



Øresund Industri & Handelskammare

Erhvervslivets | Näringslivets Øresundsindex | Öresundsindex

2004

Rapport udarbejdet for *Øresund Industri & Handelskammare* af
Copenhagen Economics

Juni 2004

COPENHAGEN ECONOMICS

COPENHAGEN ECONOMICS

Erhvervslivets Øresundsindex - Juni 2004

Indholdsfortegnelse

Hovedrapport

Forord	3
Sammenfatning/Sammenfatning.....	4
Kapitel 1 Metode og resultater	7
Kapitel 2 Delresultater	14
2.1 Arbejdsmarked.....	14
2.2 Trafik.....	21
2.3 Handel og samarbejde.....	24
2.4 Forretningsomkostninger	28
Kapitel 3 Spørgeskemaundersøgelse.....	31
Undersøgelsens gennemførelse.....	37
Metode.....	38
Litteratur	40

Bilag

Bilag 1: Data og beregning af indeks.....	1-1
Bilag 2: Spørgeskema og svarfrekvenser	2-1
Bilag 3: Data fra nye spørgsmål til virksomhederne.....	3-1

Forord

Erhvervslivets Øresundsindeks er udarbejdet af Copenhagen Economics på opdrag fra Øresund Industri & Handelskammare i perioden fra februar til juni 2004.

Rapporten dokumenterer udviklingen i Øresundsregionen for fjerde år i træk. Den første rapport udkom i juni 2001. Denne rapport er en opdatering af datagrundlaget og en sammenligning med situationen sidste år ved samme tid.

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

Tak til Casper Mønsted fra HTS, som har forestået databehandlingen af spørgeskemaundersøgelsen, og til stud.merc. Gisin Ma og Kenneth Bak Andersen, Copenhagen Economics, som har indsamlet og bearbejdet alle de mange data.

København, 7. juni 2004

Tobias Købke

Sammenfatning / Sammanfattning

Formålet med *Erhvervslivets Øresundsindex* er at måle integrationen i Øresundsregionen ud fra erhvervslivets perspektiv. Erhvervslivets Øresundsindex er i år 2004 målt til 60 på en skala fra 0 til 100. En værdi på 100 svarer til det niveau for aktivitet på tværs af Øresund, som man kunne forvente i en situation uden barrierer mellem Sjælland og Skåne. En værdi på 100 svarer altså til, at Skåne og Sjælland er lige så integrerede, som Sjælland er med Jylland/Fyn, eller at Skåne er lige så integreret med København, som Skåne er med Stockholm i dag.

I forhold til sidste års værdi på 57 er indeksets værdi på 60 en fremgang på 3 procentpoint. På trods af denne stigning, er fremgangen dog mindre end vi havde forventet – særligt med tanke på de positive meldinger om blandt andet pendlertal og trafikstrømme som blev offentliggjort af for eksempel Øresundsbroen i foråret 2004.

Skuffelsen skyldes da også især udviklingen på virksomhedsdelen af Øresundsindexet, hvor indikatoren for handel og samarbejde på tværs af sundet, som den eneste indikator, udviste et fald i forhold til sidste år. Dertil kommer, at antallet af virksomheder som forventer at øge deres aktiviteter på tværs af Øresund de næste 3-5 år er faldet for tredje år i træk.

Rapporten gør rede for på hvilke områder integrationen er særlig høj, og på hvilke den er særlig lav.

Erhvervslivets Øresundsindex er inddelt i 4 hovedområder, hver med deres delindex: *arbejdsmarked, trafik, handel & samarbejde* samt *forretningsomkostninger*.

På det første område, *arbejdsmarkedet*, er delindexet i år steget fra 34 til 42. På trods af at indexet er steget væsentligt i år, er det fortsat det laveste delindex. Med andre ord er arbejdsmarkedsområdet stadig det område, hvor integrationen er mindst fremskreden. Stigningen i

Syftet med *Næringslivets Øresundsindex* er at måle integrationen i Øresundsregionen utifra et næringslivsperspektiv. Næringslivets Øresundsindex uppmåts idag till 60 på en skala från 0 till 100. Ett värde på 100 motsvarar den nivå av aktiviteter över Öresund som kan förväntas vid en situation utan barriärer mellan Själland och Skåne. Ett värde på 100 anger alltså att Skåne är lika integrerat med Själland som med Stockholm och som Själland är med Jylland/Fyn.

I förhållande till förra årets nivå på 57 är det aktuella indexvärdet 60 en ökning med 3 procentenheter. Trots ökningen i indexet är framgången mindre än vad som förväntats, i synnerhet med tanke på de positiva beskederna om bland annat pendlertal och trafikströmmar som blev offentliggjorda för Øresundsbron våren 2004.

Besvikelsen gäller särskilt utvecklingen för näringslivsdelen av Øresundsindexet. Indikatoren för handel och samarbete över sundet föll, som enda indikator, jämfört med förra året. Dessutom föll antalet av företag som förväntar att öka sina aktiviteter över Øresund de nästa 3-5 åren för tredje året i rad.

Rapporten redogör för vilka områden som integrationen är speciellt hög och för vilka områden som integrationen är speciellt låg.

Næringslivets Øresundsindex är indelat i 4 huvudområden med varsitt delindex: *arbetsmarknad, trafik, handel & samarbete* samt *kostnader för företagen*.

På det första området, *arbetsmarknaden*, är delindexet i år 42. Trots att indexet har stigit väsentligt till i år är det fortfarande det delindex som har lägst värde. Arbetsmarknaden är med andra ord fortfarande det område där integrationen går trögast. Stigningen i år beror på att alla fem delindikatorer har ökat. Företagens fokus på annonsering och anställningar har alltså stigit sedan förra året, liksom antalet pendlare och flyttningar över Øresund.

år dækker over, at alle fem delindikatorer er steget. Virksomhedernes fokus på annoncering og ansættelser er steget i forhold til sidste år, ligesom antallet af pendlere og flytninger over Øresund er steget.

Pendlingen over Øresund er steget markant fra 43 til 52, hvilket dog stadig kun er omtrent halvdelen af det som forventes, ved en fuldt integreret Øresundsregion. Pendlingen foregår fortsat overvejende fra Sverige til Danmark, om end begge tal for pendling er steget en del. Indexet for flytninger over Øresund er ligeledes steget – der er igen i år flere flytninger fra Danmark til Sverige end den modsatte vej. Ligeledes har ledighedstallene på de to sider af sundet nærmet sig hinanden, således at delindexet for ledighed er steget fra knap 70 til over 80 procent af det vi forventer ved en fuldt integreret region.

På det andet område, *trafik*, er delindexet målt til 67 – en stigning fra 59 i sidste års måling. Dette skyldes især den nye skatteaftale mellem Sverige og Danmark som indfører fradrag for broafgiften. Delindexet for den danske side af Øresund har således nået det niveau, som Øresund Industri & Handelskammare vurderer som nødvendigt for at opnå høj integration og dermed en indikatorværdi på 100.

Delindexet for *trafik* påvirkes desuden af stigninger i indikatorerne for bil- og lastbiltrafikken over broen samt at indikatorerne for kollektiv trafik over broen også er steget svagt. Indikatorerne er dog fortsat kun på mellem 50 og 60 procent af det man ville forvente i en situation med høj integration.

På det tredje område, *handel & samarbejde*, er delindexets værdi faldet fra 50 sidste år til 47 i år. Dette fald dækker over, at delindexet for eksport af varer over Øresund er steget mens indikatorerne for import af varer, udnyttelse af ressourcer og konjunkturindexet er faldet. Delindexet for handel og samarbejde er det eneste af de fire delindeks, hvor integrationsniveauet samlet set er faldet.

Det fjerde område, *forretningsomkostninger*, er med en værdi på 86 det delindeks som er tættest på 100. Værdien svarer nogenlunde til sidste års delindeks. Selvom forretningsomkostningerne fortsat er forskellige i Skåne og på Sjælland, er det altså på dette område, at integrationen er mest fremskreden. Der har dog været en del mindre forskydninger i indeksene. Indeksene for kontorlokaler og dagligvarer steget en smule, mens indeksene for kontorudrustning og Øresunds-BigMac-indexet er faldet en smule. Delindeksene for

Pendlandet over Øresund har øket markant från 43 till 52, vilket dock fortfarande endast uppgår till cirka hälften av vad som förväntas i en fullt integrerad Øresundsregion. Pendlandet sker fortfarande i första hand från Sverige till Danmark, även om talen för pendlandet har stigit i båda riktningarna. Indexet för flyttningar över Øresund har också ökat – det är återigen fler flyttningar från Danmark till Sverige än åt motsatt håll. Arbetslöshetstalen på de båda sidorna av sundet har dessutom närmast sig varandra, så att delindexet för arbetslöshet har ökat från knappt 70 till över 80 procent av det som förväntas av en fullt integrerad region.

På det andra området, *trafik*, är delindexet uppmätt till 67 – en ökning från 59 i förra årets mätning. Det beror särskilt på det nya skatteavtal mellan Sverige och Danmark som tillåter avdrag för broavgiften. Delindexet för den danska sidan av Øresund har därmed nått den nivå som Øresund Industri & Handelskammare anser vara nödvändig för att uppnå hög integration och därmed ett indikatorvärde på 100.

Delindexet för trafik påverkas dessutom av öknningar i indikatorerna för bil- och lastbilstrafiken över bron, samt av att indikatorerna för kollektivtrafik över bron har ökat svagt. Indikatorerna är dock fortfarande på en nivå på mellan 50 och 60 procent av vad som kan förväntas vid hög integration.

På det tredje området, *handel och samarbete*, har delindexets värde fallit från 50 förra året till 47 i år. Förändringen innefattar att delindexet för export av varor över Øresund har ökat, medan indikatorerna för import av varor, utnyttjande av resurser och konjunkturindexet har minskat. Delindexet för handel och samarbete är den enda av de fyra indikatorerna där integrationsnivån överlag har fallit.

Det fjärde området, *kostnader för företagen*, är med ett värde på 86 det delindex som ligger närmast 100. Värdet motsvarar ungefär förra årets delindex. Trots att kostnaderna för företagen fortfarande är olika i Skåne och på Sjælland, är detta alltså det område där integrationen har nått längst. Det har ändå skett några mindre förändringar till i år. Indexen för kontorslokaler och dagligvaror har ökat en aning, medan indexen för kontorsutrustning och Øresunds-Big Mac-indexet har minskat. Alla delindexen för företagens kostnader har värden som motsvarar mer än 75 procent av vad vi förväntar vid hög integration.

forretningsomkostninger har alle indeksværdier som udgør mere end trefjerdedele af det vi forventer ved høj integration.

Erhvervslivets Øresundsindex kan også bruges til at analysere, om den danske eller den svenske del af regionen er særligt orienteret mod mulighederne i den nye region. Vi har beregnet Erhvervslivets Øresundsindex alene for den svenske del og får en værdi på 61 (mod 57 sidste år), og ligeledes for den danske del og får en værdi på 59 (mod 56 sidste år). Både det svenske og det danske landeindex er steget i år, det vil sige, at begge lande er kommet tættere på niveauet for fuld integration i regionen. Det svenske landeindex er steget knap 10 procent i forhold til 2003, mens det danske er steget cirka 5 procent.

I 2003 var de to landeindex næsten ens, men det svenske index er i år steget mere end det danske. Det er særligt delindexene for handel og samarbejde og arbejdsmarkedet, som trækker det svenske landeindex i vejret. Forskellen på landeindexene er dog fortsat kun på 2 procentpoint.

Kapitel 1 præsenterer hovedresultaterne fra analysen og beskriver den anvendte metode. I kapitel 2 gennemgås delresultaterne i flere detaljer, og det forklares, hvordan de konkrete beregninger er foretaget. I kapitel 3 fremhæves resultater fra en spørgeskemaundersøgelse gennemført i april 2004 med medlemmer af HTS i Danmark og medlemmerne af Sydsvenska Industri- og Handelskammaren.

Spørgeskemaundersøgelsen tjener to formål. Dels danner den grundlag for beregning af indekset, og dels hjælper den til at belyse virksomhedernes opfattelse af udviklingen, siden broen åbnede.

Endvidere beskrives datagrundlaget for rapporten samt spørgeskemaundersøgelsen i de tre vedlagte bilag.

Näringslivets Öresundsindex kan även användas för att analysera vilken av den danska och svenska delen av Öresundsregionen som är mest öppen för möjligheterna i den nya regionen. Vi har beräknat Öresundsindex separat för Sverige som får ett värde på 61 (jämfört med 57 förra året), och motsvarande för Danmark ger ett värde på 59 (jämfört med 56 förra året). Både det svenska och det danska landsindexet har ökat, vilket innebär att båda länderna har kommit närmare nivån för full integration i regionen. Det svenska landsindexet har ökat med knappt 10 procent jämfört med 2003, medan det danska har ökat med cirka 5 procent.

År 2003 var de två landsindexen nästan lika, men i år har det svenska indexet ökat mer än det danska. Det är i synnerhet delindexen för handel och samarbete samt arbetsmarknaden, som gör att Sverige drar ifrån. Skillnaden mellan landsindexen är dock fortfarande bara 2 procentenheter.

Kapitel 1 presenterar huvudresultaten av analysen och beskriver den använda metoden. I kapitel 2 redovisas delresultaten mer detaljerat och det förklaras hur beräkningarna har genomförts. I kapitel 3 presenteras resultaten från en enkätundersökning som genomfördes i april 2004 bland medlemsföretagen i HTS i Danmark och Sydsvenska Industri- och Handelskammaren.

Enkätundersökningen har två syften. Resultaten används dels vid beräkning av indexen och dels för att belysa företagens uppfattningar om utvecklingen sedan bron öppnade.

Slutligen beskrivs datamaterialet och enkätundersökningen i de tre bilagorna.

Kapitel 1 Metode og resultater

Geografisk set er der lige så langt mellem København og Malmø, som der altid har været, men Øresundsbrons åbning har betydet, at rejsetiden er faldet markant i forhold til før juni 2000. Muligheden for kontakt og udvekslinger er blevet større, og rejser og transport går hurtigere og lettere, men det betyder ikke nødvendigvis, at de to byer er rykket tættere på hinanden mentalt set.

Der har foregået et stort arbejde med "at bygge bro" på andre områder - kultur, arbejdsformidling, universitetsundervisning og meget andet. Offentlige og private initiativer er sat i gang, og ambitionsniveauet er højt. Samarbejde og nye kontakter skal være med til at skabe en fælles identitet og én samlet region bestående af Hovedstadsområdet og Skåne - Øresundsregionen. Alt dette skal føre til øget integration af de to dele i hvert sit land og medvirke til skabelsen af en slagkraftig region.

Som eksempler på de nylige tiltag der er kommet, kan nævnes den fælles svensk-danske skatteaftale for øresundspendlere og etableringen af Øresund Design:

Med den nye skatteaftale er der opnået sikkerhed om blandt andet indbetalinger til pensionsordninger og fælles fradrag for pendlere udgifter til transport over Øresund. Aftalen vil i Danmark give et fradrag på 50 kr. pr tur for overfarter på broen i bil/motorcykel og 8 kr. pr. tur med kollektiv trafik. I Sverige medfører aftalen, at den såkaldte SINK beskatning afskaffes i løbet af 2004, hvorefter fradragsordningerne også kan slå fuldt igennem i Sverige.

Stiftelsen af Øresund Design etablerer et samarbejde på tværs af Øresund med det formål at promovere design som en strategisk ressource i den internationale markedsføring af Øresundsregionen. Samarbejdet foregår mellem blandt andet Hovedstadens Udviklings Råd, Region Skåne, Den danske Designskole, Det danske kunsthøgskole, Dansk Design Center/DDC og Svensk Industriedesign. Samarbejdet er støttet finansielt af EU Interreg III A.

Desuden er der også fokus på Øresundsregionens udvikling udefra: OECD's komité "Territorial Development Policy Committee" udgav i marts 2003 et studie af Øresundsregionen "Territorial review of Øresund, 2003", hvor de blandt andet benyttede Øresundsindexets metode og anvendte indexets resultater.

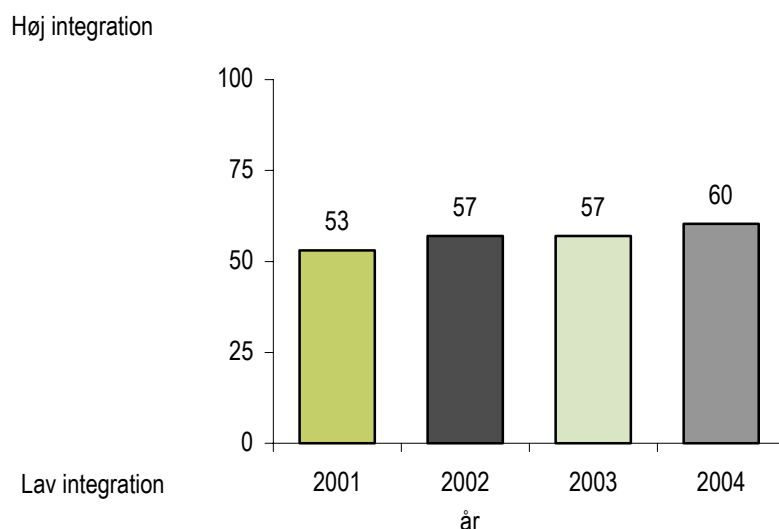
Når vi forsøger at måle integrationen i Øresundsregionen, er det fordi, vi ønsker at følge med i udviklingen, mens den foregår. Vi vil være bedre til at pege på områder, hvor der er brug for en øget integrationsindsats. Vi følger med i processen ved at sammenstille tilgængelige data, der alle siger noget om integrationen, og som tilsammen giver et billede af Øresundsregionen under forandring.

Det er dog vigtigt at huske på, at integration isoleret set ikke er et mål i sig selv, men at øget integration kan være ønskeligt for at tiltrække nye investeringer, skabe nye arbejdspladser og øge produktiviteten i virksomhederne. Med øget integration kan regionen samlet set nærme sig den kritiske masse, der er nødvendig for at forbedre konkurrenceevnen i forhold til andre regioner i det nordlige Europa.

