



A project implemented through
financial assistance from funds
of INTERREG III B Programme

Hållbar tillväxt i SEBTrans-Linkstråket

Utvecklingstendenser och
påverkansmöjligheter

Anna Larsson, Mattias Frithiof, Lina Sjölin och Susanne Ingo

Inregia AB, februari 2005 på uppdrag av:

SEBTrans - Link
South East Baltic Transport Link

Tom sida

Förord

Inregia AB har fått i uppdrag att genomföra en studie inom ramen för WP 2, milestone 2 – ”Utveckling av samarbete och konkurrens som incitament till förnyelse”. Uppdraget har genomförts under perioden maj – december 2004.

Vi vill tacka alla som på olika sätt bidragit till vårt arbete: intervjupersoner, deltagare vid de två seminarierna samt arbetsgruppen för WP 2.

Från Inregia AB har följande konsulter deltagit i arbetet, Anna Larsson (projektledare) Mattias Frithiof (intervjuer, slutseminarium och rapportskrivning), Lina Sjölin (statistikbearbetning och rapportskrivning) samt Susanne Ingo (övergripande analysansvar, båda seminarierna samt rapportskrivning).

Stockholm, februari 2004

Anna Larsson
Projektledare

Innehåll

Sammanfattning	5
1. Inledning	7
1.1 Bakgrund	7
1.2 Arbetsätt	8
2. Tillväxtbranscher	11
2.1 Kriterier för tillväxt	15
2.2 Identifiering av tillväxtbranscher	16
2.3 Sysselsättningsutveckling per LA	18
2.4 Sysselsättningsutveckling i tillväxtbranscherna	19
2.5 Bilden kvarstår	23
3. Intervjuer	25
3.1 Vanliga synpunkter	25
3.2 En samlad bild	30
4. Drivkrafter och påverkansmöjligheter	36
4.1 Innovativ tillväxt - viktiga drivkrafter	36
4.2 Möjliga strategier	41
5. Slutsatser och förslag för SEBTrans-Linkstråket	43
Förteckning över intervjuade personer	47
Frågeformulär	48
Bilaga, Sysselsättningsdynamik per LA	49

Sammanfattning

Den föreliggande rapporten ”Hållbar tillväxt i SEBTrans-Linkstråket” är resultatet av en integrerad studie av stråkets näringslivs förutsättningar för innovation och förnyelse. Den har dels baserats på statistiska undersökningar och mätningar baserat på en rad tillväxtekonomiska variabler, och dels på intervjuer med företrädare för näringsliv, branschorganisationer och universitet i området. Denna metod valdes för att med hjälp av statistiska nyckeltal identifiera tillväxtbranscherna i området – samt baserat på resultaten av intervjuerna föreslå tillväxt- och innovationsskapande strategier för näringslivet i stråket. I sin helhet ska resultaten bemöta projektets tre huvudfrågor:

- Bättre förståelse för hur en ökad tillgänglighet till transportnav och transportlänkar kan utveckla och stärka nätverk och entreprenörskap inom framtidsinriktade klusters utmed korridoren
- Strategier och konkreta infrastrukturella åtgärder för att understödja och stärka konkurrenskraften hos näringsliv och universitet utmed stråket
- Förslag till åtgärder som kan stimulera och stärka industriell utveckling i vissa kluster genom att utveckla mötesplatser, tillföra kompetens samt stödja utvecklingen av nya nätverk

Identifieringen av tillväxtbranscher skedde baserat på tre kriterier; Täthet, sysselsättningstillväxt och produktivitetstillväxt¹. De identifierade industriella tillväxtbranscherna i stråket som utkristalliserades är trävaruindustri, metallvaruindustri, textil och beklädnadsindustri, såg och träimpregneringsverk, gummi- och plastvaror och elektro- och teleprodukter. På tjänstesidan finns inga branscher som helt kvalificerar enligt de kriterier som satts upp. Lättar man däremot på kravet om sysselsättningstillväxt visar landtransportföretag en god utveckling i stråket, och om man lättar på kravet om produktivitetstillväxt framträder telekommunikationsföretag som en tongivande bransch i området. Den geografiska uppdelning som tidigare studier av stråket påvisat, med en koncentration av innovativ industriell produktion i de nordvästra delarna, och en innovativ tjänstedominerad branschstruktur i de sydöstra delarna, kvarstår.

Näringslivsföreträdarna intervjuades i huvudsak kring tre teman; Nätverk, Samarbete och kontakter, Infrastruktur samt om Framtid, utmaningar och utveckling. Deras svar antydde att företagens nätverk och kundbas i allt större utsträckning har en global omfattning. Visserligen läggs vikt vid närhet till kollegor och leverantörer, men att närhet till kunden och leverantörernas priskonkurrens blir allt viktigare faktorer. I takt med att både leverantörer, kollegor och kunder finns på en internationell och global skala blir transportlogistiken en allt viktigare konkurrensfaktor. För detta krävs goda

¹ Se kapitel 2, s. 14 för en mer detaljerad beskrivning av kriterierna.

transportmöjligheter för gods, men framför allt goda transportmöjligheter för människor. De personliga kontakterna mellan företag, leverantörer och kunder blir allt tätare, och näringslivets tillgänglighet i detta avseende betraktas som en mycket viktig konkurrensfaktor i stråket. Näringslivsrepresentanterna betonar också att infrastrukturen i godshänseende är relativt god. Den behöver naturligtvis utvecklas, men är inte otillräcklig i dagsläget.

Däremot efterlyses satsningar på den personella trafiken – och till de vanligaste synpunkterna hör att det behövs en större flygplats som med ett tillräckligt stort passagerarunderlag kan trygga långsiktig flygtrafik och ett brett destinationsutbud. Många av de intervjuade anser att de idag existerande, mindre, flygplatserna borde konsolideras till en, framför allt för att skapa detta passagerarunderlag. Näringslivsrepresentanterna som intervjuats prioriterar alltså en flygplats med tätare och fler avgångar samt ett bredare destinationsutbud framför en geografiskt närbelägen flygplats med ett mindre utbud och färre avgångar.

Vad gäller framtid, utmaningar och utveckling tecknas bilden av det pågående generationsskiftet som ett problem. Bygdens attraktionskraft som bostadsställe måste ökas för att säkerställa den rekryterings- och kunskapsbas som näringslivet behöver för sin fortsatta utveckling. Också här spelar infrastrukturen en stor roll – men kanske framför allt den trafikering som sker på vägar och järnvägar. Ett transportsystem som minskar restidsavstånden i regionen efterlyses, så att människor till fullo kan utnyttja mångfalden och serviceutbudet som finns. Detta ses också som livskvalitetshöjande åtgärder som kan attrahera och behålla arbetskraft och kompetens.

Överlag har företagen och branschrepresentanterna en positiv syn på utvecklingsmöjligheterna och framtiden i stråket. Företagen är internationellt och globalt konkurrenskraftiga, innovativa och livskraftiga. Man ser stora fördelar med sin geografiska placering, men hoppas att de nackdelar som finns kan förbättras i framtiden. Man är också angelägna om att upprätthålla förnya den dialog som sker mellan näringsliv och offentlig sektor. Detta projektets initiativ att inhämta näringslivets synpunkter sågs som mycket positivt, och man efterlyser mer dialog mellan parterna.

1. Inledning

1.1 Bakgrund

SEBTrans-projektet (South East Baltic Transport) startade 1999 och syftade till att stötta utvecklingen av transportkorridorer mellan Sverige-Polen-Baltikum-Ryssland. SEBTrans-Link (South East Baltic Transport Link) är en fortsättning på SEBTransprojektet vars målsättning är att underlätta investeringar och andra initiativ som främjar hållbar utveckling i de respektive områdena. I fokus är den nord-sydliga korridoren Strykow (Lodz) via Gdansk/Gdynia och Kalmar/Karlskrona/Karlshamn till Borås/Göteborg.

SEBTrans-projektet visade hur transporterna i den nord-sydliga korridoren har ökat och kommer att öka ytterligare. Försiktiga bedömningar pekar på en fördubbling av handeln i området inom 20 år, bland annat till följd av att länderna i Baltikum och Polen nu är EU-medlemmar.

En viktig del av SEBTrans-Link är att studera möjligheter att stimulera och att påverka de faktorer som underlättar innovationer och förnyelse i näringslivet. WP 2, milestone 2 – ”Utveckling av samarbete och konkurrens som incitament till förnyelse” syftar till att utifrån redan existerande inventeringsmaterial samt genom ett integrerat samarbete med regionala och lokala parter inom projektet genomföra studier som leder till:

1. Bättre förståelse för hur en ökad tillgänglighet till transportnav och transportlänkar kan utveckla och stärka nätverk och entreprenörskap inom framtidsinriktade kluster utmed korridoren.
2. Strategier och konkreta infrastrukturella åtgärder för att understödja och stärka konkurrenskraften hos näringsliv och universitet utmed stråket.
3. Förslag till åtgärder som kan stimulera och stärka industriell utveckling i vissa kluster genom att utveckla mötesplatser, tillföra kompetens samt stödja utvecklingen av nya nätverk.

Arbetsgruppen för WP 2 uppdrog åt Inregia AB att genomföra en studie med syfte att identifiera tillväxtbranscher för det svenska SEBTrans-Linkområdet, intervjua företrädare för dessa branscher samt föreslå strategier för hur näringslivet i stråket kan stimuleras till ytterligare tillväxt.

1.2 Arbetsätt

Inregias arbetsätt har bestått av fem huvudmoment:

1. Identifiering av tillväxtbranscher för det svenska SEBTrans-Linkstråket
2. Seminarium om identifierade tillväxtbranscher
3. Intervjuer av företrädare för tillväxtbranscherna
4. Slutseminarium
5. Slutrapport

Nedan beskrivs varje arbetsmoment närmare.

1. Identifiering av tillväxtbranscher för det svenska SEBTrans-Linkområdet

Arbetet inleddes med en uppdatering och fördjupning av den branschanalys som fanns från föregångsprojektet till SEBTrans-Link. Inregia har väl utvecklade metoder för att åstadkomma detta med stöd av databasen rAps (Regionalt Analys och Prognos System). rAps är ett integrerat system för regional analys och är uppbyggt av en central och en lokal del varav det centrala systemet finns hos SCB. För det här uppdraget har vi också använt oss av RAMS som är SCB:s registerbaserade arbetsmarknadsstatistik. Det är en årlig undersökning som till största delen baseras på arbetsgivarnas kontrolluppgifter och de egna företagens självdeklarationer. Sammantaget ger metoderna och databaserna en väl underbyggd och nyanserad bild av tillväxten i området utifrån de kriterier som fastställts (se kapitel 2). För den statistiska analysen använder vi oss av den senaste officiella statistiken som är tillgänglig vilket innebär en viss eftersläpning i siffrorna. Dock är analysen i detta projektet av en övergripande och strukturell natur, och för det syftet är statistiken ändamålsenlig.

Då det svenska området för SEBTrans-Link omfattar inte mindre än 14 kommuner bestämdes det i samråd med uppdragsgivaren att identifiera och studera tillväxtbranscherna i ett något större perspektiv och istället avgränsa statistiken enligt de fem LA-områden (Lokala Arbetsmarknader) som finns inom stråket; Borås, Värnamo, Växjö, Kalmar och Karlskrona.

Uppdateringen ledde till att tillväxtbranscher för området har identifierats och de presenteras närmare i kapitel 2.

2. Seminarium om identifierade tillväxtbranscher

Inregia presenterade vid ett seminarium 1 september, 2004 i Växjö de tillväxtbranscher som identifierats för området. Seminariet följdes av ett möte med arbetsgruppen för WP 2 där det diskuterades vilka näringslivsföreträdare som skulle vara möjliga att intervju. Ett utkast till frågeformulär diskuterades också vid mötet.

3. Intervjuer av företrädare för tillväxtbranscher

Baserat på de branscher som identifierats under den första delen av projektet, och som nämnts ovan, bestämde arbetsgruppen att företrädare för ett urval av företag i dessa branscher skulle kontaktas och intervjuas². Målsättningen var att inhämta deras synpunkter och perspektiv på vad som var avgörande för utvecklingspotentialen och växtkraften i den verksamhet de representerade och vad de såg för huvudsakliga utmaningar i framtiden. Samtidigt var man angelägen att bilda sig en uppfattning om i vilken utsträckning företagen förlitade sig på lokala nätverk för sin verksamhet samt i vilken utsträckning kontakterna mellan företagen i stråket ansågs vara avgörande för företagets utveckling och framtid.

De statistiska analyser som genomfördes i projektets första del (identifikationen av tillväxtbranscher som beskrivits ovan) bekräftade bilden av en strukturell geografisk branschindelning av stråket med en koncentration av tillverkningsindustri i nordväst och tjänstedominerad industri i sydost. Det var således intressant att belysa huruvida mönstret av denna geografiska koncentration och uppdelning av branscher inom stråket i någon mån reflekterades, eller till och med förstärktes, av spridningen i företagets nätverk. Var kontakterna och nätverken koncentrerade inom stråket, eller inom den egna branschen och således i den egna delen av stråket, eller var ingetdera fallet?

