation och direkta kontakter genom resande. Nyligen genomförda amerikanska studier baserade på aktuellt statistiskt material förstärker denna slutsats, samtidigt som den något modifieras. I de mera kunskapsintensiva regionerna är komplementariteten mellan resande och IT-Kom mycket tydlig. Däremot finns det viss utbytbarhet mellan IT-Kom och resande i de lågteknologiska regionerna i USA.

En utvecklingsstrategi som baseras på utbyggnad av bredband samtidigt som de fysiska transportsystemen försummas kan komma att varaktigt fördröja den regionalekonomiska utvecklingen och utjämningen.

Ett av de slående dragen i den stora omvandlingen mot K-ekonomin är den stegring av varornas värde per volym- eller viktenhet som kan uppmätas under de senaste decennierna i Europas högt utvecklade ekonomier. Denna värdestegring, som drivs på av stigande FoU-insatser, innebär en **dematerialisering** av ekonomierna och förändrar samtidigt efterfrågan på transportmedel. Ju högre produktvärde per enhet desto större krav på snabbhet och tidsprecision vid leveranserna. Den långsiktiga ekonomiska utvecklingen talar därför entydigt för att företagen ökar sin relativa efterfrågan på flyg- och lastbilsfrakt för de kombinationer av ursprung och destination som inte kräver fartygsfrakt. Det bör i sammanhanget betonas att färjorna inte bör ses som en del av fartygstransporterna, utan de bör istället i likhet med broförbindelser uppfattas som en del av vägnätet. Mot den bakgrunden bör färjetrafiken i Skåne förväntas växa i samma takt som lastbils-trafiken.

Globaliseringsprocessen är en del av den stora strukturomvandlingen. Den har pågått sedan länge och har genomförts i ett antal ömsesidigt beroende steg:

1. Industrialiseringsprocessen och en växande arbetsdelning vidgas till allt flera länder, vilket i sin tur leder till växande handel över allt större avstånd.
2. Den teknologiska utvecklingen genom vetenskaplig och tillämpad forskning och utveckling sker i allt större internationella samarbetsprojekt.
3. Avregleringen av finansväsendet i kombination med IT-Kom-expansionen har frigjort den globala handeln med valutor, aktier, obligationer, futures och andra värdepapper.
4. Globala nätverksföretag bildas genom fusioner och företagsköp, vilket drar med sig integrerad global logistik, marknadsföring och "outsourcing".

Tillsammans bildar dessa fyra förändringar basen för en sedan mitten av 1980-talet allt snabbare tillväxt av världshandeln med varor och tjänster.

Globaliseringsprocessen har redan förstärkt strukturomvandlingen av de svenska regionernas näringsliv. Regionerna kan inte längre förlita sig på en anpassning av sin ekonomiska struktur efter sina naturliga komparativa fördelar. Nu krävs en utveckling av dynamiska komparativa fördelar.

Framförallt måste infrastrukturen i östra Skåneland byggas om så att den stödjer en anpassning av näringslivet till de nya möjligheter som skapas genom broförbindelsen med Danmark.

### *Östra Skåneland i den nya K-ekonomin*

Det viktigaste kriteriet på en framgångsrik regional eller kommunal utvecklingsstrategi är regionens respektive kommunens per-capita-inkomst. I en ekonometrisk analys som vi utfört visar det sig att per-capita-inkomsten i Sveriges kommuner numera styrs av fyra faktorer:

1. Andelen kunskapshanterare.
2. Andelen informationshanterare.
3. Den procentuella tillväxten av antalet företag.
4. Kommunalskattens nivå.

De tre förstnämnda faktorerna inverkar positivt på kommunernas medelinkomst, medan en hög kommunalskatt minskar medelinkomsten. Den statistiska anpassningen är mycket god och den använda ekvationen förklarar nära 70 procent av inkomstvariationen mellan svenska kommuner. Men inte bara nivån på medelinkomsten utan även dess tillväxt förklaras av samma faktorer.

