

VAD HÄNDE SEN?

**Utvecklingen på den
svenska sidan av
Öresundsregionen
efter bron**

Docent Martin Andersson



Handelskammaren
I sydsvenska företags intresse

INNEHÅLL

Förord	3
1. Introduktion	4
2. Transportsystem, regionförstoring och regional utveckling	7
2.1 Region som begrepp.....	7
2.2 Regionförstoringens effekter och infrastrukturens betydelse	11
2.3 Tillgänglighet som attraktor för hushåll och företag.....	13
2.4 Självförstärkande utveckling.....	19
3. Öresundsbron och utvecklingen i Malmöregionen	23
3.1 Malmöregionen har låga ingångsvärden	23
3.2 Tillgänglighet, marknadspotential och produktivitet i Skåne – en inledande analys	26
3.3 Utvecklingen i Malmöregionen före och efter bron # 1 – BRP, sysselsättning och inflyttning	30
3.4 Utvecklingen i Malmöregionen före och efter bron # 2 – expansion av sektorer och export.....	35
4. Sammanfattning och slutsatser	43
Referenser	46

FÖRORD

Detta är den andra delrapporten i ett stort forskningsprojekt om Öresundsregionen efter Öresundsbron. Här är fokus på den ekonomiska utvecklingen. Rapporten fokuserar på den svenska utvecklingen, men data finns även om Själland och kommer att presenteras mer utförligt på annat sätt bland annat i slutrapporten.

Forskningsprojektet leds av Professor Åke E Andersson och Christian Wichmann-Matthiessen, som båda genomförde ett likande projekt tio år före brons tillkomst. Sammanlagt är ett dussin forskare engagerade i det nya projektet.

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

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

Författare till denna delrapport är Martin Andersson som är docent i Nationalekonomi och verksam vid CESIS på Kungliga Tekniska Högskolan (KTH) och Internationella Handelshögskolan i Jönköping (IHH)

Malmö i mars 2011

SYDVENSKA INDUSTRI- OCH HANDELSKAMMAREN

Per Tryding, fil.dr.

Vice VD

1. INTRODUKTION

År 2000 färdigställdes Öresundsbron – en fast länk mellan Köpenhamnsregionen (Skandinaviens största huvudstadsområde) och Malmöregionen. Bron innebar en dramatisk förändring av tillgängligheten mellan de två tidigare separerade regionerna. För det första gjorde bron det möjligt att åka tåg och bil mellan regionerna, dvs. de två vanligaste transportslagen för arbetspendling och inköpsresor. För det andra sjönk restiden till att ligga inom det kritiska intervallet för arbetspendling. En bilresa från Malmö till Köpenhamn centrum tar idag omkring 40-45 minuter enligt skyltad hastighet och en tågresor strax över 30 minuter. Forskning visar att 45-60 minuter är ett kritiskt tidsavståndsintervall för pendling. Pendlingsfrekvensen sjunker dramatiskt över ca 45 minuter och omkring 90 % av all arbetspendling i Sverige sker på tidsavstånd under denna kritiska gräns. Ur denna synvinkel ter det sig naturligt att Öresundsbron innebär en betydande potential för integration och ekonomisk utveckling genom regionförstoring.

Särskilt för den svenska sidan av Öresundsregionen innebar bron en markerad förbättring av tillgängligheten med avseende på både väg- och tågtransporter. Regionen blev sammankopplad med en Europas köpstarkaste storstadsområden. Tabell 1 redovisar rangordningen av tio NUTS 2/3 regioner i EU med avseende på bruttoregionalprodukt (BRP) per capita år 2004.¹ Siffrorna är justerade enligt kallad *purchasing power standard* (PPS) där skillnader i prisnivåer justeras så att BRP måtten blir jämförbara mellan regioner.

Från tabellen framgår att Köpenhamnsregionen tillhör gruppen av regioner i Europa med de högsta inkomstnivåerna enligt BRP per capita. I ett svenskt perspektiv ligger Köpenhamnsregionen omkring åtta procent över genomsnittsinkomsten i Stockholm, och över 60 procent över genomsnittsinkomsten i Skåne län. En direkt väg- och tågsanslutning inom pendlingstid till en stor och köpstark region som Köpenhamn innebär självklart en stor potential för regional utveckling och tillväxt.

¹BRP mäter värdet på produktionen i en region och kan jämföras med måttet BNP för länder.

Tabell 1. Rangordning av NUTS 2/3-regioner i EU med avseende på BRP/capita 2004.

Rangordning	Region	Euro (PPS)
1	Paris	67 500
2	Inre London	65 600
5	Bryssel	53 500
6	Hamburg	42 000
8	Dublin	40 100
10	Wien	39 000
11	Köpenhamn	38 300
15	Stockholms län	35 600
111	Västra Götaland	25 100
167	Skåne län	23 700
322	Burgenland (Median)	19 400

Källa: Eurostat. PPS avser *Purchasing Power Standard* som justerar för skillnader i prisnivåer.

Följande rapport ställer frågan i vilken grad denna potential har realiserats. Med fokus på den svenska sidan av Öresundsregionen är syftet att studera vilka avtryck bron har gett på regionens näringsliv i termer av både struktur och tillväxt. Modern regionalekonomisk teori pekar på att regionförstoring kan resultera i betydande tillväxt- och strukturomvandlingseffekter. Det finns flera orsaker till detta. Reducerade tidsavstånd medför till exempel att hushåll och företag, för en given ”tidsbudget”, möter en bredare arbetsmarknad respektive ett bredare arbetskraftsutbud. Detta gör att matchningen på arbetsmarknaden kan förväntas bli bättre. Samtidigt blir den lokala marknaden större vilket stimulerar till ett mer diversifierat utbud av såväl hushålls- som företagstjänster. Därmed ökar regionens attraktivitet för både företag och hushåll. På detta sätt kan investeringar i transportinfrastruktur initiera och förstärka kumulativa och självförstärkande regionala utvecklingsprocesser.

Självklart är det ingen lätt uppgift att identifiera och separera ut dessa effekter. Ett viktigt skäl till detta är att det saknas en kontrafaktisk situation som vi kan jämföra den observerade utvecklingen med. Vi vet helt enkelt inte hur det hade gått utan bron. Teoretiskt skulle man kunna lösa detta genom att identifiera en eller flera regioner som är helt lika Öresundsregionen i alla bemärkelser utom en – dvs. Öresundsbron. Genom att använda sådana regioner som referensobjekt skulle man kunna approximera en kontrafaktisk situation och ”isolera” effekterna av bron. Problemet är att sådana referensregioner inte finns. Alla regioner skiljer sig åt i en rad dimensioner som typ av arbetskraft, industristruktur, invånarnas åldersfördelning och utbildningsnivå, förekomst av lokala universitet, etc.

Strategin för att analysera effekter av Öresundsbron i denna rapport bygger på etablerad teoribildning kring sambanden mellan transportsystem, regionförstoring och regional utveckling. Denna lyfter fram dynamiska effekter och betonar att förändringar i tillgänglighetsstrukturer genom investeringar i transportinfrastruktur ger följd effekter på lokaliseringen av hushåll och företag. Följaktligen bör en analys av Öresundsbrons effekter innefatta en bred uppsättning variabler och mått som tillsammans förmår spegla de utvecklingsprocesser som betonas. Mot denna bakgrund belyser rapporten utvecklingen på följande områden:

- Nettoinflyttning och fastighetspriser
- Arbetskraftens utbildning
- Nyföretagande och sysselsättningsutveckling i olika branscher
- Lönenivåer och lönetillväxt, totalt och i olika branscher
- Exportflöden i olika branscher

Dessa indikatorer är teoretiskt motiverade och syftar till att inte endast avspegla effekter på produktivitet och tillväxt i befintligt näringsliv, utan även effekter på regionens attraktivitet för nya företag och hushåll. Data på flyttmönster, fastighetsprisindex, nyföretagande och sysselsättningsutveckling bör tillsammans ge en god indikation på detta. Av särskilt intresse är tecken på huruvida Öresundsbron stimulerat en kumulativ och självförstärkande utvecklingsprocess.

Rapporten är upplagd på följande sätt: Kapitel 2 presenterar modern teoribildning kring sambanden mellan transportsystem, regionförstoring och regional utveckling. Framställningen är starkt präglad av forskningsresultat (både med avseende på teori- och metodutveckling) som tagits fram vid Internationella Handelshögskolan i Jönköping (IHH) under det senaste decenniet. Inledningsvis behandlas region som begrepp, där en viktig poäng i detta avsnitt är att regionbegreppet är flytande i den mening att antalet och storleken på regioner på ett avgörande sätt beror på transportinfrastrukturens kvalitet. Kapitel tre presenterar en analys av utvecklingen Öresundsregionen med avseende på de tidigare redovisade variablerna, dvs. nettoinflyttning och fastighetspriser, arbetskraftens utbildning, nyföretagande och sysselsättning, löner och internationell handel. Utvecklingen i den svenska sidan av Öresundsregionen ställs mot riket som helhet samt Sveriges övriga två storstadsregioner (Göteborg och Stockholm). Resultaten sätts i relation till teoribildningen i kapitel 2. Kapitel fyra sammanfattar studien och presenterar slutsatser.

2. TRANSPORTSYSTEM, REGIONFÖRSTORING OCH REGIONAL UTVECKLING

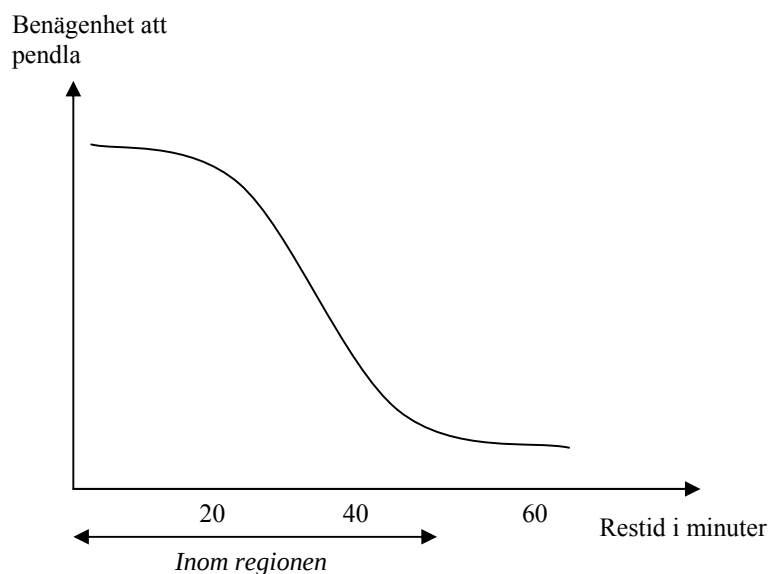
2.1 Region som begrepp

Region kan betyda olika saker i olika sammanhang. Många gånger avser region administrativt bestämda indelningar som kommuner eller län. I regionalekonomiska analyser avser region i normalfallet så kallade *lokala arbetsmarknadsregioner* eller *funktionella regioner*. En funktionell region är ett ekonomiskt integrerat område med frekventa inomregionala kontakter. En regional ekonomi kan uppfattas som integrerad när många av kommunerna har en gemensam arbets- och bostadsmarknad. Ett annat mått på integration är att invånarna i många kommuner har gemensamma mötesplatser för offentlig service, inköp av varor och privata tjänster. Principiellt är en funktionell region en region som bildar:

- en lokal arbetsmarknad
- en lokal servicemarknad för hushåll
- en lokal servicemarknad för företag
- en ”hemmamarknad” för företag

I praktiken består en funktionell region av ett antal kommuner som tillsammans bildar en gemensam arbets- och bostadsmarknad, vilket innebär att den har omfattande pendling mellan dess olika delar. Avgränsningen baseras normalt genom att studera pendlingsfrekvenser mellan kommuner.

Hur stor är en funktionell region? Eftersom avgränsningen av funktionella regioner bygger på pendlingsflöden är storleken på ett entydigt sätt beroende på arbetskraftens benägenhet att pendla mellan arbets- och bostadsort. Internationell forskning betonar att det är tidsavstånd snarare än geografiska avstånd som är avgörande för arbetskraftens benägenhet att pendla.² Empiriska undersökningar av sambandet mellan tidsavstånd och pendling visar att det finns en kritisk gräns vid ett avstånd i en riktning på 45–60 minuter (se Figur 1). Detta innebär att den övre gränsen för restiden mellan olika delar av en funktionell region normalt ligger inom intervallet 45–60 minuter.



Figur 1. Sambandet mellan pendlingsbenägenhet och tidsavstånd.

² Se t.ex. Johansson m.fl (2002).

Även om den övre gränsen för tidsavstånden är någorlunda enhetliga mellan funktionella regioner kan avståndet mellan regioners centra och periferier mätt i kilometer kan variera stort. Skälet är att kvaliteten på transportsystemen skiljer sig åt mellan regioner. Funktionella regioner med goda väg- eller pendeltågsförbindelser och relativt lite trängsel tenderar att vara geografiskt stora.