Erhvervslivets Øresundsindex er en måling af den faktiske aktivitet mellem de to dele af regionen. Indexet giver et bredt billede af integrationsprocessen set fra erhvervslivets synsvinkel. Værdien af det samlede indeks er i dag målt til 60 på en skala fra 0 til 100. En værdi på 100 svarer til høj integration,

det vil sige, at aktiviteten på tværs af Øresund er, som vi vil forvente i en situation, hvor alle barrierer ville være fjernet.

Udviklingen i Øresundsindeks 2001-2004



Figur 1: Værdien af Erhvervslivets Øresundsindeks de første fire år

Metoden går ud på at sammenligne en række observerede værdier med et tal for, hvad vi ville forvente ved høj integration. Tallet for hvad vi ville forvente ved høj integration, kalder vi *benchmark*. For eksempel sammenligner vi den faktiske pendling over Øresund med et benchmark, som man kan kalde "den naturlige pendling" over Øresund. Benchmarket (den naturlige pendling) angiver, hvor mange pendlere der ville være mellem Danmark og Sverige, hvis der ingen grænsebarrierer var. Grænsebarriererne for pendling dækker over de lovmæssige, sociale og sproglige/kulturelle forskelle, som gør det mere besværligt/mindre attraktivt at pendle over Øresund sammenlignet med inden for ens eget land.

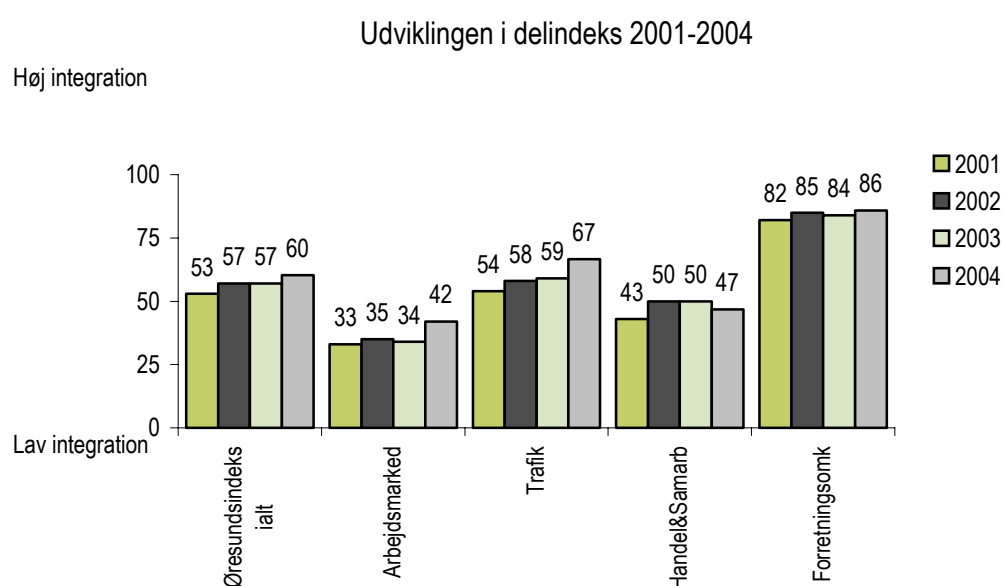
Et tal for den naturlige pendling er tidligere forsøgt beregnet af Amternes og Kommunernes Forskningsinstitut (AKF) ud fra en antagelse om, at hvis grænsen ikke eksisterede, ville pendlingen over Øresund følge samme mønster som den pendling, der findes inden for landene, se Bacher *et al* (1995). Ved at dividere den observerede værdi for pendlingen med værdien for benchmarket for pendling (den naturlige pendling), får vi et udtryk for, i hvor høj grad benchmarket er opnået.

Indekset for 2004 har på nogle områder gennemgået mindre opgørelsesmæssige forbedringer i forhold til tidligere år. Det skyldes særligt, at de statistiske opgørelser for omfanget af pendlertrafikken gradvist forbedres. Denne positive udvikling forventes at fortsætte til næste år. De steder, hvor forbedrede data er tilgængelige fra broens åbning, har vi udregnet tidligere års delindikatorer på ny for at sikre sammenligningsgrundlaget – alle ændringer er tydeligt beskrevet i bilagsrapporten.

Sammenligning mellem delindeks

Erhvervslivets Øresundsindex er beregnet på baggrund af fire særskilte delindeks: (1) arbejdsmarkedet, (2) trafik, (3) handel & samarbejde og (4) forretningsomkostninger. Disse fire hovedområder og deres værdier i de sidste tre års målinger vises i figur 2.

Delindekset for *arbejdsmarkedet* måler aktiviteten på arbejdsmarkedet på tværs af Øresund. Vi følger udviklingen i pendling, flytninger, arbejdsløshedsprocenter og ansættelse af arbejdskraft. Delindekset for *trafik* måler udnyttelsen af infrastrukturen på tværs af Øresund. Dette gælder trafikken over broen, antallet af transportforbindelser og broafgiftens størrelse. Delindekset for *handel & samarbejde* måler handlen og samarbejdet over Øresund og ser på erhvervslivets adfærd og konjunkturerne i regionen. Denne del drejer sig om handlen og samarbejdet mellem virksomheder og udnyttelsen af fælles ressourcer. Endelig ser delindekset *forretningsomkostninger* nærmere på, hvordan priser og omkostninger udvikler sig i regionen, og om priser og omkostninger bliver mere ensartede.



Figur 2: De fire hovedområder i Erhvervslivets Øresundsindex

På *arbejdsmarkedet* er indikatorens værdi i år målt til 42 (mod 34 sidste år) og udviser således en stigning på cirka 25 procent i forhold til sidste år. Indikatorens værdi er dog fortsat under halvdelen af det man vil kunne forvente ved høj integration og arbejdsmarkedet er derfor fortsat det mindst integrerede af de fire områder som analyseres. Det skal dog nævnes, at arbejdsmarkedsindekset er det eneste af de fire delindeks som viser en fremgang på alle fem indikatorer – dette dækker dog i visse tilfælde over væsentlige forskelle i fremgang mellem Danmark og Sverige. Indikatoren for virksomhedernes annoncering efter arbejdskraft over Øresund er således steget kraftigt fra 13 til 22, udelukkende i kraft af en stigning i det svenske underindeks. Det er væsentligt at bemærke, at indikatorerne stiger fra et relativt lavt niveau. Dette uddybes nedenfor i kapitel 2.1.

På *trafikområdet* er værdien 67 (mod 59 sidste år) og der er således en forholdsvis høj trafikaktivitet over sundet. Stigningen i indekset skyldes primært to ting: Dels den øgede bil- og lastbiltrafik over broen og dels den delvise gennemførelse af skatteaftalen mellem Danmark og Sverige, der giver pendlere fradrag for broafgiften. Den øgede trafik over broen ses ved at der i gennemsnit i perioden kørte 74 procent (mod 66 procent sidste år) af de biler, man kunne forvente, såfremt der havde været

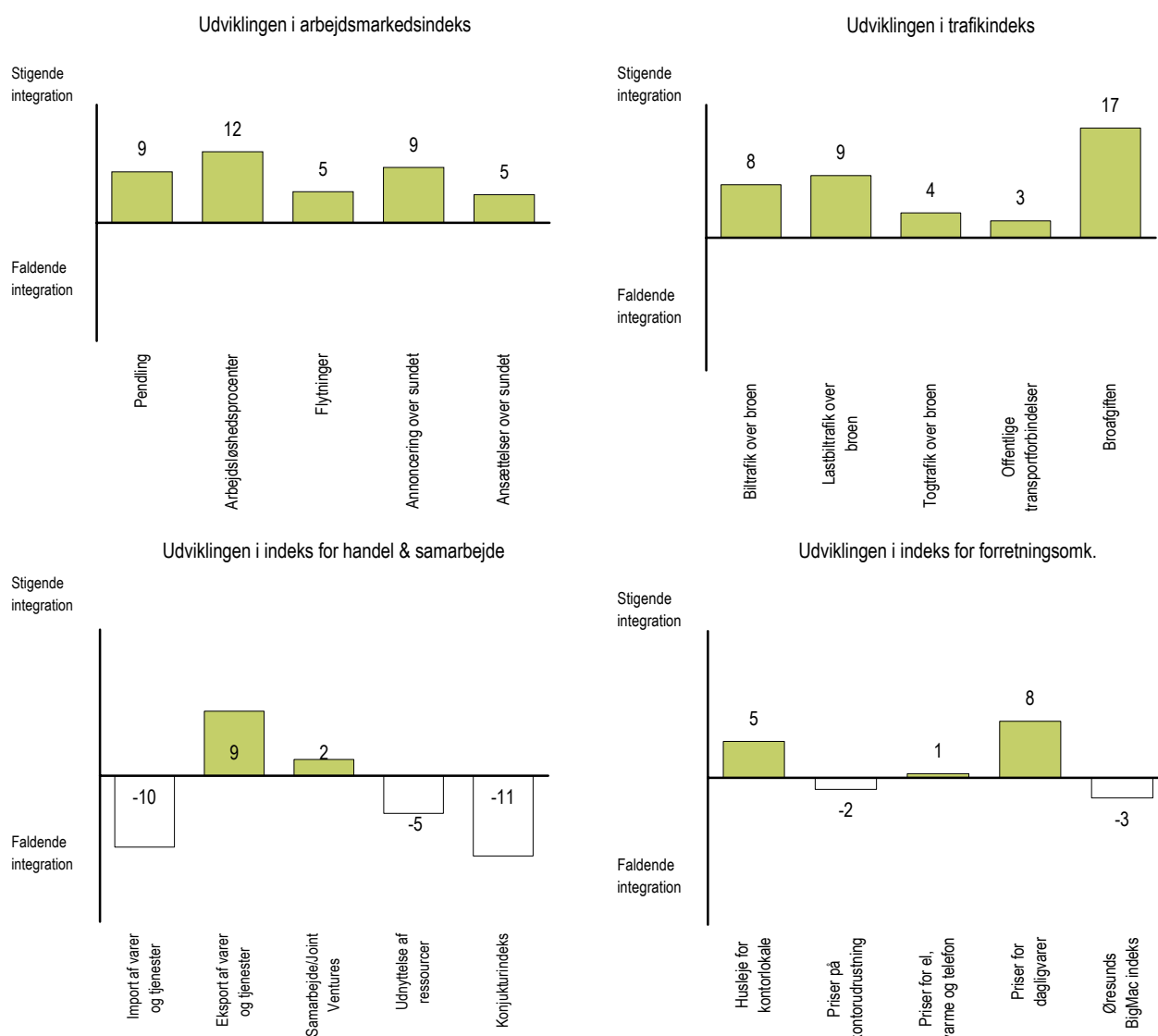
høj integration i regionen, mens tallet for lastbiler var 61 procent (mod 52 procent sidste år). Indikatorerne for kollektiv trafik udviser begge svage forbedringer på trafikområdet. Den sidste delindikator på trafikområdet, broafgiften, er med den delvise indførelse af den nye skatteaftale steget med cirka en fjerdedel. Med den forventede afskaffelse af SINK beskatningen i Sverige i år, vil fradraget for broafgiften kunne medregnes fuldt i delindekset fra 2005 og delindekset vil dermed formentligt blive det første delindeks som når benchmarket for høj integration. Havde dette været tilfældet i år, ville det samlede delindeks for trafik stige til 70. Jævnfør "kapitel 2.2 Trafik" for en nærmere gennemgang af broafgiften.

På området *handel & samarbejde* er værdien 47 (mod 50 sidste år). Dette delindeks er således, som det eneste, faldet i forhold til sidste år. Indikatoren er derfor stadig på et niveau på omtrent halvdelen af det der kunne forventes ved høj integration. Faldet dækker dog over forskelle i de enkelte indikatorer og drives især af et fald i indikatoren for den danske import af varer og tjenester over Øresund samt af et fald i konjunkturindekset. Det er værd at bemærke, at indekset for den svenske side af Øresund med en indikatorværdi på 52, er væsentlig højere end for den danske side, hvor indikatorværdien er 41. Denne forskel skyldes primært den lave danske import over Øresund men også et væsentligt fald i indikatoren for den danske eksport over Øresund.

På området *forretningsomkostninger* er værdien 86 (mod 84 sidste år) og området er således i lighed med de tidligere år, det højeste delindeks. Den høje værdi indikerer, at der kun er små forskelle på forretningsomkostningerne på de to sider af Øresund. Forretningsomkostningerne er lavest i Sverige på samtlige af de områder, som måles i delindekset. Indeksverdierne i prisindekset udviser kun mindre ændringer i forhold til sidste år, den største ændring er stigningen i indikatoren for priser for dagligvarer, som er steget fra 75 til 83. Dagligvarepriserne har således nærmet sig hinanden mest.

Erhvervslivets Øresundsindeks bygger på en beregning af 20 konkrete indikatorer for integrationen i Øresundsregionen. Figur 3 viser i overblik, hvordan samtlige 20 indikatorer har udviklet sig siden sidste år. De enkelte indikatorer er beskrevet nærmere i kapitel 2.

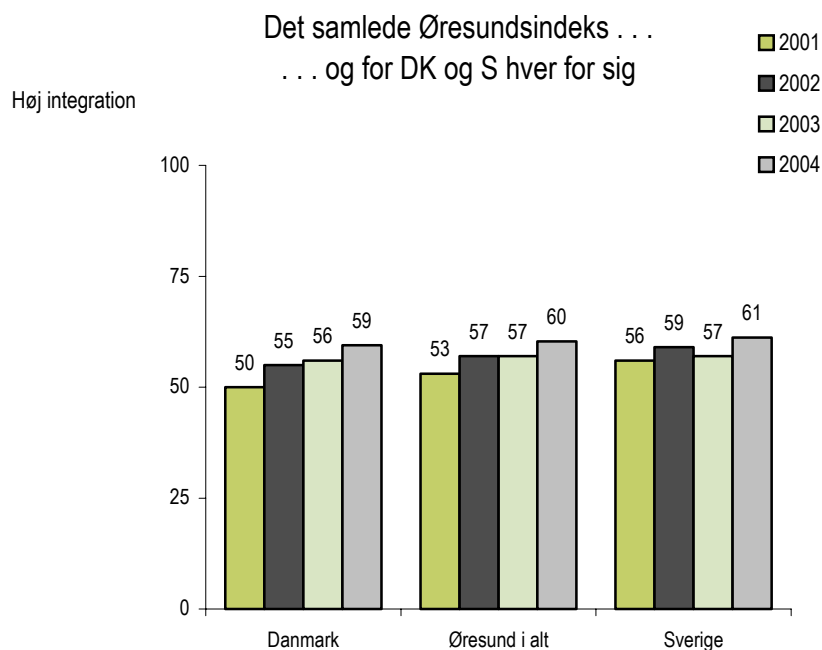
Figur 3: Udviklingen i forhold til året før - 20 indikatorer



Sammenligning mellem Danmark og Sverige

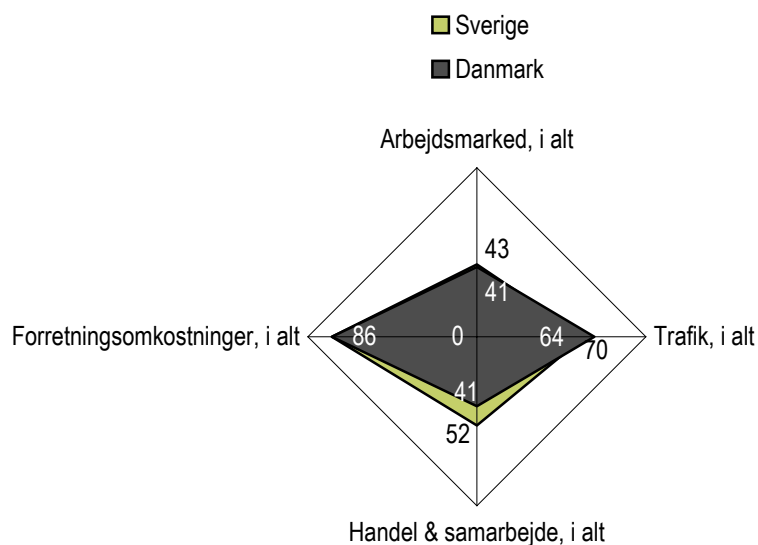
Man kan også konstruere et indeks der viser hvor langt man er nået med integrationen i henholdsvis Danmark og Sverige. Dette gøres ved at holde værdien for aktiviteten *fra Sverige til Danmark* op mod et rent svensk benchmark. På samme måde kan aktiviteten *fra Danmark til Sverige* holdes op imod et rent dansk benchmark. For eksempel er der langt flere, der flytter fra Danmark til Sverige end omvendt også set i forhold til den forventede værdi for flytningerne fra Danmark til Sverige ved høj integration.

Det samlede Øresundsindeks for Danmark alene er steget til 59 (mod en værdi på 56 sidste år), mens det for Sverige alene er steget til 61 (mod en værdi på 57 sidste år). Disse generelle stigninger dækker over, at der har været relative forskydninger i de enkelte delindeks som ligger til grund for det samlede Øresundsindeks.



Figur 4: Samlet indeks beregnet for Danmark alene, Sverige alene og Øresundsregionen i alt

Det er endvidere muligt at gå i dybden og se på forskelle mellem landene inden for de fire hovedområder. Dette ses i figur 5 hvor det fremgår, at der på områderne for arbejdsmarked, trafik og forretningsomkostninger kun er mindre forskel mellem Skåne og København. Det er således på området for handel og samarbejde, at der kan konstateres de største forskelle mellem Danmark og Sverige. Det svenske indeks (indeksværdi 52) er noget højere end det danske (indeksværdi 41), hvilket vil sige, at aktiviteten i den svenske del af regionen er tættere på niveauet for høj integration end aktiviteten i den danske del. Bemærk at den forventede værdi ved høj integration (benchmark) ikke nødvendigvis er den samme i de to lande.