Huvuddelen av kommunerna i östra Skåneland hade sämre tillgång än riksgenomsnittet på kunskaps- och informationshanterare under 90-talet. Bara Kristianstad och Karlskrona tillhör entydigt landets bästa kvartil ifråga

om tillgången på kunskaps- och informationshanterare. För dessa kommuner är transportsystemets förbättring det främsta villkoret för gynnsam långsiktig utveckling. Däremot visar det sig att många kommuner i östra Skåneland har en förhållande till riksgenomsnittet dålig utbildningsnivå bland de yrkesverksamma. Behoven av vidareutbildning är stort, särskilt i Sjöbo, Tomelilla, Olofström, Bromölla, Östra Göinge, Örkelljunga, Osby, Sölvesborg och Hörby. För dessa kommuner är det nödvändigt att utveckla en attraktiv strategi för vidareutbildning.

Östra Skåne och Blekinge är i förhållande till Skånes västra regioner glest befolkad och har dålig tillgänglighet i transportsystemen. Medan Malmö kommun har en befolkningstäthet om 1518 invånare per kvadratkilometer har Simrishamn och Kristianstad 55 respektive 52 och Osby 24 invånare per kvadratkilometer. När det gäller tillgängligheten med vägtransporter är situationen särskilt dålig i Simrishamn, Karlskrona och Ystad.

Gleshet och dålig tillgänglighet med vägtransporter leder till svårigheter att få en tillfredsställande försörjning med service för företagen och hushållen. När det gäller tillgången på företags- och hushållsservice har Blekinge och Kristianstadsregionen cirka 10 procent av tillgången i västra Skåne, medan Ystad-Simrishamnsregionen har cirka 6 procent av västra Skånes tillgång på service.

Den dåliga tillgången på olika tjänster leder dels till försämrad attraktivitet vid företagens och hushållens val av lokalisering och dels till större krav på långväga servicependling. Skillnaden i pris mellan regionerna för likvärdiga tjänster ska i jämvikt motsvara pendlingskostnaden. Det innebär att den dåliga transportkapaciteten i östra Skåneland för med sig högre levnadsomkostnader för hushållen och försämrad lönsamhet för tjänsteberedande företag, i den mån dessa inte förmår kompensera sig genom lokal monopolistisk prissättning.

## *Nyföretagande och entreprenörskap*

I varje nytt ekonomiskt skede blir nyföretagandet mera betydelsefullt än under normal ekonomisk utveckling. Gamla storföretag som Ericsson eller Astra har visat sig kunna omvandlas för att passa in i den nya K-ekonomin genom att ta till sig den nya informationsteknologin respektive biotekniken. Men ändå visar de internationella erfarenheterna att det i första hand är nyskapade företag som exempelvis Microsoft, Apple, Nortel, OM och Netcom som står för utvecklingen mot en ny K-ekonomi. Och våra statistiska analyser visar också att skapandet av nya företag inte bara betyder mycket för tillväxten av sysselsättningen i regionerna utan också för inkomstens nivå och tillväxt.



Statistiska undersökningar på material från ett antal högt utvecklade länder visar att regionernas företagstillväxt påverkas positivt av:

1. God tillgång på välutbildad arbetskraft,
2. Tillgänglighet i transportsystemen.
3. Institutionella villkor, exempelvis en låg skattesats i regionen eller en stor andel egna bostäder.
4. En etablerad småföretagartradition.

Ett antal kommuner i östra Skåneland har visat sig ha en snabb tillväxt av nya företag under 1990-talet jämfört med riksgenomsnittet. Andra kommuner har ringa nyföretagande. En mot de internationella studierna svarande svensk statistisk sambandsanalys visar att **tillväxten av nya företag med minst en anställd framförallt stimuleras av den täthet och tillgänglighet som finns i storstadsregionerna, av en låg kommunalskatt och av god tillgång på välutbildade i kommunen.**

Många kommuner saknar en etablerad entreprenörstradition. Därför bör skolan i dessa kommuner gesett nytt ansvar för att hos ungdomarna utveckla den långsiktiga förmågan till **kreativitet, innovationskompetens och entreprenörskap.**

## *Transportstrategier*

Transport- och kommunikationsstrukturen och dess kapacitet avgör den långsiktiga utvecklingen mot integration i K-ekonomin. Transportsystemen i östra Skåneland är betydligt sämre än i landsdelens västra regioner. Svagheterna är särskilt uttalade utefter en axel som sträcker sig från lodrätt från norra Skåne genom Linderödsåsen ned till Ystad. Öster om denna linje är möjligheterna till arbets- och servicependling västerut och inom Östra Skåneland starkt beskurna.