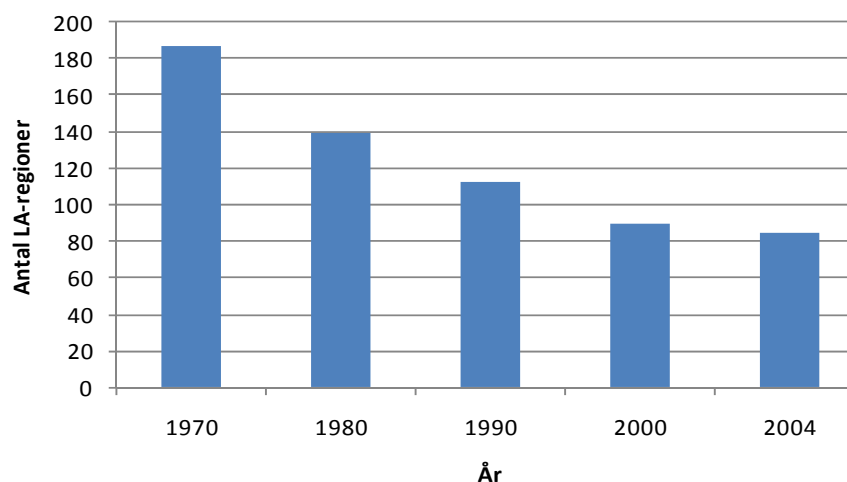
Över tid kan självklart storleken på en region förändras. Regioner kan växa på två sätt:

- (i) geografiskt, dvs. att de sträcker över större geografiska avstånd och därmed större befolkningsmängder, eller
- (ii) genom omflyttning av befolkning och verksamheter.

Geografiskt växer regioner genom bättre transportinfrastruktur. Detta illustrerar den centrala roll som transportsystemen spelar. Allt eftersom infrastrukturen byggs ut, tidsavstånden minskar och tillgängligheten förbättras kan en regions rumsliga utsträckning öka till att innefatta fler kommuner. Detta fenomen brukar kallas för regionförstoring. Ett exempel på detta samspel mellan regionförstoring och transportsystem är just Öresundsbron, som på ett markerat sätt underlättar arbetspendling mellan Köpenhamns- och Malmöregionen. För många individer i Malmöregionen innefattar den relevanta arbetsmarknaden numera och Köpenhamn med omnejd. Utbyggnad av transportnätverk leder till att tidigare separata arbetsmarknader växer samman och bildar gemensam arbetsmarknad. Denna form av regionförstoring leder till att arbetsutbudet i en urban region ökar utan att egentlig migration äger rum.

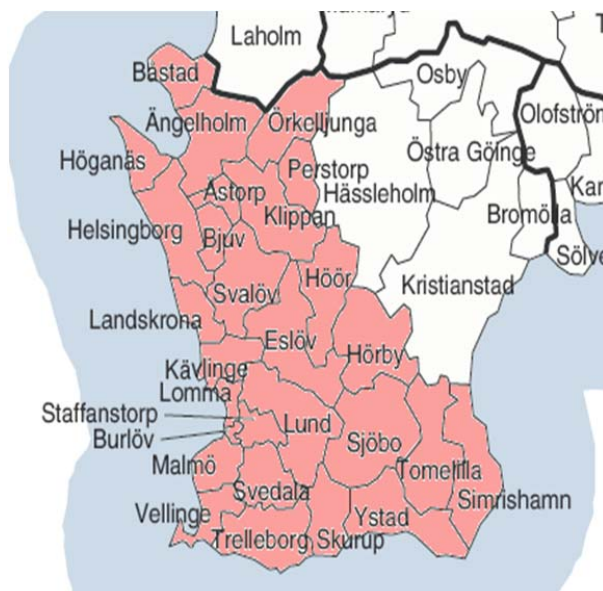
Under de senaste 40 åren har antalet lokala arbetsmarknadsregioner (LA-regioner) i Sverige sjunkit kontinuerligt. Detta illustreras i Figur 2. År 1970 var Sverige indelat i strax över 180 LA-regioner. 30 år senare har antalet mer än halverats till omkring 80 stycken. Det finns självklart flera faktorer till detta, men en viktig förklaring är förbättrade transportsystem och snabbare transportslag.³

³Pendlingsbenägenhet och generell mobilitet är kopplad till flera faktorer, som t.ex. typ av jobb, sektorskaraktäristika och utbildning (se t.ex. Andersson och Thulin 2008).



Figur 2. Antalet lokala arbetsmarknadsregioner (LA-regioner) i Sverige 1970-2004 enligt SCB.

Malmöregionen – den svenska sidan av Öresundsregionen enligt definitionen i denna rapport – utgörs i följande analyser av Malmö FA-region (se Figur 3).⁴ Denna omfattar 28 kommuner i västra Skåne vilka svarar för huvuddelen av sysselsättning och befolkning i Skåne län.



Figur 3. Malmöregionen enligt NUTEKs indelning i FA72.

⁴Tillväxtverket delar in Sverige i 72 så kallade *funktionella analysregioner* (FA-regioner). En FA-region är en region inom vilken människor kan bo och arbeta utan att behöva göra alltför tidsödande resor. Mer information om FA-indelningen finns på www.tillvaxtverket.se.

2.2 Regionförstoringens effekter och infrastrukturens betydelse

Hur påverkar regionförstoring och förbättrade transportsystem regional utveckling? Som påpekades i introduktionen visar modern regionalekonomisk teori att investeringar i regionala och mellanregionala transportsystem kan resultera i betydande tillväxt- och strukturomvandlingseffekter.⁵ En viktig bakgrund till detta är att infrastruktur är ett kollektivt kapital som kan nyttiggöras samtidigt av många aktörer. Infrastruktur är också vararaktigt och har därför, jämfört med annat kapital, hög livslängd. Från detta följer mångsidighet och månganvändbarhet. Transportsystem används t.ex. dels av många olika användare (företag, hushåll, myndigheter etc.), dels för många olika ändamål (pendlings, inköpsresor, möten, etc.).

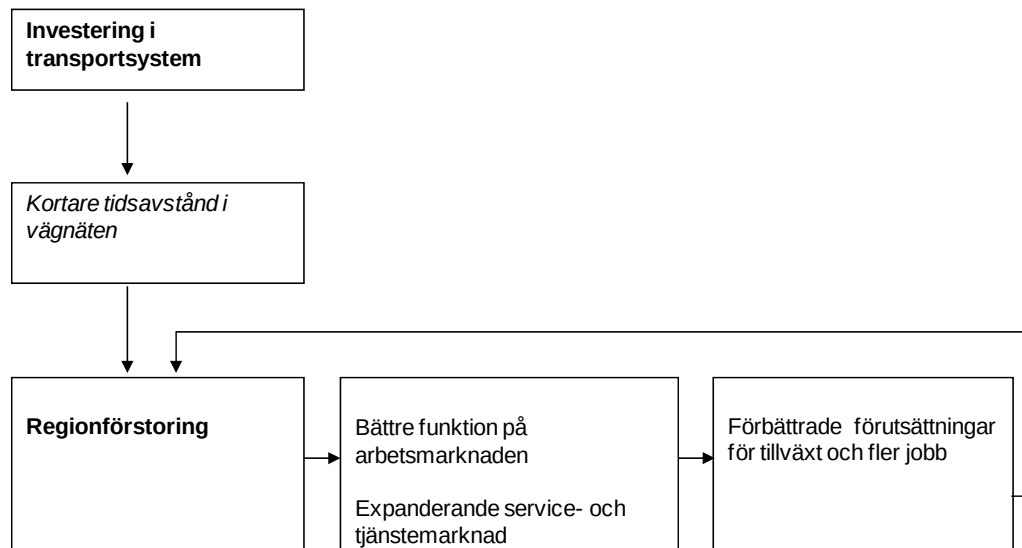
Dessa egenskaper innebär att man kan förvänta sig att investeringar transportsystem har en bred effekt på en region och påverkar företag såväl som hushåll. Den internationella litteraturen betonar ofta följande tre faktorer (Karlsson 1994):

- *Infrastrukturen har insatseffekter.* Företagens tillgång på insatsresurser inklusive arbetskraft kan förbättras, och kostnaderna för insatsflödena kan sänkas.
- *Infrastrukturen har marknadseffekter.* Företagens marknadspotential kan växa, och deras möjligheter och kostnader för att avsätta sina produkter förbättras. På arbetsmarknaden kan vidare hushållens marknadspotential växa, med fler arbetstillfällen att välja mellan.
- *Infrastrukturen har lokaliseringseffekter.* Infrastruktur som ändrar regioners tillgänglighet och tillgänglighetsmönstret inom en region ger också incitament för hushåll och företag att dra nytta av detta i sina lokaliseringsval.

Infrastruktur och transportsystem underlättar således transaktionsprocesser, vilket är på ett direkt sätt kostnadssänkande. Figur 4 bygger på detta resonemang och ger en översiktlig illustration av

⁵ Se t.ex. Johansson och Klaesson (2003, 2007), Johansson et al. (2003), Andersson et. al (2001), Anderson och Lakshmanan (2007), Johansson (1993), Lakshmanan and Anderson (2002).

de samband och mekanismer som ligger till grund för analysera i denna rapport. Av figuren framgår att investeringar i infrastruktur resulterar i reducerade tidsavstånd vilket medför regionförstoring genom geografisk expansion.



Figur 4. *Infrastruktur, regionförstoring och regional utveckling.*

Figuren betonar att arbetsmarknaden effektiviseras samt att regionförstoring stimulerar expansion av service- och tjänsteföretag riktade mot både hushåll och företag. Arbetsmarknaden förbättras genom att utbudet av arbetstillfällen för arbetstagare expanderar samtidigt som företagen får förbättrad tillgänglighet till arbetskraft. Detta kan förväntas leda till förbättrad matchning på arbetsmarknaden.⁶ En expansion av service- och tjänstemarknaden är kopplad till att marknadspotentialen växer när regionen förstoras.

Tillsammans ger detta förbättrade förutsättningar för tillväxt och jobb. När regionen växer genererar detta ny regionförstoring, denna gång genom att regionen attraherar nya hushåll och företag. Investeringar i transportsystem kan således initiera och stimulera en kumulativ utveckling där geografisk regionförstoring bidrar till att regionen växer genom inflyttning av arbetskraft och expansion av företag och arbetstillfällen. Följaktligen kan investeringar i

⁶ Se t.ex. analysen av arbetskraftens rörlighet och produktivitet i svenska funktionella region i Andersson och Thulin (2008).

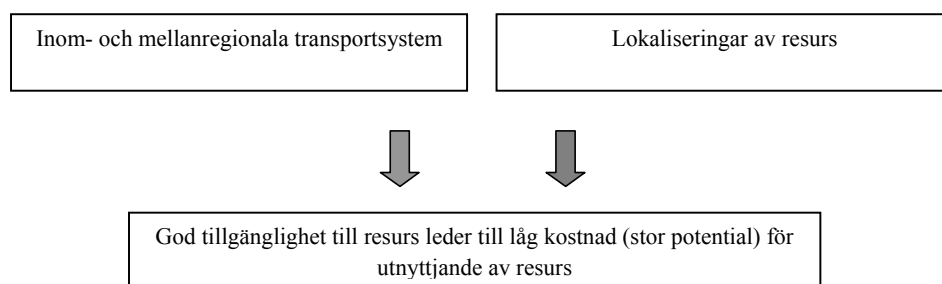
transportsystem medföra att en region växer på två sätt: (1) geografiskt och (2) genom omflyttning av befolkning samt expansion och nyetablering företag och arbetsställen.

2.3 Tillgänglighet som attraktor för hushåll och företag

En central aspekt i sambanden mellan transportsystem, regionförstoring och regional utveckling gäller *tillgänglighet* och dess roll som attraktor för såväl företag som hushåll.

Tillgänglighet är ett fenomen som kombinerar *lokalisering* och *tidsavstånd*. I en grundläggande mening relaterar tillgänglighet till 'lättheten' eller 'potentialen' att samverka över avstånd. Fysisk tillgänglighet byggs upp av den materiella infrastruktur som sammankopplar olika lokaliseringar. Detta återspeglas i Figur 5.

Tillgängligheten från en given plats i geografin beror på lokaliseringen av resurser av olika storleksordningar i kombination med kvaliteten på transportsystemen mellan platsen och de lokaliseringar där resursen finns. På så sätt kan tillgängligheten förändras av investeringar i transportsystem och/eller förändrade lokaliseringsmönster.



Figur 5. Transportsystem, lokaliseringsmönster och tillgänglighet.

Tillgängligheten från lokalisering r till s med avseende på resurs O kan enkelt uttryckas:

$$(1) \quad T_{rs}^O = O_s f(d_{rs})$$

I ekvationen ovan anger T_{rs}^O tillgängligheten i region r till resurs O i region s . O_s anger storleksordningen av utbudet av resursen i region s . d_{rs} är tidsavståndet mellan r och s . $f(d_{rs})$ är en funktion som anger hur tillgängligheten reduceras av ökande tidsavstånd. Om vi antar att r avser Malmöregionen och s Köpenhamnsregionen är det tydligt att Öresundsbron innebar en betydande ökning av tillgängligheten med sin effekt på tidsavstånden med väg- och tågnäten.

När transportsystemen förbättras och tidsavstånden sjunker ökar tillgänglighetsvärdet genom att d_{rs} minskar. En viktig poäng i det teoretiska ramverk som presenteras här är att sådana tillgänglighetsförbättringar (eller regionsförstoring) gör regionen mer attraktiv för såväl hushåll som företag. Företag och hushåll förväntas anpassa sitt beteende till förändrade tillgänglighetsmönster orsakade av nya transport- och interaktionsvillkor. Sådan anpassning innebär omlokaliseringar vilket gör att tillgänglighetsvärdet förbättras ytterligare. På vilket sätt är ökad tillgänglighet en attraktor för hushåll och företag?