Figur 5: Danmark og Sverige og de fire hovedområder i Erhvervslivets Øresundsindeks

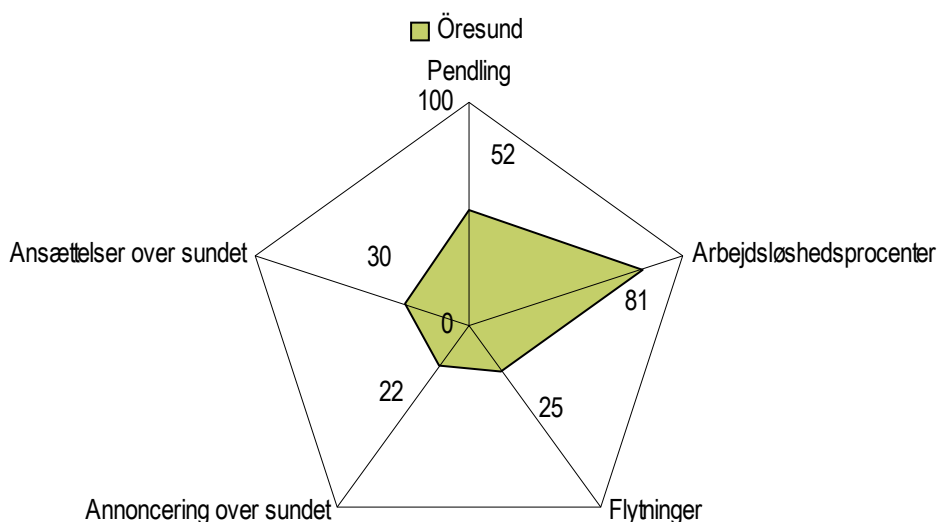
Når der konstateres forskelle på området for *handel & samarbejde*, skyldes det især den lave danske relative eksport og import af varer og tjenester til/fra virksomheder i Skåne. Indeksverdierne for forretningsomkostninger er beregnet som forskellen mellem de to lande - og er derfor per definition identiske for de to lande. Det samme gælder for flere indikatorer på trafik-området, hvor der er tale om strømme over broen, som ikke er opdelt efter trafikens oprindelsessted.

Kapitel 2 Delresultater

I dette kapitel gennemgås resultaterne på områderne i flere detaljer. I bilag 1 redegøres for beregningerne af indekset og de anvendte datakilder. Her findes også en oversigt over samtlige indeks og indikatorer.

2.1 Arbejdsmarked

København og Malmø skal blive til én arbejdsmarkedsregion. Sådan lyder en af visionerne for Øresundsregionen og et af motiverne bag opførelsen af Øresundsbron. Arbejdsgivere i Hovedstadsområdet og i Skåne skal have adgang til arbejdskraften på den anden side af sundet, og befolkningen i de to områder skal have mulighed for at søge beskæftigelse på den anden side af broen uden at være nødt til at flytte. Hvis det lykkes, vil det føre til flere pendlere over Øresund og - over tid - føre til flere personlige kontakter og dermed til et øget antal flytninger over sundet. På længere sigt vil ledigheden måske også udjævnes, således at der vil være ens arbejdsløshedsprocenter i de to dele af regionen. Disse effekter søger vi at måle med delindekset for arbejdsmarkedet.



Figur 6: De fem indikatorer på arbejdsmarkedet

Det samlede indeks for arbejdsmarkedet¹ har værdien 42. Dette tal består af et uvægtet gennemsnit af de 5 indikatorer vist i figur 6 ovenfor. Indikatoren for *annoncering* over sundet faldt væsentligt i både 2002 og 2003, men er i år steget, ikke mindst relativt set, fra 13 i 2003 til 22 i år – denne stigning er imidlertid ujævnt fordelt mellem Danmark og Sverige, da det udelukkende er de svenske virksomheder som har øget deres fokus over Øresund, jævnfør Boks 1.

¹ Øresundsindekset for arbejdsmarkedet beregnes på baggrund af virksomhedernes og befolkningens faktiske adfærd. Vi søger ikke at afdække integrationen af arbejdsmarkedsforhold, som bestemmes af offentlige myndigheder. Derfor er harmonisering af regler for skat, social sikring/sundhed og andre forhold ikke en del af beregningerne af Erhvervslivets Øresundsindeks.

Boks 1 Indeksets beregningsmetode anvendt i praksis

For at vise hvorledes de anvendte indeksværdier i praksis udregnes, gennemgår vi nedenfor fremgangsmåden ved beregningen af indeksværdien, med udgangspunkt i delindikatoren for virksomhedernes annoncering over Øresund.

For danske virksomheders vedkommende, sammenlignes antallet af virksomheder som rapporterer, at de annoncerer bevidst efter medarbejdere i Jylland/Fyn, med antallet af virksomheder som rapporterer, at de annoncerer bevidst efter medarbejdere på den anden side af Øresund. Antagelsen bag denne fremgangsmåde er, at jo mere integreret Øresundsregionen bliver, des mere naturligt bliver det for virksomhederne at rekruttere på tværs af Øresund – ved en fuldt integreret region, forventer vi således, at virksomhederne er lige så villige til at "annoncere over Øresundsbroen" som de er til at "annoncere over Storebæltsbroen".

I dette års indeks svarede 32 procent af virksomhederne i Danmark således, at de annoncerede bevidst efter arbejdskraft i Jylland/Fyn mens kun 2 procent af de danske virksomheder svarede, at de annoncerede bevidst efter arbejdskraft i Sydsverige. Annonceringen over Øresund udgør således kun 6 procent ($2/32 \cdot 100$) af det vi ville forvente såfremt Øresundsregionen var fuldt integreret, nemlig 32 procent.

For Sverige udregnes indekset på samme måde, blot sammenlignes annonceringen over Øresund med annonceringen i Stockholm. I dette års indeks svarede 5 procent af virksomhederne i Sverige, at de annoncerede over Øresund, mens 14 procent af virksomhederne svarede, at de annoncerede i Stockholm. Annonceringen over Øresund udgør således 38 procent af annonceringen i Stockholm ($5/14 \cdot 100$). Indekset for Sverige får således en værdi på 38.

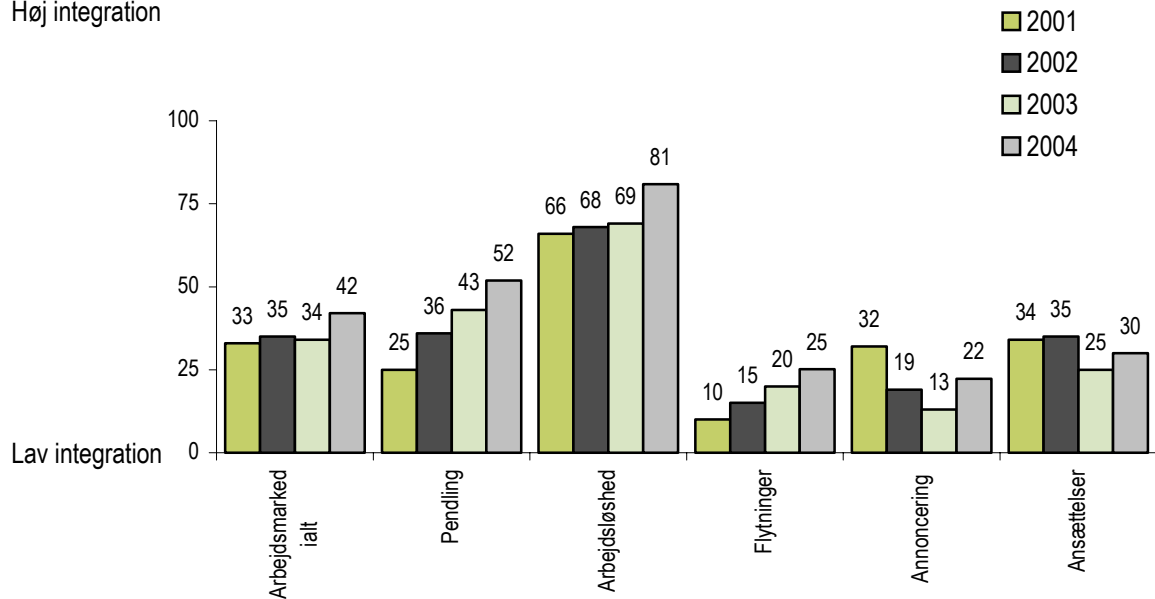
Den samlede indeksværdi for annoncering over sundet beregnes som et uvægtet gennemsnit af den svenske og den danske indeksværdi og opgøres således til 22 [$(6+38)/2$].

Indeksets værdi kan således påvirkes af såvel antallet af virksomheder som annoncerer over sundet som af antallet af virksomheder som annoncerer i den valgte referenceregion (Stockholm henholdsvis Jylland/Fyn).

Flytninger og ansættelser over Øresund er begge steget jævnt fra 20 til 25 henholdsvis 25 til 30. Indeksene for pendling og ledighedsprocent er begge steget en del: Pendling fra 43 til 52 og ledighed fra 69 til 81. Det vil sige at pendlingen er steget til omtrent halvdelen af, hvad man kunne forvente ved fuld integration og ledighedsprocenterne nærmer sig hinanden, hvorved de to arbejdsmarkeder så at sige bliver mere ensartede. Når ledighedsindekset er steget tyder det altså på, at arbejdsmarkederne er blevet mere integrerede. Det er værd at bemærke, at der er forskelle i udviklingen i de forskellige indeks: Indeksene der relaterer direkte til arbejdskraften (pendling, flytninger) er alle steget jævnt over perioden, mens de som er mere relaterede til virksomheder (annoncering, ansættelser) er svingende, jævnfør figur 7.

Udviklingen i delindeks 2001-2004

Høj integration



Figur 7: De fem indikatorer på arbejdsmarkedet i forhold til de tre sidste år

Indikatoren for *pendling* måler pendlingen over Øresund i forhold til, hvor meget man pendler inden for landegrænserne i sin egen region. Indikatoren for pendling har en værdi på 52 (mod 43 sidste år). Pendlingen over Øresund er således steget kraftigt til mere end halvdelen af det, man kunne forvente i en situation med fuld integration.

I gennemsnit er der for maj 2003 - april 2004 cirka 4.800 pendlere over Øresund, heraf 3.500 fra Sverige og 1.300 fra Danmark. Vores tal for pendlere er opgjort ved at tælle 'pendlerkort' hos trafikelskaberne, hos færgeselskaberne og hos Øresundsbron.

Øresundsinstitutionen har i deres Regionsrapport 2003 opgjort antallet af pendlere til omkring 6.000. Dette tal er dels baseret på antallet af bilister og togrejsende med pendlerkort over Øresundsbron (opgjort til 4.500) og antallet af pendlere over det nordlige Øresund (1.500). Opgørelsen over pendlere over det nordlige Øresund er foretaget af Ørestat på baggrund af registerdata – da registerdata typisk først er tilgængelige efter 1-2 år, er tallene for pendling over det nordlige Øresund således baseret på en prognose for den forventede pendling.

Øresundskompass² har i sin slutrapport for januar 2004 ligeledes opgjort antallet af pendlere over Øresund til omkring 6.000. Denne opgørelse er opgjort på baggrund af telefoninterviews som Statistiska Centralbyråen har udarbejdet for Länsarbetsnämnden i Skåne. I Skåne er godt 2.000 personer blevet adspurgt og deres besvarelser er dernæst omregnet til populationen af Statistiska Centralbyråen.

Øresundsregionens Arbejdsmarkedspolitiske Råd fik i april 2002 undersøgt holdninger til pendling samt en vurdering af pendlingsomfanget ved hjælp af 2.000 telefoninterviews i både Danmark og Sverige. Af

² Øresundskompass er et pilotprojekt, som er gennemført i perioden februar 2002 – februar 2004 i et tæt samarbejde mellem Øresundskomiteen og Øresund Network. Projektet medfinansieres af EU via INTERREG IIIA Øresund.

de cirka 2.000 personer der blev interviewet i undersøgelsen, pendlede kun 39 hver dag over Øresund. Cowi, som er forfatter til rapporten, har omregnet dette til populationen og estimerer på den baggrund, at der på tidspunktet for undersøgelsen hver dag pendlede cirka 10.000 personer over Øresund. Dette tal virker alt for stort i forhold til ovenstående opgørelse af "pendlerkort". Det er muligt, at opgørelsen af pendlerkort ikke fanger alle pendlere, men sandheden ligger nok snarere i nærheden af 5.000 - 6.000 pendlere end i nærheden af 10.000 pendlere.

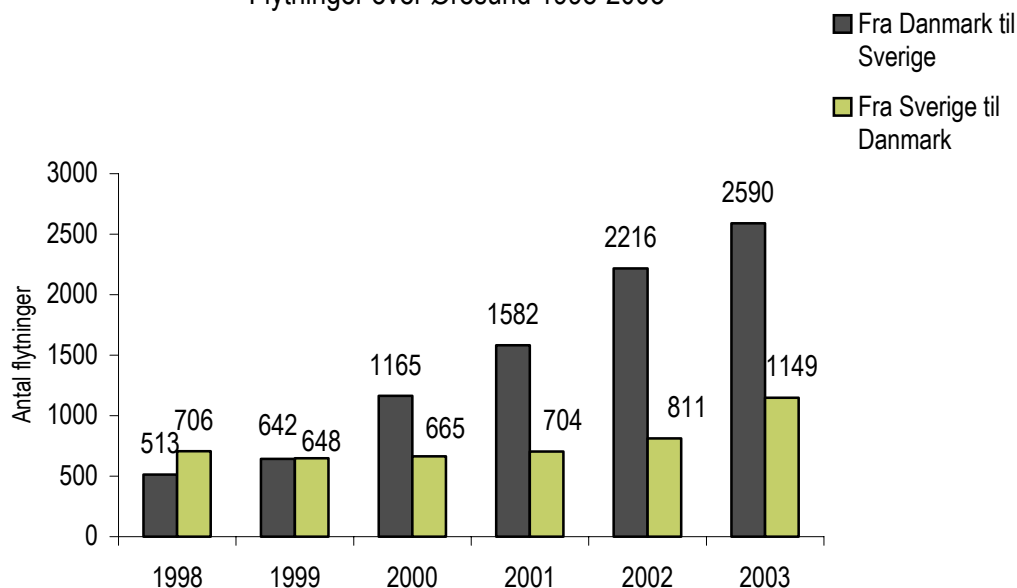
Danmarks Statistik opgør i statistikbanken, Ørestat, pendlingen over Øresund noget højere end Øresundsindekset. Det skyldes forskelle i definitionen af pendlere samt i selve opgørelsen af pendlere. Ørestats opgørelse af pendlere er registerbaseret og definerer øresundspendlere som personer, der er bosat på den ene side af sundet, men tjener hovedparten af deres indtægt på den anden side. Disse personer behøver derfor ikke at pendle dagligt mellem regionerne. Ørestat tager altså ikke udgangspunkt i den fysiske pendling over sundet på samme måde som Øresundsindekset, hvilket kan forklare, at der er forskelle mellem de tal der måles af henholdsvis Øresundsindekset og Ørestat.

Øresundsindekset har valgt at måle pendlingen ved at tælle pendlerkort, frem for ved at anvende registerdata, af to primære årsager. For det første, er de registerdata som indsamles af Ørestat, opgjort med 1,5 til 2 års forsinkelse og derfor ikke anvendelige til vores formål, da vi ønsker at opgøre pendlingen år for år. For det andet, opnår vi ved at tælle pendlerkortene år for år en konsistent tidsserie, som kan benyttes til at måle udviklingen og sammenligne mellem årene. Selvom de målte tal for pendling således kan være lavere end de registerbaserede, er de dog lave hvert år og derfor sammenlignelige år for år. Vi kan derfor anvende disse tal til at måle udviklingen i pendling.

Samlet set er pendlingen over Øresund gået frem til 52 procent af hvad, man kan forvente ved høj integration. Ved høj integration forventes 8.900 pendlere i alt, heraf 2.850 med bopæl i Danmark og 6.050 med bopæl i Sverige. Benchmarket er fastsat fra Amternes og Kommunernes Forskningsinstitut (AKF), der har opgjort "den naturlige pendling" således, se Bacher *et al* (1995). Til sammenligning kan det nævnes, at udpendlingen fra en enkelt kommune i Hovedstadsområdet typisk ligger mellem 5.000 og 15.000 udpendlere. Benchmarket for Danmark svarer nogenlunde til udpendlingen fra Hundested (2.650 udpendlere), og benchmarket for Sverige svarer nogenlunde til udpendlingen fra Helsingørskommune (6.234 udpendlere). I det lys er det relativt beskedne benchmarks, vi benytter for den samlede pendling mellem Hovedstadsregionen og Skåne.

Med indikatoren *arbejdsløshed* måler vi forskelle i arbejdsløsheden over Øresund. Indikatoren har en værdi på 81 (sammenlignet med 69 sidste år). Arbejdsløsheden i Skåne og i Hovedstadsområdet er faldet siden 1995 betragtet over hele perioden, men er steget i forhold til sidste år og er i 4.kvartal 2003 på henholdsvis 6,8 procent og 5,5 procent. Den laveste af disse (den danske) udgør 81 procent af den skånske, hvorfor indikatoren for arbejdsløshed får en værdi på 81 i begge lande. Dette er udfra en forventning om, at arbejdsløshedsprocenterne vil konvergere ved øget integration. I perioden fra 1. kvartal 1996 til 4. kvartal 2003 har arbejdsløsheden i Skåne været tættere korreleret med arbejdsløsheden i Sverige under ét (korrelationskoefficient på 0,98) end med arbejdsløsheden i den danske del af Øresundsregionen (korrelationskoefficient på 0,84). Tilsvarende gælder for den danske del af Øresundsregionen: Arbejdsløsheden i hovedstaden har hidtil været stærkt korreleret med arbejdsløsheden i Danmark under ét (korrelationskoefficient på 0,96) og mindre korreleret med arbejdsløsheden i Skåne (0,84).

Flytninger over Øresund 1998-2003



Figur 8: Flytninger over Øresund 1998-2003. Kilde: Ørestat

Indikatoren for *flytninger* ser på flytninger over Øresund sammenlignet med, hvor meget man flytter inden for sin egen del af regionen. Værdien af indikatoren for flytninger er 25 (mod 20 sidste år). Denne indikator er således meget lav i forhold til, hvad man kunne forvente ved høj integration. Værdien er sammensat af en værdi for Sverige på 13 (mod 9 sidste år) og en værdi for Danmark på 37 (mod 30 sidste år). Det ses således, at den danske værdi er markant højere end den svenske. I 2003 flyttede der 1149 mennesker fra Skåne til den danske del af Øresund og 2.590 fra danske del af Øresundsregionen til den svenske del af Øresundsregionen. Til sammenligning flytter der cirka 100.000 mellem amterne på Sjælland om året. I Skåne flytter der årligt omkring 14.000 personer mellem de tre lokale arbejdsmarkeder, Skåne S, NØ og NV.