De mest angelägna vägprojekten är utbyggnaden av E 22 till motorvägsstandard och förbättrad framkomlighet och trafiksäkerhet på riksvägarna 19/9 och 21. Det är framförallt viktigt att vägarnas roll i hela det svenska vägnätet analyseras på en övergripande systemnivå och inte som nu sker genom partiella *cost-benefit-analyser* på småskalig projektnivå. Med nuvarande system för projektvärdering ställs småskaliga projekt i Skåne mot lika småskaliga projekt i Mellan- och Nordsverige utan att konsekvensen för transportsystemet som helhet kan beräknas.

Flyget är det snabbast växande transportslaget i Sverige. Passagerarmängden förväntas växa med fem till sju procent per år under de närmaste decennierna och även flygfrakten kommer att växa i snabb takt på grund av näringslivets snabbt växande varuvärden per viktenhet. Skåne och Blekinge

har fått en starkt förbättrad tillgänglighet med flyg till följd av broförbindelsen till Kastrup. Etableringen av nya lågprisflyg har också ökat tillgängligheten för de skånska flygplatserna.

En analys av Sturups utvecklingsmöjligheter i konkurrensen med Kastrup visar att dessa två flygplatser kommer att fungera under ömsesidig komplementaritet på längre sikt. Studier av likartade regioner i USA visar att i regioner av Öresundsregionens storlek och täthet föredrar passagerarna att av komfortskäl ha tillgång till minst två högklassiga flygplatser. Beräkningar av tillväxten av efterfrågan på Kastrup som nordiskt nav visar att flygplatsen kommer att drabbas av besvärande trängsel redan inom ett decennium, vilket ytterligare ökar behovet av kompletterande kapacitet i Skåne. Flygets utvecklingsproblem i Skåne handlar framför allt om bristande tillgänglighet med vägtransporter. En stark framtida synergi mellan Kastrup och Sturup och en tung roll för Sturups flygplats i hela Skåne förutsätter betydande investeringar i vägnätet kring Sturup.

Färjetrafiken har fortsatt stor betydelse för utrikeshandeln som alltmera söker sig över till snabba och tidsprecisa landtransporter mot Europa. Snabb och tillförlitlig färjetrafik är mycket konkurrenskraftig mot broförbindelsen, när det gäller all export till syd och centraleuropeiska destinationer. De hamnar som specialiserats på gods färjetrafik kommer därför att få en snabb tillväxt av trafiken. Däremot spelar Skånes och Blekinges allmänna hamnar marginella och vikande roller i den svenska exporten och sjöfarten. För dessa hamnar är det ofta långsiktigt mera kommunal- och samhälls-ekonomiskt lönsamt att i likhet med Helsingborg, Malmö och Stockholm bebygga dessa hamnområden med attraktiva bostads- och servicemiljöer.

### *Två utvecklingstrianglar*

Östra Skåneland står inför två stora integrationsproblem. Dels måste regionen integreras snabbare i den nya K-ekonomin. Dels måste regionen integreras geografiskt med Öresundsregionen. Det förutsätter både investeringar i materiell och immateriell infrastruktur. Vägnätet måste kompletteras med förbättrade tvärförbindelser både i norr mot Helsingborg och i öster och syd med en kraftfull länk från Kristianstad via Simrishamn och Ystad till Malmö. Diagonalt måste förbindelsen mellan Malmö och Kristianstad-Karlskrona – det vill säga E22 – byggas om till motorvägsstandard, om Skåne och Blekinge skall kunna bilda en helt integrerad region. Om det inte är möjligt att åstadkomma dessa väginvesteringar med normal planering och finansiering inom vägverket bör de PPP-lösningar som tidigare föreslagits kunna användas för att påskynda investeringsprocessen. De lönsamhetskalkyler som genomförts av professor F. Snickars respektive av Nordbankens eko-

nomer visar att E22-investeringen har god företags- och samhällsekonomisk lönsamhet, samtidigt som PPP-finansiering är genomförbar. Med dessa investeringar bildas en nordlig och en sydlig triangel med E22 som gemensam hypotenus.

