



ÖRESUNDSBRON SKAPADE OVÄNTAT MYCKET NY HANDEL MELLAN SVERIGE OCH DANMARK

Maria Persson



SCHOOL OF
ECONOMICS AND
MANAGEMENT

PÅGÅENDE FORSKNINGSPROJEKT

Pågående forskningsstudie tillsammans med Christian Soegaard (University of Warwick) och Anna Welander Tärneberg (Lunds Universitet; IKEA).

Presentationen bygger på:

Persson, Soegaard and Welander-Tärneberg (2022), “Building Bridges: The Effect of Major Infrastructure Development on Trade” Working Paper 2022:3, Department of Economics, Lund University.

FORSKNINGSSTUDIEN I ETT NÖTSKAL



- Fokus på *fasta förbindelser* – broar, tunnlar etc – som omvandlar vattenhinder mellan grannländer till landförbindelser.
- Specifikt frågar vi: Hur mycket extra aggregerad bilateral handel skapades mellan Danmark och Sverige då Öresundsbron öppnades?
- Med hjälp av en s.k. syntetisk kontrollmetod finner vi att varuhandeln mellan Danmark och Sverige är 25 % större än den hade varit om bron aldrig byggts.
- Effekten är minst lika stor som av att gå med i EU!

INTRODUKTION/MOTIVATION

- Fasta förbindelser är populära!
 - Existerande förbindelser inkluderar Kanaltunneln mellan UK och Frankrike, och (under konstruktion) Fehmarnbältförbindelsen mellan Danmark och Tyskland.
 - Många fler har föreslagits, såsom bro mellan Irland och Skottland, eller...
 - Kvarkenförbindelsen mellan Vasa och Umeå!
- Representerar typiskt sett enorma investeringar.
- Vi vet dock förvånansvärt lite om ett av de viktigaste politiska målen med fasta förbindelser, nämligen att öka den bilaterala handeln.
- Vår studie hoppas göra ett bidrag till kunskapsläget.

EMPIRISK KONTEXT

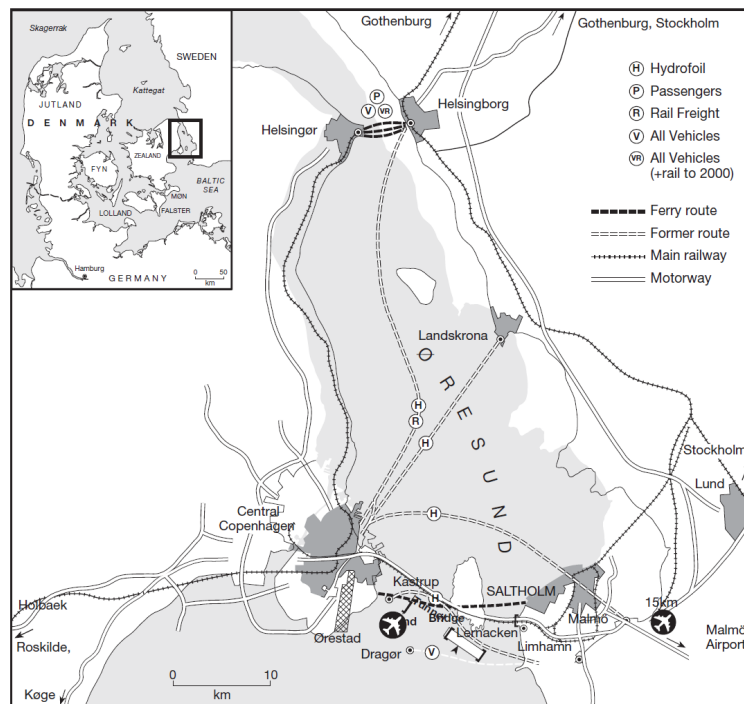
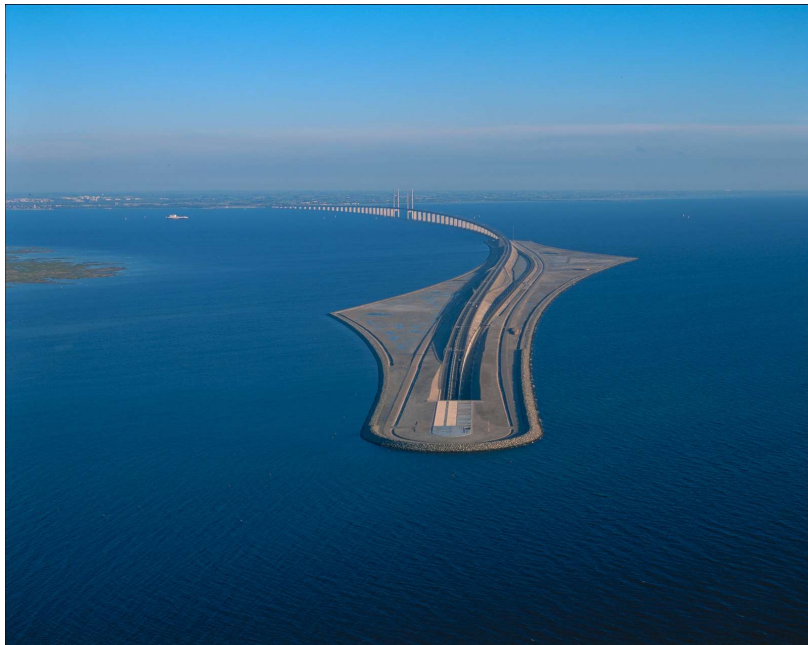