Antallet af flytninger fra den danske del af Øresundsregionen til den svenske del af Øresundsregionen er femdoblet fra 1998 til 2003 mens antallet af flytninger den anden vej endnu ikke er fordoblet, jævnfør figur 8. Øresundskompasset oplyser³ i deres rapport fra 2004 "Øresundsflyttare – Drivkrafter och motiv", at 63 procent af flytningerne fra Skåne til den danske del af Øresund er returflyttende danskere. Vi ser en sådan dynamik som et positivt tegn på at integrationen skrider frem og opfatter det i den forbindelse som naturligt, at folk efter en årrække vælger at flytte tilbage over sundet.

Til beregning af indikatoren for flytninger har vi benyttet et benchmark for flytninger, som er beregnet af Statens Byggeforskningsinstitut (SBI)⁴, se Andersen og Borgegård (1999). I den rapport har man beregnet det maksimale antal flytninger mellem de to dele, som kan forventes i en fuldt integreret region. Dette niveau vil sandsynligvis aldrig kunne opleves, skriver de to forfattere. Det maksimale antal flytninger fra Malmø til Hovedstadsregionen beregnes til 4.700 flytninger om året, og det maksimale antal flytninger fra Hovedstadsregionen til Malmø-regionen er beregnet til 4.500 flytninger om året. Til sammenligning flyttede der i år 2003 henholdsvis 625 og 1.670 personer, hvilket giver den svenske indikatorværdi på 13 ($=625/4700 \cdot 100$) og den danske på 37 ($=1.670/4500 \cdot 100$). I rapporten fra Statens

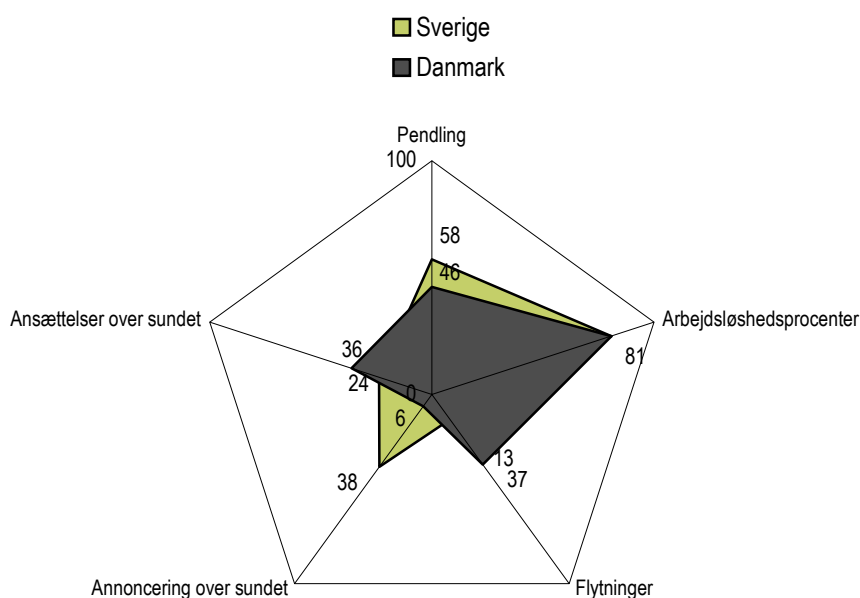
³ På baggrund af data fra øresundsdatabanken

⁴ Har nu skiftet navn til *Byg & Bolig*

Byggeforskningsinstituttet definerer Øresundsregionen som Hovedstadsregionen i Danmark og Malmø-regionen i Sverige, altså en mere snæver geografisk afgrænsning end vi har brugt i andre dele af denne rapport⁵.

Når vi måler antallet af flytninger i Øresundsindexet er det ud fra en forventning om, at antallet af flytninger øges i takt med integrationen. Det kan dog være væsentligt at holde for øje, at flytninger kan drives af andet end integration, såsom for eksempel ønsket om at udnytte juridiske forskelle mellem de to lande. I Øresundskomiteens undersøgelse af "flytninger på tværs af Øresund – strømme, drivkræfter og motiver" fra april 2004 foretog man således en rundspørge for at afdække motiverne for at flytte over Øresund. Ægteskab/sammenflytning blev her angivet som den 5. mest citerede grund for at flytte til den svenske side af sundet mens ægteskab/sammenflytning var den 8. mest citerede grund for at flytte til den danske side. Selvom ægteskab mellem svenskere og danskere naturligt vil føre til sammenflytninger i ét af landene, er det også muligt, at visse af flytningerne skyldes for eksempel de danske regler om familiesammenføring.

Et andet referencepunkt for flytninger er Øresundskonsortiets (1999b) undersøgelse af interessen for flytninger over Øresund i både Danmark og Sydsverige. Den viste, at mellem 0 og 5 procent af befolkningen på Sjælland ville flytte til Sydsverige, mens interessen var noget større i Skåne, hvor 10-15 procent udtrykte interesse for at flytte over Øresund. Omregnet til absolutte tal giver dette et markant højere benchmark end vores/SBI's. Det kan i den forbindelse give anledning til undring over hvorfor en sådan interesse i givet fald ikke i højere grad afspejles i for eksempel avisernes boligannoncer. Såfremt interessen, og dermed efterspørgslen, var reel ville vi formentligt se flere boligannoncer for konkrete boliger på den anden side af sundet. Selvom denne analyse ikke har undersøgt udviklingen i boligannoncer er det dog forfatterens opfattelse, at antallet af boligannoncer over sundet ikke afspejler en sådan konkret interesse.



Figur 9: Danmark og Sverige på arbejdsmarkedet

⁵ Se bilag 1 for en nærmere definition af områderne

Med indikatoren *annoncering* ser vi på, hvor stor en andel af virksomhederne der annoncerer målrettet efter arbejdskraft i naboregionen. Dette skal ses i forhold til hvor mange, der annoncerer målrettet efter medarbejdere i andre egne af deres eget land. I modsætning til de foregående år er værdien af denne indikator i år steget, så den i 2004 er på 22 (mod 13 sidste år). For Danmark er annonceringen dog kun 6 procent af det, man kan forvente ved høj integration. Den lave annoncering over sundet svarer til at 2 procent af de adspurgte danske virksomheder annoncerer målrettet efter medarbejdere i Skåne. Til sammenligning annoncerer 32 procent af de samme virksomheder aktivt i Jylland/på Fyn. Dette giver indeksværdien 6. Tilsvarende beregning er lavet for Skåne i forhold til Stockholm, hvor annonceringen udgør 38 procent af det forventede niveau ved høj integration. Figur 9 viser udviklingen i delindekset i henholdsvis Sverige og Danmark.

Det skal bemærkes, at antallet af virksomheder som annoncerer over sundet har været lavt i alle de år vi har målt i Øresundsindekset og det er således meget sandsynligt, at der generelt er få virksomheder som annoncerer over Øresund. Givet det forholdsvist lave antal virksomheder som annoncerer over sundet bør man være forsigtig med hensyn til konklusioner omkring mindre ændringer i indikatoren, da ændringerne sker fra et meget lavt niveau – i 2004 er det således mindre end 3 procent af virksomhederne som rapporterer at annoncere over sundet. De nævnte tal stammer fra spørgeskemaundersøgelsen, som er beskrevet i kapitel 3 og i bilag 2.

En væsentlig fordel ved at beregne Øresundsindekset som forholdet mellem for eksempel annoncering i Sydsverige og annoncering i en referenceregion (Jylland/Fyn) er, at vores resultater dermed er robuste overfor konjunktursvingninger. I tider med dårlige konjunkturer, hvor virksomheder ikke ansætter medarbejdere, vil antallet af virksomheder som annoncerer efter ny arbejdskraft naturligvis være lavt. Nedgangen i annoncering vil dog typisk ske både i forhold til annoncering efter arbejdskraft i Jylland/Fyn og i forhold til annoncering efter arbejdskraft i Sydsverige. Da det udelukkende er forholdet mellem de to områder vi måler og ikke det absolutte annonceringsniveau, påvirkes indekset ikke af konjunktursvingninger, jævnfør Boks 2.

Boks 2 Indeksets beregningsmetode og konjunkturfølsomhed

Øresundsindekset måler graden af integration i for eksempel Danmark, som størrelsesforholdet mellem annonceringen i Stockholm henholdsvis Jylland/Fyn og over Øresund. Da indekset således måler forholdet imellem annonceringen over sundet og annonceringen i en referenceregion (Jylland/Fyn og Stockholm), er vores resultat (indeksværdien) derfor ikke påvirket af det generelle annonceringsniveau, som i høj grad er konjunkturbestemt - et simpelt eksempel kan belyse dette.

Eksempel:

Antag at der kun findes 200 virksomheder i København i 2005. Af disse virksomheder, annoncerer 40 procent (80 virksomheder) efter arbejdskraft i Jylland mens kun 10 procent (20 virksomheder) annoncerer efter arbejdskraft i Sydsverige. I Øresundsindekset vil vi således opgøre integrationsniveauet til 25, da antallet af virksomheder som annoncerer over Øresund udgør 25 procent af antallet af virksomheder som annoncerer i Jylland/Fyn ($10/40 \cdot 100$).

Såfremt vi antager, at de 200 virksomheder i år 2006 oplever dårlige konjunkturer og derfor kun ansætter i det omfang det er absolut nødvendigt, er det måske kun i alt 50 af virksomhederne som vælger at ansætte medarbejdere det år. Såfremt integrationsniveauet er uændret i forhold til 2005, vil 20 virksomheder således annoncere efter arbejdskraft i Jylland/Fyn (40 procent af 50) mens 5 virksomheder vil annoncere efter arbejdskraft i Sydsverige (10 procent af 50).

Målt i Øresundsindekset vil det således være 10 procent af de 200 virksomheder som annoncerer i Jylland/Fyn ($20/200 \cdot 100$) og 2,5 procent af de 200 virksomheder som annoncerer i Sydsverige ($5/200 \cdot 100$). Da 2,5 procent udgør 25 procent af 10 procent ($2,5/10 \cdot 100$) er Øresundsindeksets værdi således uændret på 25, hvilket vi også forventede, da vi antog, at integrationen ikke havde ændret sig fra 2005.

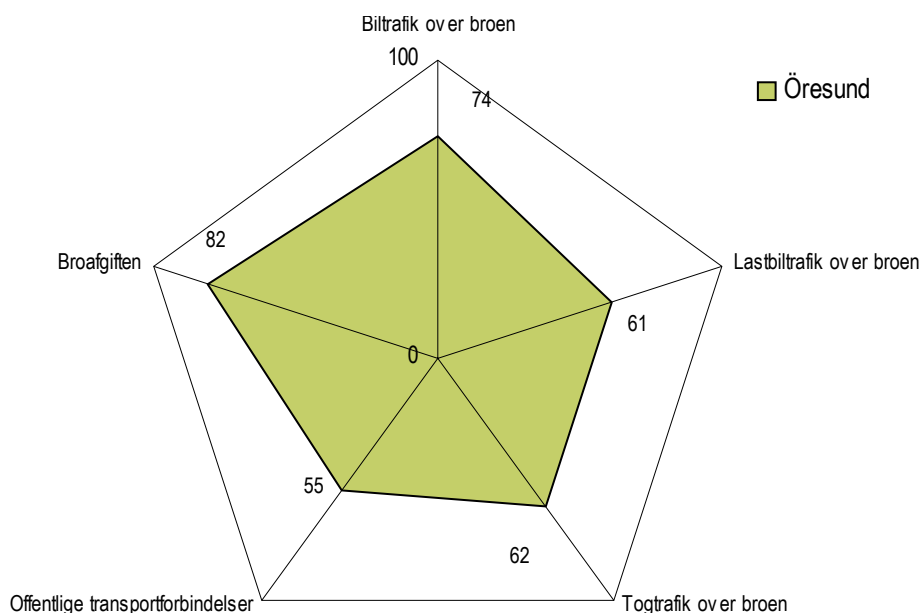
Selvom indekset således ikke er konjunkturfølsomt kan det dog stadig påvirkes af andre fænomener. Brugen af Internettet kan for eksempel give anledning til, at antallet af virksomheder som oplyser, at de annoncerer bevidst i enten referenceregionen eller over Øresund er for lavt i forhold til virkeligheden. Det skyldes, at virksomheder som annoncerer efter arbejdskraft på deres hjemmeside eller på diverse jobsider på Internettet i realiteten annoncerer til alle personer som har adgang til Internettet og som kan forstå sproget - den egentlige annoncering kan således være højere end det som rapporteres i dette indeks, hvorfor indeksets værdi må betragtes som konservativ.

Indikatoren *ansættelser* er opbygget på samme måde som indikatoren for annoncering. Man ser blot på den faktiske ansættelse i stedet for annonceringen. Indikatoren for ansættelser over sundet er 30 (mod 25 året før). Lige som sidste år ser vi en stor forskel på Skåne og Sjælland. Indikatoren for Skåne er på 24 (faldet fra 30 i 2003) mens den er 36 (steget fra 20 i 2003) for Sjælland. Det vil sige, at Sjælland i modsætning til de tidligere år har flere ansættelser over sundet end Skåne. Tallene bag dette stammer også fra spørgeskemaundersøgelsen, som vist i kapitel 3 og i bilag 2.

Spørgeskemaundersøgelsen viser, at 13 procent af de adspurgte danske virksomheder har ansat personer bosat på den svenske side af Øresund i det seneste år, hvor det tilsvarende tal for 2003 var 8 procent, der er altså tale om næsten fordobling i antallet af danske virksomheder, der har ansat over sundet. Det modsvares af et, dog noget mindre, fald i den svenske ansættelse over sundet.

2.2 Trafik

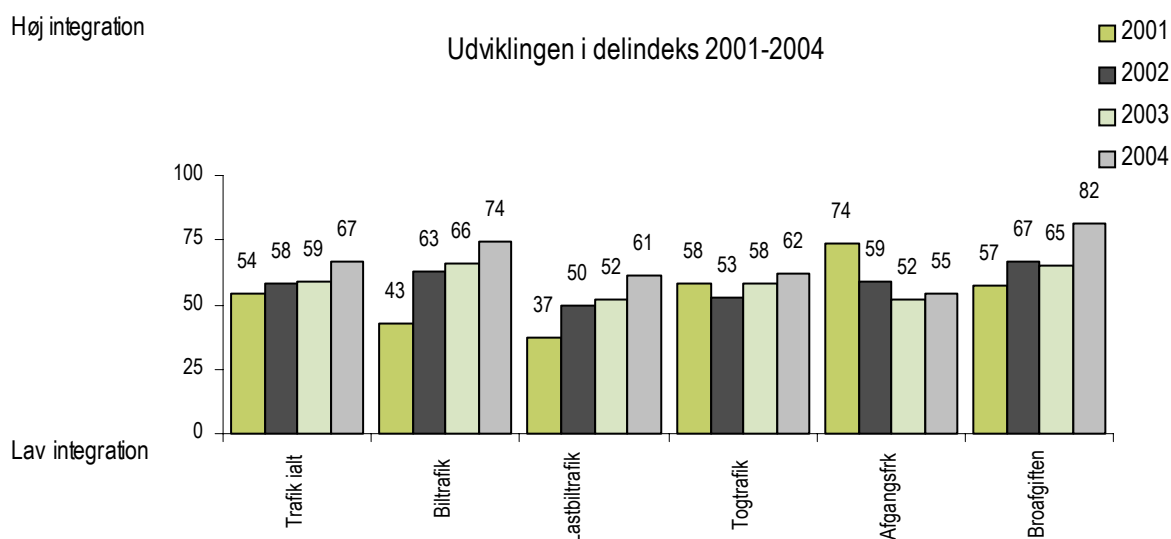
Det samlede delindeks for området "Trafik" har værdien 67 (mod 59 året før). Delindekset viser udviklingen i brugen af infrastrukturen på tværs af Øresund. Jo mere trafik over broen, des mere integreret tyder det på at regionen er.



Figur 10: De fem indikatorer på trafikområdet

Værdien af indikatoren *biltrafik* er 74. Dette er en stor stigning i forhold til sidste års niveau. På tilsvarende vis kunne der i 2003 konstateres en stigning i forhold til 2002. Der har altså været en

konstant stigning i trafikken over Øresund i de sidste år. I perioden fra maj 2003 til april 2004 kørte der 10.095 biler over broen pr. døgn. Det er 1.085 flere end samme periode året før, svarende til en stigning på godt 10 procent. I et af Øresundskonsortiets scenarier fra 1999 har man skønnet en døgntrafik ved "fuld integration" på 13.600 biler, se Øresundskonsortiet (1999a). Selvom brokonsortiet tidligere har nedjusteret deres forventninger til trafikken på kort sigt, så har de ikke offentliggjort nye tal for den forventede trafik ved fuld integration. Derfor benytter vi fortsat scenariet fra Øresundskonsortiet (1999a) som benchmark. Den observerede trafik divideret med benchmark giver indikatorens værdi. Selvom indikatoren er steget, kan det konstateres, at den stadig kun er på 75 procent af niveauet for fuld integration.



Figur 11: De fem indikatorer på trafikområdet i forhold til sidste år

Med indikatoren *lastbiltrafik* ser vi på antallet af lastbiler, der kører over broen i forhold til et scenario uden barrierer. Værdien af indikatoren lastbiltrafik er steget til 61 (mod 52 sidste år). I perioden fra maj 2003 til april 2004 kørte der i snit 598 lastbiler over broen pr. døgn mod 507 året før. Dvs. der har været en stigning på knap 20 procent. I førnævnte scenario opgøres en døgntrafik ved fuld integration til knapt tusind lastbiler. Man skal være opmærksom på, at det kun er lastbiltrafikken over broen, der måles og ikke den samlede lastbiltrafik inklusiv færgerne. Når den totale lastbiltrafik ikke måles her, skyldes det, at der ikke findes studier, der gør det muligt, at opstille et meningsfuldt benchmark for den samlede lastbiltrafik over Øresund. Et sådant benchmark er opstillet for lastbiltrafikken over broen.

Det skal desuden bemærkes, at indikatoren for lastbiltrafik måler den samlede lastbiltrafik over broen, selvom en væsentlig del af denne formentligt ikke relaterer direkte til Øresundsregionen. Der finder således formentligt en væsentlig fjerntrafik sted over broen fra svenske virksomheder i for eksempel Göteborg, som eksporterer til resten af Europa, for eksempel Nordtyskland. Det er imidlertid ikke muligt udelukkende at måle de lastbiler som krydser broen med afgang og ankomst indenfor Øresundsregionen og disse tal er derfor de bedst tilgængelige.