Den nordliga triangeln har sina spetsar i Kristianstad-Blekinge, Helsingborg och Malmö-Lund. I dessa spetsar finns redan nu en betydande och växande kompetens och företagsamhet inom informations- och kommunikationsteknik. Utbildningssystemet i Blekinge, Kristianstad och Hässleholm kan ännu mera än hittills styras mot IT-Kom-sektorns behov av kompetens. De stora upprustningsbehoven inom dessa kompetensområden finns nu framförallt vid högskolan i Kristianstad.

Den sydliga triangeln har i sina spetsar Kristianstad-Blekinge, Simrishamn-Ystad och Malmö-Vellinge. Inom triangeln ligger Österlen med det förnämsta svenska trädgårdslandskapet i nära anknytning till hav och skärgård. Här finns en stor potential för turism, förstklassigt boende och natur- och kulturupplevelser. Både internationella och svenska undersökningar visar att efterfrågan på boendekvalitet, upplevelser och turism är starkt expansiva på längre sikt, om den ekonomiska utvecklingen fortsätter att vara så gynnsam som under de senaste åren. Det finns därför starka ekonomiska skäl, utöver de kulturella och miljömässiga, att i denna södra triangel utveckla infrastrukturen, så att den understödjer en inriktning av regionen på det goda boendet, upplevelseindustrin och turismen. En sådan omorientering förutsätter stor estetisk omtanke vid investeringarna i vägnätet, så att naturupplevelser och framkomlighet kombineras på bästa möjliga sätt. Den förutsätter också att kommunerna och länsmyndigheterna tillåter byggande av bostäder, restauranger, hotell, konferenslokaler och andra serviceanläggningar i vattennära lägen. Aktuella undersökningar av bostadspreferenser visar att betalningsviljan för bostäder är särskilt känslig för närhet till vatten, trädgårdsmiljö och kulturmiljöer. Det innebär att förtätningar i centrala hamnlägen har stort värde för de boende och därmed hög lönsamhet.

Men även denna sydliga triangel behöver ett bättre stöd av utbildningssystemet. Det förslag till ny restaurangutbildning på högskolenivån, som föreslagits av högskolan i Kristianstad ligger helt i linje med den specialisering som här föreslås. Andra utbildningar kan vara turism, landskapsarkitektur och samhällsplanering. Mycket av sådana satsningar bör utformas som vidareutbildningar för att ge snabb effekt inom regionen.

## *Nya utbildningar*

För att kunna förverkliga utvecklingsstrategierna för de två triangelarna krävs en betydande upprustning av utbildningskapaciteten vid högskolan i Kristianstad. För det första, krävs en starkt förbättrad IT-Kom-kompetens i nordöstra Skåne för att regionen skall kunna bli en balanserad del av en IT-Kom-triangel i Skåneland. För det andra krävs nya utbildningar för att möta den södra triangelns omorientering mot det högkvalitativa boendet, turismen och upplevelseindustrin. I stor utsträckning rör det sig om behov av avancerad vidareutbildning, vilket innebär behov av mycket kvalificerade lärarkrafter, helst med professorskompetens.

Det är i allmänhet finansiellt omöjligt att med konventionella metoder snabbt lyfta utbildningar till denna kvalitativa nivå. Vi föreslår därför en metod som med stor framgång prövats i Japan och USA. I dessa länder är det vanligt att mindre universitet och högskolor erbjuder nyligen pensionerade professorer med stor erfarenhet av undervisning möjlighet att under en begränsad period fortsätta som adjungerade professorer. Uppgiften blir då vanligen att koncentrera verksamheten till undervisning och handledning utan ansvar för administration. Kostnaden för denna typ av professorer ligger i allmänhet vid en fjärdedel av en normal professur. Det är naturligtvis också möjligt att samarbeta med näringslivets forsknings- och utvecklingsavdelningar för att med hjälp av liknande adjungeringar av industriellt verksamma forskare få tillgång till deras kompetens. Totalkostnaden för tjugo adjungerade (alternativt associerade) professurer skulle då komma att uppgå till cirka 6 miljoner kronor per år.