Figure 1. Trans-Öresund transport routes. Modified from Knowles 2006.

- Tät integration och låga handelshinder mellan Sverige och Danmark.
- Men, länderna separeras av en havgräns.
- Före bron måste människor och varor korsa vattnet med hjälp av färjor och svävarbåtar.
- Det fanns gott om sådana förbindelser...
- ...men de krävde alla en övergång mellan land- och vattenbaserade transportsätt.

EMPIRISK KONTEXT



- Politiskt beslut 1991 att bygga en fast förbindelse.
- Byggstart 1995
 - Bro och tunnel som förbinder Köpenhamn och Malmö.
 - Vägtrafik och tåg.
- Officiell öppning 1 juli 2000.
- OBS: De viktigaste färjelinjerna finns fortfarande kvar.

TEORI: VARFÖR BORDE FASTA FÖRBINDELSER HA EN EFFEKT PÅ VARUHANDEL?

1. Fast förbindelse => Kontinuerlig service utan väntetider.
2. Icke-fasta förbindelser kräver skifte i transportsätt, återigen sammankopplat med väntetider.
3. Underlättar för persontransport => Mer möten ansikte mot ansikte mellan företagsledare.
4. Specifikt för Öresundsregionen:
 - a) Större konkurrens => Prispress på färjetransport
 - b) Mindre tryck på existerande infrastruktur => Flaskhalsar undviks.

TEORI: VARFÖR BORDE FASTA FÖRBINDELSER **INTE** HA EN EFFEKT PÅ VARUHANDEL?

- Det var lätt att handla varor redan innan bron!
- Effekten bör inte vara jättestor?

(SIDOKOMMENTAR)

Vi fokuserar på varuhandel. Bör möjligen ha ännu större effekter på:

1. Tjänstehandel
2. Integration av arbetsmarknader

Forskning saknas ännu på dessa områden!

METOD

- Vill veta om bron *orsakar* mer handel.
- Räcker inte att konstatera att bron öppnar, varpå Danmark och Sverige handlar mer. Kanske hände något annat samtidigt?
- Central metodologisk svårighet!
- Behöver skapa en *kontrafaktisk* värld där bron aldrig öppnades, och jämföra hur mycket handel det finns där med hur mycket handel det finns i den verkliga världen.
- Vi gör detta med hjälp av *syntetiska kontrollmetoden*.

METOD

- Vi använder handelsflöden mellan andra europeiska länder.
- Ju bättre ett givet landpar i resten av Europa är på att förutspå handeln mellan Sverige och Danmark *före* bron öppnar, desto större vikt får det landparet av en algoritm.
- Använder dessa vikter, tillsammans med handelsdata från resten av Europa för att skapa *syntetiska handelsflöden* mellan Sverige och Danmark.
- De representerar den kontrafaktiska världen där bron aldrig öppnades.

HUVUDRESULTAT

Figure 3. Average actual and synthetic bilateral trade flows between Denmark and Sweden.