Togtrafik-indikatoren ser på togtrafikken over broen i forhold til scenariet uden barrierer. Indikatoren for togtrafik er 62 (mod 58 sidste år). I 2003 rejste 15.595 passagerer med Øresundstoget pr. døgn i gennemsnit, hvilket svarer til en stigning i antallet af togpassagerer over broen på 6 procent. Set i

forhold til Øresundsbrokonsortiets scenario med 25.000 passagerer i døgnet ved fuld integration var der altså 62 procent af de togpassagerer vi kunne forvente ved fuld integration.

Med indikatoren *offentlige transportforbindelser* ønsker vi at sammenligne afgangsfrekvensen (antal afgang pr. uge) for tog over broen med afgangsfrekvenser mellem nabobyer inden for landegrænserne. Indikatoren for offentlige transportforbindelser er 55 (mod 52 sidste år og 59 i 2002). De lidt svingende indikatorer viser, at antallet af offentlige afgang varierer. Det samme viser det reelle antal afgang, hvor der blev konstateret et fald fra 2002 til 2003, men dette fald blev udlignet i 2004. I beregningen af indekset optælles det ugentlige antal afgang med passagertog over Øresund og sammenlignes med ugentlige afgang København-Roskilde og Malmø-Lund. Des flere afgang over Øresund des mere integreret tyder det på at regionen er og derfor des højere indeks. Det svenske landeindeks er en anelse højere end det danske, trods at antallet af afgang er næsten det samme. Dette skyldes at det danske benchmark er lidt højere end den svenske idet togfrekvensen Kbh-Roskilde er højere end Malmø-Lund. Såfremt vi havde medregnet busafgangene mellem Lund og Malmø (linie 130 og 131), som benyttes en del, ville vi opnå en højere samlet frekvens på Malmø-Lund, og forskellene i denne indikator ville formentligt udjævnes. Det ugentlige antal afgang med tog over broen er øget med 46 afgang/uge i forhold til sidste år. Samtidigt er vores benchmark ændret, idet der et sket en stigning på 16 afgang i den offentlige trafikbetjening mellem København og Roskilde og mellem Malmø og Lund. Trafikforbindelserne over Øresund er således steget mere end forbindelserne med referenceområderne og dette delindeks får derfor en højere værdi i år end sidste år.

Høje *bropriser* forventes at hæmme integrationen, og broafgiften er dermed en vigtig indikator for muligheden for øget integration. Indikatoren for broafgiften er i år steget til 82, hvilket indikerer en forbedring i forhold til benchmarket på 40 kr. for passage i bil. Stigningen i delindikatoren dækker over en væsentlig forskydning i kraft af den nye skatteaftale mellem Danmark og Sverige. For pendlere som er bosat i Sverige gives der fra dansk side et fradrag på 50 kr. for udgiften til passage af Øresundsbroen i bil. Dette medfører, at det danske delindeks for broafgiften er det første delindeks i "Erhvervslivets Øresundsindeks" som når niveauet for fuld integration. Skatteaftalen vil også føre til fradragmuligheder fra svensk side, dette vil dog først blive aktuelt, når den svenske SINK beskatning bliver afskaffet for grænsegængere – dette vil formentligt ske i løbet af 2004. Det svenske landeindeks som antager en værdi på 63 i dette års øresundsindeks vil derfor med al sandsynlighed også nå et niveau på 100 til næste år.

Revisionsfirmaet KPMG har estimeret, at den samlede værdi af fradraget for overfarten over broen vil blive på cirka 24.000 kr. Pensionsaftalen vil være indkomstafhængig men vil ifølge KPMG give store skattebesparelser for pendlerne – pendlere med en årsindtægt på 250.000 vil spare cirka 20.000 kr. og pendlere med en årsindkomst på 600.000 vil spare cirka 80.000⁶. Det skal her bemærkes, at fradraget kun gælder for arbejdspendlere og således ikke kommer eventuelle fritidspendlere til gode.

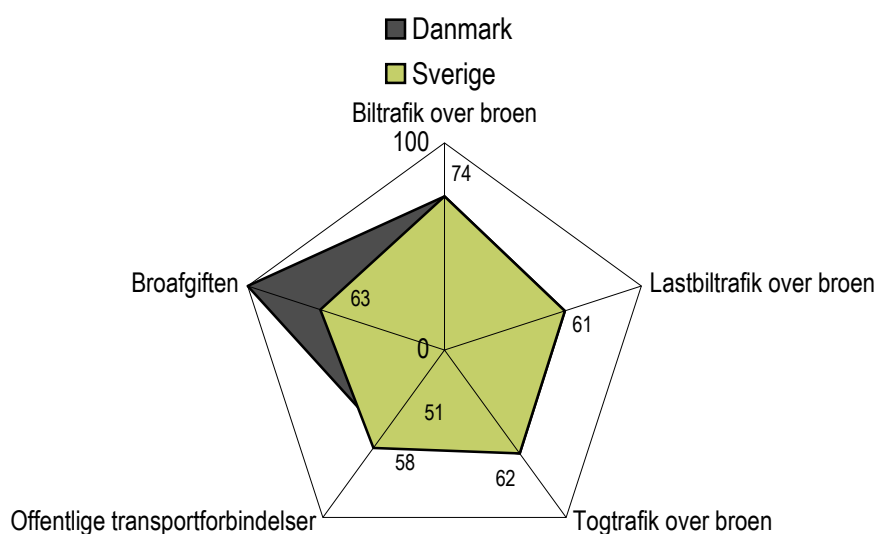
Benchmarket på 40 kroner er baseret på, at HTS i Danmark tidligere har argumenteret for at broafgiften bør nedsættes til 40 danske kroner pr. tur for en pendlerrejse med bil. HTS er nået frem til, at hvis der skal ske en afvejning mellem de forskellige hensyn og ønsker - f.eks. til færgetrafikken, til miljøet, til pendlerne samt om brugerbetaling og fremme af integration - så bør prisen for pendlere ligge på 40 danske kroner pr. tur. Dette beløb skulle sikre både en fornuftig indtjening for broen samt give en reel

⁶ Konsekvensberegning af den nye skatteaftale mellem Danmark og Sverige - http://htsi.hts.dk/filebank/1/KPMG_oresund.doc

mulighed for at pendle dagligt over Sundet med bil⁷. Hvis broafgiften nedsættes til 40 kroner pr. tur bliver delindekset for broafgiften således 100.

Söderström med flere (2002) har i en rapport udgivet af Øresundsuniversitetet behandlet konsekvenserne af helt at fjerne afgiften på Øresundsbron. Forfatterne fandt blandt andet, at trafikken over broen ville tredobles i forhold til niveauet på det tidspunkt, såfremt afgiften blev fjernet.

Alle disse indikatorer, undtagen indikatorerne for offentlige transportforbindelser og broafgiften, er identiske for den svenske og den danske del af Øresund. Derfor er områderne i figur 12 nedenfor stort set sammenfaldende.



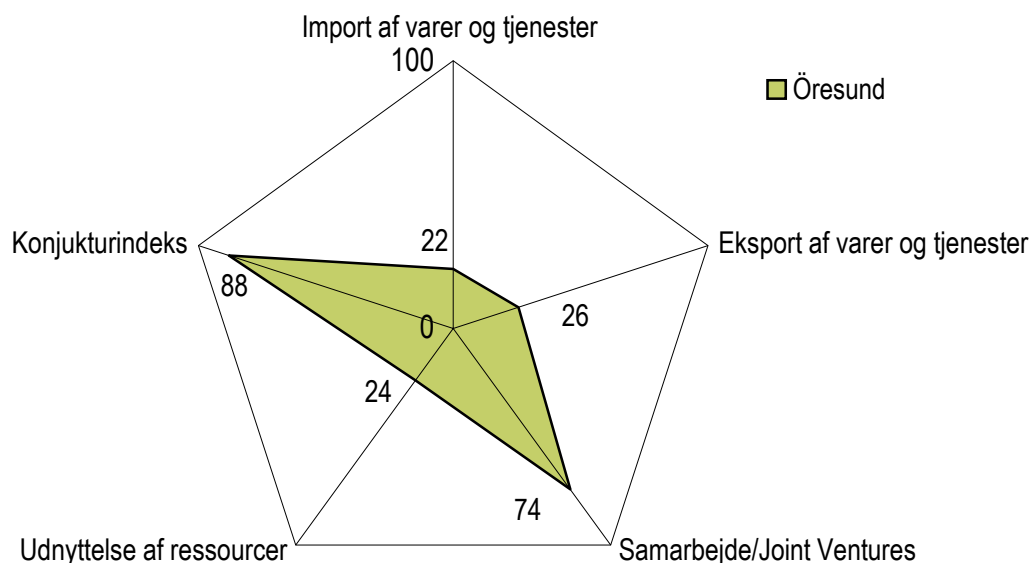
Figur 12: Danmark og Sverige på trafikområdet

2.3 Handel og samarbejde

Det forventes, at øget integration vil øge samhandlen og andre økonomiske relationer som for eksempel investeringer, samarbejde og joint ventures. Endelig vil man forvente, at øget integration og den deraf følgende samhandel vil føre til, at konjunkturerne nærmer sig hinanden i de to områder. Dette søges beskrevet i denne del af Erhvervslivets Øresundsindex. En del af inputtet til denne del af indekset kommer fra den gennemførte spørgeskemaundersøgelse, som beskrives nærmere i kapitel 3 og i bilag 2.

Det samlede delindeks for området "Handel & samarbejde" har værdien 47 (mod 50 sidste år). Delindekset for handel og samarbejde over Øresund er altså faldet til under halvdelen af det man vil kunne forvente ved høj integration. Faldet i år skyldes især, at indikatorerne for import af varer over sundet og konjunkturindekset er faldet en del, mens kun indikatoren for eksport er steget. Indikatorerne for andet samarbejde og udnyttelse af øvrige ressourcer er nogenlunde uændrede.

⁷ Værdien udtrykker alene Øresund Industri & Handelskammarens holdning, jævnfør notat af 27. august 2000.



Figur 13: De fem indikatorer på området handel & samarbejde

Med indikatoren *import* måler vi indkøbene fra den anden side af Øresund i forhold til virksomhedernes indkøb i referenceregionen. Værdien for indikatoren import er i år faldet fra 32 til 22. Dette tal er beregnet ud fra svarene i spørgeskemaundersøgelsen. De svenske virksomheder er blevet spurgt om hvor stor en del af deres samlede indkøb i både ind- og udland de foretog på Sjælland, og hvor stor en del de foretog i Stockholmsregionen. De danske virksomheder blev tilsvarende spurgt hvor stor en del af deres samlede indkøb i både ind- og udland de foretog fra Skåne, og hvor stor en del de foretog i Jylland/Fyn. Som figur 14 viser, har svenske virksomheder relativt større import over Øresund end de danske med værdier på henholdsvis 27 og 17. Det er i øvrigt værd at bemærke, at den danske indikator er faldet meget markant fra 48 til 17 i år og dermed i år kun er på en tredjedel af 2003-værdien. Den svenske indikator er næsten fordoblet fra 15 til 27.

Med indikatoren for *eksport* måler vi salget til virksomheder på den anden side af Øresund i forhold til virksomhedernes afsætning til virksomheder i referenceregionen. Værdien for indikatoren eksport er steget fra 17 til 26 i dette års indeks. Dette tal er ligeledes beregnet ud fra svarene i spørgeskemaundersøgelsen. De svenske virksomheder har svaret på, hvor stor en del af deres samlede omsætning i både ind- og udland de solgte på Sjælland, og hvor stor en del de solgte i Stockholm. De danske virksomheder er tilsvarende blevet spurgt om deres eksport til Skåne henholdsvis til Jylland/Fyn. De svenske virksomheder har med en værdi på 44 markant større indeks end de danske med 7, jævnfør figur 14. Indekset for begge lande er steget relativt set i forhold til 2003, hvor værdierne var henholdsvis 30 og 4.

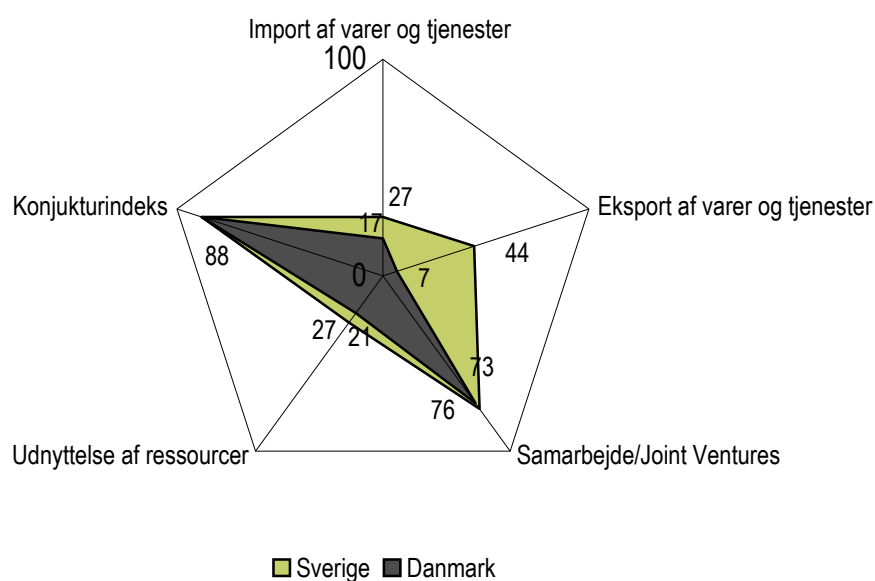
Det er værd at bemærke, at indikatorerne for handel er relative og måler aktiviteten over sundet i forhold til aktiviteten i en referenceregion. Det betyder, at indeksene for import og eksport er forskellige og hver for sig fortæller hver deres egen historie. Det er således ikke nødvendigt, at indikatoren for import følger indikatoren for eksport (de to indikatorer ville i så fald blot give to sider af det samme billede). Det kan illustreres ved at virksomhed 1 i København er blevet spurgt om hvor meget den eksporterer til den svenske virksomhed 1, svaret betragtes dernæst relativt til de Københavnske virksomheders afsætning til Jylland/Fyn og kommer til at udgøre det danske eksportindeks..

Tilsvarende er den svenske virksomhed 2 blevet spurgt hvor meget den importerer fra den danske virksomhed 2. Dette betragtes relativt til den svenske virksomheds køb i Stockholm, og bliver således til det svenske importindeks.

Vi gør desuden opmærksom på, at tallene for import og eksport er vægtede i forhold til virksomhedernes størrelse. Dette skyldes et ønske om ikke at lade små virksomheder påvirke tallene uforholdsmæssigt meget. Såfremt tallene ikke vægtes, vil det give et billede af en større aktivitet over Øresund end den faktiske, da de små virksomheder i højere grad er aktive over Øresund.

AKF har tidligere undersøgt barriererne for handel i Øresundsregionen, se Madsen & Pødenphant (1996), og har i den forbindelse foretaget en sammenligning af eksport/import mellem hovedstadsregionen og Vestdanmark (Fyn og Jylland) henholdsvis Skåne. Begrundelsen for denne sammenligning er den samme som vores, nemlig en forventning om samme handel, hvis der ingen grænsebarrierer var mellem Danmark og Sverige. Skåne og Vestdanmark har nogenlunde samme størrelse og økonomiske struktur. AKF's tal blev beregnet på 1994-data og viste for Sjællands vedkommende, at importen fra Skåne var cirka 11 procent af importen fra Vestdanmark, og at eksporten til Skåne lå på cirka 7 procent af eksporten til Vestdanmark. Vores opgjorte værdier for den danske import og eksport på henholdsvis 17 og 7 kan nogenlunde sammenlignes med AKF's opgørelser. Man skal dog være opmærksom på, at vores tal omfatter HTS's medlemmer, som ikke nødvendigvis kan sammenlignes med alle virksomheder under ét som i AKF's undersøgelse.

Indikatoren for *samarbejde/joint venture* måler, hvor meget virksomhederne samarbejder (formelt eller uformelt) med virksomheder på den anden side af Øresund. Dette ses i forhold til deres samarbejde med virksomheder i benchmarkregionerne i eget land. Værdien af indikatoren er 74 (mod 72 sidste år). Dette tal stammer fra spørgeskemaundersøgelsen, hvor der blev spurgt til, hvorvidt virksomhederne havde samarbejde med virksomheder på den anden side af Øresund. Svarene på spørgsmålet blev sammenlignet med andelen, der har samarbejde med virksomheder i benchmarkområderne Jylland/Fyn henholdsvis Stockholm. Denne indikator er tilnærmelsesvist lige høj i begge lande, med svenske virksomheder 3 procentpoint højere end de danske.