Tillgänglighet som attraktor för hushåll

För hushåll gäller att det finns två grundläggande aspekter på deras lokaliseringsval: (1) ett arbetsmotiv och (2) ett konsumtionsmotiv.

Arbetsmotivet relaterar till inkomster och tillgänglighet tillfredställande jobb. När tillgängligheten ökar kan arbetstagare nå ett större och mer diversifierat utbud av jobb inom givna tidsavstånd. Ur ett arbetsmotiv ökar därför en regions attraktivitet som arbets- och boplat. Detta kan antas vara särskilt viktigt för unga utbildade arbetstagare, där utbildningen innebär en specialisering.

Modern arbetsmarknadsforskning visar att kvaliteten på matchningen mellan arbetsgivare och arbetstagare är så kallad "experience good" som måste upplevas för att kunna utvärderas (se t.ex. Farber 1994).⁷ Jobbyten i början av karriären kan således betraktas som en konsekvens av att

⁷Stöd för detta antagande redovisas bland annat av Topel och Ward (1992), som påvisar att vägen mot ett stabilt jobb bland unga är kantad av frekventa jobbyten och lönestegring. De skriver (1992, p.439): "New entrants to the labor force can look forward to about 40 years of work. Over their careers their wages will about double (in the

arbetstagare kontinuerligt letar tills dess att man finner en matchning av bra kvalitet med hög lön till följd. Regioner med hög tillgänglighet med flera arbetsgivare inom relativt korta tidsavstånd är fördelaktiga lokaliseringar genom att underlätta individers sökprocess efter passande jobb.⁸ Tillgängligheten till Köpenhamnsregionen med en stor arbetsmarknad kan på goda grunder antas öka Malmöregionens attraktivitet ur ett arbetsmotiv och motivera en ökad inflyttning.

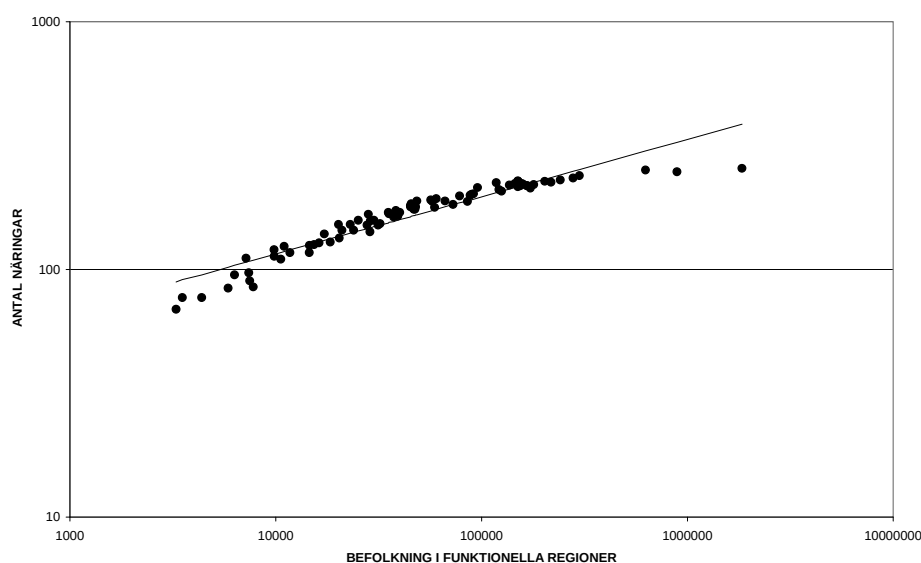
När det gäller konsumtionsmotivet är utgångspunkten att individer väljer lokalisering med hänsyn tagen till möjligheterna att konsumera varor, tjänster, kulturutbud, sjöutsikt, sol, etc. Konsumtionen avser i detta sammanhang med andra ord ett brett spektrum av faktorer. Vi kan sammanfatta konsumtionsmotivet med att det avser individers konsumtion av ”kvalitetsattribut” (eller ”trivselvärden”).

Vad är då kvalitetsattribut? I en rad studier har Edward Glaeser (professor vid Harvarduniversitetet i USA) med olika medförfattare studerat betydelsen av kvalitetsattribut för regioners attraktivitet och tillväxt. Hans forskningsteam menar att bredden på utbudet av tjänster och konsumentvaror är en central faktor (Glaeser et al, 2001). Forskning pekar också på att denna typ av kvalitetsattribut är en av de viktigaste och innefattar utbud av varor såsom kläder, mat, elektronik, etc., och tjänster, ex. frisörer, uthyrningsverksamhet, teatrar, SPA-anläggningar, restauranger, barer, etc.

cross section), and they will change jobs ten times. But the pace of these changes is far from even. The first ten years of a career will account for 66 percent of lifetime wage growth for male high school graduates and almost exactly the same fraction of lifetime job changes. As the career progresses, both turnover and wage growth subside”.

⁸Wheeler (2006) finner att individer har högre lönetillväxt i städer, samt att detta primärt beror på snabbare lönetillväxt av jobbyte än snabbare lönetillväxt inom ett och samma jobb. Han drar följande slutsats: ”This result is consistent with the idea that cities enhance worker productivity through a job search and matching process and, thus, that an important aspect of ‘learning’ in cities may involve individuals learning about what they do well.”

Diversiteten i utbudet är en viktig egenskap (cf. Quigley 1998).⁹ Det finns två sätt att tolka detta. För det första tenderar konsumenter att ha en preferens för diversitet, i den mening att man generellt sett gärna konsumerar ”lite av varje” än ”mycket av lite”.¹⁰ För det andra kan regioner med diversitet i utbudet attrahera individer med olika preferensstrukturer. Stora regioner med hög tillgänglighet erbjuder normalt ett mer diversifierat utbud av tjänster riktade mot konsumenter. Detta illustreras i Figur 6.



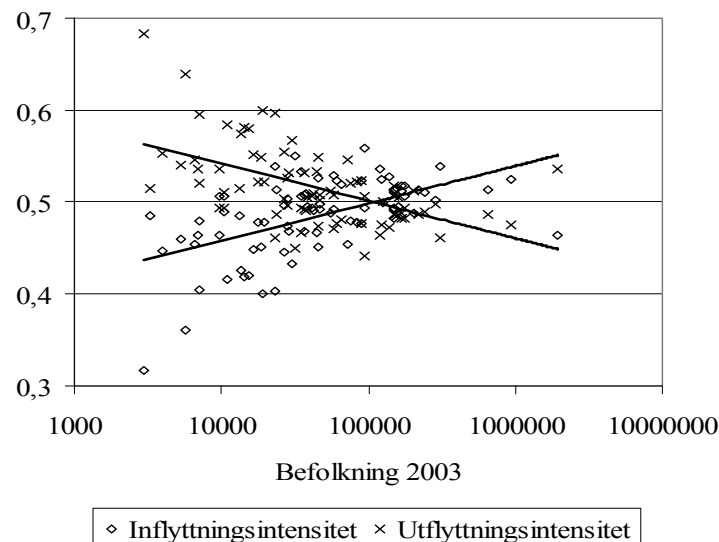
Figur 6. Antalet näringar inom sektorer inriktade mot konsumenter som en funktion av regionstorlek.

Ur ett konsumtionsmotiv bidrar ökad tillgänglighet till attraktivitet genom att restiden sjunker. Den geografiska utsträckningen på konsumenters inköpsmarknad för konsumtion av varor och kultur m.m. Öresundsbron innebär till exempel att transaktionskostnaderna förknippade med att utnyttja utbudet av butiker, kultur och nöjen i Köpenhamn för personer bosatta i Malmöregionen är lägre. Kort och gott ökade tillgängligheten mellan regionerna vilket underlättar konsumtion av utbudet i respektive region. Detta innebär förbättrad attraktionskraft ur ett konsumtionsperspektiv.

⁹De lyfter även fram estetiska och fysiska egenskaper, kvalitén på offentliga tjänster samt kvalitén på infrastrukturen.

¹⁰Kanske man bäst bör tolka diversitetspreferensen ur ett tidsperspektiv, t.ex. genom årskonsumtion. Konsumtionen kan då betingas på årstid, t.ex. teater på vinterhalvåret och utomhusrestaurang på sommarhalvåret.

Relevansen av arbets- och konsumtionsmotivets koppling till tillgänglighet kan illustreras med Figur 7 som visar hur in- och utflyttningsintensiteten för olika regioner samvarierar med regionstorlek.



Figur 7. In- och utflyttningsintensiteter och regionstorlek.

Stora region har generellt hög tillgänglighet för arbete och konsumtion. Om resonemanget ovan är riktigt bör denna tillgänglighetsfördel avspeglas i flyttmönstren. Figuren visar att inflyttningsintensiteten generellt är lägre än utflyttningsintensiteten för små regioner med mindre än 100 000 invånare. För större regioner gäller det omvända. Med andra ord tenderar stora regioner att växa medan små regioner krymper. Detta mönster är i linje med de redovisade lokaliseringsmotivens koppling till tillgänglighet.

Tillgänglighet som attraktor för företag

Alla företag påverkas av villkoren för insatsleveranser och försäljning. Insatser kan gälla material, insatsvaror och arbetskraft. Försäljning avser kunder vilket kan vara andra företag eller till invånare inom eller utanför regionen.

Regionförstoring innebär utökad marknadspotential både på insats- och försäljningssidan. Detta kan generellt kopplas till marknads- och insatseffekter enligt följande:

- (i) Befintliga näringar kan öka sin volym och därmed höja sin produktivitet genom bättre skaleffektivitet.
- (ii) Ökad marknadspotential i en region kan också betyda att flera insatsleverantörer utvecklas i närregionen, vilket kan både sänka insatskostnaderna och bredda valmöjligheterna för de företag som köper insatsleveranserna, med förbättrad resursallokering som följd.
- (iii) Nya näringsgrenar kan få tillräckligt goda försäljningsmöjligheter för att lokalisera sig i regionen. Detta gäller i huvudsak tjänstenäringsgrenar för vilka närmarknaden är av stor betydelse på både försäljnings- och på insatssidan.

Ovanstående är särskilt viktigt för distanskänslig produktion som kännetecknas av kontaktintensiva transaktioner och interaktioner. All distanskänslig produktion gynnas av hög tillgänglighet mellan köpare och säljare, och produktionsresultatet påverkas normalt positivt av ökad tillgänglighet till kontakter. Det typiska exemplet på denna typ av verksamhet är tjänstesektorer; dels parti- och detaljhandeln, dels kunskapsintensiva hushålls- och företagstjänster (se figur 4). För företagen i dessa branscher är det i huvudsak så att den regionala marknaden är den viktiga försäljningsmarknaden. Samtidigt utgör arbetskraften den enskilt viktigaste insatsfaktorn.

En illustration av detta är att i stora regioner med en bred regional insats- och försäljningsmarknad står tjänstebanscher för stor andel av det regionala näringslivet. Det är också tjänstebanscher som svarat för huvuddelen av sysselsättningstillväxten i de större regionerna. Tabell 2 redovisar tillväxten i lönesumma mellan 1990-2007 för Stockholms, Göteborgs- och Malmöregion. Tjänstesektorn är den del av OECD-ländernas ekonomier som vuxit snabbast under flera decennier, särskilt privata tjänster. I Malmö- och Stockholmsregionen har tjänstesektorn fördubblats under perioden 1990-2007, medan förskjutningen mot ett större inslag av tjänster gått långsammare i Göteborgsregionen. Denna utveckling är helt i linje med att tjänstesektorer attraheras till lokaliseringar med stor marknadspotential på både insats- och försäljningssidan.

Tabell 2. Tillväxt i lönesumma mellan 1990 och 2007 i Sveriges storstadsregioner.

<i>Region</i>	<i>Hela ekonomin (%)</i>	<i>Privata företag (%)</i>	<i>Tjänster (%)</i>	<i>Tillverknings-industri (%)</i>
Stockholmsregionen	58	78	101	21
Göteborgsregionen	57	64	56	47
Malmöregionen	49	65	100	4

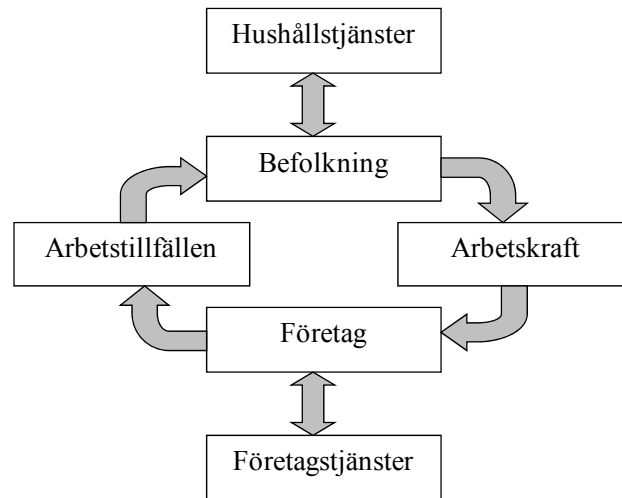
Anm. Fastprisberäknade lönesummor med regionindelning efter LA81.

När den regionala marknaden expanderar genom regionförstoring innebär detta att kundunderlaget för nya verksamheter ökar. Det blir en bredare sammansättning av marknaden för företagens försäljning av distanskänsliga varor och tjänster i en närregion. Detta utgör en attraktor för tjänsteföretagen. Samtidigt medger större regionala marknader en längre gången specialisering. Till exempel är utbudet av små specialiserade detaljhandlare normalt mycket större i stora regioner. Detta driver på diversiteten i det utbud konsumenter möter inom regionen. Regionförstoring stimulerar framväxten av en specialiserad tjänstesektor.