Frågeformuläret – bestämdes av arbetsgruppen och frågorna kretsar kring tre huvudsakliga teman; *Nätverk och kontakter*, *Infrastrukturens betydelse* och *Framtida utmaningar och utveckling*. Det konstaterades tidigt att det var en utmaning att ställa frågor som var relevanta för uppdraget och dess syften, men samtidigt applicerbara och på en bred grupp av företag och organisationer. Projektet hade identifierat nyckelaktörer vid allt från intresse- och branschorganisationer och universitetsrepresentanter till fåmansföretag och stora industriföretag med flera hundra anställda. Frågor hölls i allmänhet generella och anpassades om möjligt till den aktuella respondenten. Samtidigt var det mestadels frågor och teman som uppfattades som aktuella och relevanta för alla dessa aktörer och företag.

Förarbetet – genomfördes av de lokala näringslivscheferna, Sydsvenska Handelskammaren och kommunrepresentanterna som gjorde urvalet av personer och inledde kontakterna. Det uppfattades som viktigt att intervjupersonerna var införstådda med att initiativet var lokalt och att man på detta sätt skulle få en större medverkan.

² För en fullständig förteckning av de intervjuade personerna och företagen, se tabell i slutet av rapporten.

Intervjuer bokades sedan i detalj av Inregia som också genomförde alla intervjuerna. Målsättningen var att träffa så många som möjligt personligen, men logistiken var svår att hantera och vi fick nöja oss med att intervjua en viss del av personerna per telefon. Totalt genomfördes 19 intervjuer med 20 företags-, branschorganisations- och universitetsrepresentanter i alla fem LA-områden.

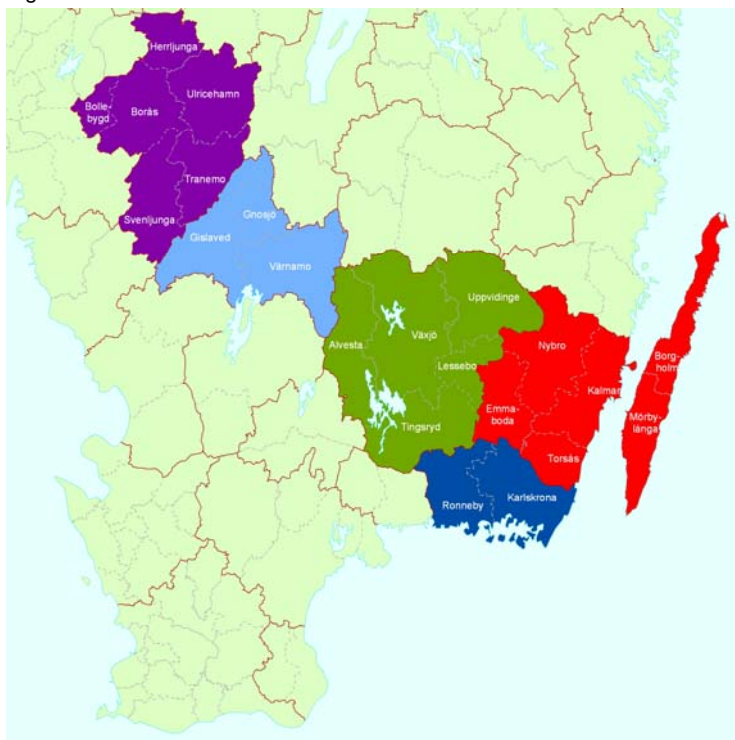
4. Slutseminarium

Inregia presenterade identifierade tillväxtbranscher, resultatet av intervjuerna samt strategier för att stärka konkurrenskraften hos näringslivet utmed stråket vid ett slutseminarium där både förtroendevalda, tjänstemän, experter och media medverkade.

2. Tillväxtbranscher

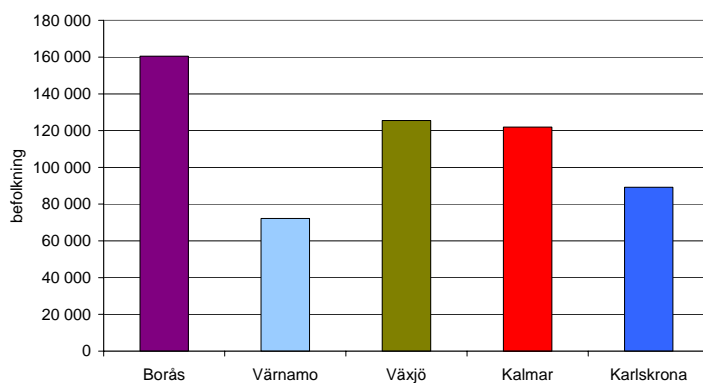
År 2003 bodde 569 000 personer i de fem lokala arbetsmarknaderna längs SEBTans-Linkstråket. Vilka kommuner som ingår i de lokala arbetsmarknadsregionerna visas i Figur 1.

Figur 1 Kommuner och lokala arbetsmarknader i SEBTrans-Linkstråket



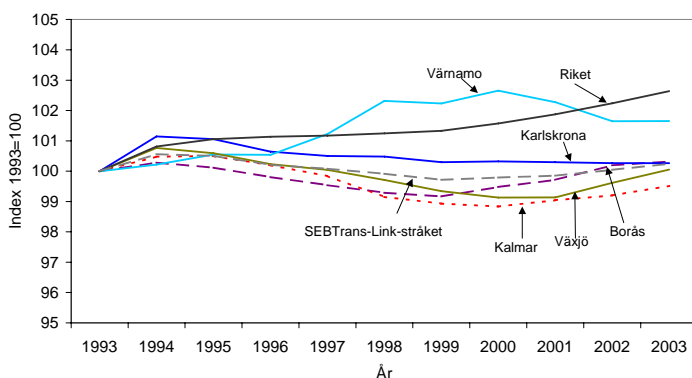
Den största lokala arbetsmarknadsregionen befolkningsmässigt är Borås LA med ungefär 160 000 invånare. Minst är Värnamo LA med omkring 70 000 invånare. Se Figur 2.

Figur 2 Befolkning i SEBTrans-Linkstråkets lokala arbetsmarknadsregioner år 2003



Den lokala arbetsmarknad som haft starkast befolkningsutveckling under perioden är Värnamo LA. Här var befolkningen 1,7 procent större år 2003 än år 1993. Se Figur 3. Den lokala arbetsmarknad i stråket som hade den svagaste befolkningsutvecklingen under perioden var Kalmar. Här minskade befolkningen med 0,5 procent. Totalt sett ökade befolkningen med 0,2 procent under perioden i stråket. I riket ökade befolkningen med 2,3 procent under samma period.

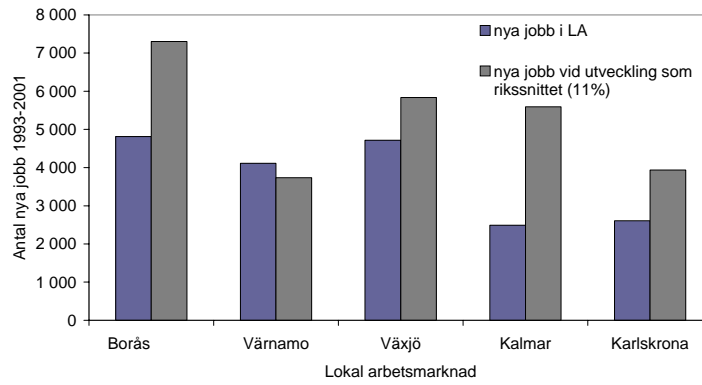
Figur 3 Befolkningsutveckling 1993-2003, index 1993=100.



Den lokala arbetsmarknad i SEBTrans-Linkstråket som hade starkast sysselsättningsutveckling mellan år 1993 och år 2001 var också Värnamo LA. Här ökade sysselsättningen med 12 procent under perioden vilket motsvarar ungefär 4 000 jobb. På riksplanet ökade sysselsättningen med 10 procent. Värnamo LA var den enda av de lokala arbetsmarknaderna som hade en starkare sysselsättningsutveckling än på riksplanet. Svagast utvecklades Kalmars lokala arbetsmarknad. Här ökade sysselsättningen med 5 procent, eller ca 2 500 jobb. I Figur 4 visas sysselsättningsväxten mellan år 1993 och år 2001

per LA, i figuren visas också hur stor sysselsättningstillväxten hade varit om utvecklingen varit den samma som på rikssplanet.

Figur 4 Sysselsättningsutveckling i antal nya jobb per LA 1993-2001

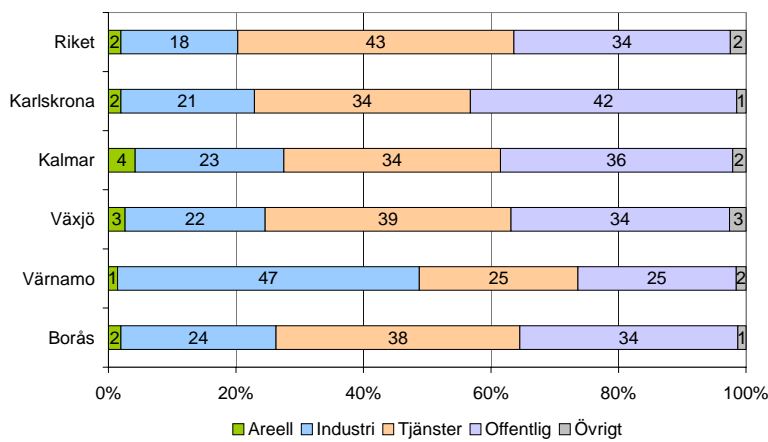


I

Figur 5 på nästa sida visas hur sysselsättningen i varje LA fördelar sig över de olika näringssektorerna: areell sektor, industrisektorn, privat tjänstesektor och offentlig tjänstesektor. I figuren kan vi se att näringsstrukturen skiljer sig mellan de olika lokala arbetsmarknaderna i stråket. Värnamos LA utmärker sig genom en stor industrisektor. Närmare hälften av alla jobb i Värnamos LA finns inom industrin. På riksplanet är andelen ungefär en femtedel. Även i övriga LA:n i stråket är industrisektorn större än på riksplanet men inte alls i samma grad som i Värnamo. Den stora industrisektorn i Värnamos LA innebär mindre privata och offentliga tjänstesektorer än på riksplanet.

Verksamheter inom privat tjänstesektor kräver ofta en geografisk närhet till kunden, varför tjänstebranscher i regel är större i tätbefolkade områden. De största privata tjänstesektorerna i stråket återfinns i Växjö och Borås lokala arbetsmarknader. De lokala arbetsmarknader som har störst offentliga tjänstesektorer är Karlskrona och Kalmar.

Figur 5 Näringsstrukturen i SEBTrans-Linkstråkets lokala arbetsmarknader, år 2001



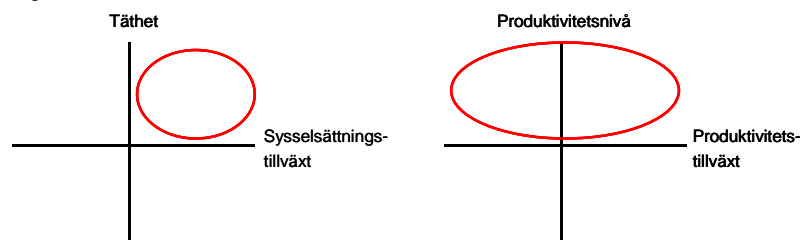
2.1 Kriterier för tillväxt

För att identifiera vilka branscher som är att betrakta som tillväxtbranscher i SEBTrans-Linkstråket har vi utgått från i huvudsak tre kriterier:

- Täthet – en ovanligt stor andel av den totala sysselsättningen är koncentrerad till branschen i regionen
- Hög sysselsättningsstillväxt – sysselsättningen i branschen har växt ovanligt mycket i regionen
- Hög produktivitetstillväxt och/eller produktivitetsnivå – produktiviteten (produktion/sysselsatt) i branschen har ökat ovanligt mycket i regionen och/eller produktivitetsnivån i branschen i regionen är ovanligt hög.

Med ”ovanligt mycket” avser vi en jämförelse med branschen på riksplanet. I Figur 6 visas tillväxtkriterierna i figurform.