## *Förslag till utvecklingsprojekt*

För att framgångsrikt genomföra de strategiska förslagen i denna utredning bör ett antal genomförandeprojekt skapas:

1. Ett transportprojekt med uppgift att bygga upp en genomförbar plan för förbättrade transporter i östra Skåneland. Tyngdpunkten bör ligga på PPP-projektet E22, väg 21 samt väg 19/9 med målet att av kuststräckan utefter Österlen skapa en naturskön "coastal highway". De allmänna målsättningarna för projektet bör vara att höja framkomligheten och trafiksäkerheten till motorvägsstandard.
2. Ett högskoleprojekt med uppgift att skapa förutsättningar för att till Högskolan Kristianstad knyta adjungerade (associerade) professorer som avslutat sin heltidstjänstgöring vid Universitetet i Lund eller andra högskolor. Målsättningen är dels att höja den kvalitativa nivån på Högskolan Kristianstad och dels att erbjuda den högkvalitativa vidareutbild-

ning som krävs för att stärka förutsättningarna för en snabb utveckling av den norra IT-Kom-triangeln och den södra boende-turism-upplevelse-triangeln. Detta projekt förutsätter deltagande av företrädare för Högskolan och det FoU-orienterade näringslivet i regionen.

3. Ett grundskole- och gymnasieprojekt med inriktningen att öka elevernas kreativitet, innovationsförmåga och kunskap om företagande och etablering av nya företag. Detta projekt förutsätter medverkan av skolledare och företagare från regionen.
4. Ett Österlenprojekt med uppgift att genomföra en upprustning av regionen som högkvalitativ boende-, turism och upplevelsemiljö. Detta projekt förutsätter medverkan av kommunala representanter från Österlen, från det berörda näringslivet, särskilt turismen, samt från länets kultur- och naturintressen.

# Referenser

- Andersson, Å.E. (1985), *Kreativitet – Storstadens Framtid*. Stockholm: Prisma.
- Andersson, Å.E. och Strömquist, U. (1988), *K-samhällets framtid*, Stockholm: Prisma.
- Andersson, Å.E. och Persson, O. (1993), "Networking Scientists", *The Annals of Regional Science*, Heidelberg: Springer-Verlag.
- Andersson, Å.E. (2000), "Financial Gateways" i Andersson, Å.E. och Andersson, D.E. (red.), *Gateways to the Global Economy*, Cheltenham: Edward Elgar
- Andersson, Å.E. och Johansson, B. (2000), "The Stockholm Region in the Global Economy" i Andersson, Å.E. och Andersson, D.E. (red.), *Gateways to the Global Economy*, Cheltenham: Edward Elgar
- Audretsch, D.B. och Fritsch, M. (1994), "The Geography of Firm Births in Germany", *Regional Studies*, 28:4, 347–358.
- Banfield, E. (1958), *The Moral Basis of a Backward Society*, Free Press, Glencoe, Ill.
- Bröcker, J., et.al. (1985) Regionales Wachstum und Ökonomisches Integration, Kiel.
- Carlsson, S. (1964), *Svensk Historia II*, Stockholm.
- Garofoli, G. (1994), "New Firm Formation and Regional Development: The Italian Case", *Regional Studies*, 28:4, 381–394.
- Grübler, A. (1990), *The Rise and Fall of Infrastructure*, Heidelberg: Physica-Verlag.
- Guesnier, B. (1994), "Regional Variations in New Firm Formation in France", *Regional Studies*, 28:4, 347–358
- Gwartney, J. et al. (1999), *Economic Freedom of the World 1999*, Vancouver: Fraser Institute.
- Haynes, K., Stough, R. et.al. (2000) George Mason University.
- Inglehart, R. (1997), *Modernization and Postmodernization – Cultural, Economic, and Political Change in 43 Societies*, Princeton: Princeton University Press.
- IMF-WEO (1998), *Globalization*. Washington.
- Jacobs, J. (1961), *The Death and Life of Great American Cities*, New York: Random House.
- Johansson, B, Strömquist, U. och Åberg, P. (1998), *Regioner, handel och tillväxt*, Stockholm: Region- och trafikplanekontoret.
- Kasper, W. (1999), "The Role of Institutional Factors in the Emerging Global Network Economy", artikel presenterad vid konferens i Stockholm, 991118.
- Keeble, D. och Walker, S. (1994), "New Firms, Small Firms and Dead Firms: Spatial Patterns and Determinants in the United Kingdom", *Regional Studies*, 28:4, 411–428.
- Kirzner, I. (1973), *Entrepreneurship and Competition*, Chicago: University of Chicago Press.
- Reynolds, P. (1994), "Autonomous Firm Dynamics and Economic Growth in the United States, 1986–1990", *Regional Studies*, 28:4, 429–442.
- Schumpeter, J.A. (1912), *Theorie der wirtschaftlichen Entwicklung*, Leipzig.
- Wichmann Matthiessen, C., Winkel-Schwarz, A. och Find, S. (2000), "Research Gateways of the World: an Analysis of Networks based on Bibliometric Indicators" i Andersson, Å.E. och Andersson, D.E. (red.), *Gateways to the Global Economy*, Cheltenham: Edward Elgar.
- World Economic Forum (1999), *World Competitiveness Report 1999*, Geneva.