Öresundsbron kan mot denna bakgrund förväntas ha bidragit till en starkare utveckling av i huvudsak tjänstesektorn. Bron innebar en markerad expansion av marknadspotentialen på både insats- och försäljningssidan. Detta förbättrar attraktionskraften och förutsättningarna för tjänsteföretag i regionen.

2.4 Självförstärkande utveckling

Det teoretiska ramverk som presenterats tydliggör att investeringar i transportsystem kan initiera och stimulera självförstärkande utvecklingsprocesser. Reducerade tidsavstånd stimulerar regionförstoring, och sådan geografisk expansion höjer tillgängligheten i rummet. Förbättrad tillgänglighet är i sin tur en attraktor för såväl hushåll som företag, i huvudsak tjänstebranscher. Därmed kan regionen växa genom inflyttning av hushåll och expansion av företag (nya och befintliga). På så sätt växer regionens tillgänglighet ytterligare. En illustration av sådan självförstärkande utveckling presenteras i Figur 8.

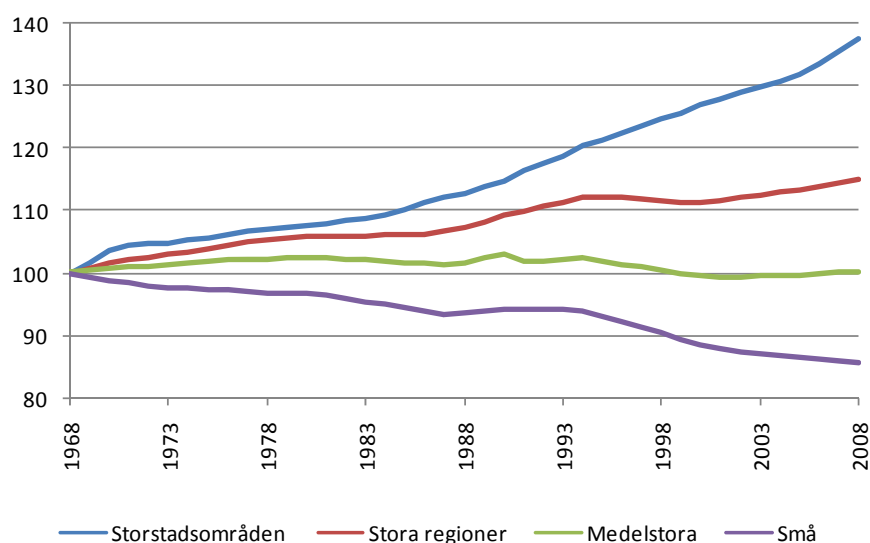


Figur 8. *Självförstärkande regional utveckling.*

Figuren tydliggör ett ömsesidigt beroende mellan arbetsstillfällen och arbetskraft där de stimulerar varandra över tid. Tillgängligheten till arbetsstillfällen är en attraktor för hushåll, samtidigt som tillgänglighet till arbetskraft är en attraktor för företagen. När arbetsstillfällen och arbetsutbudet i en region växer, då ökar regionens storlek och framförallt de tillgängligheter som stimulerar ytterligare utveckling. Växande marknader stimulerar också en växande tjänstesektor, vilket bidrar till attraktiviteten för hushåll och företag.

Erfarenheten från utvecklingen i Sverige och andra länder ger stöd för självförstärkande processer där marknadspotentialer och regionstorlek driver utvecklingen. Data över den långsiktiga befolkningsutvecklingen i Sveriges regioner ger ett tydligt budskap: stora regioner växer medan små regioner krymper. Figur 9 visar befolkningsutvecklingen över en 40-års period (1968-2008) i fyra olika regiongrupper.¹¹ Med region avses NUTEKs (1998) lokala arbetsmarknadsregioner (LA) som delar in Sveriges kommuner i 81 regioner. I figuren är befolkningstalen indexerade så att befolkningen 1968 är 100 för alla regiongrupper.

¹¹ Storstadsområdena inbegriper Stockholm, Göteborg och Malmö LA-region. Stora regioner är övriga regioner med 100 000 eller fler invånare 1968. Medelstora regioner hade mellan 50 000 och 100 000 invånare 1968 och små regioner mindre än 50 000 invånare.



Figur 9. *Befolkningsutveckling 1968-2008 i fyra regiongrupper (1968=100).*

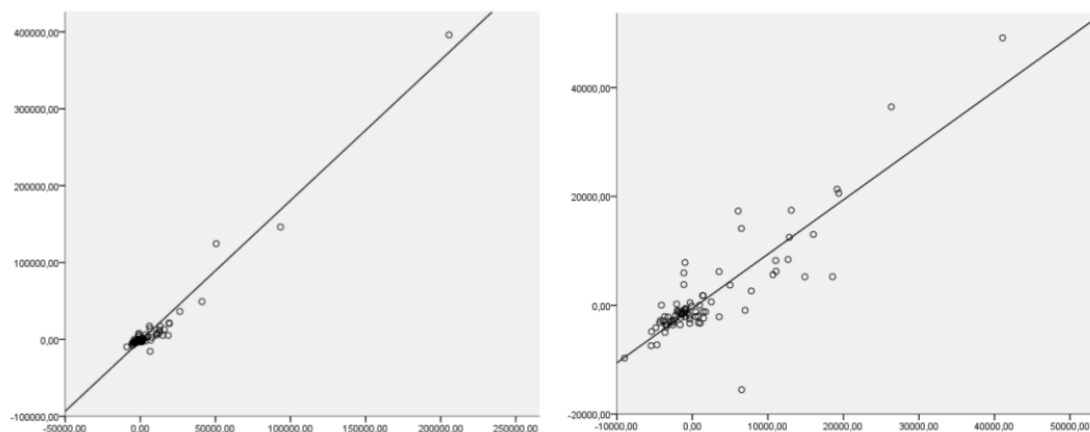
Figuren visar att Sveriges storstadsområden uppvisar den högsta befolkningstillväxten följt av stora regioner. Regioner som var medelstora 1968 har som grupp i stort sett haft samma invånarantal över perioden medan små regioner har minskat. Det är i synnerhet Sveriges tre storstäder som vuxit och fått en ökad betydelse i svensk ekonomi. Tabell 3 visar att Sveriges tre storstadsområden (Stockholm, Göteborg och Malmö LA-region) står för närmare 80 % av rikets totala befolkningsökning 1968-2008. Den visar också att urbaniseringsprocessen förstärkts under de senaste 20 åren. Perioden 1968-1988 svarade storstadsområdena för 66 % av rikets befolkningsökning. Motsvarande siffra för perioden 1988-2008 är 84 %.

Tabell 3. Befolkningsförändring under en 40-års period (1968-2000) i storstadsområden och riket som helhet.

	1968-1988		1988-2008		1968-2008	
	Δ	Andel (%)	Δ	Andel (%)	Δ	Andel (%)
Stockholm	205	39	396	50	602	45
Göteborg	93	18	146	18	220	18
Malmö	50	10	124	16	175	13
Storstadsområden	349	66	667	84	1 016	77
Riket	527	100	797	100	1 325	100

Anm. Δ avser förändring i befolkning (1000-tal). Andel (%) avser regionens andel av Sveriges totala befolkningsökning.

Det förändringsmönster som återspeglas i Figur 9 och Tabell 3 innebär att befolkningsutvecklingen i regioner är tämligen beständig över tid. Figur 10 visar sambandet mellan förändring i befolkning 1968-1988 och förändring i befolkning 1988-2008. Budskapet är att regioner som växte/krympte under perioden 1968-1988 tenderar att uppvisa samma utveckling 1988-2008. På det hela taget ger den redovisade utvecklingen stöd för resonemanget kring självförstärkande effekter (se Figur 8).



Figur 10. Sambandet mellan förändring i befolkning 1968-1988 och 1988-2008.

(Anm. Den vänstra figuren inkluderar alla 81 LA-regioner medan den högra exkluderar Stockholm, Göteborg och Malmö).

3. ÖRESUNDSBRON OCH UTVECKLINGEN I MALMÖREGIONEN

Det teoretiska ramverk som presenterats visar att investeringar i transportinfrastruktur, genom sin effekt på tillgänglighetsvärdena för en region, kan initiera och stimulera kumulativa utvecklingsprocesser. Förändringar i tillgänglighetsstrukturer kan ge långsiktiga följeffekter på lokaliseringen av hushåll och företag, där ökad tillgänglighet och marknadspotential stärker en regions attraktionskraft.

Detta kapitel analyserar frågan om i vilken utsträckning Öresundsbron har bidragit till utvecklingen i Malmöregionen. För att fånga in de effekter som betonas av den internationella litteraturen innefattar analysen en bred uppsättning variabler och mått:

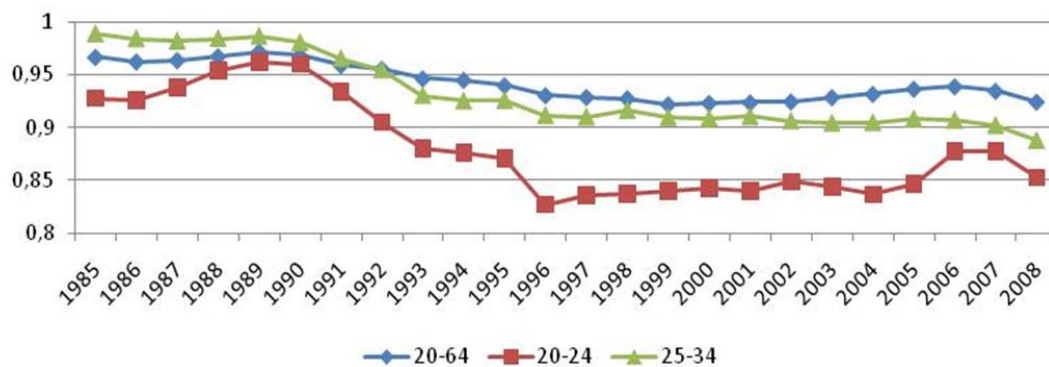
- Nettoinflyttning och fastighetspriser
- Arbetskraftens utbildning
- Nyföretagande och sysselsättningsutveckling i olika branscher
- Lönenivåer och lönetillväxt, totalt och i olika branscher
- Exportflöden totalt och i olika branscher

Tillsammans bör dessa indikatorer ge en avspeglning av effekten på produktivitet och tillväxt i befintligt näringsliv, samt effekter på regionens attraktivitet för nya företag och hushåll. Analysen inleds med att sätta Malmöregionen i perspektiv, där en huvudpoäng är att regionen kännetecknas av relativt låga ingångsvärden med avseende på inkomstnivåer, utbildningsnivå och arbetslöshet.

3.1 Malmöregionen har låga ingångsvärden

Malmöregionen har under en relativt lång period uppvisat låga förvärvsgrader och låga inkomst- och utbildningsnivåer jämfört med Sveriges övriga storstadsområden, dvs. Stockholms- och Göteborgsregionen.

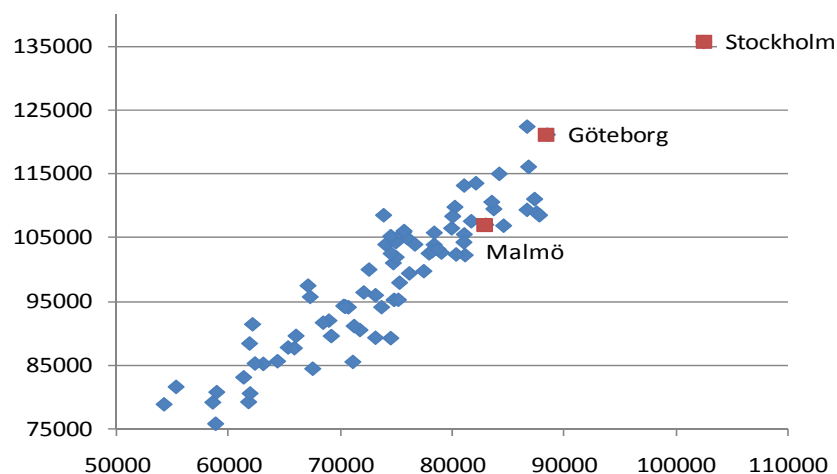
Figur 11 redovisar förvärvsgraden – dvs. andelen av arbetskraften som har ett jobb – i Malmöregionen som andel av nivån i Stockholmsregionen under perioden 1986-2008. Den första observationen är att värdet understiger ett över hela perioden vilket innebär att förvärvsgraden är konsekvent lägre i Malmöregionen jämfört med Stockholmsregionen. Malmöregionens förvärvsgrad sackade särskilt efter under den kraftiga lågkonjunkturen i början av 1990-talet, där förvärvsgraden bland ungdomar (20-24 år) sjönk till nivåer under 85 % av förvärvsgraden i Stockholmsregionen. En viss återhämtning är synbar under början av 2000-talet vilket sammanfaller med etableringen av Öresundsbron.



Figur 11. Förvärvsgrad i Malmöregionen uttryckt som andel av Stockholmsregionen 1986-2008.