Figur 6 Kriterier för tillväxt



2.2 Identifiering av tillväxtbranscher

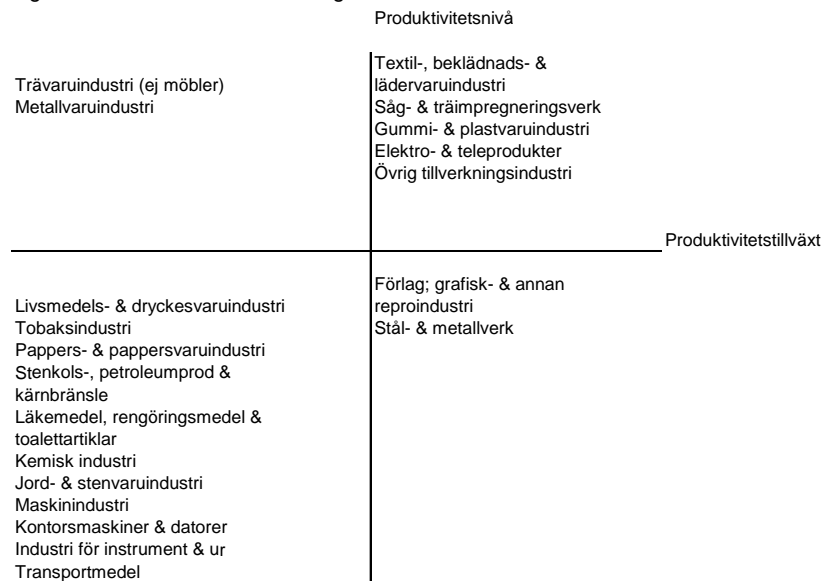
I Figur 7 visas hur industribranscherna i SEBTrans-Linkstråket placerar sig i tillväxtkriteriernas ”sysselsättningskors” (se Figur 6). Figuren kan sägas ge en bild av sysselsättningsdynamiken i stråket. Totalt ökade industrisysselsättningen i stråket med 8 162 jobb mellan år 1993 och år 2001. En placering i det övre högra hörnet av figuren innebär att tillväxtkriterierna gällande sysselsättning är uppfylld. I denna typ av branscher tillkom 8 735 jobb under perioden. I den därpå följande figuren visas hur branscherna placerar sig i tillväxtkriteriernas ”produktivitetkors”³. En placering av branschen i den övre halvan av korset innebär att tillväxtkriteriet gällande produktivitet är uppfyllt.

Figur 7 Sysselsättningsdynamik för industribranscher i hela SEBTrans-Linkstråket

		Täthet	
Övrig tillverkningsindustri	2 307	Metallvaruindustri	2 486
		Transportmedel	2 168
		Gummi- & plastvaror	2 022
		Elektro- & teleprodukter	1 706
		Trävaruindustri (ej möbler)	831
		Maskinindustri	754
		Såg- & träimpregneringsverk	203
		Jord- & stenvaruindustri	52
		Kontorsmaskiner & datorer	-321
		Textil-, beklädnads- & lädervaruindustri	-1 166
Totalt	2 307	Totalt	8 735
			Sysselsättningstillväxt
Läkemedel, rengöringsmedel & toalettartiklar	-65	Massaindustri	9
Industri för instrument & ur	-94	Stenkols-, petroleumprod & kärnbränsle	12
Stål- & metallverk	-430	Förlag; grafisk- & annan reproindustri	-518
Kemisk industri	-574		
Livsmedels- & dryckesvaruindustri	-586		
Pappers- & pappersvaruindustri	-644		
Totalt	-2 393	Totalt	-497

³ I rapporten redovisas inga produktivitetsnivåer då statistiken delvis bygger på skattningar och därför är något osäker. Den statistiska osäkerheten är större ju mindre antal företag som berörs. Med få företag i en bransch i en region inträder också sekretessaspekten.

Figur 8 Produktivitetsutveckling inom industrin i hela SEBTrans-Linkstråket



De identifierade tillväxtbranscherna inom industrin är således:

- Trävaruindustri
- Metallvaruindustri
- Textil och beklädnadsindustri
- Såg- och träimpregneringsverk
- Gummi- och plastvaror
- Elektro- och teleprodukter

Att uppfylla de satta tillväxtkriterierna är i glest befolkade områden generellt sett lättare för industri- än för tjänstebanscher, även så i SEBTrans-Linkstråket. Detta kan vi se i Figur 9 och Figur 10. Om vi för tjänstebanscher lättar på kravet om sysselsättningstillväxt utkristalliserar branschen "Landtransportföretag (ej järnväg)" och om vi lättar på kravet om produktivitetsökning framträder branschen "Telekommunikation".

Figur 9 Sysselsättningsdynamik för privata tjänstebranscher.

Täthet			
Parti- & Totalt	2 555	Telekommunikation	134
	2 555	Totalt	134
Sysselsättningstillväxt			
Uthyrnings- & företagservice	6 072	Resebyråer, speditörer	756
Utbildning, hälso- & sjukvård, omsorg	2 279	Försäkringsbolag	177
Hotell & restaurang	1 122	Flygbolag	97
Byggföretag	1 102	Rederier	12
Landtransporter (ej järnväg)	431	Post- & budbilsföretag	-127
Bilserviceverkstöd	110		
Järnvägsföretag	-289		
Banker	-495		
Fastigheter	-823		
Totalt	9 509	Totalt	915

Figur 10 Produktivitetstillväxt inom de privata tjänstebranscherna

Produktivitetstillväxt	
Flygbolag	Produktivitetsnivå Landtransportföretag (ej järnväg)
Bilserviceverkstäder	Byggföretag
Järnvägsföretag	Parti- & detaljhandel
Rederier	Hotell & restaurang
Resebyråer, speditörer	Banker
Post- & budbilsföretag	Fastigheter
Telekommunikation	
Försäkringsbolag	
Uthyrnings- & företagservice	

2.3 Sysselsättningsutveckling per LA

I Tabell 1 visas sysselsättningsutvecklingen mellan år 1993 och år 2001 per LA i stråket för industrin respektive den privata tjänstesektorn. På riksplånet ökade sysselsättningen inom industrin med 9 procent under denna period, och med 22 procent inom den privata tjänstesektorn.

De lokala arbetsmarknader som hade den starkaste utvecklingen i industri-sysselsättningsutvecklingen var Karlskrona och Värnamo, där industrin växte med 23 procent respektive 20 procent. Även i Borås och Växjö var utvecklingen starkare än på riksplånet, medan utvecklingen i Kalmar var ungefär hälften så stark, 5 procent.

Karlskronas LA var den enda lokala arbetsmarknaden i stråket som hade en starkare sysselsättningsutveckling inom privat tjänstesektor än på riksplanet, 25 procent. Men även i Växjö var utvecklingen relativt stark, 21 procent.

Tabell 1 Sysselsättningsökning 1993-2001 inom industri respektive privat tjänstesektor, per LA, i procent

	Industri	Privat tjänstesektor
Borås	12	13
Kalmar	5	13
Karlskrona	23	25
Värnamo	20	14
Växjö	9	21
Riket	9	22

I bilaga redovisas ”sysselsättningskors” över dynamiken i respektive LA.

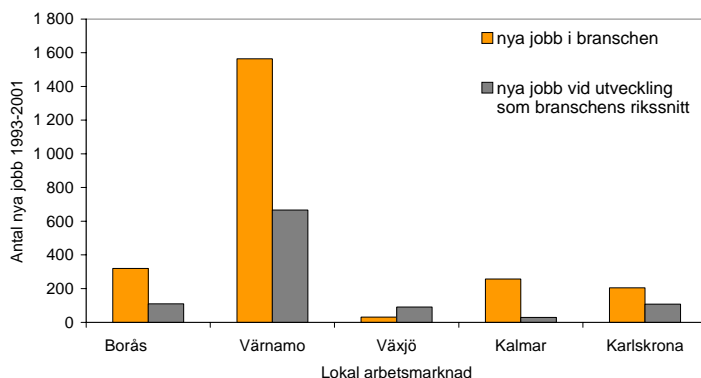
2.4 Sysselsättningsutveckling i tillväxtbranscherna

I detta avsnitt redovisas efter samma princip som i Figur 4 hur tillväxtbranscherna utvecklats mellan 1993 och år 2001 när det gäller sysselsättning. I detta fall jämförs branschens utveckling per LA med utvecklingen för branschen på riksplanet. För tre av de identifierade tillväxtbranscherna minskade sysselsättningen på riksplanet under perioden.

Växande branscher på riksplanet

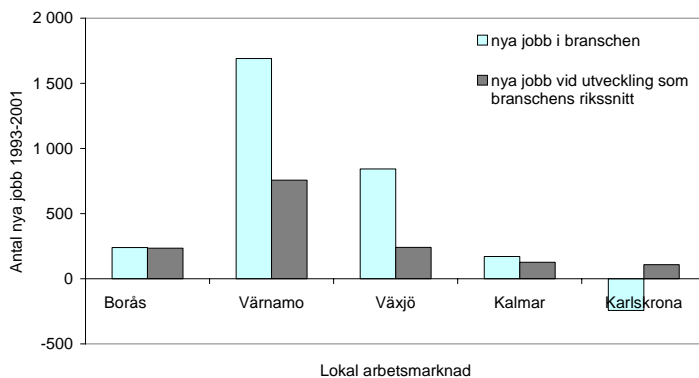
Branschen *Gummi- & plastvaror* hade en stark sysselsättningsutveckling i fyra av de fem lokala arbetsmarknaderna. Undantaget är Växjö LA där branschen är jämförelsevis liten och inte påverkar den totala sysselsättningen nämnvärt. På riksplanet ökade sysselsättningen i branschen med 20 procent. Branschen är mycket stor i Värnamo LA, och under perioden ökade sysselsättningen här med närmare 1 600 jobb, en ökning med 42 procent. Se Figur 11 på nästa sida.

Figur 11 Sysselsättningsutveckling i antal nya jobb per LA 1993-2001 för branschen Gummi- & plastvaror



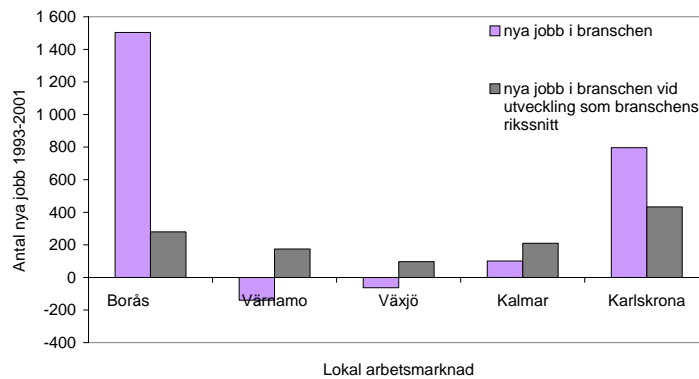
I branschen *Metallvaruindustri* ökade sysselsättningen i Sverige med 25 procent under perioden. En än starkare utveckling hade branschen i Värnamos och Växjös lokala arbetsmarknader, 43 procent respektive 67 procent. I Kalmars LA var utvecklingen marginellt starkare än på riksplenet, och i Borås LA marginellt svagare. I Karlskronas LA minskade sysselsättningen i branschen med 43 procent. Se Figur 12.

Figur 12 Sysselsättningsutveckling i antal nya jobb per LA 1993-2001 för branschen Metallvaruindustri



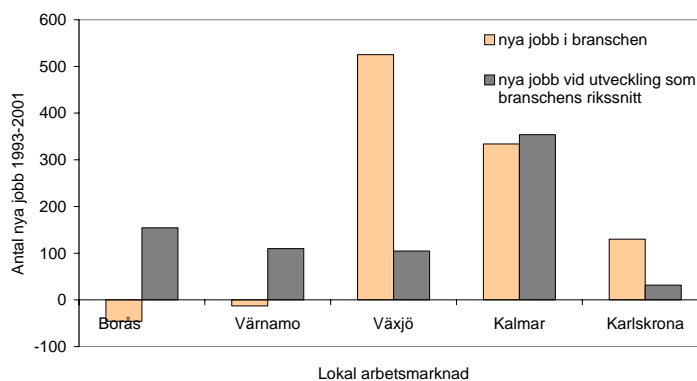
I branschen *Elektro- & teleprodukter* ökade sysselsättningen med 49 procent på riksplenet under perioden. Utvecklingen var betydligt starkare i Borås LA. En utveckling motsvarande riksgenomsnittet hade för Borås LA inneburit en sysselsättningsökning på drygt 200 jobb, istället var ökningen ungefär 1 500 jobb. Se Figur 13. Också i Karlskronas LA hade branschen en stark utveckling. I övriga LA:n var utvecklingen svagare än på riksplenet. I Värnamos och Växjös lokala arbetsmarknader minskade sysselsättningen i branschen.

Figur 13 Sysselsättningsutveckling i antal nya jobb per LA 1993-2001 för branschen Elektro- & teleprodukter



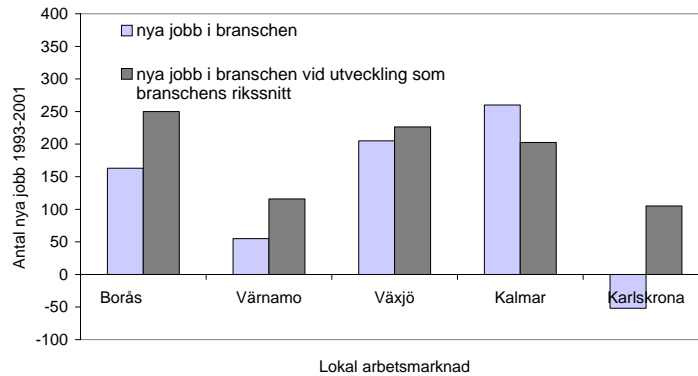
I branschen *Trävaruindustri (ej möbler)* ökade sysselsättningen i Sverige med 29 procent mellan 1993 och år 2001. I Växjö och Karlskronas lokala arbetsmarknader var utvecklingen betydligt starkare, 136 procent respektive 111 procent. För Kalmars LA var utvecklingen endast något svagare än på rikspanet, medan sysselsättningen i branschen minskade i Borås och Värnamos lokala arbetsmarknader. Se Figur 14.