# Fotnoter

<sup>1</sup> Begreppet myntades under 1980-talet, se exempelvis Andersson, Å. E., Strömquist, U., K-samhällets framtid, Prisma, 1988.

<sup>2</sup> Beräkningar av Temaplan AB.

<sup>3</sup> Med den generaliserade transportkostnaden avser ekonomerna den sammanlagda uppoffringen av pengar, tid, fysisk ork och andra påfrestningar som en följd av resan. Det har exempelvis visat sig att obehaget av väntetid värderas i pengar till mellan två och tre gånger så hög kostnad som motsvarande tid i fordon.

<sup>4</sup> I Sverige gjordes den senaste allmänna folk- och bostadsräkningen 1990. Efter 1990 finns därför inga heltäckande yrkesdata för de svenska kommunerna och andra regioner! Det dröjer nu ända till 2005 innan nästa folk- och bostadsräkning som skulle kunna ge uppgifter av det här slaget.

<sup>5</sup> Se exempelvis Andersson, Å. E., Fürth, T. och Holmberg, I. (1999), 70-talister – Om värderingar förr, nu och i framtiden. Natur och Kultur, Stockholm. Andersson, Å. E., Johansson, B. (1995), Förnyelse av Väst-sveriges regioner, Rapport 92, ERU samt bearbetningar av ungdomsundersökningar av Kairos Futures 1998-2000.

# Grogrund för tillväxt Östra Skånes utveckling

Sydsvenska Industri- och Handelskammaren arbetar sedan mycket lång tid med att stärka förutsättningarna för näringslivet i Sydsverige. Det är Industri- och Handelskammarens fasta övertygelse att den regionala konkurrenskraften kommer att vara en avgörande framgångsfaktor i framtiden.

Ett flertal studier visar att Öresundsregionen har potential att bli ett framtida tillväxtområde i Nordeuropa, samtidigt finns det tveksamheter på många håll inför Öresundsregionens geografiska omfattning.

För att överbrygga de eventuella hinder som finns för att förverkliga de visioner och möjligheter som kommer med en integrerad Öresundsregion har Sydsvenska Industri- och Handelskammaren givit professor Åke E Andersson, Kungliga Tekniska Högskolan, med medarbetare uppdrag att granska förutsättningarna för en dynamisk framtid i östra Skåne i ett vitt perspektiv.

Det är Sydsvenska Industri- och Handelskammarens förhoppning att de frågor som lyfts fram i studien kan leda till en bättre utveckling i området med ett ökat samarbete mellan olika regionala aktörer och att en rad konkreta projekt kan skapas för att ytterligare stärka östra Skåne.



Sydsvenska Industri- och  
Handelskammaren