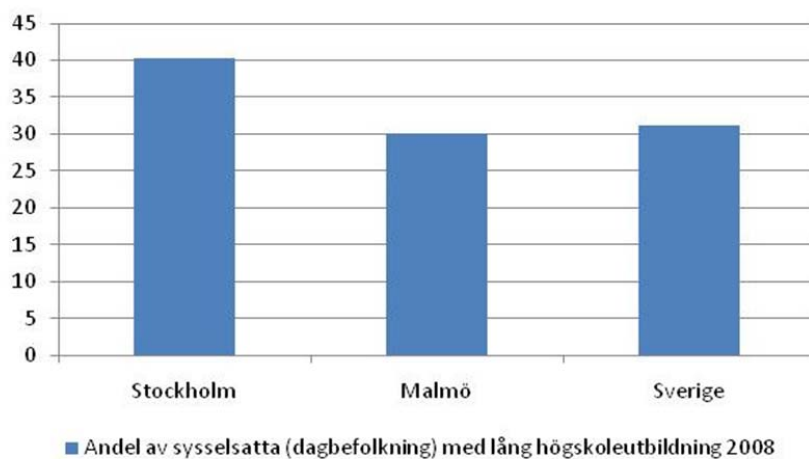
De relativt låga inkomstnivåerna i Malmöregionen illustreras av Figur 12. Den horisontella axeln mäter lönesumma per capita i Malmö LA-region år 1990 medan den vertikala axeln mäter lönesumman per capita 2007. Som framgår av figuren har i princip alla regioner ökat sin lönesumma per capita över perioden, rangordningen av regionerna förefaller tämligen invariant. Överlag gäller att större regioner har högre inkomstnivåer, men Malmöregionen har lägre lönesumma per capita än vad man kan förvänta sig givet dess storlek. I termer av sin relativa befolkningsstorlek avviker regionen från Stockholms- och Göteborgsregionen.

Ett annat mått på inkomstnivåer är bruttoregionprodukt (BRP) per capita. Enligt detta mått ligger Malmöregionen på 16e plats i riket 2007 – en position markerat under sin position med avseende på befolkningsstorlek.



Figur 12. Lönesumma per capita i Sveriges LA-regioner 1990 och 2007.

Det finns självklart flera skäl till att en region kan ha låga inkomstnivåer. De kan kopplas till strukturen på regionens näringsliv, andelen av invånarna som jobbar (förvärvsgraden), åldersfördelning, etc. Utbildningsnivån på regionens sysselsatta är ytterligare en faktor där personer med längre utbildning normalt har högre inkomster. Figur 13 presenterar andelen sysselsatta med lång universitets- eller högskoleutbildning (minst tre år) 2008 i Stockholm och Malmö FA-region, samt riket som helhet.



Figur 13. Andel av sysselsatta med lång högskoleutbildning 2008 i Stockholm och Malmö FA-region, samt riket som helhet.

Av figuren framgår att den generella utbildningsnivån bland de som jobbar i Malmö FA-region ligger omkring tio procentenheter under nivån i Stockholmsregionen (ca 30 procent jämfört med 40 procent). Malmöregionen ligger också något under riksgenomsnittet.

Slutsatsen från denna inledande beskrivning av Malmöregionen är att en positiv utveckling i Malmöregionen pådriven av Öresundsbron bör innebära en konvergering (eller upphämtning) gentemot övriga större regioner.

3.2 Tillgänglighet, marknadspotential och produktivitet i Skåne – en inledande analys

Ett centralt argument i föregående kapitel rör tillgänglighetens och marknadspotentialens betydelse för produktivitet och tillväxt, med betoning på verksamheter som kännetecknas av kontaktintensiva transaktioner och interaktioner. Analysen av Öresundsbrons effekter inleds med att empiriskt testa detta samband för Skåne län.

- Om vi kan observera att lönerna är högre i kommuner med hög tillgänglighet och marknadspotential, allt annat lika, ger det stöd för att förbättrad tillgänglighet bidrar till produktivitetens utveckling. Öresundsbron innebar en odiskutabel förbättring av tillgängligheten via väg- och tågnäten, särskilt för Malmöregionen.

För att testa detta samband estimerar vi en löneekvation. Som framgår av ekvation (3) modelleras lönen för individ i som jobbar i region r som en funktion av individens karaktäristika, egenskaper hos den region individen jobbar i samt övriga kontrollvariabler.

$$(3) \quad \ln w_{i,r} = f(\lambda'R_r, \beta'I_i, \gamma'Z)$$



Regionvariabler



Individvariabler



Övriga kontrollvariabler

Denna modellstruktur har använts i en rad internationella analyser av så kallade agglomerationsekonomier, där ett särskilt intresse är att empiriskt skatta fram en urban

produktivitetspremie (se t.ex. Rauch 1993, Bacolod et al. 2009, Glaeser och Maré 2001, Gould 2007). Modellen går tillbaka till tidiga analyser av Jacob Mincer kring sambanden mellan löner, utbildning och erfarenhet (se t.ex. Mincer 1974).

För att testa sambandet mellan marknadspotential och produktivitet (mätt enligt lönenivån) måste man självklart ta hänsyn flera olika faktorer. En individs lön beror till exempel normalt på ålder, utbildningslängd och inriktning, kön och sektor m.m. Metoden för att försöka ”isolera” effekten av marknadspotential är här att kontrollera för flera andra faktorer som kan förklara en individs lön. I analysen kontrolleras för individens ålder, längd och inriktning på utbildning, kön, ursprung samt sektortillhörighet.¹² Tidigare forskning visar att detta är viktiga kontrollvariabler.

Skattningen av modellen bygger på data över alla sysselsatta individer i Skåne län 2008. Arbetsorten för alla individer är någon av Skånes kommuner även om de kan bo utanför Skåne län. Analysen inriktas på sysselsatta hos privata arbetsgivare och exkluderar rörlig arbetskraft, sjömän, kombinatorer och egenföretagare. Detta ger ett datamaterial som inbegriper strax över 235 000 individer.

Huvudintresset är på effekten av marknadspotential, och modellen inkluderar dels ett mått på faktisk marknadspotential i form av tillgänglighet till lönesumma, dels en dummyvariabel för Malmö kommun. Effekten av Öresundsbron på tillgänglighetsvärdet är särskilt hög för Malmö kommun, varför vi testar en specifikation med en dummyvariable för Malmö. Tillgänglighet till lönesumma beräknas för samtliga kommuner i Skåne län enligt följande:

$$(4) \quad MP_r = \sum_{s=1}^N W_s \exp\{-\lambda t_{rs}\}$$

där MP_r är marknadspotential för kommun r (se t.ex. Andersson och Gråsjö 2009). W_s avser lönesumma i kommun s och λ är en diskonteringsparameter som beskriver hur kraftigt tillgänglighetsvärdet sjunker när tidsavstånden ökar. I beräkningarna används skattade värden på λ baserade på analyser av hur intensiteten i pendlingsflöden varierar med tidsavstånd (se

¹² En mer detaljerad redogörelse för metodiken och variabler finns redovisad i Appendix.

Johansson et al. 2002 och 2003). t_{rs} är restiden i minuter med bil mellan kommun r och s . Således utgör MP_r för varje kommun r ett mått på summan av kommunens tillgänglighet till lönesumma i alla N kommuner i Sverige.

Tabell 4 presenterar resultaten när modellen skattas med marknadspotential respektive dummyvariabeln för Malmö. De skattade parametrarna visar att det finns ett starkt statistiskt signifikant samband mellan lönenivå och marknadspotential, och att detta resultat är robust även när man kontrollerar för flera andra faktorer. Resultaten ger stöd för argumentet att ökad marknadspotential genom högre tillgänglighetsvärden bidrar till produktivitsutvecklingen. Dubbelt så stor marknadspotential är generellt associerad med omkring 4 procent högre lönenivå i skånska kommuner.

Tabell 4. Samband mellan marknadspotential och produktivitet i Skånes kommuner (OLS skattningar för år 2008).

	(1)	(2)	(3)	(4)	(5)
Marknadspotential MP_r	0.0664***	0.0699***	0.0398***	0.0422***	0.0388***
Malmö (dummyvariabel)	0.0392***	0.0289***	0.0176***	0.0194***	0.0384***
Övriga kontrollvariabler	Nej	Ålder	Ålder samt utbildningslängd och inriktning	Ålder, kön, ursprung samt utbildningslängd och inriktning	Ålder, kön, ursprung, sektor samt utbildningslängd och inriktning
Antal observationer	235 337	235 337	235 337	235 337	235 337

Anm. Tabellen redovisar skattade parametrar för variablerna marknadspotential och en dummy för Malmö kommun baserat på data över sysselsatta individer i Skåne län 2008. *** indikerar att de skattade parametrarna är statistiskt signifikanta på 1 % nivå. Kolumn (1) avser en modell utan kontrollvariabler. I kolumn (2) och (3) adderas ålder och utbildningslängd och inriktning. Även en kvadrerad åldersvariabel ingår. Kolumn (4) och (5) adderar ursprung och sektortillhörighet. De skattade parametrarna visar att det finns ett starkt statistiskt signifikant samband mellan lönenivå och marknadspotential, och att detta resultat är robust när man kontrollerar för flera andra faktorer.

Det teoretiska ramverket som presenteras i kapitel 2 betonar att det är i huvudsak distanskänslig produktion som gynnas av större marknadspotentialer, vilket medför en naturlig fokus på tjänsteverksamheter. Sådan verksamhet kännetecknas av kontaktintensiva transaktioner och

interaktioner, där produktionsresultatet normalt påverkas positivt av ökad tillgänglighet till kontakter. Kan vi observera att så är fallet i Skåne?

För att analysera denna fråga delar vi upp sysselsättningen i olika yrkeskategorier. Med inspiration från Bacolod et al. (2009) delas de sysselsatta i Skåne upp i fem olika yrkesgrupper. Dessa är: (i) kognitiva, (ii) management, (iii) sociala och (iv) motoriska. Tanken är att dessa grupper skiljer sig åt med avseende på betydelsen av interaktions- och kontaktintensitet. Yrken i grupp (i) – (iii) kräver normalt mer interaktion och kontakter än grupp (iv). Därmed bör kognitiva, management och sociala yrken gynnas mer av marknadspotential än motoriska yrken. Det bör noteras att de tre första yrkesgrupperna är tjänsteorienterade, samt att yrkesdata inte är avhängigt sektor. Även tunga tillverkningsindustrier har flera jobb kopplade till tjänsteverksamhet.

Tabell 5 presenterar resultaten när modellen i ekvation (4) skattas för respektive yrkesgrupp. Alla skattningar kontrollerar för individens ålder, kön, ursprung, utbildningens längd och inriktning samt arbetsställets sektorstillhörighet. Som tidigare skattar vi modellen en gång med marknadspotential och en gång med en dummy för Malmö.

Tabell 5. Samband mellan marknadspotential och produktivitet för olika yrkesgrupper i Skånes kommuner (OLS skattningar för år 2008).

	Kognitiva	Management	Sociala	Motoriska
Marknadspotential MP_r	0.0470***	0.0523***	0.0399***	0.00982***
Malmö (dummyvariabel)	0.0202***	0.0622***	0.0503***	-0.000281
Övriga kontrollvariabler	Ålder, kön, ursprung, sektor samt utbildningslängd och inriktning	Ålder, kön, ursprung, sektor samt utbildningslängd och inriktning	Ålder, kön, ursprung, sektor samt utbildningslängd och inriktning	Ålder, kön, ursprung, sektor samt utbildningslängd och inriktning
Antal observationer	40 786	53 494	5 377	87 287

Anm. Tabellen redovisar skattade parametrar för variablerna marknadspotential och en dummy för Malmö kommun baserat på data över sysselsatta individer i Skåne län 2008. *** indikerar att de skattade parametrarna är statistiskt signifikanta på 1 % nivå.

Från tabellen framgår att resultaten är i linje med förväntningarna. I skattningen med marknadspotential är alla skattade koefficienter positiva och statistiskt signifikanta, vilket innebär att lönen för sysselsatta inom samtliga yrkeskategorier är högre i kommuner med högre marknadspotential. Dock är storleksordningen på lönepremien markerat högre för kognitiva, management och sociala yrken jämfört med motoriska. Detta stödjer att det i huvudsak är interaktions- och kontaktintensiva verksamheter som gynnas av förbättrade tillgänglighetsvärden. Resultaten tyder på att effekten av utökad marknadspotential är större på denna typ av verksamheter. Detta mönster upprepas i resultaten för skattningarna med en dummyvariabel för Malmö. Här finns ingen lönepremie för motoriska yrken. Lönepremien är högst för management och sociala yrken.

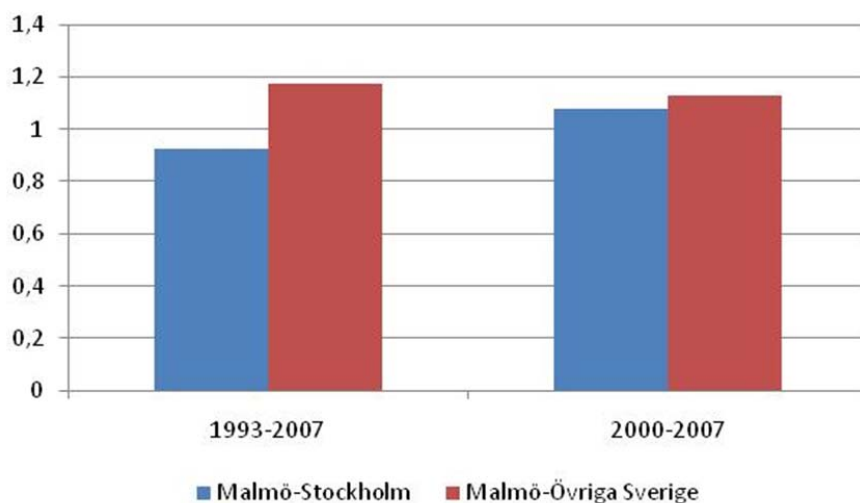
Sammanfattningsvis ger resultaten stöd för att utökad marknadspotential ger positiva produktivitetseffekter, och att dessa är särskilt starka för interaktions- och kontaktintensiva verksamheter. Öresundsbron, som på ett markerat sätt förbättrade tillgänglighetsvärdena för Malmöregionen med avseende på både väg- och tågnäten, kan således på goda grunder antas stimulerat produktiviteten i regionen.