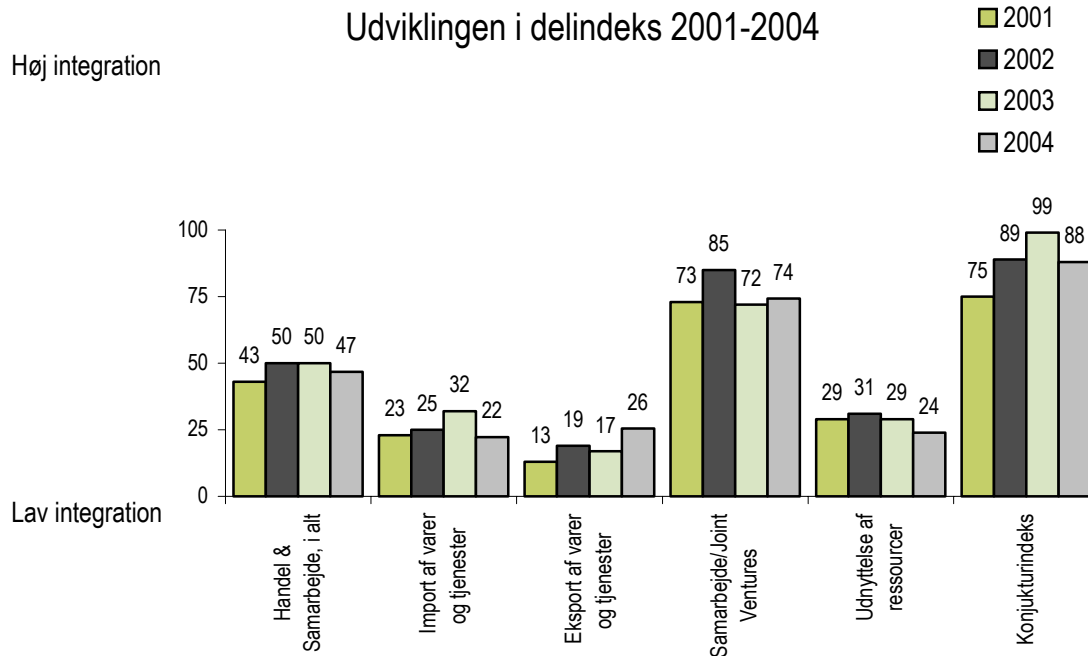


Figur 14: Danmark og Sverige for området handel & samarbejde

Med indikatoren *udnyttelse af ressourcer* måles, hvor meget virksomhederne drager nytte af avancerede ressourcer (forskning, efteruddannelse og lignende) på den anden side af sundet i forhold til, hvor meget de udnytter ressourcer i andre dele af deres eget land. Indikatoren for "udnyttelse af ressourcer" har en værdi på 24 (mod 29 sidste år). Igen i år udnytter de svenske virksomheder Øresundsregionen relativt mest. 11 procent af de svenske virksomheder svarede, at de udnytter disse muligheder på Sjælland (mod 43 procent i Stockholm), og kun 7 procent af de danske virksomheder svarede, at de udnytter avancerede ressourcer i Skåne (mod 32 i Jylland/Fyn). Det svenske indeks bliver dermed 27 mens det danske bliver 21.

Indikatoren for *konjunktur* har en værdi på 88 (mod 99 sidste år). Indikatoren sammenligner konjunkturerne i de to dele af regionen. Ved øget integration forventes konjunkturerne i de to lande at nærme sig hinanden, da landene vil komme til at have lignende vurderinger af samfundskonjunkturerne. Konjunkturmålingerne stammer fra det såkaldte *Øresundsbarometer*, som er et konjunkturbarometer for Øresundsregionen beregnet af SEB, Børsen og SCB. Barometeret er baseret på interviews med virksomheder i regionen foretaget to gange om året, se www.borsen.dk. Vi anvender konjunkturmålingen fra november 2003 i dette års indeks. Samlet set indikerer målingen, at virksomhederne på begge sider af Øresund vurderer, at konjunkturerne er faldende. Faldet er dog klart størst på den svenske side.

I "Regionrapport 2003 – Danmark, Øresund, Sverige" skriver Øresunds instituttet, at Øresundsregionen klarede lavkonjunkturerne i 2002 og 2003 bedre end andre regioner, og at Øresundsregionens bruttoregionsprodukt i 2002 steg en halv procentenhed mere end i det øvrige Danmark og Sverige.⁸

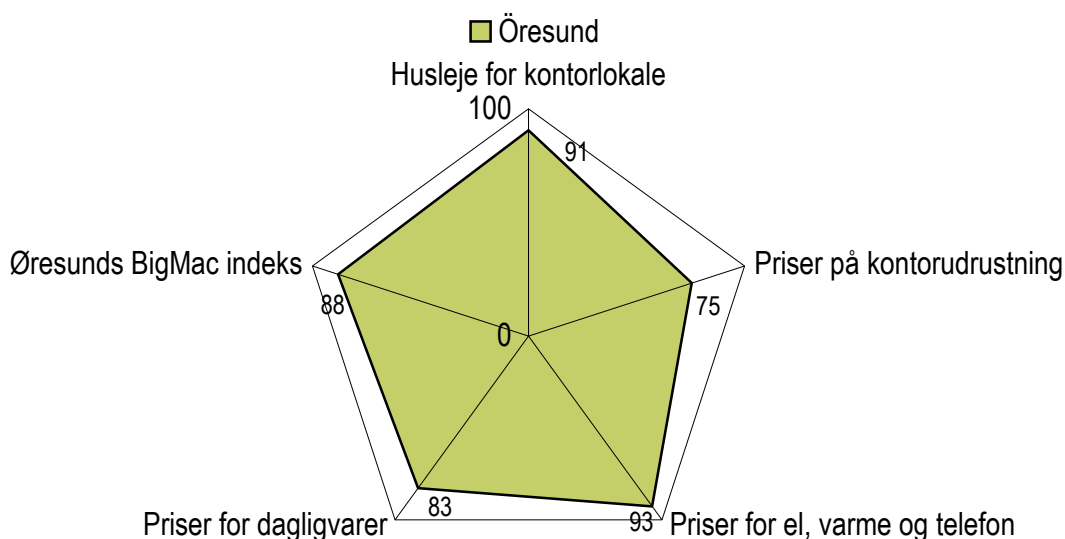


Figur 15: De fem indikatorer inden for handel & samarbejde i forhold til de tre sidste år

⁸ Øresunds instituttets pressemeddelelse af 24.4.2003: "Beskeden konjunkturafmatning i Øresundsregionen"

2.4 Forretningsomkostninger

Det samlede delindeks for området *forretningsomkostninger* er 86 (mod 84 sidste år). Priser på de vigtigste forretningsinputs er en god indikator på integration af markederne, ved høj integration forventes priserne at udligne sig således, at det koster det samme at drive en typisk virksomhed i begge dele af regionen. Indikatorerne for forretningsomkostninger beregnes ved at dividere den mindste værdi med den største værdi og gange med 100. Ved høj integration forventes værdien således at være 100. Der er per definition ikke forskelle mellem de danske og svenske tal, da indekset netop er forholdet mellem de to. Priser er i år sammenlignet ved brug af en kurs på 100 svenske = 81,5 danske.



Figur 16: De fem indikatorer på området forretningsomkostninger

Vi har i denne del af analysen indsamlet priser for identiske varer, som sælges på begge sider af sundet. Priserne omregnes til danske kroner ved hjælp af den gennemsnitlige kurs for perioden i følge den danske nationalbank. Ved en fastholdt pris i svenske kroner vil man med et kursfald opleve, at svenske produkter bliver billigere, og der vil af den grund blive ændringer i prisforholdet mellem Danmark og Sverige. Dette kan i sig selv give anledning til en øget samhandel. Derfor er det ikke muligt at adskille, hvor meget af stigningen i samhandlen, der kan tilskrives kursændringer og hvor meget, der bør tilskrives øget integration. Øget samhandel, der alene er drevet af kurssvingninger, kan dog ikke betragtes som en bæredygtig udvikling for regionen med hensyn til integration af de to dele.

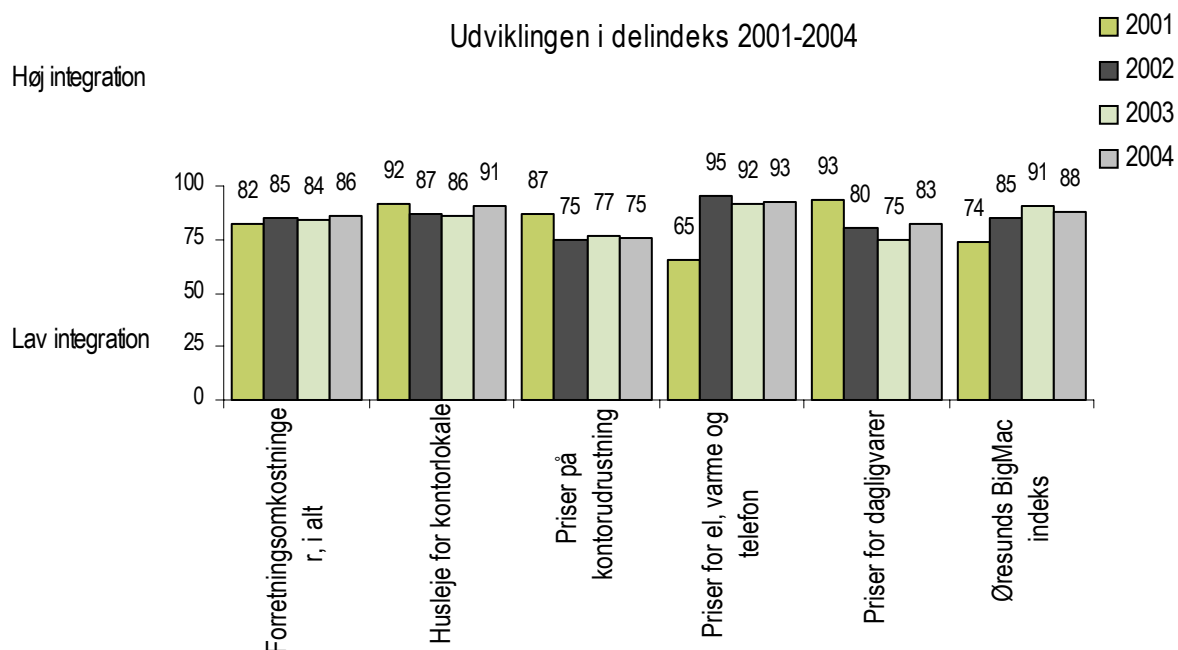
Indikatoren for *kontorleje* måler prisforskelle på kontorlejemål. Indikatoren for kontorleje er 91 (mod 86 sidste år). Vi sammenligner her København og Malmø, da der findes sammenlignelige data for disse to byer. Igen i år er det generelt blevet billigere at leje kontorlokaler, ligesom det fortsat er billigere at leje kontor i det centrale Malmø end i det centrale København. Priserne til denne indikator stammer fra et stort ejendomsrådgiverfirma, se Sadolin & Albæk (2004). Da værdien af delindekset er øget i forhold til sidste år, ses det dog at priserne nærmer sig hinanden og dermed at de to sider af Øresund er blevet mere integrerede.

Indikatoren for *kontorudrustning* er 75 (mod 77 sidste år). Det er stadig billigst at handle kontorudrustning i Sverige. Sidste år udjævnedes forskellen en smule, mens den i år er uændret. Det er primært anden kontorudrustning, såsom stole, borde og belysning, der er billigere i Sverige. Da kontorudrustning som vare uden problemer kan handles over grænser, er det en vigtig vare at følge, da man nemt vil kunne købe på den anden side af grænsen, hvis der er betydelige prisforskelle.

Indikatoren for *el, varme og telefon* er 93 (mod 92 sidste år). Sverige er billigere på alle områderne, men det er primært de billigere elpriser, der giver udslag i indekset, da prisforskellen her er ganske stor. Den samlede forskel er dog ikke stor, hvilket giver den høje indekxsværdi.

Indikatoren for *dagligvarer* er 82 (mod 75 sidste år). Det er fortsat billigere at købe ind i Malmø end i København, trods de danske priser er faldet en del. Prissammenligningen dækker en varekurv bestående af 34 dagligvarer i en række forskellige butikker og supermarkeder. Tidligere har "Praktiska Broar" gennemført undersøgelsen, men da de er ophørt med dette, har Copenhagen Economics selv gennemført en tilsvarende undersøgelse i 2003 og i år. Se i øvrigt bilag 1 for nærmere detaljer vedr. gennemførelsen af prisundersøgelsen.

Indikatoren *ØresundsBigMacIndeks* har en værdi på 88 (mod 91 sidste år). Prisen på den danske BigMac er steget fra 26,75 til 27,75 DKK, mens prisen på den svenske BigMac er uændret 30,00 SEK (30,00 SEK ~24,45 DKK). Korrigeret for valutakursen er der tale om en at priserne har fjernet sig fra hinanden i forhold til sidste år.

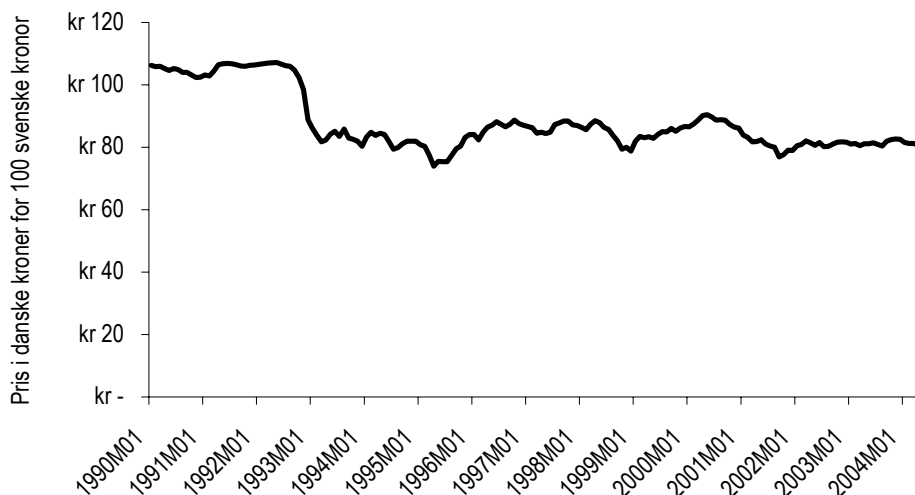


Figur 17: Udviklingen i de fem delindeks inden for forretningsomkostninger

Valutakursudsving kan både opfattes som en forretningsomkostning og som en barriere for handel og er derfor ikke uden betydning for integrationen i Øresundsregionen. Det vurderes dog ikke rimeligt at inddrage valutakurserne som en indikator for integrationen i Øresundsregionen, da valutakurserne ikke formodes at være afhængige heraf. Vi kan dog måle deres størrelse og sige noget om, hvor meget de betyder i forhold til andre barrierer.

Siden devalueringen af den svenske krone i nytåret 1992/1993 og frem til april 2003, har den gennemsnitlige valutakurs været 83,52 DKK for 100 SEK. Standardafvigelsen er cirka 3,47, og det vil sige, at såfremt vi antager, at kursen er normalfordelt, vil 95 procent af de observerede valutakurser befinde sig inden for to gange standardafvigelsen. Det vil sige inden for intervallet 83,52 +/- 6,94. Selvom valutakursen ikke er normalfordelt, udtrykker dette alligevel noget om den maksimale usikkerhed, som valutakursforskelle har betydet siden 1993. Se figur 18 nedenfor.

Månedsgennemsnit for valutakursen 1990-2004
(Kilde: Danmarks Nationalbank)



Figur 18: Valutakurssvingninger mellem Sverige og Danmark 1990-2002

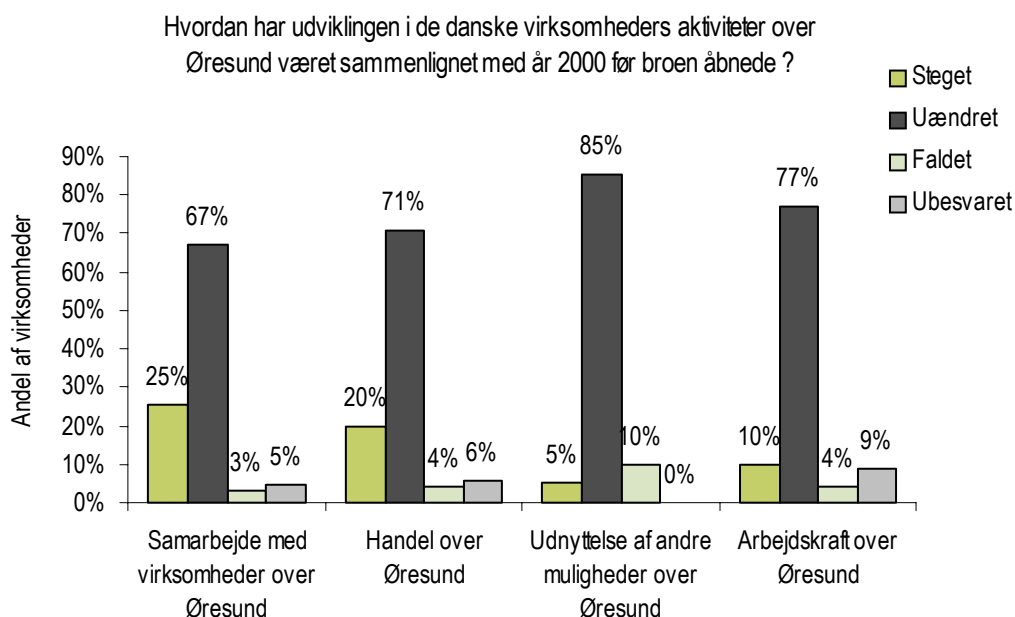
Der findes undersøgelser af hvor meget af grænseeffekten, der er en valutaeffekt. Blandt andet vurderer Helliwell (2000), at mellem en tredjedel og halvdelen af den samlede grænsebarriere skyldes valutakursusikkerhed. Dette skøn bygger på et resultat af Rose (2000), som har fundet frem til, at lande, der bruger samme valuta, handler tre gange mere med hinanden end lande af samme størrelse, som har forskellig valuta. Disse tal bygger på handelstal for steder i verden, som rent faktisk bruger samme valuta, og der er ofte tale om små østater, som i forvejen er tæt knyttet til en tidligere kolonimagt eller lignende stærke bånd⁹. Derfor kan tallene ikke direkte overføres til forholdene i Øresundsregionen, men man kan tænke på, hvor mange gange mere Grønland og Færøerne handler med Danmark i forhold til andre omkringliggende lande som England og Norge. En del af denne forskel kan formodentlig forklares med den fælles valuta.

⁹ For eksempel New Zealand og nogle af Stillehavsøerne, USA og Amerikansk Samoa, Guam og lignende.