Figur 14 Sysselsättningsutveckling i antal nya jobb per LA 1993-2001 för branschen Trävaruindustri (ej möbler)



I branschen *Landtransporter (ej järnväg)* ökade sysselsättningen med 12 procent på rikspanet under perioden. Utvecklingen var än starkare i Kalmars LA, 19 procent. I övriga lokala arbetsmarknader i SEBTrans-Linkstråket var utvecklingen för branschen något svagare. I Karlskronas LA minskade sysselsättningen i branschen. Se Figur 15.

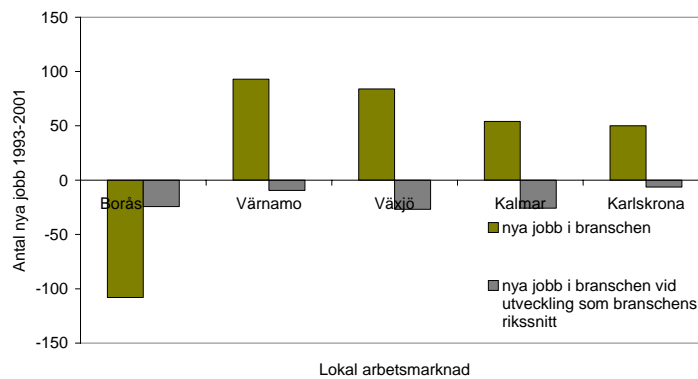
Figur 15 Sysselsättningsutveckling i antal nya jobb per LA 1993-2001 för branschen Landtransporter (ej järnväg)



Krympande branscher på riksplanet

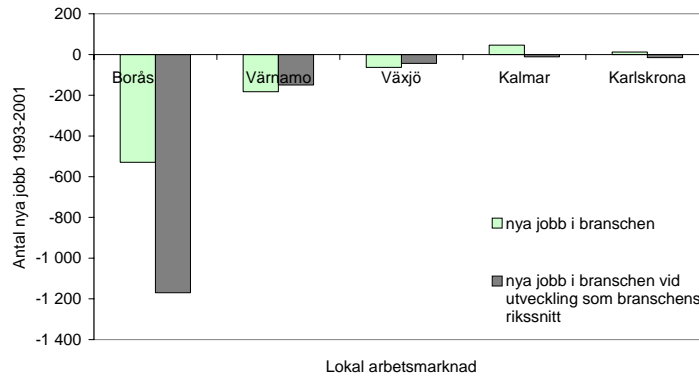
I branschen *Såg- & träimpregneringsverk* minskade sysselsättningen på riksplanet med 4 procent. I SEBTrans-Linkstråket, med undantaget Borås LA, ökade tvärt om sysselsättningen i branschen. Störst var ökningen i Värnamos LA, 47 procent.

Figur 16 Sysselsättningsutveckling i antal nya jobb per LA 1993-2001 för branschen Såg- & träimpregneringsverk



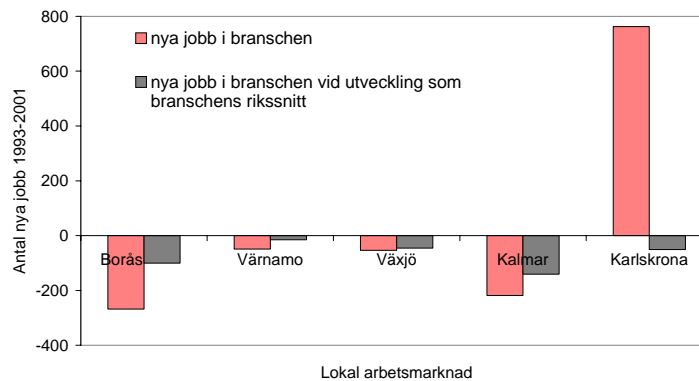
Även branschen *Textil & beklädnad* var krympande på riksplanet, -19 procent. Branschen är emellertid relativt liten i samtliga av de lokala arbetsmarknaderna i SEBTrans-Linkstråket utom Borås. I Borås minskade också sysselsättningen i branschen, men ungefär hälften så mycket som på riksplanet.

Figur 17 Sysselsättningsutveckling i antal nya jobb per LA 1993-2001 för branschen Textil & beklädnad



Den tredje av tillväxtbranscherna som varit krympande på rikspanet är *Telekommunikation*, där sysselsättningen minskade med 17 procent under perioden. Branschen utvecklades än svagare i SEBTrans-Linkstråkets lokala arbetsmarknader utom Karlskronas LA. Här bidrog branschen med närmare 800 jobb under perioden.

Figur 18 Sysselsättningsutveckling i antal nya jobb per LA 1993-2001 för branschen Telekommunikation



2.5 Bilden kvarstår

Sammanfattningsvis kan vi konstatera att bilden från tidigare utredning kvarstår. Den nordliga delen av stråket domineras av en innovativ industriell produktion, medan den södra visar på innovativ tjänsteproduktion. Den sydöstra delen dras fortfarande med strukturella problem som hindrar tillväxt i såväl industri- som tjänsteproduktion. Under det senaste året, där vi saknar officiell statistik, har det förekommit varsel och uppsägningar i exempelvis Växjö LA,

inom främst Parti- och detaljhandel och Jord- och stenvaror (glastillverkning). Detta kan vara tecken på en viss strukturförändring och/eller lokala avvikelser. Men, som vi nämnt i inledningen, bekräftar statistiken den övergripande och strukturella bilden av en geografisk koncentration av branscherna.

Figur 19 Svenska SEBTrans-Linkstråkets näringslivsstruktur



3. Intervjuer

Syftet med intervjuerna var att utifrån förutsättningarna som gavs i projektets första del och utifrån redan existerande inventeringsmaterial föra ett integrerat samtal med regionala och lokala aktörer. Följande avsnitt beskriver resultaten av de intervjuer som genomfördes med representanter för näringsliv, universitet och branschorganisationer inom stråket.

3.1 Vanliga synpunkter

Tre teman

Som nämnts tidigare intervjuades näringslivsföreträdarna i frågor som i huvudsak berörde tre övergripande teman; **Nätverk, samarbete och kontakter**, **Infrastruktur** och **Framtid, utmaningar och utveckling**. Syftet var att inhämta det lokala näringslivets syn på de faktorer som sätter ramarna för verksamheten och företagandet i stråket. De stimulansmöjligheter för innovationer och förnyelse av näringslivet som det var projektets målsättning att studera, ansågs i hög grad bero på utvecklingen av samarbete och konkurrensfaktorer. Man ville också genom intervjuerna belysa de tre huvudsakliga frågeställningarna för hela arbetspaketet:

- Bättre förståelse för hur en ökad tillgänglighet till transportnav och transportlänkar kan utveckla och stärka nätverk och entreprenörskap inom framtidsinriktade kluster utmed korridoren.
- Strategier och konkreta infrastrukturella åtgärder för att understödja och stärka konkurrenskraften hos näringsliv och universitet utmed stråket.
- Förslag på åtgärder som kan stimulera och stärka industriell utveckling i vissa kluster genom att utveckla mötesplatser, tillföra kompetens samt stödja utvecklingen av nya nätverk.

Nedan följer en redogörelse för huvuddragen bland de vanligaste synpunkterna och svar som näringslivsrepresentanterna gav under intervjuerna.

Nätverk, samarbete och kontakter

”Partners och underleverantörer finner man inte på basis av geografi, utan på kompetens och lämplighet.”

På frågorna rörande företagens nätverk och samarbete framkom det tydligt att det lokala näringslivet är aktivt på en globalt konkurrensutsatt marknad och att man därför finner det naturligt att också nätverken och kontakterna har en internationell och global karaktär. Dagens företagarklimat kräver närhet till marknaden och detta betyder att man söker partners och kontakter baserat på affärsmässig lämplighet och inte baserat på tradition eller geografi. Samtidigt har man naturligtvis mycket nytta av sin lokala närvaro. Dock är det vanligast för enklare samarbete och utbyte av erfarenheter – medan kommersiellt och strategiskt samarbete i huvudsak lyser med sin frånvaro på lokal nivå.



En schematisk bild över vidden av företagskontakter från näringslivet i SEBTrans-Linkstråket.

Samtidigt råder en viss utlokalisering av framför allt tillverkande verksamhet till öststaterna, och då framför allt i Polen och Baltikum. Dessa kontakter är ännu i sin linda för majoriteten av företag, medan de är väl utvecklade för några få. För verksamheter vars produktion tillåter eller lämpar sig för en hög grad av automation är det fortfarande billigare och säkrare att behålla produktionen på hemmaplan. Men det är dyrt att automatisera, och det är inte alltid det låter sig göras – speciellt inte i mindre företag med begränsade resurser. Därför kan det även bli tal om utlokalisering av tillverkning i verksamheter som kanske skulle lämpa sig för avancerad och personalsnål tillverkning i Sverige. Vad som står klart är att de allra flesta företag undersökt möjligheterna och frågan är ständigt aktuell.

Även vissa företag som har de nödvändiga resurserna och verksamheter som lämpar sig för produktion utomlands drar sig för att satsa i öst. Man betraktar helt enkelt de företagsekonomiska riskerna som för stora. Risker framträder främst i form av ett osäkert institutionellt läge, dålig transportinfrastruktur, osäkra kredit och bankfunktioner. Det råder också en viss ovana hos de svenska småföretagarna att verka i ett ungt, okänt och relativt omoget företagarklimat. Det är alltså för många företag otillräckligt med endast ett lågt löneläge, så länge övriga nämnda faktorer och infrastrukturer inte är tillgodosedda. Därtill kommer mentala hinder för många utav de små företagen i stråket. Oftast handlar detta om familjeföretag där ett fåtal ägare i flera generationer drivit ett företag. Det är helt enkelt en relativt stor barriär som måste överkommas för att helhjärtat satsa sin familjs resurser på stora investeringar i en osäker företagsmiljö utomlands. Sammantaget gör detta att satsningar sker först när de är kritiskt nödvändiga, och inte som delar i en allmän effektivitetsförbättring och att kontakterna är sporadiskt välutvecklade men generellt outvecklade.

Vad gäller kontakterna med universitet och högskola är det uppenbart för det flesta företagare att detta är en mycket viktig funktion för näringslivet även för små företag och att universitetsnärvaro bidrar positivt till utvecklingen i en region. De allra flesta inser alltså värdet av kontakter med akademins värld, men relativt få har något tätare eller långtgående utbyte. Återigen är det kostsamt och resurskrävande för små företag att utveckla och upprätthålla sådana kontakter medan belöningen ofta är utspridd på lång sikt.

”Kontakter mellan företag och universitet kommer att vara räddningen för det lokala näringslivet.”

I huvudsak handlar företagens universitetskontakter om praktikplatser och att man ställer upp för examensarbeten och som fallstudier i olika projekt. För det lokala näringslivet är detta ett relativt enkelt och billigt sätt att bidra till universitetet och samtidigt knyta kontakter med den framtida arbetskraften. Den lokala tillgången på kvalificerad arbetskraft ses som en huvudfråga för företagets framtid och utvecklingsmöjligheter.

Infrastruktur

Den allra mest förekommande kommentaren bland näringslivsföreträdarna i detta avseende är att infrastruktur handlar om mer än vägar och järnvägar. Samtidigt är man noggrann med att påpeka att denna traditionella del av infrastrukturen på intet vis är oviktig. Däremot är det en nödvändig med inte tillräcklig del av det som bygger en framgångsrik och attraktiv region. Representanterna för det lokala näringslivet ser istället på infrastruktur som ett tudelat begrepp som omfattar både fysisk transportinfrastruktur och social infrastruktur eller infrastruktur för livskvalitet.

Mer specifikt handlar detta om skolor, dagis, pendlingsmöjligheter (dvs. kollektivtrafikservice), boende, kulturutbud, sjukvård, finansiella tjänster och attraktiva servicefunktioner såsom shopping, restauranger och nöjen. Infrastruktursatsningar spelar här givetvis en stor roll för tillgängligheten till dessa serviceinrättningar.

”Förbättringar i infrastrukturen är viktig för service, handel, livskvalitet, sjukhus, skolor, bostäder och så vidare, men inte så mycket ur godstransporthänseende.”

I stor utsträckning handlar detta om att göra bygden attraktiv för boende så att rekryterings- och kompetensbasen tillgodoses. Såväl representanter för små familjeföretag som ledare för stora koncerner betonar vikten av att göra regionen attraktivare så att man kan locka till sig kvalificerad arbetskraft och trygga försörjningen av arbetskraft på lång sikt. Speciellt viktigt är detta för småföretagen som står inför ett stundande generationsskifte. För många unga människor är storstadslivet lockande med den mängd av utbud och mångfald som finns där. Det kan alltså på sikt bli problematiskt att hitta kompetent personal ibland de yngre generationerna som vill bosätta sig i stråket. Samtidigt som de mer glesbefolkade områdena i SEBTrans-Linkstråket inte kan konkurrera med de kvaliteter som finns i storstadsområdena, måste man i regionen kunna erbjuda huvuddelen av de valmöjligheter som finns i storstäderna i kombination med de andra kvaliteter som saknas i metropolerna. Varje liten ort i stråket kan inte heller erbjuda allt, och detta ställer höga krav på transportsystemet och tillgängligheten med bland annat kollektiva transportformer. Samtidigt måste man erbjuda en rimlig tillgänglighet till de större städerna och till övriga världen via de närmast belägna internationella flygplatserna. Det måste också vara möjligt att bo på ett ställe och arbeta på ett annat – vare sig det betyder att man bor i någon av de större orterna och arbetar i en mindre eller tvärtom.