3.3 Utvecklingen i Malmöregionen före och efter bron # 1 – BRP, sysselsättning och inflyttning

Hur har tillväxten i Malmöregionen sett ut under 2000-talet? Kan vi se att Malmöregionens utveckling fick en extra skjuts efter färdigställandet av Öresundsbron, dvs. efter 2000? I detta kapitel redovisas utvecklingen i Malmöregionen före och efter bron med avseende på generella mått på inkomstnivåer, sysselsättning och inflyttning.

Till att börja med redovisar Figur 14 tillväxten i bruttoregionprodukten i Malmöregionen i relation till tillväxten i Stockholmsregionen och övriga Sverige för perioden 1997-2003 och perioden 2000-2007, dvs. perioden efter Öresundsbron färdigställdes. Ett värde som överstiger ett innebär att Malmöregionen vuxit snabbare än referensregionen, med ett värde som understiger ett innebär det omvända. BRP är ett mått på förädlingsvärdet på all produktion (varor

och tjänster) inom en region. Av de skäl som redovisas i kapitel 2 kan Öresundsbron kan förväntas ha gett avtryck i tillväxten i BRP.



Figur 14. Tillväxt i Bruttoregionprodukt (BRP) i Malmöregionen i relation till Stockholmsregionen och övriga Sverige.

För det första framgår att Malmöregionens tillväxt överstigit övriga Sveriges (exkl. Stockholmsregionen) dels över helan perioden 1993-2007, dels under perioden 2000-2007. Mellan 2000 och 2007 växte BRP med nästan 40 procent i Malmöregionen i löpande priser. För övriga Sverige (exkl. Stockholmsregionen) låg samma siffra på omkring 35 procent.¹³ Ett intressant resultat är att Malmöregionens tillväxt i BRP låg under Stockholmsregionens perioden 1993-2000, men under efterföljande period (2000-2007) växer BRP snabbare i Malmöregionen än i Stockholmsregionen. Skillnaden uppgår till cirka tre procentenheter (40 jämfört med 37 procent). Denna upphämtning gentemot Stockholmsregionen sammanfaller med etableringen av Öresundsbron, vilket är förenligt med en 'broeffekt'.

Om vi flyttar blicken från total BRP och istället studerar BRP per capita erhålls en annan bild. Tabell 6 redovisar tillväxt i BRP per capita och sysselsättning 1993-2007 i Malmöregionen, Stockholmsregionen och övriga Sverige. Här framgår att tillväxten i BRP per capita under perioden 2000-2007 ligger i linje med övriga Sverige men under Stockholmsregionen. Samtidigt

¹³Tillväxten avser löpande priser. En fastprisberäkning med nationella prisindex ändrar inte relationen mellan regionerna. Sverige saknar statistik på regionala prisindex.

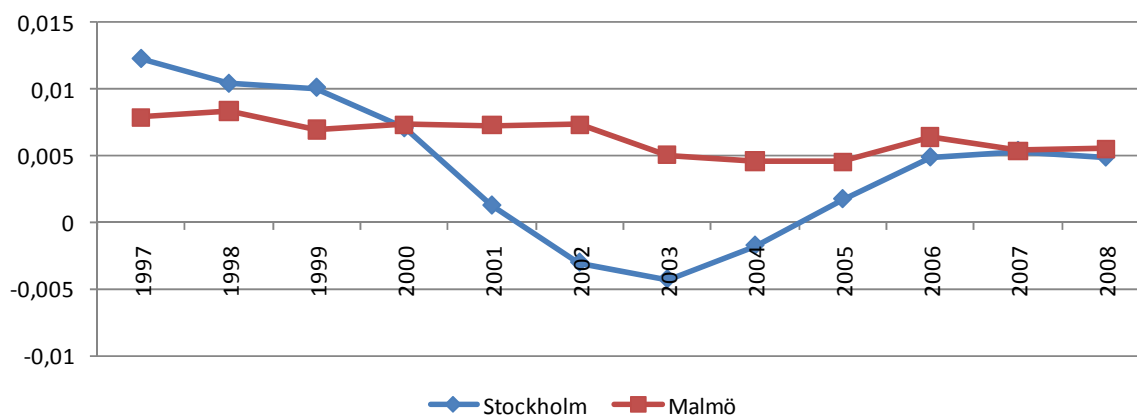
tog sysselsättningstillväxten fart under perioden 2000-2007, där den procentuella tillväxten i antal sysselsatta låg omkring fyra procentenheter över Stockholmsregionen och övriga Sverige (12 jämfört med 8 procent). Med andra ord kan man inte urskönja någon särskild skjuts i utvecklingen av inkomstnivån på ett aggregerat plan i Malmöregionen perioden efter Öresundsbron. Att sysselsättningen växer snabbare är i linje med teoribildningen kring marknadspotentialer och regionförstoringens effekter, men tillväxten i BRP har inte varit tillräcklig för att den generella inkomstnivån återhämtats gentemot Stockholmsregionen. Tillväxten har följt utvecklingen i övriga Sverige.

Tabell 6. Tillväxt i BRP per capita och sysselsättning 1993-2007 i Malmöregionen, Stockholmsregionen och övriga Sverige.

	Tillväxt i BRP per capita		Sysselsättningstillväxt	
	1993-2007	2000-2007	1993-2007	2000-2007
Stockholm	65	27	27	8
Malmö	66	25	21	12
Övriga Sverige	64	25	13	8

Kapitel 2 argumenterade för att förbättrade tillgänglighetsvärden och regionförstoring kan öka en regions attraktivitet som arbets- och boplatz genom ett konsumtions- och ett arbetsmotiv. Det finns två enkla mått på en regions attraktivitet. Det ena är inrikes flyttningsnetto vilket mäter skillnaden mellan inrikes in- och utflyttning. Det andra är utvecklingen av fastighetspriser. Regioner med positiva inrikes flyttningsnetto och stark utveckling av fastighetspriser betraktas normalt som attraktiva regioner. Detta är helt enkelt regioner som attraherar hushåll och där hushållen har en hög betalningsvilja för bostäder. Hur ser utvecklingen ut i Malmöregionen med avseende på dessa mått?

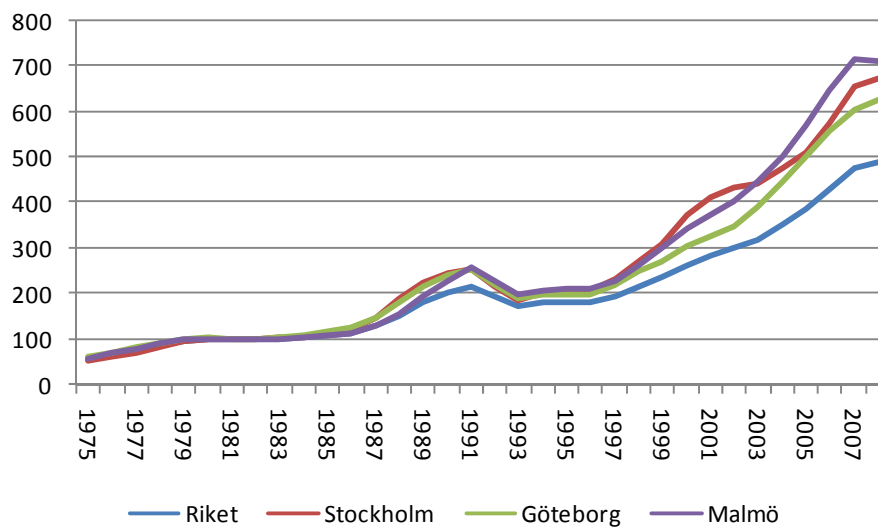
Figur 15 och 16 ger besked. Den första figuren presenterar inrikes flyttnetto som andel av befolkning för perioden 1997-2008 i Malmö- och Stockholmsregionen, där den senare utgör en referensregion. Malmöregionen uppvisar en stabil positiv inrikes nettoinflyttning över hela perioden, med en något sjunkande intensitet under början av 2000-talet. Stockholmsregionen börjar på en något högre nivå än Malmöregionen, men här sjunker nettoinflyttningen dramatiskt under första åren under 2000-talet och är negativ under ett par års tid.



Figur 15. Inrikes flyttnetto som andel av befolkning 1997-2008 i Malmö- och Stockholmsregionen.

Ett skäl till nedgången i flyttintensitet under början av 2000-talet är IT-krisen, där Stockholmsregionen drabbades särskilt hårt genom en koncentration av IT-företag. Forskning visar att den generella rörligheten på arbetsmarknaden sjunker i låg- och ökar i högkonjunkturer (se t.ex. Andersson och Thulin 2008). Dock gäller att krisen drabbade alla regioner och det är intressant att Malmöregionen förmår upprätthålla sitt positiva flyttningsnetto över hela den observerade perioden. Flyttintensiteten sjunker endast marginellt under "krisåren" i spåren av IT-bubblan. Denna utveckling är helt förenlig med det teoretiska ramverk som presenterats i tidigare kapitel, där Malmöregionens attraktionskraft förbättras genom utökade tillgänglighetsvärden. Möjligheten att bo i Malmöregionen och kunna utnyttja både Malmö- och Köpenhamnsregionen som arbetsmarknad är sannolikt en viktig förklaring.

Utvecklingen av fastighetspriserna i Malmöregionen ger en samstämmig bild. Som framgår av Figur 16 är utvecklingen på prisnivå tämligen likartad mellan regionerna i figuren fram till början av 2000-talet. Omkring 2002/2003 tar utvecklingen av fastighetspriserna på permanenta småhus i Malmöregion fart och växer snabbare än någon annan storstadsregion i Sverige. Denna ökning stämmer väl överens med data över flyttnetto. Prisutvecklingen drivs på av inflyttning och därmed ökad efterfrågan på bostäder. Samtidigt har inflyttningen från Danmark till Malmöregionen intensifierats, där bron gjorde det möjligt för danskar att bosätta sig i Malmöregionen och fortsätta jobba i Köpenhamn.



Figur 16. Fastighetsprisindex för permanenta småhus i Sveriges storstadsområden (Stockholm, Göteborg och Malmö) och riket som helhet 1975-2007 (1981=100).

En slutsats från den övergripande bilden av Malmöregionen är att regionen har en låg andel sysselsatta med lång utbildning. Kan vi se att utvecklingen har stärkts efter Öresundsbron? Tabell 7 redovisar förändringen i procentenheter i andelen sysselsatta med lång universitets- eller högskoleutbildning. Med lång utbildning avses här minst tre år.

Tabell 7. Förändring i andel sysselsatta med lång högskoleutbildning i Malmöregionen, Stockholmsregionen och övriga Sverige

	Δ andel med lång utb		Δ andel tekniker/nat.vet	
	1993-2007	2000-2007	1993-2007	2000-2007
Stockholm	15,63	8,04	1,18	1,00
Malmö	12,43	6,90	1,26	1,15
Övriga Sverige	12,72	6,57	0,96	0,83

Som framgår av tabellen ligger utvecklingen i Malmöregionen under både Stockholm och övriga Sverige över hela perioden 1993-2007. Sedan år 2000 ligger förändringen över övriga Sverige men fortfarande under Stockholmsregionen, men skillnaden gentemot Stockholmsregionen är mindre. Perioden 2000-2007 ökade andelen sysselsatta med lång utbildning med nästan sju procentenheter i Malmöregionen. Samma siffra för Stockholm uppgår till åtta procentenheter och för övriga Sverige omkring sex och en halv procentenheter. För en grupp är dock utvecklingen i

Malmöregionen stark, dvs. tekniker och naturvetare. Här har utvecklingen överstigit både Stockholmsregionen och övriga Sverige, och skillnaden är särskilt stor sedan år 2000.

Sammanfattningsvis uppvisar Malmöregionen en stark utveckling sedan 2000 för tillväxt i BRP, tillväxt i sysselsättning, flyttnetto och fastighetspriser. När det gäller generella inkomster (BRP per capita) och utbildningsnivå på regionens anställda finns det inga tydliga tecken på att utvecklingen stärkts efter färdigställandet av Öresundsbron.

3.4 Utvecklingen i Malmöregionen före och efter bron # 2 – expansion av sektorer och export

Föregående kapitel gav en bild av utvecklingen i Malmöregionen på ett aggregerat plan. Det teoretiska ramverket poängterar dock att effekter av regionförstoring och ökade tillgänglighetsvärden skiljer sig mellan sektorer, där särskilt tjänstenärings- och närmarknaden är av stor betydelse på både försäljnings- och på insatssidan. Resultaten från skattningen av modellen i kapitel 3.2 ger stöd till detta resonemang – lönepremien är högre för kontakt- och interaktionsintensiva yrken. Detta kapitel studerar sysselsättningsutveckling, lönetillväxt, nyföretagande och export för olika branscher i Malmöregionen och relaterar utvecklingen till övriga Sverige. I fokus står frågan om vi kan observera att utvecklingen av särskilt tjänstebranscher fått en extra skjuts efter Öresundsbron färdigställdes, dvs. perioden efter 2000.