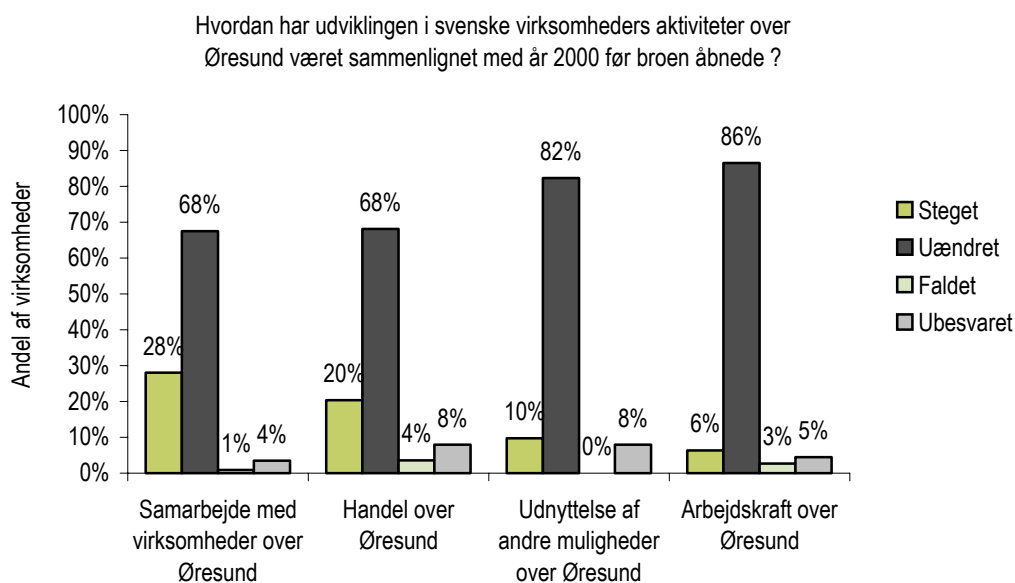
Kapitel 3 Spørgeskemaundersøgelse

Der er gennemført en spørgeskemaundersøgelse i april 2004 blandt HTS's medlemmer og blandt medlemmerne af Sydsvenska Industri- og Handelskammaren.

Medlemsvirksomhederne i både Danmark og Sverige er blevet bedt om at vurdere udviklingen i Øresundsregionen for deres egen virksomhed, siden broen åbnede i juni 2000. Deres vurderinger fremgår af figur 19 og 20, hvor svarene på spørgsmålene om handel, kontakter og arbejdskraft over Øresund vises (spørgsmål 1b, 2, 3b og 4). Se i øvrigt bilag 3 for spørgeskema og svar.



Figur 19: Udviklingen i danske virksomheder siden broen åbnede. Danmark, april 2004. (N=103)



Figur 20: Udviklingen i svenske virksomheder siden broen åbnede. Sverige, april 2004. (N=116)

Figur 19 og 20 viser, at hovedparten af virksomhederne har oplevet en uændret aktivitet over Øresund, men dog spores der en vis fremgang, idet flere virksomheder tilkendegiver, at de har øget deres aktiviteter over Øresund siden broen åbnede - stigningen gør sig specielt gældende indenfor samarbejde og handel over Øresund. Svenskerne har generelt det højeste niveau for integration – det ved vi fra indeksene ovenfor – men ved hjælp af spørgeskemaundersøgelsen ser vi nu, at de svenske virksomheder også har oplevet den største fremgang indenfor både samarbejde med virksomheder over Øresund samt udnyttelse af andre ressourcer over Øresund. Til gengæld har danske virksomheder oplevet den største øgning i antallet af ansættelser over sundet.

Som det fremgår af de to figurer, er samarbejdet (formelt eller uformelt) mellem virksomheder over Øresund steget mest - henholdsvis 25 og 28 procent af de adspurgte virksomheder har oplevet en stigning på dette område, siden broen åbnede. Det tyder på, at disse svar forstærker de tendenser, vi observerede i indekset ovenfor. Når man spørger direkte til udviklingen siden åbningen af broen, ses det samtidigt tydeligt, at områder såsom integrationen på arbejdsmarkedet er påvirket i mindre grad - kun henholdsvis 10 og 6 procent af de adspurgte virksomheder har oplevet en stigning i ansættelser af personer fra den anden side af Øresund, siden broen åbnede.

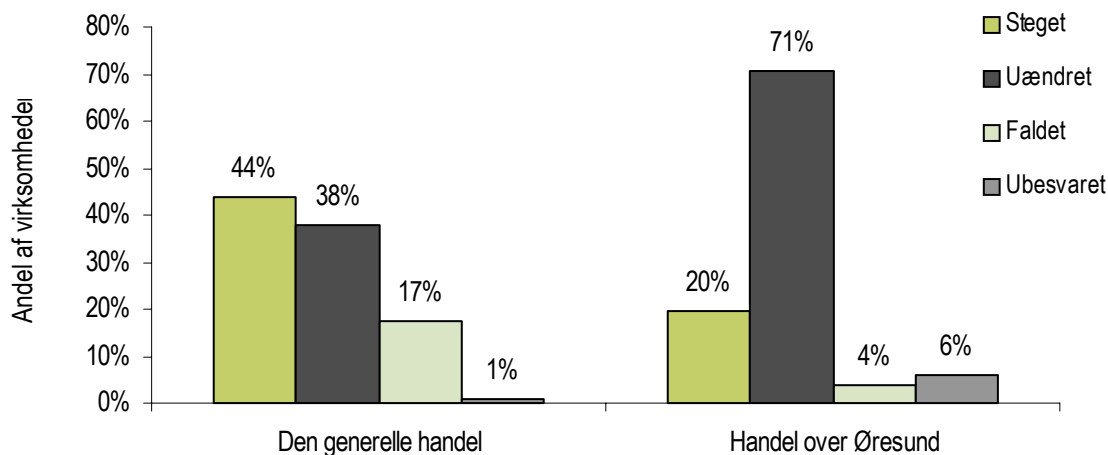
Rangordningen af de fire områder er i øvrigt stort set den samme i de to lande, og man kunne fristes til at skitsere følgende langsigtet proces for integrationen af virksomheder i de to lande:



Skema 1: Model for langsigtet integration af virksomhedsrelationer

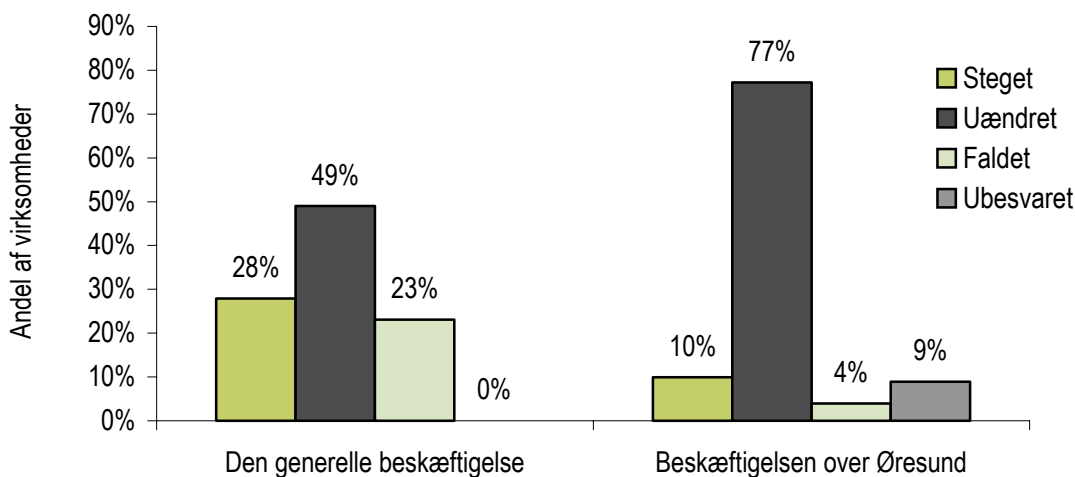
Ud over at vurdere udviklingen i omsætning og beskæftigelse i Øresundsregionen, er medlemsvirksomhederne også blev bedt om at vurdere udviklingen i omsætning og beskæftigelse generelt, siden broen åbnede. Det er således muligt at sammenligne Øresundsregionen med udviklingen generelt. I figurene 21 og 22 sammenholdes de danske svar på spørgsmål vedrørende omsætning og handel over Øresund (spørgsmål 1a og 1b), og svarene på spørgsmål vedrørende udviklingen generelt (3a og 3b). I figurene 23 og 24 vises de tilsvarende tal for de svenske virksomheders svar. I den danske del er cirka 71 og 77 procent af virksomhederne (blandt HTS's medlemmer) upåvirket af Øresundsbron, når det gælder henholdsvis handel og beskæftigelse over sundet. Handlen er nogenlunde på samme niveau som sidste år hvor antallet var 75, mens beskæftigelsen i højere grad er faldet i forhold til sidste år, hvor tallet var 90 procent. Der har dog været et markant flertal af virksomheder som oplyser ikke at have oplevet ændringer i udviklingen siden broen, i alle de år øresundsindekset har været udarbejdet. Det ses endvidere, at den generelle vækst i handel og beskæftigelse i begge lande, har været større end væksten i handel og beskæftigelse over Øresund, jævnfør figurene 21 til 24.

Hvordan har udviklingen i den generelle handel og handlen over Øresund været for de danske virksomheder siden broen åbnede ?



Figur 21: Udviklingen i handlen siden broen åbnede for danske virksomheder i Øresundsregionen. April 2004. (N=103).

Hvordan har udviklingen i den generelle beskæftigelse og beskæftigelsen over Øresund været for de danske virksomheder siden broen åbnede ?

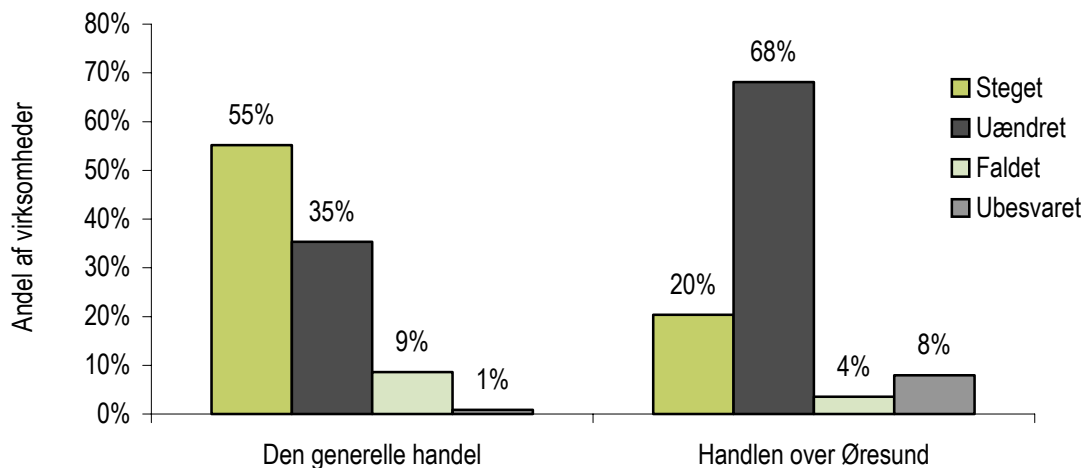


Figur 22: Udviklingen i beskæftigelsen siden broen åbnede for danske virksomheder i Øresundsregionen. April 2004. (N=103).

I den svenske del af Øresundsregionen er 68 procent af virksomhederne (blandt medlemmerne af Sydsvenska Industri- og Handelskammaren) upåvirkede af Øresundsbron når det gælder handel over sundet, og 86 procent er upåvirket af Øresundsbron når det gælder beskæftigelsen over sundet. Andelen af virksomheder, der har oplevet stigninger i de to kategorier, er omtrent konstant i forhold til sidste år. I lighed med i den danske del af Øresundsregionen ses det også i den svenske del, at den

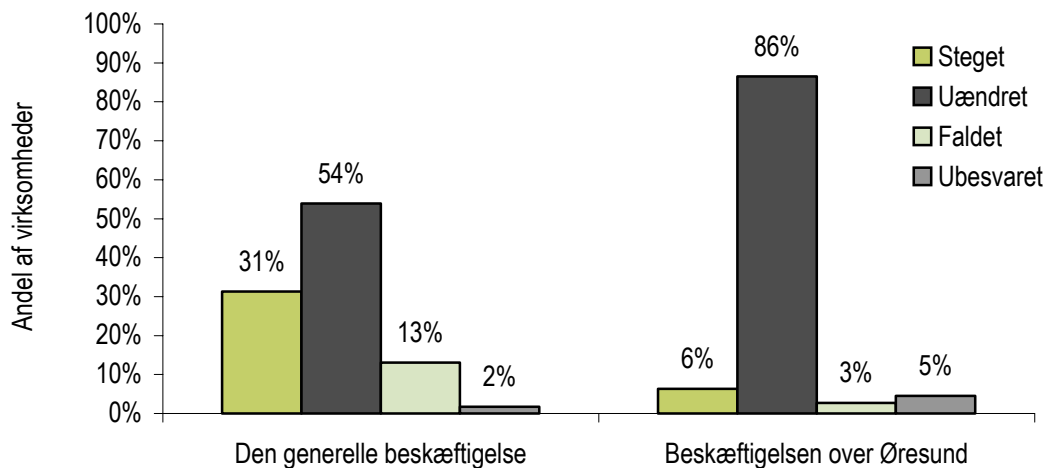
generelle vækst i handel og beskæftigelse er væsentlig større end væksten i handel og beskæftigelse over Øresund.

Hvordan har udviklingen i den generelle handel og handelen over Øresund været for de svenske virksomheder siden broen åbnede ?



Figur 23: Udviklingen i handlen siden broen åbnede for svenske virksomheder i Øresundsregionen. April 2003. (N=116).

Hvordan har udviklingen i den generelle beskæftigelse og beskæftigelsen over Øresund været for de svenske virksomheder siden broen åbnede ?



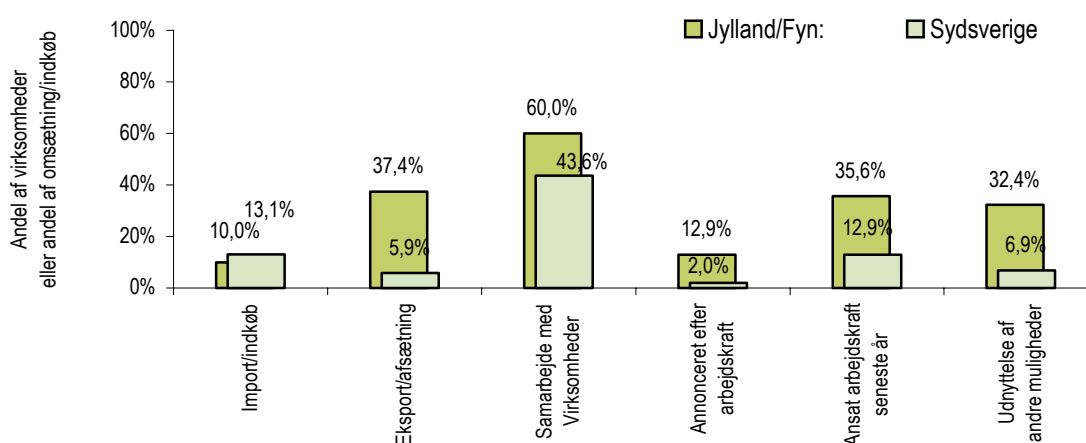
Figur 24: Udviklingen i beskæftigelsen siden broen åbnede for svenske virksomheder i Øresundsregionen. April 2003. (N=116).

Virksomhederne er også blevet bedt om at angive deres kontakt til naboregionen i Øresundsregionen (Skåne og Sjælland) i forhold til en benchmark-region i deres eget land (henholdsvis Stockholm og Jylland/Fyn). Figur 25 og 26 sammenstiller svarene på spørgsmålene vedrørende import (spørgsmål 5 og 7), spørgsmålene vedrørende eksport (spørgsmål 8 og 10), spørgsmålene omkring virksomhedernes samarbejde (spørgsmål 11 og 13), samt spørgsmålene vedrørende arbejdsmarkedet (spørgsmålene 14, 15, 16 og 17). Endelig sammenstilles svarene på spørgsmålet vedrørende udnyttelse af andre muligheder (spørgsmål 18 og 19). I figur 25 kan man for eksempel aflæse, at 12,9 procent af de adspurgte danske virksomheder har ansat medarbejdere på tværs af Øresund og at 35,6 procent har ansat medarbejdere fra Jylland/Fyn, samt at 37 procent af virksomhederne sælger til virksomheder i Jylland / Fyn, men at kun 5,9 procent afsætter over Øresund.

Bemærk desuden, at besvarelserne for import / indkøb i både figur 25 og 26 viser større aktivitet over Øresund end i referenceregionen. Såfremt disse tal blev anvendt direkte i øresundsindexets delindikator for import (jævnfør afsnit 2.3 ovenfor) ville vi således få en indekxsværdi over 100 – det skyldes, at tallene i figur 25 og 26 ikke er vægtede efter virksomhedsstørrelse og derfor tildeler små virksomheder en uforholdsmæssig stor vægt.