”Det kommer att bli mycket svårt att rekrytera nya medarbetare om inte pendling mellan regionerna och de större orterna möjliggörs.”

Sammantaget innebär detta att bygdens attraktivitet som bostadsplats står högst på agendan. I detta ingår den fysiska infrastrukturens kvalitet, men också den sociala infrastrukturens existens, frekvens och samordning. Goda förutsättningar för godstransporter är naturligtvis en mycket viktig konkurrensfaktor, men det trafiksystem som finns idag verkar enligt näringslivsrepresentanterna hantera volymerna väl, och detta ses inte som en kritisk punkt. Självklart är det av yttersta vikt att vägarna underhålls och byggs ut i den takt samhället utvecklas och växer, men den relativa nivån är, återigen enligt näringslivsrepresentanterna, god i dagsläget. Det är viktigare att

satsningar görs för att öka bygdens konkurrenskraft som bostads- och levnadsplats för yngre och kommande generationer. Därvidlag är det viktigt att man satsar på servicefunktioner som nämnts tidigare. Kollektivtrafikservicen är en mycket viktig faktor för att höja invånarnas rörlighet och därmed också kompetensnivån i stråket. Med denna möjlighet kan elever och unga ta sig till utbildningsinstanserna som finns lokalt och till universiteten i de större orterna men med bibehållen koppling till bostadsorten. Detta är en mycket viktig fråga för näringslivets och stråkets framtida konkurrenskraft.

För de rent affärsmässiga personkontakterna är infrastrukturen för människors resande av stor betydelse. Många företag talar om vikten att kunna nå sina kunder via en internationell flygplats utan att det ska ta en eller två dagar extra i anspråk. Lika viktigt är det att kunna ta emot kunder och underleverantörer på ett smidigt sätt. Man måste kunna nå regionen utifrån, helst internationellt, för endagsmöten, antingen via Stockholm eller via Köpenhamn, och resa tillbaka samma dag. Därför är det viktigt att det finns antingen snabba förbindelser till Köpenhamn, helst med snabbtåg, och/eller en centralt belägen flygplats med hög turtäthet till någon eller båda utav dessa internationella flygplatser. Många näringslivsrepresentanter förespråkar att samla regionens flygtrafik till en flygplats. Budskapet är att en flygplats har bättre möjlighet att erbjuda ett större linjenät och destinationsurval samt ett stabilare kundunderlag som säkrar trafiken på lång sikt. Med en samlad flygplats kommer också de krav på ett väl utvecklat landtransportsystem till och från flygplatsen, inom hela regionen, vara lättare att tillgodose. Detta skulle skapa de konkurrensförutsättningar för företagen som näringslivsrepresentanterna efterfrågar, samtidigt som det ökar regionens attraktivitet som bostadsplats. Det är naturligtvis angeläget att man kan komma hem i rimlig tid, och på ett effektivt sätt, efter en affärsresa i Europa. Näringslivsrepresentanterna tycker det är angeläget att åtminstone undersöka och analysera möjligheterna för en sådan utveckling, och vad det skulle potentiellt innebära för näringslivet i stråket.

Framtid, utmaningar och utveckling

”Det är viktigt med innovationskraft. En viktig orsak till innovationskraft är konkurrens. En förutsättning för konkurrens är goda kommunikationer. Förbättrade kommunikationer flyttar företag och konkurrenter närmare varandra.”

Som tidigare beskrivits är näringslivets verksamhetsområde mycket internationaliserat och globalt. Därför är det också vanligt att företagen betraktar den globala ekonomin och den globala utvecklingen som den enskilt största faktorn för näringslivets framtid och utveckling. En effekt av den nya globaliserade ekonomin är att små förändringar på andra sidan jordklotet kan få stora återverkningar i en liten ort i SEBTrans-Linkstråket. Detta är en verklighet

som man måste justera för och anpassa sig till. En vanligt förekommande kommentar i detta sammanhang är att regionen behöver en kritisk massa av kompetens och företagande för att upprätthålla den diversitet och mångfald i näringslivet som är fallet idag. Företagarna har glädje av varandras närvaro på många indirekta sätt även om de inte samarbetar eller har andra direkta kontakter. Den mest uppenbara relationen finns med serviceföretagen. Det krävs ett antal ”köpare” av IT-service, städservice, kopierings- och tryckservice, taxiservice etc. som endast en bred bas av aktiva och framgångsrika företag kan skapa och underhålla. Dessutom är många tjänster inom företagen generella och applicerbara på många företag såsom till exempel ekonomifunktioner.

Ett aktivt lokalt och regionalt näringsliv skapar konkurrens bland arbetsgivarna och karriärmöjligheter för arbetstagarna. På så vis påverkar också den kritiska massan de livskvalitetsfaktorer som näringslivsföreträdarna också pekat ut som avgörande. En regions innovationskraft kommer från människorna som arbetar där och som trivs och känner sig trygga i sin miljö. Ett brett och stabilt näringsliv skapar arbetstrygghet och utvecklingsmöjligheter som i sin tur attraherar ny kompetens till regionen.

”Kompetenshöjning på individnivå är den enskilt största frågan för framtiden. Bamanning och rekrytering hänger i sin tur på pendlingsmöjligheter i en attraktiv bygd.”

Det finns också en tendens att mindre innovativa företag köps upp av stora koncerner eller flyttar sina verksamheter till storstäderna. Denna trend betyder att forsknings- och utvecklingsfunktioner ofta konsolideras till de större städer eller huvudkontor där man hittar samordningsfördelar med konkurrenter, kollegor eller redan existerande egna utvecklingsverksamheter. Detta minskar ytterligare den kritiska massan av teknisk kompetens och utarmar det tekniska kunnandet i regionen – något som är mycket oroande för många företagare.

Framtiden är också beroende, enligt företagarna, av att de delvis mycket tunga regelverken förenklas och görs hanterligare för mindre företag. Lagstiftning är visserligen en nationell politisk fråga, men man menar att tolkning och implementering av regelverken måste anpassas till den lokala nivån och de lokala förutsättningarna. Konkret exemplifierade flera detta med tillståndsprövningar enligt miljöbalken.

3.2 En samlad bild

Kommentar [MF1]: Ingen bra kapitelitel - ändra

En samlad bild av näringslivets budskap

Intervjuerna har genererat lika många svar som det ställdes frågor, och inga är de andra helt lika. Men det finns trender och tendenser bland synpunkterna och

vissa varianter på synpunkter som är vanligare än andra. Vissa övergripande inställningar är vanligare och vissa frågor har i allmänhet tolkats som viktigare. För att samla intrycken av detta rika material följer nedan en kort sammanställning av de vanligaste typerna av svar samt vilka praktiska konsekvenser de kan ha. Detta leder i sin tur till en rad förslag som följer i nästa avsnitt.

- *Stråket inget självklart begrepp*

För majoriteten av företagare i SEBTrans-Linkstråket är det andra faktorer än geografi och tradition som styr kontakter, verksamhet och nätverk. Produktionen är i hög grad beroende av kunder och underleverantörer och man söker partnerskap baserat på kompetens och lämplighet samt närhet till kunderna, snarare än närhet till den egna verksamheten.

I den mån man kan hitta lokala leverantörer och partners är detta givetvis att föredra ur ett logistiskt och enkelhetsperspektiv, men inget som får påverka affärsmissigheten i verksamheten. Därför är det inte heller självklart att de förändringar som näringslivet behöver har geografiska gränser. Men i huvudsak är slutsatsen att frågor kring företagets kommersiella förutsättningar är globalt betingade medan lokala frågor har betydelse för indirekta framgångsfaktorer. Därför är det också företagarnas ståndpunkt att det är dessa indirekta framgångs- och framtidsfaktorer som lokala och regionala initiativ bör fokusera på.

- *Tillgänglighetsfrågan viktigare i sydöst.*

Det är en tydlig trend bland svaren att tillgängligheten för persontransporter upplevs som mer problematisk ju längre bort i sydostlig riktning från Göteborg man kommer. I denna del av stråket är flygtrafiken uppdelad på ett antal mindre flygplatser och området ligger längre bort från stora motorvägar och motortrafikleder. Flygplatsfrågan är generellt av mycket stort intresse. Som en följd av det globaliserade näringslivet har företagen i stråket många och täta internationella kontakter – både vad gäller kunder, leverantörer och partners. För att stråkets näringsliv ska kunna konkurrera ställer detta krav på hög och snabb internationell tillgänglighet, och oftast innebär detta flygresor. Det är näringslivsrepresentanternas bedömning att den turtäthet och det destinationsutbud de söker förutsätter ett relativt stort kundunderlag. De idag existerande flygplatserna i regionen har inte detta underlag. Enligt näringslivsrepresentanterna är det därför angeläget att undersöka möjligheterna att samla flygtrafiken till en flygplats för att den ska få ett större kundunderlag. Det skulle skapa förutsättningar för tätare turer till fler destinationer och ett långsiktigt stabilt marknadsunderlag. Detta skulle också underlätta satsningar för effektiva landtransporter till och från flygplatsen. Enligt de svar som givits av företagarna i regionen torde förutsättningarna för en större flygplats med ett väl utbyggt landtransportsystem som servar hela regionen vara viktigt att studera.

Utöver behovet av en samlad flygplats betraktas tågtrafiken som glesare, destinationsfattigare, långsammare och driftskänsligare ju längre sydost i stråket man kommer. Insatser för allmän kollektiv persontrafik är således en mycket viktig fråga för främst denna del av stråket. Återigen upplevs behoven för godstransporter som, åtminstone för närvarande, väl tillgodosedda.

- *Frysdiskar*

Frysdiskar får i detta sammanhang symbolisera betydelsen att den nödvändiga infrastrukturen i Polen och Baltikum ännu inte finns på en sådan nivå att det svenska näringslivet till fullo kan dra nytta av den. En livsmedelsproducent hänvisar till att produkterna är svåra att exportera till dessa länder för att det inte finns den utrustning i butikerna som behövs – och detta var en orsak till att företaget inte etablerat sig i de östliga länderna. Men det var en vanlig synpunkt även i andra infrastrukturella sammanhang, och detta sågs som en av orsakerna till att stråkets företag inte generellt hade en stor närvaro i dessa länder. Vissa företag hade resurser och nätverk att överbygga detta, men för den stora majoriteten saknades den institutionella, praktiska, mentala och finansiella tryggheten som möjliggjorde sådana etableringar. Detta är dock, enligt de allra flesta, ett övergående problem. Stora framsteg är på gång och så snart transaktionskostnaderna är tillräckligt låga kommer många av företagen att återigen överväga etablering där.

- *Kommuner som profilskapare och serviceorganisation*

Det är en vanligt återkommande synpunkt att kommuner och offentlig administration är en viktig partner för näringslivet och att den överblick som finns i de respektive kommunerna är unik och borde utnyttjas bättre. Därför är många näringslivsföreträdare eniga om att kommuner och regioner ska, utöver de normala åtaganden de har i form av skolor, dagis, sjukvård, etc., i huvudsak fungera som en regional och kommunal profilskapare och serviceorganisation. Detta är ett uppdrag som företagen upplever som mycket viktigt för att främja företagarklimatet i området och något som kan skapa nya arbetstillfällen samt säkra de som redan finns. Näringslivet tycker att dialogen med offentlig administration är ”korrekt”, men otillräcklig. Man efterlyser en större anda av partnerskap och gemenskap för allas bästa och regionens framtid. Som ett exempel ser man mycket positivt på SEBTrans-Linkprojektet. Detta är precis en sådan utvecklings- och framtidsdialog som näringslivet vill se mer av och initiativet att söka näringslivets synpunkter i detta projekt uppskattades av många.

- *Kastrup*

Tillgängligheten till, och för, världen är en mycket viktig del av det regionala näringslivets konkurrenskraft, och i dagsläget sker detta i de allra flesta fall genom Kastrup. Det betraktas som kritiskt att man tillgodoser kommunikationerna med Kastrup, antingen genom en flygförbindelse från en regional gemensam flygplats, eller genom ett snabbtåg med frekvent och pålitlig service. Men i detta sammanhang står också Kastrup för regional och nationell tillgänglighet, kommunikationer och förbindelser i allmänhet. Det måste göras enklare och snabbare att transportera sig med kollektivtrafik från en del av regionen till en annan – ibland på udda tider.

- *Generationsväxling*

Vissa företag har redan genomgått en generationsväxling där en yngre generation har tagit över. I vissa fall har detta betytt en högre grad av specialisering då många mindre familjeföretag har fått lämna över driften av företaget till utomstående. Många mindre företagare vill behålla företaget inom familjen, medan relativt få i den yngre generationen kan tänka sig att bo kvar för att driva företaget. I denna kategori finns alla de som tycker att det är av yttersta vikt att upprätthålla, eller öka, bygdens attraktivitet som bostadsort. Många ser just familjeföretagen som en av bygdens styrkor – och något som riskerar gå förlorat om man inte lyckas med detta.