Till att börja med redovisar Tabell 8 de tio sektorer i Malmöregionen med högst ”competitive shift” (CS) i termer av antal sysselsatta under perioden 2000 till 2008. CS är ett mått på tillväxtpremien i en sektor i en region. En positiv CS innebär att tillväxten i sektorn i Malmöregionen under perioden 2000-2008 överstigit samma sektors tillväxt i riket som helhet. CS beräknas genom att studera skillnaden mellan faktisk sysselsättningsökning och den ökning sektorn skulle haft i regionen om sektorn i regionen vuxit i samma takt som i riket som helhet. I tabellen redovisas denna skillnad i termer av antal sysselsatta.

Tabell 8. Sektorer med högst tillväxtpremie i antal sysselsatta mellan 2000 och 2008 i Malmöregionen.

<i>Sektor</i>	Sysselsättning 2000	Sysselsättning 2008	Tillväxt (%)	Competitive shift
FoU institutioner (73)	3 210	7 462	132	4 246
Företagstjänster (74)	29 802	43 165	45	3 055
Detaljhandel (52)	23 786	29 983	26	1 845
Byggindustri (45)	24 029	32 504	35	1 765
Datakonsulter (72)	7 676	10 287	34	1 651
Kommunal service (85a)	21 892	29 437	34	1 446
Vård och omsorg (85b)	5 968	10 280	72	1 176
Hotell och restauranger (55)	9 746	13 127	35	1 016
Transport (63)	6 742	8 008	19	964
Hälso- och sjukvård (85c)	33 486	34 543	3	953

En första observation är att huvuddelen av de tio sektorer som uppvisar högst CS under perioden 2000-2008 är privata tjänstesektorer riktade mot företag och hushåll. Sju av de tio sektorerna faller under denna kategori. Tre sektorer är förknippade med kommunal verksamhet och sjukvård. Kunskapsintensiva tjänstebranscher står i topp, där FoU institutioner och Företagstjänster uppvisar högst CS. Här har sysselsättningen vuxit med omkring 4 200 respektive ca 3 100 fler sysselsatta än vad som motiveras av sektorerna tillväxt i riket som helhet. Över lag gäller att de sektorer som uppvisar relativt höga tillväxttal i termer av antal sysselsatta är sektorer som gynnas av regionförstoring genom fördelar på både försäljnings- och insatssidan.

Den bild som tecknas av Tabell 8 förstärks av Tabell 9 som redovisar sysselsättningstillväxten i olika branschaggregat för perioden 1993-2000 respektive perioden 2000-2009 för Malmö-, Stockholms- och Göteborgsregionen. De tre branschaggregaten avser privata arbetsgivare och är (i) Tillverkning och byggindustri, (ii) low-end tjänster och (iii) high-end tjänster. Low-end tjänster inbegriper enklare tjänstebranscher som parti- och detaljhandel medan high-end tjänster innefattar mer avancerade tjänster och den grupp av tjänstebranscher som ofta benämns KIBS (Knowledge Intensive Business Services).

Tabell 9. Sysselsättningstillväxt i procent i Sveriges tre storstadsområden.

<i>Branschaggregat</i>	<i>Sysselsättningstillväxt (%) 1993-2000</i>	<i>Sysselsättningstillväxt (%) 2000-2009</i>	<i>Sysselsättningstillväxt (%) 1993-2009</i>
MALMÖREGIONEN			
Tillverkning och bygg (10-45)	4	-14	-11
Low-end tjänster (50-64)	9	11	21
High-end tjänster (65-99)	62	38	123
STOCKHOLMSREGIONEN			
Tillverkning och bygg (10-45)	11	-2	10
Low-end tjänster (50-64)	18	4	23
High-end tjänster (65-99)	90	24	135
GÖTEBORGSREGIONEN			
Tillverkning och bygg (10-45)	15	-3	11
Low-end tjänster (50-64)	14	9	25
High-end tjänster (65-99)	69	37	130

Tabellen ger ett tydligt budskap:

- För perioden 1993-200, dvs. innan Öresundsbron, var sysselsättningsutvecklingen i Malmöregionen markerat lägre än i både Stockholms- och Göteborgsregionen. Detta gäller samtliga tre branschaggregat.
- Under perioden 2000-2009, dvs. efter Öresundsbron färdigställdes, uppvisar Malmöregionen den högsta tillväxten i sysselsättning low- och high-end tjänstebranscher. Jämfört med Stockholmsregionen är sysselsättningstillväxten i Malmöregionen i low-end tjänster sju procentenheter högre. För high-end tjänster är tillväxten hela fjorton procentenheter högre.

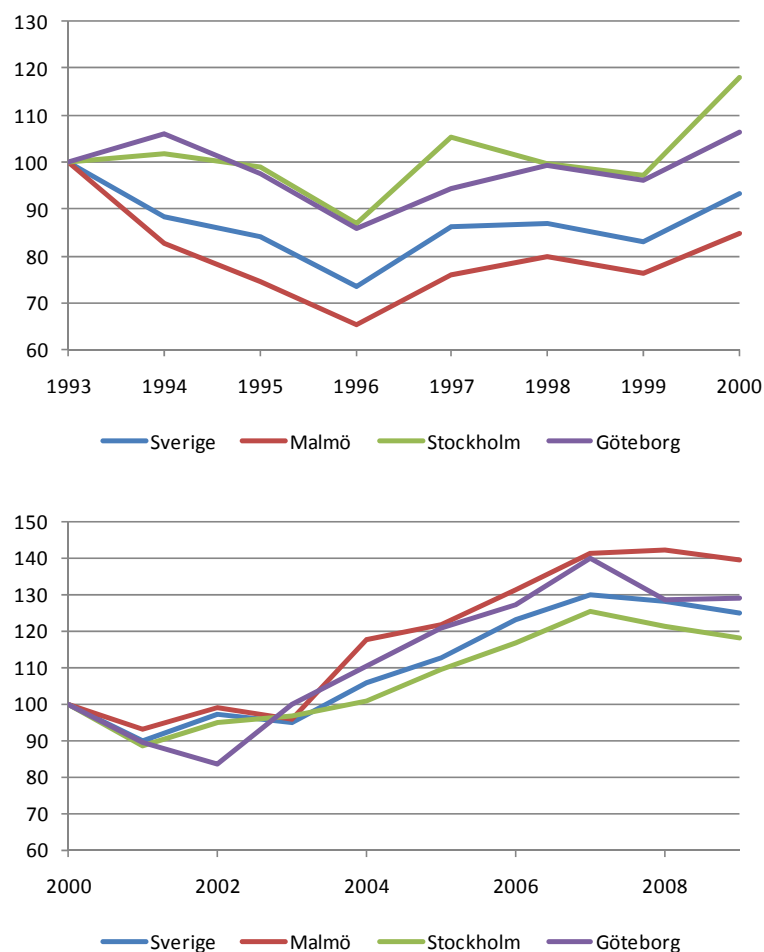
Med andra ord ser den relativa utvecklingen helt annorlunda ut perioden 2000-2009 jämfört med perioden 1993-2000. Från att uppvisa lägre tillväxtsiffror än övriga svenska storstadsregioner

vänder Malmöregionen till att uppvisa högt tillväxtsiffror för tjänstebranscherna. Det är värt att notera att denna upphämtning endast gäller tjänstesektorer som har mest att vinna på förbättrade marknadspotentialer. För tillverkningssektorer finns ingen upphämtning. Här gäller att sysselsättningstillväxten även för perioden 2000-2009 understiger övriga storstadsregioner.

Sammanfattningsvis återpeglar data över sysselsättningsutvecklingen på branschnivå i Malmöregionen före och efter Öresundsbron ett mönster som förenligt med det teoretiska ramverket om sambanden mellan investeringar i transportinfrastruktur, regionförstoring och tillväxt. Perioden efter Öresundbron uppvisar Malmöregionen markerat högre tillväxt i tjänstebranscher (särskilt high-end tjänster) relativt andra regioner i Sverige, vilket ger stöd för att Öresundsbron bidragit till en upphämtning i Malmöregionen.

För att komplettera bilden presenterar Figur 17 utvecklingen i antalet nya arbetsställen per år inom high-end tjänstebranscher – dels för perioden 1993-2000, dels för perioden 2000-2009. Alla siffror är indexerade så att alla regioner startar på värdet 100. Det teoretiska ramverket poängterar att regionförstoring och förbättrade tillgänglighetsvärden ökar attraktiviteten särskilt för tjänstenäringsar för vilka närmarknaden är av stor betydelse på både försäljnings- och på insatssidan. Därmed kan man förvänta sig expansion av tjänstebranscher genom att nya företag och arbetsställen etableras i regionen.

Den övre delen av Figur 17 visar utvecklingen 1993-2000. Här framgår tydligt att utvecklingen i Malmöregionen med avseende på nya arbetsställen inom high-end tjänster understiger såväl övriga storstadsområden som utvecklingen i Sverige generellt. I enlighet med sysselsättningssiffrorna i Tabell 9 vänder dock bilden för perioden 2000-2009 (den nedre delen av figuren). Här uppvisar Malmöregionen den starkaste utvecklingen. Indexvärdet på antalet nya arbetsställen per år överstiger såväl Stockholms- och Göteborgsregionens som Sveriges indexvärde. Detta ger stöd för att Öresundsbron stimulerat expansion av kunskapsintensiva tjänstbranscher i Malmö-regionen genom nyföretagande.



Figur 17. Antal nya arbetsställen inom High-end tjänstbranscher 1993-2000 (övre figur) och 2000-2009 (undre figur).

Om vi tittar på övriga branschaggregat kan man identifiera en upphämtning även för low-end tjänstesektorer, dock ej lika kraftig som för high-end. Under perioden 1992-2009 utvecklades nya arbetsställen inom low-end tjänster i Malmöregionen lägre än i Göteborgs- och Stockholmsregionen. Perioden 2000-2009 var utvecklingen i linje med Stockholms och översteg riksgenomsnittet och Göteborgsregionen. I likhet med Tabell 9 kan någon sådan upphämtning inte urskönjas för tillverkningsindustrin.

Vi ska nu studera utvecklingen av lönesummor och lönesumma per sysselsatt. I kapitel 3.2 framgår att det finns ett positivt samband mellan marknadspotential och lön. När marknadspotentialen ökar bör därför detta stimulera löneutvecklingen positivt. Analysen i

kapitlet visade också att sambandet är starkare för kontakt- och interaktionsintensiv verksamhet. Hur har utvecklingen av lönesummor och lön per sysselsatt sett ut perioden före och efter Öresundsbron?

Tabell 10 och 11 redovisar tillväxten i total lönesumma respektive lönesumma per sysselsatt för perioden 1995-2000 och 2000-2008. Perioderna i dessa tabeller skiljer sig något från tidigare tabeller på grund av datatillgång.

Tabell 10. Tillväxt i lönesumma i procent (löpande priser) i Sveriges storstadsregioner.

<i>Branschaggregat</i>	Lönesummetillväxt (%) 1995-2000	Lönesummetillväxt (%) 2000-2008	Lönesummetillväxt (%) 1995-2008
	MALMÖREGIONEN		
Tillverkning och bygg	30	27	65
Low-end tjänster	29	48	91
High-end tjänster	73	88	225
	STOCKHOLMSREGIONEN		
Tillverkning och bygg	34	38	85
Low-end tjänster	45	41	104
High-end tjänster	104	56	218
	GÖTEBORGSREGIONEN		
Tillverkning och bygg	31	45	91
Low-end tjänster	29	49	93
High-end tjänster	80	76	216

Generellt gäller att det mönster som framkommer i Tabell 9 för sysselsättningstillväxten upprepas för tillväxt i lönesumma. Utvecklingen i Malmöregionen ligger generellt under Stockholm och Göteborg för perioden 1995-2000. Efter 2000 har utvecklingen av lönesumma överstigit övriga regioner, särskilt i high-end tjänster. Tillväxten i lönesumma i denna sektor uppgick under perioden 2000-2008 i Malmö till 88 procent. Samma siffra för Stockholm och Göteborg uppgår till 56 respektive 76 procent. Detta är en tydlig upphämtning för Malmöregionen under perioden efter Öresundsbron.

Tabell 11. Tillväxt i lönesumma per sysselsatt i procent (löpande priser) i Sveriges storstadsregioner.

<i>Branschaggregat</i>	Tillväxt (%) 1995-2000	Tillväxt (%) 2000-2008	Tillväxt (%) 1995-2008
MALMÖREGIONEN			
Tillverkning och bygg	26	38	73
Low-end tjänster	19	31	56
High-end tjänster	19	39	66
STOCKHOLMSREGIONEN			
Tillverkning och bygg	26	36	72
Low-end tjänster	26	33	67
High-end tjänster	23	28	58
GÖTEBORGSREGIONEN			
Tillverkning och bygg	23	32	62
Low-end tjänster	19	33	58
High-end tjänster	24	28	59

Mönstret upprepar sig när vi tittar på tillväxten i lönesumma per sysselsatt i Tabell 11. Återigen uppvisar Malmöregionen en stark utveckling under perioden 2000-2008 särskilt i high-end tjänster. Under perioden 1995-2000 låg utvecklingen under både Stockholm och Göteborg, men 2000-2008 uppvisar Malmöregionen den högsta tillväxten i lön per sysselsatt i high-end tjänster. Vi kan också observera att lönetillväxten i Malmöregionen är gynnsam tillverknings- och byggindustrier.