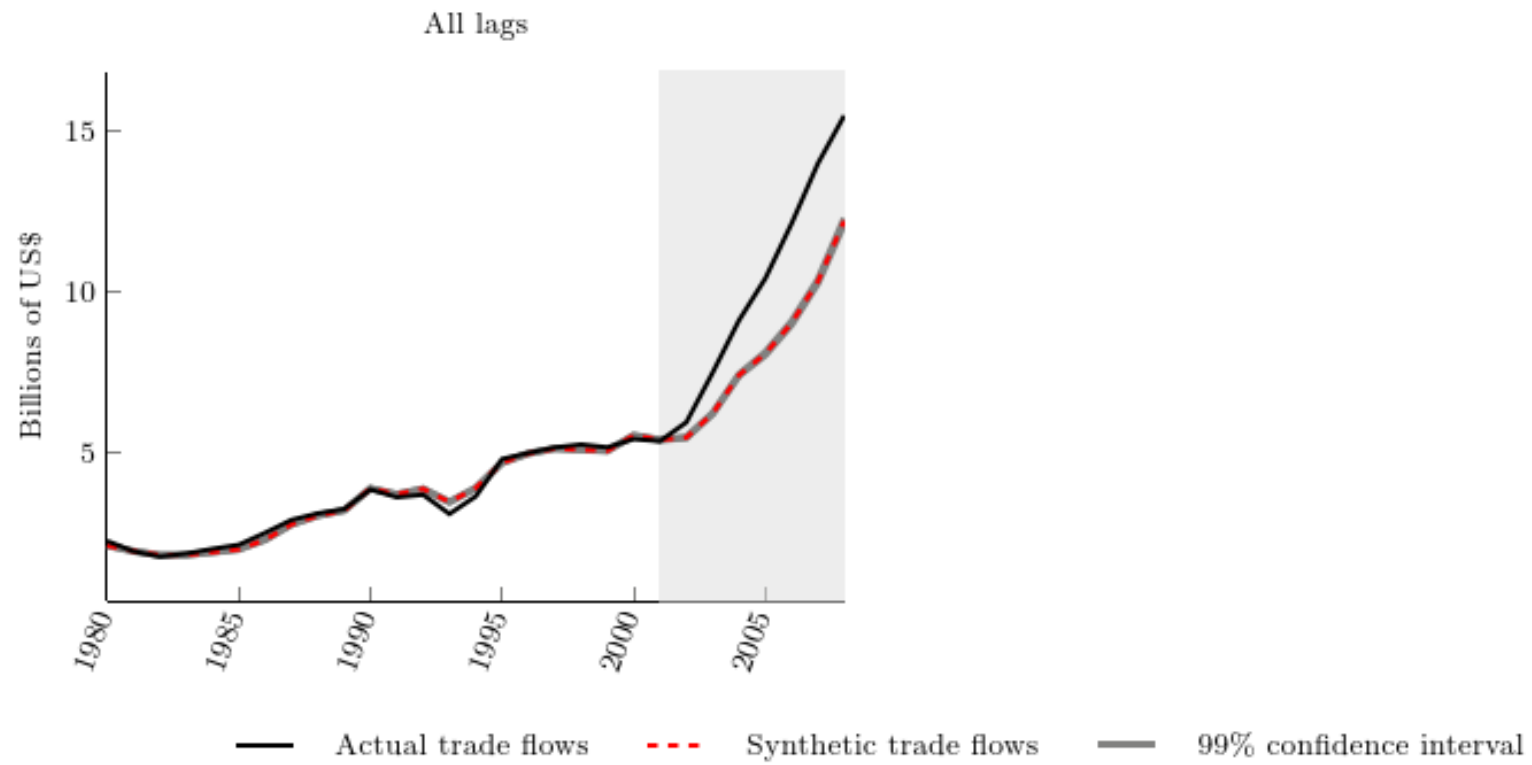


Table 1. Percentage difference between actual and synthetic Danish-Swedish bilateral trade and measures of fit.

	1980-2000	2001-2008			
		2001-2008	2001-2002	2003-2004	2005-2008
Diff. actual vs synth. (all lags)	0.288 (0.009)	24.563 (0.192)	3.943 (0.068)	21.794 (0.102)	31.177 (0.281)
RMSPE (all lags)	0.149 (0.000)	2.348 (0.014)	0.339 (0.003)	1.503 (0.006)	3.136 (0.020)
Post-RMSPE/Pre-RMSPE (all lags)		15.774 (0.078)	2.285 (0.022)	10.117 (0.035)	21.062 (0.109)
Diff. actual vs synth. (three lags)	-0.234 (0.048)	27.824 (0.296)	4.998 (0.126)	21.454 (0.292)	36.570 (0.398)
RMSPE (three lags)	0.219 (0.001)	2.653 (0.021)	0.334 (0.006)	1.492 (0.015)	3.584 (0.029)
Post-RMSPE/Pre-RMSPE (three lags)		12.175 (0.088)	1.501 (0.023)	6.793 (0.050)	16.462 (0.129)

SLUTSATS

- Sverige och Danmark handlar ungefär 25 % mer med varandra på grund av att Öresundsbron byggdes.
 - Gäller perioden fram till finanskrisen.
 - Effekten uppstod gradvis.
- Är detta mycket?
- Vår pågående forskning antyder att effekten är minst lika stor som effekten av att gå med i EU!