- *Närhet till leverantörer får kosta*

Till en av de lokala nätverkens och kontakternas konkurrens fördelar får räknas att det trots allt finns en premie kopplad till närhet och lokal kännedom. Många företagare skulle föredra att samarbeta med lokala underleverantörer och partners, framför allt tack vare kommunikationsfördelar, leveranssäkerhet och transporttider, men ser sig tvingade att söka detta samarbete nationellt, internationellt och till och med globalt. I grund och botten, som redovisats ovan, är det två saker som styr detta.

Det första är priset. Även om det är svårt att sätta ett exakt pris på närhetens betydelse, gjorde en företagare bedömningen att man skulle vara beredda att betala 25% mer för en vara eller tjänst som var lokalt producerad. Detta är i princip den merkostnad som logistik, transporter och tid kostar. Det är dock oftare dyrare med lokala produkter.

Det andra är kompetens och kundernas krav och närhet till kunden. Ofta är det i samarbete med kunder eller underleverantörer som man hittar den kombination av kompetenser som krävs för att tillgodose kundernas krav. Då måste detta ske med av kunder eller krav anvisade partners – och som ofta finns i geografisk närhet till kunderna eller kundernas marknader.

- *Universitetens tredje uppgift*

Det framstår som alltmer viktigt att forum och arenor för ett praktiskt och påtagligt samarbete med stråkets näringsliv kring universitetens tredje uppgift identifieras och genomförs. Näringslivet ser detta som en mycket viktig del i regionens konkurrenskraft och en viktig framgångsfaktor för att upprätthålla kompetensen bland befolkningen, men också för att näringslivet ska kunna ta del av den forskning som görs. I dagsläget finns det inget strukturerat samarbete kring dessa frågor, och företagarna verkar inte kunna hitta de metoder eller motivera de resurser som krävs. Ett stabilt, allmänt och regelbundet samarbete verkar vara högt prioriterat, även om formerna för detta saknas.

Bestående intryck

Den samlade bild av det regionala näringslivets budskap som redovisats ovan är ett urval av synpunkter och synvinklar som är vanligt förekommande och återkommande i de intervjuer som genomförts. Trots att intervjuerna skedde med nyckelaktörer i en rad olika branscher, institutioner och organisationer är ett bestående intryck att det råder en stor samsyn kring de övergripande faktorer och de utmaningar av strukturell karaktär som stråket står inför.

Det visar sig alltså att de mest kritiska frågorna handlar om bygdens attraktionskraft och sociala kvaliteter, människornas kompetensnivå och rekryteringsbasens trygghet. Företagarna ser brister och efterlyser insatser för att förbättra situationen och trygga både företagets konkurrenskraft och bygdens livskraft på sikt. En lika övertygande samsyn råder om transportsystemet. Det är persontransporterna snarare än godstransporterna som ur näringslivets perspektiv är i störst behov av förbättringar. De förordar en bredare syn som inkluderar också annat än de traditionella godstransportaspekterna. Framtida insatser behöver fokuseras på just denna sociala och livskvalitetens infrastruktur och det är inom dessa områden som näringslivet upplever att man har mest margineffekt och mest nytta av insatserna.

Detta kan i sin tur innebära att man med ett mindre antal strategier och åtgärder kan tillgodose många, om än inte alla, behov i en rad branscher och funktionella områden. Här ligger en av de stora fördelarna i samband med de potentiella åtgärder som kan komma att genomföras som ett resultat av detta arbete.

Tack vare denna samsyn finns det goda möjligheter att finna den kombination av lösningar som på sikt tryggar framtiden och en hållbar utveckling av näringslivet i stråket. Detta kan göras med lösningar som prioriterar livskvalitetsförbättringar, exempelvis en storregional flygplats, förbättrade förutsättningar för persontransporter och byggandet av en attraktiv boendemiljö i kombination med de nödvändiga infrastruktursatsningarna som också behöver göras.

4. Drivkrafter och påverkansmöjligheter

I SEBTrans-Linkstråket finns tillväxtbranscher inom både industri och tjänstenäringsvaror vilket innebär att stråket har stor potential för att ytterligare stärka sin tillväxt och utveckling. Inom industrin har följande branscher identifierats; trävaror, metallvaror, textil- och beklädnad, såg- och träimpregnering, gummi- och plastvaror samt elektro- och teleprodukter och inom tjänstenäringsvarorna är det landtransportföretag och telekommunikation som kan anses vara regionala tillväxtfrämjande branscher. Bredden av tillväxtbranscher inom stråket kan bland annat innebära att regionen är förhållandevis mindre konjunkturkänslig samt att det kan finnas komplementära fördelar mellan de olika branscherna. Dock har det under det sista året funnits tecken på strukturförändringar inom stråket då det exempelvis i Växjö förekommit varsel och uppsägningar främst inom Parti- och detaljhandeln samt Jord- och stenvaror (glastillverkning).

Intervjuerna har bekräftat bilden av ett brett och innovativt näringsliv. Detta ger goda förutsättningar för vidare utveckling mot en livskraftig och långsiktigt hållbar tillväxtregion. Det finns dock ett antal strukturella svagheter som näringslivsföreträdarna pekat på. Framför allt handlar detta om ett litet befolkningsunderlag, relativt långa avstånd och lång väg till marknaderna. Detta betyder stora utmaningar för regionens persontransporter och tillgänglighet, livskvalitetsfrågor och social infrastruktur. Det är också viktigt att höja invånarnas kompetensnivå och nå en kritisk massa av näringsliv. Dessa, och andra, faktorer som bygger en långsiktigt hållbar och innovativ region ingår i den teoretiska modell som beskrivs nedan.

Med de identifierade tillväxtbranscherna och intervjuresultaten (och de strukturella svagheter som företagarna pekat på) som bas, kan modellen nyansera helhetsbilden och leda till möjliga strategier för hur stråket kan fortsätta utvecklas mot en tillväxtorienterad och konkurrenskraftig region för företag och en attraktiv bostads- och arbetsregion för dess invånare.

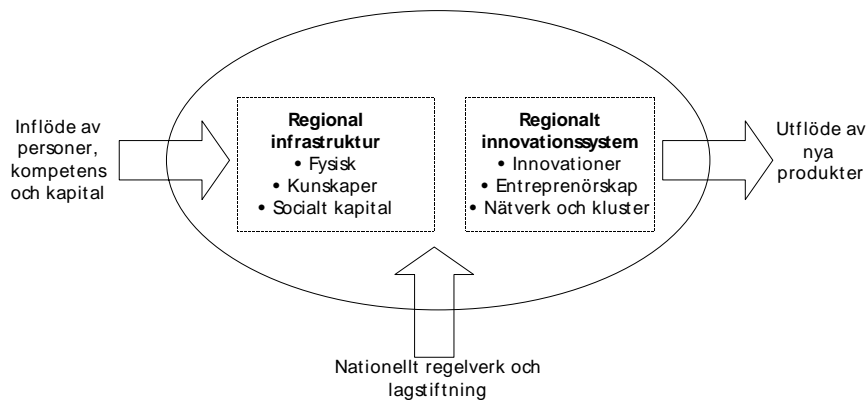
4.1 Innovativ tillväxt - viktiga drivkrafter

Den innovativa tillväxten är grundad på distinkta drivkrafter. Det aktuella kunskapsläget om sambandet mellan produktionsfaktorer och innovativ tillväxt leder fram till en viktig slutsats:

Innovativ tillväxt skapas genom att engagerade människor i och utanför regionen ("aktörer") medverkar till effektiva kombinationer av olika produktionsfaktorer. Aktörer i olika roller i regionen (anställda, företagsledare,

fackliga företrädare, politiker, tjänsteman etc.) har stora möjligheter att påverka den framtida tillväxten. I Figur 20 sammanställs de viktigaste sambanden.

Figur 20 Drivkrafter bakom innovativ tillväxt



Den regionala infrastrukturen

Fysisk infrastruktur (t ex vägar, järnvägar, flygplatser, bostäder och lokaler) utgör den synliga arenan för det ekonomiska samspel som är navet i de tillväxtskapande processerna.

En väl fungerande fysisk infrastruktur kopplar ihop bostäder och arbetsplatser så att det går snabbt och smidigt att förflytta sig inom regionen och till och från andra regioner eller länder. De tillväxtskapande processerna äger rum i ett samspel mellan människor i olika roller och detta samspel kräver effektiva förflyttningar mellan olika platser. Ju fler personer som har möjlighet att träffa varandra inom cirka en timmes förflyttning desto större blir innovationspotentialen.

Ur miljösynpunkt är det naturligtvis viktigt att dessa förflyttningar kan göras så miljövänliga som möjligt. Därför kan en genomtänkt infrastrukturplanering främja både innovativ tillväxt och en god miljö.

Den fysiska infrastrukturen måste kompletteras med en "osynlig" infrastruktur och i detta sammanhang kan framför allt två viktiga aspekter kan framhållas. Den sociala infrastrukturen, eller det sociala kapitalet som det också kallas, spelar en viktig roll i innovationsprocesserna. Det sociala kapitalet knyter människorna närmare varandra genom att det skapar ömsesidig tillit och därmed sänker kostnaderna för att träffa överenskommelser och sluta avtal. Det sociala kapitalet medverkar även till att sänka kostnaderna för övervakning av att slutna avtal och överenskommelser efterlevs.

Ett välutvecklat socialt kapital leder därför till en bredare och djupare samverkan mellan människor i olika roller (t ex forskare, företagsledare, anställda etc.) och en bredare och djupare samverkan leder till flera innovationer.

Den andra viktiga resursen är kunskap. Kunskapsinfrastrukturen består av de utbildningsanordnare som finns i regionen (högskolor, gymnasier, grundskolor etc.) och den utbildning som bedrivs av dessa. Forskningen är en viktig del av kunskapsinfrastrukturen. De nytexaminerade på olika nivåer är en mycket viktig resurs. De tränas i företag och andra organisationer, och när de byter jobb för de med sig denna kunskap till nästa arbetsgivare. Denna rörlighet är en viktig källa till kunskapsöverföring mellan företag. Därmed vidgas företagens kunskaper och nätverk vilket därmed främjar innovationsprocesserna.

Det regionala innovationssystemet

Nedan följer en teoretisk beskrivning av ett regionalt innovationssystem. Poängen är inte att alla delar i den teoretiska beskrivningen behöver vara uppfyllda för att regional tillväxt ska nås, det ultimata är förvisso att så är fallet, men för många regioner kan det vara av stort utvecklingsvärde att kombinera lösningar/faktorer för tillväxt och arbeta med dem i olika intensitet och hastighet.

Det regionala innovationssystemet består av de företag, organisationer och myndigheter som påverkar innovationsprocesserna. Högskolor, forskningsinstitut och finansiärer av FoU-projekt är exempel på aktörer som ingår i ett innovationssystem. Dessa system är nationella och internationella men i vissa regioner finns det ett fungerande regionalt samspel mellan aktörer som bedriver och stödjer innovationsprocesser.

I ett utvecklat klustersystem skapas och sprids kunskaper mellan deltagarna som blir en strategisk resurs i innovationsprocesserna. Det är denna unika kunskap som skapas i innovationssystemet, och som inte snabbt läcker ut till utomstående företag och organisationer, som ger de ingående företagen det kunskapsförsprång som behövs för att nå framgång.

Entreprenörerna är nyckelpersonerna i innovationssystemet. Det är personer som har en utpräglad förmåga att se nya möjligheter och som har en förmåga att knyta till sig medarbetare och andra samarbetspartners i olika utvecklingsprojekt. Entreprenören har en stark vilja och förmåga att få saker och ting uträttade. När entreprenörerna arbetar med sina utvecklingsprojekt knyter de många gånger de kontakter som blir grunden för de innovativa klustren. Detta sker när relationerna mellan företagen och organisationerna i klustren har omvandlats från ett samarbete mellan människor till samverkan mellan organisationer. Denna samverkan kan ha en direkt del och en indirekt del.

Den direkta delen handlar om formella avtal om samarbete där de utvecklingsteam som startade en innovationsprocess kan förstärkas med flera personer och mera pengar från de medverkande företagen och organisationerna. Den indirekta delen handlar om att arbetskraft, kunskaper, och idéer rör sig mellan företagen och bidrar till den gemensamma kunskapsbildningen.

Klustren är kärnan i innovationssystemet. Det är de företag som genom direkt samverkan utvecklar nya produkter, nya organisationsformer och nya tillverkningsprocesser. Ofta är det samarbete med kunder som är den viktigaste partnerrelationen. Utanför denna kärna finns företag som levererar olika slags insatsvaror. Det är komplexiteten och tätheten i denna samverkan som avgör om klustren består av företag som ligger nära varandra eller om de är utspridda över en större yta.

Komplexa och intensiva samverkansprocesser leder till höga transaktions- och transportkostnader vilket gör att företagen tjänar på att ligga nära varandra. Om klustren utvecklar unik kunskap som inte är allmänt tillgänglig i form av formell utbildning blir arbetskraften en mycket viktigt resurs. Det blir dyrt att ersätta arbetskraft som slutar. Därför tjänar företag som är beroende av denna specialiserade arbetskraft att ligga geografiskt nära varandra. Då kan de byta arbetskraft med varandra och slippa höga inskolningskostnader.