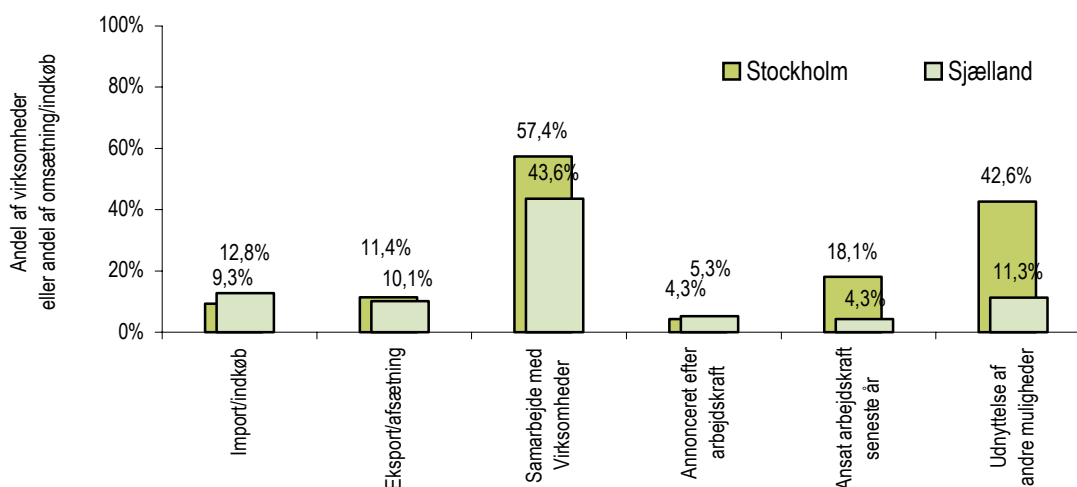
Såfremt indekset udregnes på uvægtede tal, vil en svensk 1-mands virksomhed som eksporterer for eksempel snus til København, altså veje lige så tungt i indekset som en stor industrivirksomhed med flere tusinde ansatte, som også eksporterer til København. Hvis virksomhedernes besvarelser hver især ville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

Danske virksomheders handel og samarbejde med skånske virksomheder, sammenlignet med handel/samarbejde med jyske/fynske virksomheder



Figur 25: Danske virksomheders kontakter til Skåne sammenlignet med kontakter til Jylland/Fyn

Svenske virksomheders handel og samarbejde med sjællandske virksomheder, sammenlignet med handel/samarbejde med virks. i Stockholm

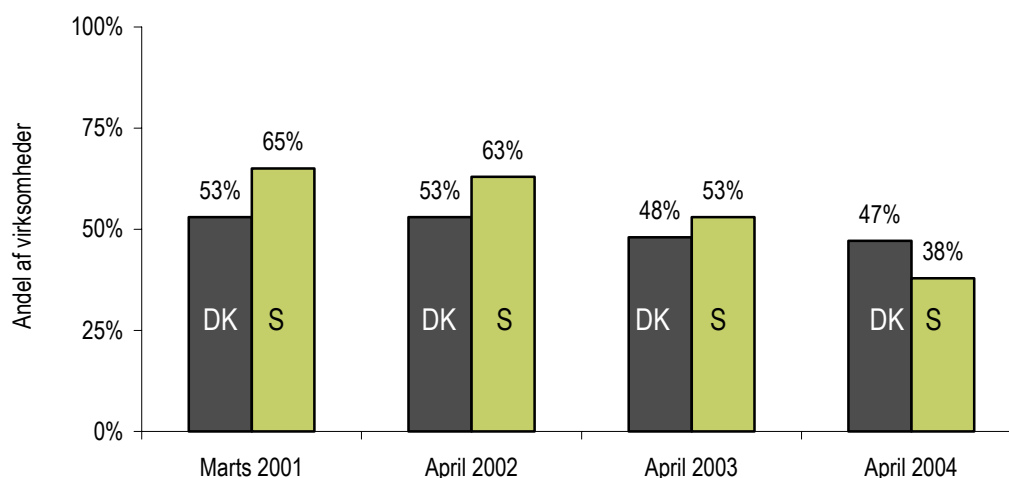


Figur 26: Svenske virksomheders kontakter til Sjælland sammenlignet med kontakter til Stockholm

Vi har også spurgt virksomhederne om deres forventninger til integrationen i Øresundsregionen i de næste 3-5 år, jævnfør figur 27. Under halvdelen (47 procent) af virksomhederne i den danske del af regionen forventer at øge deres aktiviteter over Øresund de kommende 3-5 år, dette er en nedgang i forhold til sidste år. I den svenske del forventer kun 38 procent af virksomhederne at øge deres aktiviteter – dette er 15 procentpoint under sidste års niveau. Dermed falder særligt de svenske forventninger markant igen i år, mens de danske forventninger synes stabiliserede.

Andelen af de adspurgte virksomheder, som forventer at øge deres aktiviteter på tværs af Øresund i de kommende år, er dermed faldet igen i år. Dette kunne tyde på, at virksomhederne er "øresundstrætte" og skaber således frygt for, at den manglende fremdrift som har præget virksomhedsdelen af Øresundsindexet de sidste år fortsætter de kommende år.

Hvor stor en andel af danske og svenske virksomheder forventer at øge deres aktiviteter på tværs af Øresund i de kommende 3-5 år ?



Figur 27: Danske og svenske virksomheders forventninger til fremtiden i Øresundsregionen

Undersøgelsens gennemførelse

Spørgeskemaundersøgelsen er gennemført i april 2004. Der blev udsendt 460 skemaer til virksomheder på Sjælland, via e-mail (heraf fik de 260 en rykker pr. post). 106 virksomheder returnerede spørgeskemaet (svarprocent på 23). Dette er en forholdsvis lav svarprocent. Der har været mulighed for at svare både pr. brev og online på HTS's hjemmeside. I Sverige blev der udsendt 250 skemaer først via mail og derefter via post, hvoraf 116 kom retur (svarprocent på 46). Dette er en pæn svarprocent. Øresund Industri- & Handelskammare har cirka 14.000 medlemmer på begge sider af Sundet, og med i alt 222 svar vurderes undersøgelsen at være repræsentativ for medlemmerne.

Som kort nævnt i sammenfatningen i forbindelse med forskellene på de to landes samhandel over Øresund, så er spørgeskemaundersøgelsen asymmetrisk: Når en given svensk virksomhed (SV1) eksempelvis eksporterer en vare til en dansk virksomhed (DV1), så har vi ikke nødvendigvis spurgt DV1 om dens import fra SV1, da det jo ville resultere i identiske værdier i indekset, men i stedet spurgt en anden dansk virksomhed (DV2) om dens import over sundet, som eksempelvis kan komme fra en anden svensk virksomhed end den første (SV2). På den måde er værdierne for import og eksport over Øresund ikke symmetriske.

Metode

De 20 indikatorer¹⁰ i indekset er fordelt på 4 områder, som hver især beskriver den faktiske adfærd i regionen i forhold til et benchmark. Benchmarkene er fastsat som den værdi, indikatorerne forventes at have ved høj integration.

Øresundsindeks drejer sig om at opstille et mål for, hvordan det går med integrationen på en række områder af erhvervsinteresse. Der er udviklet en metode, som går ud på at beregne Erhvervslivets Øresundsindeks ved at holde en række indikatorer for integrationen op imod benchmark, som er absolutte mål for de forventede værdier ved høj integration. Den observerede værdi divideres med benchmarket for at beregne indeksets værdi. Variablene grupperes i fire grupper (arbejdsmarked, trafik, handel & samarbejde samt forretningsomkostninger), og hver gruppe består af 5 indikatorer, der lægges sammen til et delindeks for integration på det pågældende område. Endeligt kan de 4 delindeks give et samlet mål for integrationen, Erhvervslivets Øresundsindeks.

Det samlede tal for Øresundsindeks dækker således over et uvægtet gennemsnit¹¹ af resultaterne på de fire hovedområder, og de fire delindeks er igen et uvægtet gennemsnit af de 5 indikatorer på det pågældende område. Når denne metode benyttes, betyder det, at vi vurderer, at områderne er lige vigtige for integrationen, og det tilsammen giver et dækkende billede for integrationen. Andre indeks, som for eksempel "World Competitiveness Yearbook" udarbejdet af IMD i Svejts, er også beregnet som et uvægtet gennemsnit af en lang række forskelligartede data.

Visse af indikatorerne i Øresundsindekset er udregnet på baggrund af en spørgeskemaundersøgelse blandt Øresund Industri & Handelskammars medlemmer. Resultatet af spørgeskemaundersøgelser generelt, afspejler i højere grad virkeligheden i takt med at stikprøvens størrelse øges, det vil sige jo flere virksomheder som spørges. Vi har modtaget svar fra 106 danske virksomheder og 116 svenske virksomheder ud af de omkring 14.000 virksomheder som er medlemmer af Øresund Industri & Handelskammare.

I forhold til vores mulighed for at udtale os om tendenser blandt Øresund Industri & Handelskammars medlemmer betyder stikprøvens størrelse en mindre usikkerhed. Når vi i besvarelserne vedrørende eksempelvis indikatoren for "annoncering efter arbejdskraft over sundet" ser, at 2 procent af de danske virksomheder annoncerer over sundet, kan vi på baggrund af stikprøvens størrelse sige med 95 procent sikkerhed, at mellem 0 og 5 procent af de danske virksomheder i øresundsregionen annoncerer over sundet efter arbejdskraft. Besvarelsen på 2 procent angiver det mest sandsynlige annonceringsniveau, men vi kan ikke afvise, at niveauet kan være 5 procent.

For at blive ved eksemplet for annoncering over sundet, så observerer vi i vores spørgeskemaundersøgelse, at 5 procent af de adspurgte svenske virksomheder annoncerer over

¹⁰ Bilag 1 viser samtlige 20 indikatorer og deres datakilder

¹¹ Beregnet som: $\text{Indeks}_{\text{Øresund}} = \frac{1}{4} * (\text{indeks}_{\text{arbejdsmarked}} + \text{indeks}_{\text{trafik}} + \text{indeks}_{\text{handel\&samarb}} + \text{indeks}_{\text{forretnomk}})$.

sundet efter arbejdskraft. Igen er 5 det mest sandsynlige annonceringsniveau. På baggrund af stikprøvens størrelse kan vi dog med 95 procents sikkerhed sige, at 1-9 procent af de svenske øresundsvirksomheder annoncerer over sundet.

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

Det er tanken, at Erhvervslivets Øresundsindeks måles igen til næste år. Med benchmarkmetoden får man ikke bare et indeks, som er relevant her og nu, men også et indeks der kan følges år for år. Derfor er benchmarkmetoden anvendt som gennemgående metode. Udfordringen ved denne metode er især at opstille gode benchmarks. Hver gang man finder på en indikator, skal man vurdere, hvad den kan holdes op imod. Valget af benchmark vil variere fra indikator til indikator. En begrundelse for valg af benchmark kunne være en afvejning af områdernes geografiske nærhed, befolkningsstørrelse og bystørrelser. På andre områder er benchmarks konstrueret på et andet grundlag. For eksempel når priser eller omkostninger sammenlignes, er benchmark givet, som dér hvor priserne er ens. Eller når det drejer sig om handel og samarbejde, vælges benchmark efter antal beskæftigede, branchestruktur og geografi. For den danske del af Øresundsregionen, defineret ved Sjælland, Lolland og Falster, sammenlignes aktiviteten over Øresund ofte – men ikke altid - med Jylland/Fyn. For den svenske del af regionen, defineret ved Skåne län, sammenlignes generelt i forhold til Stockholm.

Litteratur

AF-Øresund (2001), "Pendling på tværs", *Flaskehals* 1. kvartal 2001

Andersen, AK & C Anderstig (2001), *Modelling the Regional Economic Consequences of the Øresund Link*, forthcoming

Andersen, AK (2001), "Pendlingsoplandende er blevet større", *AKF-nyt* Nr 4, 2000

Andersen, HS og L-E Borgegård (1999), *Boligmarkedet i Øresundsregionen*, SBI-rapport 315, Statens Byggeforskningsinstitut 1999

Bacher, DL et al (1995), *Pendling over Øresund*, Amternes og Kommunernes Forskningsinstitut, AKF forlaget, 1995

Batten, D & Törnqvist G (1990), "Multilevel network barriers – The methodological challenge", *Annals of Regional Science* (1990) 24.

Bloch, E (2000): *Over Øresund før Broen - Svenskere på Københavnseggen i 300 år*, Kbh. 2000

Brinkmann Kommunikation (1999), *Kultur og Erhverv*

Bröckner, J (1999), "The Economic Impacts of the TEN Projects on the Øresund Region: an Equilibrium Modeling Approach", Paper presented at Øresund seminar, Copenhagen November 1999

Danmarks og Sveriges Regering (1999), *Øresund – en region bliver til*, maj 1999

Edberg, MN og Olshov A (2000), *Regionernas ekonomi*, Specialstudie, November 2000, Merita-Nordbanken

Helliwell, JF (1999), "National Borders, Trade and Migration", NBER Working Paper No. 6027

Helliwell, JF (2000), "Globalization: Myths, Facts, and Consequences", *Benefactors Lecture*, C D Howe Institute, 2000

IFKA (2000), "Øresundsintegrationsindeks", pressemedd. 19. dec 2000, Inst. for Konjunktur-analyse

Industriforbundet (2000), *Konjunktoren i Skåne*, December 2000

IMD (2000), *World Competitiveness Yearbook*, Lausanne Switzerland

Jensen, S (1999), "Køb svensk – det er billigt", artikel fra *Fremtidsforskning* 3/1999

KPMG (2004), *Konsekvensberegninger af den nye skatteaftale mellem Danmark og Sverige*

Lisberg (2000), *IT-arbejdesmarkedet i Øresundsregionen*, for Arbejdsmarkedsrådene

Madsen, B & M Pødenphant (1996), *International Handel i Øresundsregionen*, Amternes og Kommunernes Forskningsinstitut, AKF forlaget, maj 1996

Malmberg G og J Håkansson (1999), *Pendling och flyttning över Sundet? – konsekvenser av Öresundsbron*, Bilag til SBI-rapport 315, Statens Byggeforskningsinstitut 1999

Mandag Morgen (1998), *Vækstens muligheder i Øresundsregionen*, udarbejdet af Mandag Morgen for regeringens Øresundsudvalg, Oktober 1998

Maskell, P & Törnqvist G (1999), *Building a Cross-Border Learning Region*, Copenhagen Business School Press 1999

Matthiessen, CW (1999), "Øresundsregionen – et internationalt udviklingsperspektiv", *AKF-nyt* Nr 4 1999

OECD (2003), *Territorial review of Öresund, 2003*

Oxford Research (1998), *Virksomhederne og Øresundsregionen*, udarbejdet af Oxford Research A/S for regeringens Øresundsudvalg, Oktober 1998

Palludan, U (2000), "Øresundsregionen og Jylland", artikel fra *Fremtidsforskning* 1/2000

Palludan, U (2000), "Øresund – en region bliver til", artikel fra *Fremtidsforskning* 1/2000

Pannell Kerr Forster (2000), *Copenhagen versus Stockholm – Sales Office*, Copenhagen Capacity, maj 2000

PraktiskaBroar (1998), *Från möjlighet till verklighet*, december 1998

Regeringen (1999), *Danmark som Foregangsland: Øresundsregionen – Nye, kreative vækstmiljøer*, Marts 1999

Region Skåne (1999), *Skånsk Livskraft*

Rose, A (2000), "One Money, One Market: Estimating the Effects of Common Currencies on Trade", *Economic Policy*, 15 (30), pp. 7-46

Sadolin og Albæk (2001), *The Greater Copenhagen property market 2001*

Sadolin og Albæk (2002), *The Greater Copenhagen property market 2002*

Sadolin & Albæk (2003), *Copenhagen and Malmoe Property Market Report 2003*

Sadolin & Albæk (2004), *Copenhagen and Malmoe Property Market Report 2004*

SE-Banken m.fl (1998), *Konjunkturbarometer för Öresundsregionen*, maj 1998

SE-Banken m.fl (1999), *Öresundsbarometern*, Nr 3 maj 1999

SE-Banken m.fl (2000), *Øresundsbarometern*, Nr 6 november 2000

SE-Banken m.fl (2001), *Øresundsbarometern*, Nr 8 november 2001

SE-Banken m.fl (2002), *Øresundsbarometern*, Nr 9 november 2002

Skatteministeriet (2003), *Skatteaftale mellem Danmark og Sverige (notat om aftalen)*, oktober 2003

Söderström, L red. (2002), *Øresundsforbindelsen med ett hinder mindre*, Øresundsuniversitetet, april 2002.

Undervisningsministeriet (2000), *Statistisk Årbog 2000*

UNICE (1998), *Benchmarking Europe's Competitiveness*, January 1998

Vångö, L (2001), *Dagligvaruhandel*, PraktiskaBroarÖverÖresund, februar 2001

Øresundsinstitutet (2003), *Regionrapport 2003. Danmark, Øresund, Sverige*

Øresundskompass (2003), *2. Halvår 2003*

Øresundskompass (2004), *Øresundsflyttare – Drivkrafter och motiv*

Øresundskompass (2004), *Slutrapport*

Øresundskompass (2004), *Slutrapport – Kommentarer til statistikken*

Øresundskonsortiet (1999a), *Trafikprognosemodel – Grundkørsel*, maj 1999

Øresundskonsortiet (1999b), *Øresundsforbindingens strategiske konsekvenser*, København

Øresundskomiteen (1999), *The Methodological Environmental Benchmarking Seminar*, Copenhagen, August 1999

Øresundsregionens Arbejdsmarkedspolitiske Råd (2002), *Pendling over Øresund*, konsulentrapport udarbejdet af Cowi, april 2002

Øresundsregionens Arbejdsmarkedspolitiske Råd (2003), *Pendling over Øresund. Undersøgelse af holdninger og adfærd i forhold til pendling over Øresund – 1. opfølgning*, juni 2003

Øresund Industri & Handelskammare (2000a), "Erhvervslivets Manifest for Øresundsregionen"

Øresund Industri & Handelskammare (2000b), "Ske regeringarnas vilja", Rapport 7 februar 2000

Øresund Industri & Handelskammare (2000c), *Elektroniska Affärer i Öresundsområdet - mötet mellan den nya och den gamla ekonomin*, udarbejdet af Acando og Øresund Industri & Handelskammare, oktober 2000



Øresund Industri & Handelskammare

Øresund Industri & Handelskammare

Øresund Industri & Handelskammare

blev stiftet 1. november 1999 som en delvis fusion af Sydsvenska Industri- och Handelskammaren og HTS.

Med sine 14.000 medlemmer er Øresund Industri & Handelskammare Nordeuropas største handelskammer.

Organisationens formål er:

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

Børsen, DK-1217 København K

Tlf. +45 33 95 05 00

Fax +45 33 32 52 16

dk@oresundchamber.com

Øresund Industri & Handelskammare bildades den 1 november 1999 genom en partiell fusion av Sydsvenska Industri- och Handelskammare och HTS.

Med sina 14.000 medlemmar är Øresund Industri & Handelskammare Nord-europas största handelskammare.

Organisationens syfte är:

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

Skeppsbron 2, SE-211 20 Malmö

Tel: +46 40 690 24 00

Fax: +46 40 690 24 90

se@oresundchamber.com

COPENHAGEN ECONOMICS

Copenhagen Economics er et dansk konsulent firma specialiseret i erhvervs- og samfundsøkonomiske analyser. Copenhagen Economics udarbejder beslutningsstøtte af høj kvalitet til såvel offentlige som private beslutningstagere, og er særlig stærk indenfor konkurrencepolitik, miljøøkonomi, klimapolitik og regionaløkonomiske analyser. Der er særlig vægt på kvantitative analyser som ofte baseres på modelberegninger. Alle projekter er målrettet mod konkrete politiske problemstillinger og en stor del af arbejdet består i at kommunikere resultater på en letforståelig og brugbar måde.

Firmaet blev startet i januar 2000 af to medarbejdere i Erhvervsministeriet. I Erhvervsministeriet havde de i længere tid arbejdet med at opbygge kapacitet til at anvende avancerede økonomiske analyseværktøjer til politikanalyser. Copenhagen Economics har i dag 13 ansatte, og er det eneste firma af sin art i Danmark.

Copenhagen Economics
Nyropsgade 13, 1.
1602 København V
Tlf +45 7027 0740
Fax +45 7027 0741
hq@copenhageneconomics.com
www.copenhageneconomics.com