Det finns två aspekter på lönetillväxten. Den ena är att utökad marknadspotential stimulerar till högre produktivitet genom att befintliga företag kan realisera skalekonomier samt förbättrad matchning på arbetsmarknaden. Den andra är att Öresundsbron kan stimulerat till lönekonkurrens mellan den svenska och danska sidan där Köpenhamnsregionen attraherar arbetskraft genom höga löner (delvis genom en relativt svag svensk kronkurs). Arbetsgivare i Malmöregionen kan därmed tvingas höja lönerna för att säkerställa tillsättning av arbetskraft.

Tabell 12 redovisar uppgifter om lönekostnad per sysselsatt från företagsregistret för år 2006. Datamaterialet bygger på uppgifter från företag med sitt huvudsakliga arbetsställe i Malmöregionen, Stockholmsregionen eller övriga Sverige. Fördelen med denna data är att man

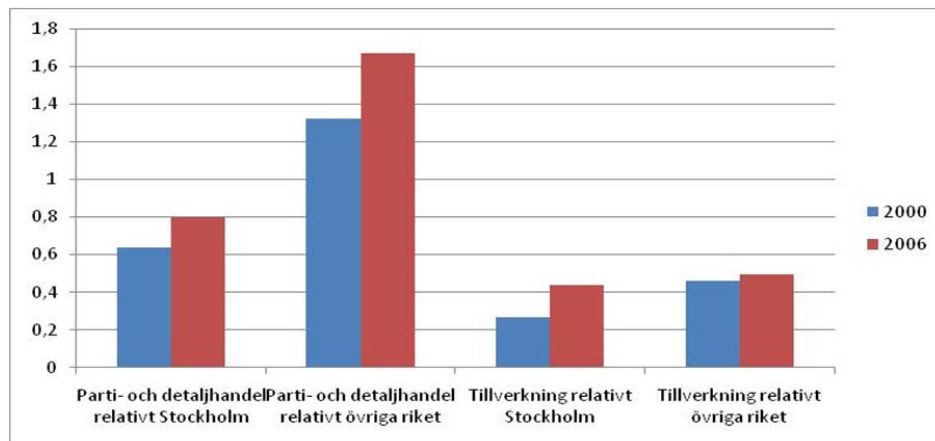
kan göra en finare indelning på sektorsnivå, men samtidigt kompliceras siffrorna av a företag kan ha många olika lokaliseringar genom att ha flera arbetsställen på olika orter i landet. Dock ger tabellen en indikation på lönenivåerna i Malmö jämfört med Stockholm och övriga landet.

Tabell 12. Lönekostnad per sysselsatt enligt företagsregistret i Malmö relativt Stockholm och övriga Sverige 2006.

	Kvot Malmö- Stockholm	Kvot Malmö- övriga Sverige
Tillverkning	0,97	1,09
Parti- och detaljhandel	0,89	1,00
KIBS	1,12	1,20

I tabellen uttrycks lönekostnaden per sysselsatt i Malmö som andel av nivån i Stockholmsregionen respektive övriga Sverige. Dessa data tyder på att Malmöregionen ligger under Stockholmsregionen men i linje med riksgenomsnittet i tillverkningsindustrin och i parti- och detaljhandel. Dock tyder data på att Malmöregionen har en hög lönenivå i kunskapsintensiva tjänstebranscher (sektor 72-74 enligt SNI). Även om dessa data är associerad med tolkningsproblem ger det stöd för den speciella utveckling av avancerade tjänstesektorer som observeras i tidigare tabeller. Att det finns indikationer på att lönenivån i KIBS är hög ger också stöd för lokal lönekonkurrens med Köpenhamnsregionen i Malmöregionen.

Slutligen redogör Figur 18 för Malmöregionens exportutveckling. I figuren uttrycks nivån på export per sysselsatt i Malmöregionen som andel av dels Stockholmsregionens nivå, dels nivån i övriga Sverige. Blåa staplar avser 2000 med röda staplar avser år 2006. Förbättrad marknadspotential kan antas ha stimulerat exportutvecklingen i Malmöregionen. Dels förbättrades tillgängligheten till Köpenhamnsregionen, dels förenklades godstransporter till Europa genom både väg och tåg.



Figur 18. Export per sysselsatt i olika branscher i Malmöregionen relativt Stockholm och övriga riket.

En första observation från figuren är att utvecklingen i export per sysselsatt har överstigit både Stockholmsregionen och övriga Sverige. Detta framgår av att värdet på kvoten 2006 är högre än värdet 2000. Utvecklingen förefaller ha varit särskilt stark för parti- och detaljhandeln. Överlag är detta i linje med att parti- och detaljhandeln kan förväntas gynnas mer av en förstorad närmarknad jämfört med tillverkningsbranscher.

4. SAMMANFATTNING OCH SLUTSATSER

Denna rapport fokuserar på den svenska sidan av Öresundsregionen och analyserar vilka avtryck bron har gett på regionens näringsliv i termer av både struktur och tillväxt. Den svenska sidan av Öresundsregionen avser Malmöregionen enligt Tillväxtverkets indelning i funktionella regioner. Enligt denna finns det 72 funktionella regioner i Sverige.

Rapporten tar sin utgångspunkt i modern regionalekonomisk teori som pekar på att regionförstoring kan resultera i betydande tillväxt- och struktumvandlingseffekter. Teoribildningen lyfter fram dynamiska effekter och betonar att förändringar i tillgänglighetsstrukturer genom investeringar i transportinfrastruktur ger földeffekter på lokaliseringen av hushåll och företag. Utökad marknadspotential bär särskilt gynna tjänstebranscher för vilka närmarknaden är av stor vikt på både försäljnings- och insatssidan.

Mot denna bakgrund innefattar analysen en bred uppsättning variabler och mått som tillsammans syftar till att spegla de processer som betonas av teorin:

- Nettoinflyttning och fastighetspriser
- Arbetskraftens utbildning
- Nyföretagande och sysselsättningsutveckling i olika branscher
- Lönenivåer och lönetillväxt, totalt och i olika branscher
- Exportflöden i olika branscher

Rapportens analyser ger stöd för att Öresundsbron stimulerat en positiv utveckling i Malmöregionen. En stark utveckling av sysselsättning, fastighetspriser, nyföretagande och inflyttning sammanfaller med etableringen av Öresundsbron. Malmöregionen har under en relativt lång period uppvisat låga förvärvsgrader och låga inkomst- och utbildningsnivåer jämfört med Sveriges övriga storstadsområden. Perioden efter Öresunds bron uppvisar Malmöregionen en konvergering (upphämtning) gentemot övriga större regioner. Analysera ger följande resultat:

- resultat från en löneekvation för sysselsatta i Skåne visar på ett robust och signifikant samband mellan marknadspotential och produktivitet, och detta gäller särskilt för interaktions- och kontaktintensiv verksamhet.
- Malmöregionen uppvisar en stark utveckling sedan 2000 med avseende på BRP, tillväxt i sysselsättning, flyttnetto och fastighetspriser. När det gäller generella inkomster (BRP per capita) och utbildningsnivå på regionens anställda finns det inga tydliga tecken på att utvecklingen stärkts efter färdigställandet av Öresundsbron.
- under perioden 2000-2009 uppvisar Malmöregionen den högsta tillväxten i sysselsättning tjänstebranscher. Detta gäller både för och enklare och mer avancerade tjänster. Jämfört med Stockholmsregionen är sysselsättningstillväxten i Malmöregionen i enklare tjänster sju procentenheter högre. För avancerade tjänster är tillväxten hela fjorton procentenheter högre. Perioden 1993-2000 uppvisade Malmöregionen en svagare utveckling än både Stockholms- och Göteborgsregionen.

- utvecklingen av antalet nya arbetsställen mellan 2000 och 2009 överstiger såväl Stockholms- och Göteborgsregionen som Sverige som helhet. Detta är förenligt med att Öresundsbron stimulerat expansion av kunskapsintensiva tjänstbranscher i Malmöregionen genom nyföretagande. Under perioden 1993-2000 uppvisar Malmöregionen en utveckling som understiger övriga storstadsregioner och riksgenomsnittet.
- tillväxten i lönesumma per sysselsatt inom avancerade tjänster är särskilt hög i Malmöregionen 2000-2009. Perioden 1995-2000 låg utvecklingen under både Stockholm och Göteborg, men 2000-2008 uppvisar Malmöregionen den högsta tillväxten i lön per sysselsatt i avancerade tjänster.
- utvecklingen i export per sysselsatt har överstigit både Stockholmsregionen och övriga Sverige, där utvecklingen i regionen förefaller ha varit särskilt stark för parti- och detaljhandeln.

REFERENSER

- Anderson W.P & Lakshmanan, T.R (2007), "Infrastructure and Productivity – what are the underlying mechanisms?", in Karlsson C et al (Eds) (2007), *The Management and Measurement of Infrastructure*, Edward Elgard, Cheltenham
- Andersson, M & Gråsjö, U (2009), "Spatial Dependence and the Representation of Space in Empirical Models", *Annals of Regional Science*, 43, 159-180
- Andersson, M & Thulin, P (2008), *Globalisering, Arbetskraftens Rörlighet och Produktivitet*, Underlagsrapport nr 23 för Globaliseringsrådet, Stockholm
- Andersson, M., Johansson, B & Klaesson, J. (2001), *Transportsystem och Ekonomisk Miljö*, Forskningsrapport för Vägverket, Internationella Handelshögskolan, Jönköping
- Bacolod, M., Blum, B. S., & Strange, W. C. (2009), "Skills in the city", *Journal of Urban Economics*, 65 (2), 136-153
- Farber, H (1994), "The Analysis of Interfirm Worker Mobility," *Journal of Labor Economics*, Vol. 12(4), s. 554–593.
- Glaeser, E. L., Kolko, J., Saiz, A. (2001) "Consumer City", *Journal of Economic Geography*, 1:27-50.
- Glaeser, E. och D. Maré, (2001), "Cities and Skills," *Journal of Labor Economics*, Vol. 19(2), s. 316–342.
- Gould, E. D. (2007), "Cities, Workers, and Wages: a structural analysis of the urban wage premium", *Review of Economic Studies*, 74 (2), 477-506
- Johansson, B & Klaesson, J (2007), "Infrastructure, Labour Market Accessibility and Economic Development", in Karlsson C et al (Eds) (2007), *The Management and Measurement of Infrastructure*, Edward Elgar, Cheltenham
- Johansson, B (1993), "Infrastructure, Accessibility and Economic Growth", *International Journal of Transport Economics*, XX No. 2, 131-156
- Johansson, B and Klaesson, J (2003), "Transportinfrastruktur och Ekonomisk Tillväxt", JIBS Report
- Johansson, B., Klaesson, J & Olsson, M (2002), "Time Distance and Labor Market Integration", *Papers in Regional Science*, 81 (3), 305-327
- Johansson, B., Klaesson, J & Olsson, M (2003), "Commuters' Non-Linear Response to Time Distance", *Journal of Geographical Systems*, 5, 315-329

- Karlsson, C (1994), "From Knowledge and Technology Networks to Network Technology", in Karlsson C & Westin, L (eds) (1994), *Patterns of a Network Economy*, Springer Verlag, Berlin
- Lakshmanan, T.R & Anderson W.P (2002), "A White Paper on 'Transportation Infrastructure, Freight Services Sector and Economic Growth'", US Department of Transportation, Federal Highway Commission
- Mincer, J (1974), *Schooling, Experience and Earnings*, National Bureau of Economics Research, New York
- Quigley, J.M., (1998), "Urban Diversity and Economic Growth," *Journal of Economic Perspectives*, Vol. 12(2), s. 127–138.
- Rauch, J.E., (1993), "Productivity Gains from Geographic Concentration of Human Capital: Evidence from the Cities," *Journal of Urban Economics*, Vol. 34(3), s. 380–400.
- Topel, R.H. & Ward, M.P (1992), "Job Mobility and the Careers of Young Men," *Quarterly Journal of Economics*, Vol. 107(2), 439–479
- Wheeler, C.H., (2006), "Cities and the Growth of Wages among Young Workers: Evidence from the NLSY," *Journal of Urban Economics*, Vol. 60(2), s. 162–184.

VAD HÄNDE SEN?

Utvecklingen på den svenska sidan av Öresundsregionen efter bron

I *Vad hände sedan?* analyseras Öresundsbrons ekonomiska betydelse för Öresundsregionen. Rapporten visar att den svenska sidan av Öresund före bron låg långt efter i den svenska tillväxtligan. Men efter brons öppnande har trenden vänt. Bland annat har den skånska västkusten vuxit snabbast i Sverige inom kunskapsbaserade tjänstenäringsar och mest totalt sett.

Rapporten är en del av ett större projekt som återupptar analyserna av brons betydelse från 1990-talet. Då ett decennium före brons öppnande, nu ett decennium efter. Under ledning av Åke E Andersson och Christian Wichmann Matthiessen har ett dussin forskare arbetat med en rad strategiskt viktiga områden. Dessa handlar dels om att analysera den utveckling som skett för att förstå den bättre och dels om att teckna konturerna av framtida möjligheter. En mängd delområden bearbetas: Näringslivets lönsamhet och regionens ekonomiska utveckling, nyföretagande och innovationssystem. Trafikflöden, inklusive prisbildning och transportnötens integration. Institutionell analys, bland annat regionen i relation till europeisk integration. Kreativ potential och vetenskapliga samspel. Värderingar hos ungdomar och dagens beslutsfattare.

Dessa delmoment presenteras på olika sätt, men en övergripande sammanfattande analys och en diskussion om policy kommer att avsluta projektet.



Handelskammaren
I sydsvenska företags intresse

www.handelskammaren.com

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