Även den specialiserade arbetskraften tjänar på att bo nära företagen. Om ett företag går dåligt eller man blir osams med chefen är sannolikheten högre att få ett nytt jobb till ungefär samma eller högre lön om det finns många företag att välja mellan. Finns det få företag i regionen att välja bland kan man tvingas att flytta, eller välja ett företag med lägre lön eller höga inskolningskostnader. För både företagen och arbetskraften leder hög specialisering och hög innovativ aktivitet till att det finns vinster att hämta av att ligga geografiskt nära varandra. Processen är ofta självförstärkande.

Ju fler företag det finns på en ort ju mer intressant blir orten att bo på för arbetskraften. Ju fler personer med specialistkompetens det bor på en ort ju mer intressant blir det för företagen att finnas på en ort. Det omvända gäller för orter med få företag och få personer med specialistkompetens. Följden blir att företagen och arbetskraften flyttar till en eller några få orter där de bedriver sina innovationsprocesser.

För regionen dit klustren flyttar och utvecklas innebär det att andelen innovativt verksamma företag ökar eftersom innovativa företag ofta kan förena sysselsättnings- och löneökningar i högre grad än icke-innovativa företag. Detta leder till en positiv ekonomisk utveckling i regionen. Denna utveckling förstärks om flera företag ansluter sig till klustret. För att klustren ska kunna utvecklas i regionen krävs dock att den regionala infrastrukturen ständigt uppgraderas så att inte olika flaskhalsar hindrar utvecklingen.

Innovationerna är de nya produkter, organisationsformer och tillverkningsprocesser som skapas i klustren. För att de ska gå att sälja måste de vara bättre och billigare än konkurrenternas lösningar. De måste även snabbt och billigt kunna transporteras till en global marknad.

Om efterfrågeökningen är större än produktivetsökningen kan sysselsättningen öka trots att priserna höjs. Och när flera produkter säljs till högre priser har företagen möjligheter att betala högre löner för att locka till sig det extra tillskott av arbetskraft som behövs. Detta leder till att såväl löner och antalet anställda ökar i regionen. Finns det tillräcklig många sådana kluster/företag i regionen växer både produktiviteten och sysselsättningen snabbare än i omgivande regioner och regioner får en innovativ tillväxt.

Aktuell forskning ger empiriska belegg för att företag som satsar pengar i FoU-investeringar och deltar aktivt i innovativa nätverk erhåller ett större kunskapskapital än företag som inte satsar på FoU och deltar i innovativa nätverk.⁴

Detta kunskapskapital leder till att företagen satsar ännu mer på FoU och nätverksaktiviteter, och kunskapskapitalet ökar ännu mer. Denna självförstärkande process leder till att innovativa företag får ett varaktigt försprång framför företag som inte satsar på FoU och nätverksaktiviteter.

In- och utflöden

Den kompetens som finns i regionen måste få impulser från andra regioner såväl i Sverige som i utlandet. Sölvell anger en lång lista på företag i Sverige vars innovationsprocesser avsevärt har förbättrats genom medverkan av utländska experter.⁵ Astra och Pharmacia är företag i Stockholmsregionen som omnämns.

Impulserna kommer antingen från besökare som för med sig dem eller att människor som bor i regionen åker ut och tar med sig erfarenheter tillbaka. Detta ställer höga krav på möjligheterna att snabbt kunna ta sig till andra regioner i Sverige och i andra länder, d v s krav på den fysiska infrastrukturen. Det ställer även krav på att det sociala kapitalet bidrar till öppenhet och anpassningsförmåga, d v s en förmåga att smälta ihop intryck från olika nationer och kulturer (inklusive den svenska) så att olika etniciteter kan samverka i klustren och dra nytta av varandras kunskaper.

⁴ Se t ex Löf, H och Heshmati, A, "Knowledge Capital and Performance Heterogeneity: A firm level innovation study", Handelshögskolan Stockholm, 2000; Eaton, J och Eckstein, Z, "Cities and Growth: Theory and evidence from France and Japan", *Regional Science and Urban Economics* 27 (1997), pp 443-474; Rickne, A, "New Technology-Based Firms and Industrial Dynamics", Göteborg 2000.

⁵ Sölvell, Ö, "Sveriges framtid – behovet av ökad klusterdynamik och förstärkta omvärldslänkar", STATT, 2000.

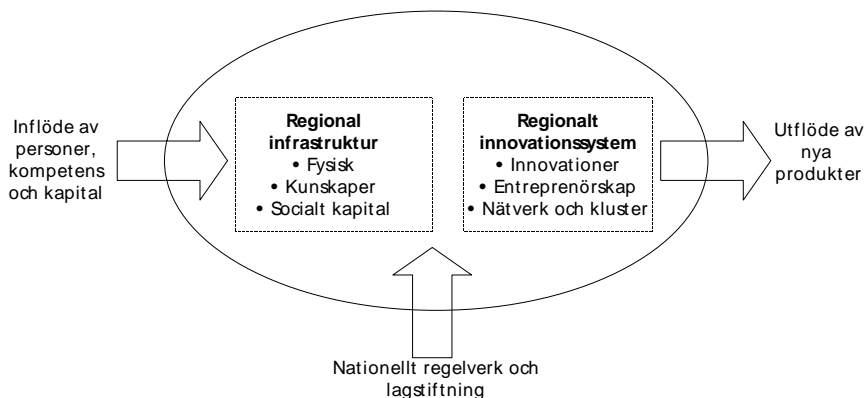
Nationella regelverk

Det som sker i regionen påverkas givetvis av regelverk och lagstiftning i nationen. För att en region ska kunna utnyttja sin utvecklingspotential krävs det att de nationella regelverken för samspelet mellan människor främjar de processer som är viktiga för utvecklingen.

Det rör områden som t ex immaterialrätt, fördelningen av skatter och statliga transfereringar, anslag för regionala investeringar i infrastruktur och utbildning, regler för bostadsbyggandets finansiering, arbetsrätt etc. En region kan påverka sådana faktorer indirekt genom opinionsbildning.

4.2 Möjliga strategier

Alla strategier bör syfta till att på ett effektivt sätt kompensera för de svagheter som strukturellt finns i stråket – nämligen ett litet befolkningsunderlag, relativt långa avstånd, långt till marknaderna, och en stor andel offentlig service som dupliceras av många kommuner och offentliga förvaltningar. Därtill kommer behov för en vidare utveckling av nätverks- och samarbetsarbete som stärker regionens näringsliv.



För att återkoppla till den bild som inledde det förra kapitlet, syftar dessa strategier till att stärka regionen inom de tre delområden som utgör begreppet "Regional infrastruktur" samt inom den del av det "Regionala innovationssystemet" där stråket enligt näringslivsrepresentanterna är mindre starkt, nämligen "Nätverk och Kluster". Förbättringar inom dessa områden förutsätts leda till ett ökat inflöde av kompetens, kapital och arbetskraft. Detta är nödvändiga, om än inte tillräckliga, förutsättningar för att öka stråkets konkurrenskraft och på sikt uppnå en positiv och hållbar regional utveckling.

Strategierna syftar till att höja regionens attraktions- och konkurrenskraft och riktar sig i huvudsak gentemot förbättringar inom de områden där intervjuresultaten identifierat svagheter.

De tre övergripande strategierna är:

- Ökat kommunalt och regionalt servicesamarbete
- Sammanslagningar av knutpunkter
- Ett ökat samarbets- och nätverksbyggande

5. Slutsatser och förslag för SEBTrans-Linkstråket

Om ovan angivna generella erfarenheter relateras till de förhållanden som råder i SEBTrans-Link stråket framstår följande frågor som särskilt strategiska för framtida insatser i syfte att stimulera en hållbar tillväxt i området.

Kommunalt- och regionalt servicesamarbete – tänkbara strategier för att förbättra den ”regionala infrastrukturen” och tillgodose ett positivt inflöde av kompetens och kapital.

Stråkets befolkningsunderlag är kanske inte tillräckligt för att varje kommun ska effektivt kunna erbjuda alla delar av de offentliga åtagandena. Det kan därför finnas anledning att överväga viss specialisering mellan de olika offentliga förvaltningarna så att en större bredd av utbud finns samlat inom stråket. Tillsammans med ett system för mellankommunalt utbyte av tjänster för sina respektive invånare skulle det kunna effektivisera driften och tillåta högre grad av specialisering. På detta sätt skulle bredden av utbudet förbättras samtidigt som driften för den enskilda kommunen förenklas. En sådan åtgärd kan därför upplevas som livskvalitetshöjande för invånarna och samtidigt vara effektivt för den offentliga administrationen.

– Kompletterande utbildningsmöjligheter

Utbildningsinstansernas olika huvudmän skulle kunna samarbeta så att ett kompletterande utbud av gymnasielinjer erbjuds inom deras olika områden. Detta kunde öka möjligheterna att bredda utbudet av linjer och utbildningar så att näringslivet kan tillgodose sina rekryteringsbehov. Man bör också överväga att inhämta näringslivets synpunkter på yrkesutbildningar så att elever kan hitta utbildningar som sedan leder direkt till arbete i regionens företag. Liknande åtgärder kan också ge utbildningsinstanserna det elev- och lärarunderlag som krävs.

– Specialisering av sjukvårdstjänster

Med tanke på befolkningsunderlaget är det kostsamt att tillgodose alla vårdbehov inom alla 5 landsting. Istället skulle kanske vissa specialiserade sjukvårdsinsatser erbjudas vid olika sjukhus. På så vis skulle kunskaper och kompetens koncentreras till ett område och driften blir effektivare och mindre kostsam. Specialiserad utrustning kan också koncentreras och inköpas mer effektivt. Detta skulle höja kvaliteten för invånarna och effektivisera driften för landstingen.

– Dagens i annan kommun

Om invånarna hade möjlighet att välja var barnen ska gå på dagis kan möjligheterna till arbete på annan ort än bostadsorten öka. Föräldrar kan då välja om barnen ska gå på dagis nära deras arbets- eller bostadsställe. Då detta höjer invånarnas mobilitet gynnar det näringslivet i stråket och höjer konkurrensen om arbetstagarna – något som är till nytta för hela regionen och stråket. Det är också en livskvalitetshöjande åtgärd.

Sammanlagning av knutpunkter – tänkbara strategier för att förbättra den ”regionala infrastrukturen” och tillgodose ett positivt inflöde av kompetens och kapital.

Enligt intervjuerna har det framkommit att tillgänglighetsfrågan är mer angelägen i sydöstra delen av stråket. I denna del är tjänstebranscherna tongivande och dessa branscher förlitar sig i hög utsträckning på täta persontransporter. Samtidigt pekar många av näringslivsföreträdarna på behovet av att nå och kunna nås av kunder, underleverantör osv., en situation som ofta omfattar internationellt resande.

– En regional flygplats

Näringslivet har uttalat behov av en flygplats som erbjuder service med turtäthet och brett destinationsutbud. Genom att koncentrera flygtrafiken till och från en flygplats i stråkets sydöstra del kan det passagerarunderlag som behövs för denna turtäthet, det destinationsutbud och den långsiktigt hållbara affärsmässighet som krävs för flygplatsen kanske bättre säkerställas. Sammanfattningsvis kan man säga att näringslivsrepresentanterna alltså prioriterar den större flygplatsens fördelar framför den mindre flygplatsens geografiska närbelägenhet. Baserat på näringslivsföreträdarnas åsikter i sammanhanget är det angeläget och motiverat att utreda denna fråga ytterligare.

– Ett kompletterande transportsystem

Enligt rapporten ”Labour market expanding⁶”, som skrevs i samband med första arbetspaketet i SEBTrans-Link föreslås ett nytt järnvägssystem för stråket. Detta system skulle potentiellt omfatta snabbtåg med ett utökat antal stopp på nya och existerande spår samt matarbussar till kringliggande orter och områden. En linje till Malmö och Kastrup skulle också kunna etableras. Sammantaget skulle detta föreslagna system väl stödja och vara nödvändigt för en ny gemensam flygplats.

⁶ Trivector Traffic AB, Rapport 2003:28, 25 november 2003.

Ett väl utvecklat kontakt- och samarbetsnätverk – tänkbara strategier för att förbättra det ”regionala innovationssystemet”.

De nätverk som finns inom stråket har en begränsad genomslagskraft och karaktäriseras av enklare former av tjänste- och erfarenhetsutbyte. För att göra dessa nätverk mer betydande och mindre beroende av enskilda individer och företag, och därmed också mindre känsliga för konjunktursvängningar, skulle nätverken behöva institutionaliseras.

Ett organiserat forum för nätverkssamarbete där kommunen har huvudmannskapet kan öka möjligheterna för ett långsiktigt och stabilt nätverksarbete.

– Utvecklingsdialog, referensgrupp och erfarenhetsutbyte

Intervjuresultaten pekar på att näringslivsföreträdarna efterfrågar en mer avancerad dialog för utvecklingsarbete som inte är branschspecifik. De saknar idag en strategisk dialog där avgörande framtidsfrågor för kommunen/regionen diskuteras. De intervjuade uppskattade att bli tillfrågade om deras syn på den typ av frågor som ställdes till dem inom ramen för detta uppdrag och skulle därför kunna utgöra en tänkbar referensgrupp som skulle kunna vara ett stöd eller aktivt delta i en utvecklingsdialog med kommunerna och de regionala företrädarna.

Som tidigare nämnts har företagen en stor samsyn över fördelarna att etablera sig i Polen och Baltikum. Medan vissa företag har framgångsrikt gjort det, har andra tvekat inför de kostnader och osäkerheter som en sådan etablering innebär. Här skulle företagen i stråket ha stor nytta av varandras erfarenheter och ett gemensamt initiativ och forum skulle kunna återetablera stråket som en viktig resurs i samarbetet.

– Universitetens tredje uppgift

Universitetens tredje uppgift framstår som ovärderlig i stråket – dels för att höja invånarnas kompetensnivå, men också för att höja företagens kompetensnivå och konkurrenskraft. Det har däremot framkommit att även om företagen inser vikten av detta är samarbetet mindre väl utvecklat och måste stärkas. Återigen skulle ett strukturerat och institutionaliserat samarbete och nätverksbygge i kommunernas, regionens eller universitetens regi kunna vara ett sätt att etablera stråket och uppnå ett långsiktigt hållbart forum.

– Telecom-City

Ett konkret exempel är Telecom-City i Karlskrona. Där finns en projektledare som driver arbetet och kommunen är ordförande vid olika möten där det offentliga möter näringsliv och högskola. Telecom-City organiserar företag inom telekommunikationsbranschen men vi menar att samma tanke för organisation kan användas inom andra branscher i stråket. Det bör finnas goda möjligheter att utveckla ett liknande branschsamarbete mellan andra typer av

företag i stråket – och den framgångsrika modell som använts i Karlskrona och Telecom-City kan dupliceras.

Förteckning över intervjuade personer

Namn	Titel	Företag/Organisation
Fredrik Idin	VD	Levi Peterson
Lars Johansson	Ordförande	Profilgruppen
Thomas Thörnqvist	Professor	Växjö Universitet
Toni Fasth	VD	Volvo Bussar
Bengt Johannisson	Professor	Växjö Universitet
Olle Gunnarsson	Logistik chef	ITT/Flygt
Lars Eriksson & Claes Tenglund	VD	Faurecia Exhaust Systems
Bo Carlsson	VD	Frödinge Mejeri
Richard Lidén	Projektledare	Telecom City
Håkan Dahlquist	Linjefchef	Stena Line
Johan Engber	VD	Plast AB Orion
Lars Mauritzon	Fd VD, ordförande	Borås Wäfverier, Europeiska Textile Federation
Alf Sjöberg	VD	IV Produkt AB
Jan Magnusson	VD	IUC I Gnosjöregionen
Sven Cele	VD	TEKO Industrierna
Carina Dietman	Marknadschef	UIQ
Göran Hellström	Logistikchef	Tarkett
Claes-Göran Nilsson	VD	Kalmar Lantmän
Christer Ågren	Personalchef	Flextronics

Frågeformulär

1. Vilken typ av kontakter/samarbete har ni inom er bransch i SEBTrans-Link området respektive övriga Sverige? (Med kontakter avser vi exempelvis sälja produkter, köpa tjänster, kunskapsutbyte osv.)
2. Vilken typ av utlandskontakter/samarbete har ni i samma bransch eller angränsande särskilt i Östeuropa?
3. Vilken typ av kontakter/samarbete har ni med högskola och universitet?
4. Vilken typ av kontakter/samarbete har ni med kommunen och andra myndigheter?
5. Vilken betydelse har infrastrukturen (vägar, järnvägar, flyg, sjöfart, it) för företagets konkurrenskraft och utvecklingsmöjligheter på sikt?
6. Vilka geografiska områden i Sverige och utomlands är betydelsefulla ur aspekter som tillgång till arbetskraft, rekrytering, kunder mm?
7. Beskriv hur ni arbetar med nya processer, ny teknologi, nya produkter osv. inom företaget?
8. Vilka är de stora utmaningarna i utvecklingsarbetet inom företaget samt kontakter i dessa avseende utanför företaget?
9. Vilka eller vilken typ av omvärldsfaktorer påverkar din organisations innovationskraft/nytänkande/utveckling?

Bilaga, Sysselsättningsdynamik per LA

SEBTrans-Link, Seminarium 1 september 2004, Växjö

Sysselsättningsdynamik i Borås LA

	Täthet	
Trävaruindustri (ej möbler)	-51	Elektro- & teleproduktindustri 1 064
Såg-, träimpregneringsverk	-110	Övrig tillverkningsindustri 961
Kemisk industri	-159	Maskinindustri 356
		Gummi- & plastvaruindustri 233
		Jord- & stenvaruindustri 192
		Kontorsmaskiner & datorer -59
		Textil-, beklädnads- & lädvaruindustri -936
Totalt	-320	Totalt 1 811

1 896 nya jobb inom industrin
= 12 % (riket 9%)

	Täthet	
Metalvaruindustri	143	Transportmedel 732
Stål- & metallverk	-18	Livsmedels- & dryckesvaruindustri 13
Läkemedel, rengöringsmedel & toalettariklar	-69	Pappers- & pappersvaruindustri -1
Industri för instrument & ur	-339	Förlag, grafisk- & annan reproindustri -71
Totalt	-283	Totalt 673

	Täthet	
Parti- & detaljhandel	783	
Totalt	783	Totalt 0

3 248 nya jobb inom
privat tjänstesektor
=13 % (riket 22%)

	Täthet	
Uthyrnings- & företagservice	1739	Rederier 1
Utbildning, hälso- & sjukvård, omsorg	871	Resebyråer, speditörer 335
Hotell & restaurang	164	
Byggföretag	151	
Ländrtransporter (ej järnväg)	122	
Försäkringsbolag	0	
Banker	-13	
Järnvägsföretag	-49	
Bilserviceverkstäder	-58	
Post- & budbilsföretag	-243	
Fastigheter	-245	
Telekommunikation	-310	
Totalt	390	Totalt 336



Sysselsättningsdynamik i Värnamo LA

	Tätet	
Övrig tillverkningsindustri	193	Metallvaruindustri 1580
Trävaruindustri (ej möbler)	-42	Gummi- & plastvaruindustri 1130
Maskinindustri	-115	Transportmedel 944
Stål- & metallverk	-132	Såg-, träimpregneringsverk 120
Textil-, beklädnads- & lädervaruindustri	-215	Pappers- & pappersvaruindustri 31
Totalt	-311	Totalt 3805

**2 986 nya jobb inom industrin
=20 % (riket 9 %)**

Läkemedel, rengöringsmedel & toalettartiklar	-2	Industri för instrument & ur 36
Livsmedels- & dryckesvaruindustri	-27	Jord- & stenvaruindustri 24
Elektro- & teleproduktindustri	-159	Förlag; grafisk- & annan reproindustri -51
Kemisk industri	-419	
Totalt	-607	Totalt 9

**1 192 nya jobb inom
privat tjänstesektor
=14 % (22 %)**

	Tätet	Sysselsättningsstillväxt
Uthyrings- & företagservice	510	Parti- & detaljhandel 565
Hotell & restaurang	105	Byggföretag 264
Försäkringsbolag	-21	Bilserviceverkstäder 37
Järnvägsföretag	-35	
Utbildning, hälso- & sjukvård, omsorg	-40	
Telekommunikation	-53	
Landtransporter (ej järnväg)	-66	
Banker	-93	
Fastigheter	-137	
Totalt	-340	866



Sysselsättningsdynamik i Växjö LA

Övrig tillverkningsindustri	384	Tätet	891
Gummi- & plastvaruindustri	-39	Metalvaruindustri	481
Maskinindustri	-164	Trävaruindustri (ej möbler)	295
Jord- & stenvaruindustri	-247	Transportmedel	54
Totalt	12	Såg-, träimpregneringsverk	1721
		Totalt	

1 030 nya jobb inom industrin
=9 % (riket 9 %)

Elektro- & teleproduktindustri	24	Massaindusti	2		
Läkemedel, rengöringsmedel & toalettkärl	1	Kontorsmaskiner & datorer	10		
Stenkols-, petroleumprod & kärnbränsle	-1	Kemisk industri	25		
Textil-, beklädnads- & lädervaruindustri	-65	Industri för instrument & ur	189		
Livsmedels- & dryckesvaruindustri	-159				
Förslag: grafisk- & annan reproindustri	-207				
Stål- & metallverk	-247				
Pappers- & pappersvaruindustri	-275				
Totalt	-929	Totalt	226		

Sysselsättningstillväxt

Bilserviceverkstäder

Tätet

52	Parti- & detaljhandel	874
	Landtransporter (ej järnväg)	273
	Försäkringsbolag	233
	Post- & budbilsföretag	91
52	Totalt	1471

Sysselsättningstillväxt

4 046 nya jobb inom
privat tjänstesektor
=21 % (22 %)

1635	Uthyrnings- & företagsservice	
	Utbildning, hälso- & sjukvård, omsorg	
343	Byggföretag	
164	Hotell & restaurang	
-1	Rederier	
-95	Telekommunikation	
-126	Järnvägsföretag	
-193	Banker	
2293		

295	Resebyråer, speditörer	
-91	Fastigheter	
204		



Sysselsättningsdynamik i Kalmar LA

Tätthet

Trävaruindustri (ej möbler)	331	Gummi- & plastvaruindustri	370
Övrig tillverkningsindustri	251	Maskinindustri	263
Transportmedel	27	Jord- & stenvaruindustri	90
Pappers- & pappersvaruindustri	-229	Såg-, trämpregneringsverk	71
Livsmedels- & dryckesvaruindustri	-300		
Totalt	80	Totalt	794

631 nya jobb inom industrin
=5 % (riket 9 %)

Sysselsättningsstillväxt

Metallvaruindustri	91	Textil-, beklädnads- & lädvaruindustri	44
Stenkols-, petroleumprod & kärnbränsle	-1	Industri för instrument & ur	17
Kemisk industri	-16	Läkemedel, rengöringsmedel & toalettartiklar	5
Kontorsmaskiner & datorer	-24		
Stål- & metallverk	-64		
Elektro- & teleproduktindustri	-72		
Förlag-, grafisk- & annan reproindustri	-223		
Totalt	-309	Totalt	66

Tätthet

Bilserviceverkstäder	52	Parti- & detaljhandel	874
		Landtransporter (ej järnväg)	273
		Försäkringsbolag	233
		Post- & budbilsföretag	91
Totalt	52	Totalt	1471

Sysselsättningsstillväxt

2 170 nya jobb inom
privat tjänstesektor
=13 % (22 %)

Uthyrnings- & företagservice	1635	Resebyråer, speditörer	295
Utbildning, hälso- & sjukvård, omsorg	566	Fastigheter	-91
Byggföretag	343		
Hotell & restaurang	164		
Rederier	-1		
Telekommunikation	-95		
Järnvägsföretag	-126		
Banker	-193		
Totalt	2293	Totalt	204



Sysselsättningsdynamik i Karlskrona LA

	Tätet	
Transportmedel	170	Elektro- & teleproduktindustri 849
		Övrig tillverkningsindustri 518
		Maskinindustri 414
		Gummi- & plastvaruindustri 250
		Trävaruindustri (ej möbler) 112
		Såg-, träimpregneringsverk 68
		Förlag, grafisk- & annan reproindustri 34
Totalt	170	Totalt 2245

1 609 nya jobb inom industrin
=23 % (riket 9 %)

Industri för instrument & ur	3	Stål- & metallverk	31
Jord- & stenvaruindustri	-7	Textil-, beklädnads- & lädvaruindustri	6
Livsmedels- & dryckesvaruindustri	-113	Kemisk industri	-5
Pappers- & pappersvaruindustri	-170		
Metallvaruindustri	-219		
Kontorsmaskiner & datorer	-338		
Totalt	-844	Totalt	32

	Tätet	
		Telekommunikation 789
		Rederier 16
		Totalt 805

2 457 nya jobb inom
privat tjänstesektor
=25 % (22 %)

Uthyrnings- & företagsservice	94	Hotell & restaurang 313
Utbildning, hälso- & sjukvård, omsorg	319	Bilserviceverkstäder 60
Parti- & detaljhandel	159	Post- & budbilsföretag 46
Byggföretag	94	Flygbolag 29
Landtransporter (ej järnväg)	27	
Försäkringsbolag	-6	
Resebyråer, speditörer	-25	
Järnvägsföretag	-53	
Banker	-95	
Fastigheter	-157	
Totalt	1204	Totalt 448



Blanksida,

Baksidans insida om rapporten ska ringbindas

Baksida om rapporten ska ringbindas

Inregia AB i Stockholm
Box 12519, 109 29 Stockholm
Telefon: 08-505 544 00, fax: 08-505 544 01

Inregia i Malmö
Slagthuset, 211 20 Malmö
Telefon: 040-699 62 64, fax: 040-699 62 80

info@inregia.se www.inregia.se

Inregia AB, part of WSP Group