

Byhierarkiet under forandring

Villy Søgaard, lektor, Center for Landdistriktsforskning, Syddansk Universitet, vs@sam.sdu.dk

Såvel den Nye Økonomiske Geografi som de senere års udkantsdebat har tegnet et entydigt, men empirisk ukorrekt, billede af en metropolisering. Artiklen her belyser med udgangspunkt i data for perioden 2000-2008 de langsigtede drivkræfter bag udviklingen i det danske byhierarki. Tallene bekræfter, at forskydninger i branchesammensætningen generelt har været til storbyernes fordel, men inden for de enkelte brancher overtrumfes dette af en forskydning mod de mellemstore byer, som synes at være udviklingens egentlige vindere, både mht. beskæftigelse og befolkning. En oplagt teoretisk forklaring er, at faldende transport- og kommunikationsomkostninger netop har reduceret de agglomerationsfordele, som ellers kunne begrunde en metropolisering.

Byhierarkier

Geografiske problemstillinger tænkes ofte horisontalt med udgangspunkt i regioner. Det gælder, hvad enten disse nu er defineret administrativt som vore hjemlige, nyslåede regioner, eller definitionen er skræddersyet til formålet. Den klassiske økonomiske geografi bød imidlertid på en anden optik, som i dag har fået fornyet aktualitet: Den fokuserede nemlig på at forklare eksistensen af byhierarkier, som man jo kunne genfinde i bogstaveligt talt alle lande. Klassikere som Heinrich von Thünen, Walter Christaller og August Lösch var alle optagede af denne problemstilling. Med udgangspunkt i en økonomisk optimeringslogik og meget abstrakte forud-

sætninger om det geografiske rum påviste de, hvordan bysystemet i en markedsøkonomi ville danne et hierarki med mange små byer i bunden og få virkelig store byer i toppen. For omkring 30 år siden havde de fleste økonomiske geografer mistet interessen for klassikerens geometriske øvelser. Hverken rummet eller menneskene, der bebor det, er homogene og isotropiske, og på det mikro- eller mesoniveau, som typisk var geografernes arbejdsfelt, havde makroperspektivet ikke den store relevans. Klassikerne fik derfor lov at hvile i graven.

Sådan var det indtil omkring 1990. Her trådte især én prominent økonom ind på banen, nemlig Paul Krugman. Han lancerede den såkaldte Nye Økonomiske Geografi (NEG) i et tosidet forsøg på at styrke det neoklassiske fundament under den klassiske geografiske tradition og – ikke mindst – tilføje en rumlig dimension til den ikke-rumlige neoklassiske økonomi. Inspireret af den nye vækstteori drog han og hans kampfæller (f.eks. Anthony Venables, Masahisa Fujita, Gilles Duranton m.fl) i marken for at udforske en verden med stordriftsfordele, agglomerationsmønstre, transportomkostninger osv.

Denne teoretiske nyorientering blev bestemt ikke vel modtaget inden for den økonomisk-

geografiske verden (se f.eks. Martin, 1999), og dens ophavsmænd har såmænd også selv lagt afstand til den (Krugman, 2010). Ikke desto mindre forekommer dens overordnede perspektiv – udviklingen af bysystemet på makroniveau – højst relevant i en dansk sammenhæng.

De senere års offentlige debat har i høj grad fokuseret på udviklingen af »den røde banan«, som strækker sig ned langs Jyllands vestkyst, tværs over Sønderjylland via det Sydfynske Øhav til Lolland-Falster og Sydsjælland og helt østpå til Bornholm. Visse indlæg har efterladt et indtryk af, at hierarkiet helt ville forsvinde, og at befolkning og økonomi i alt væsentligt ville blive samlet i Hovedstaden inden for en overskuelig fremtid. Andre har tegnet et mere horisontalt billede af et land, der var ved at revne ned gennem Storebælt.

Spørgsmålet her er i stedet: Hvad er det for en dynamik, der præger den langsigtede udvikling i det danske bysystem? Fire trin er nødvendige i besvarelsen af dét spørgsmål. Første trin (og første afsnit) forsøger at identificere de centrale drivkræfter bag processen med udgangspunkt i den teoretiske og empiriske litteratur. Det viser sig her, at en modificeret udgave af den gamle shift-share metode forekommer relevant at tage i anvendelse for at afdække den relative betydning og stabilitet af disse drivkræfter. Trin tre diskuterer resultaterne af denne analyse i lyset af økonomisk og økonomisk-geografisk teori, og trin fire vover at se fremad.

De centrale drivkræfter

Såvel den traditionelle økonomiske geografi som den »nye« ser byhierarkiet som en funktion af tre grundforhold, nemlig:

1. Branchesammensætning
2. Agglomerationsfordele
3. Stordriftsfordele og den geografiske rækkevidde af forskellige økonomiske aktiviteter.

Det er derfor nærliggende at søge de centrale drivkræfter bag ændringer i byhierarkiet i forskydningerne i disse forhold. Sådanne forskydninger vil i det følgende blive omtalt som primære drivkræfter. De forandringer, som induceres af de primære drivkræfter, vil desuden have afledte virkninger. Disse kan dels være af »keynesiansk« karakter i form af lokale multiplikatorvirkninger (som i øvrigt må formodes i vid udstrækning at gå på tværs af niveauerne i hierarkiet). De kan imidlertid også være »neoklassiske«, f.eks. i form af, at ledige ressourcer skaber grundlag for ny aktivitet lokalt. Der er ingen tvivl om, at begge typer af mekanismer spiller en rolle for den økonomisk-geografiske udvikling, men det er hverken muligt eller nødvendigt at gøre særskilt rede for dem her.

Det skal understreges, at dette relativt traditionelle perspektiv har sine begrænsninger. For det første har det ingen ambitioner om at indfange regionale variationer, eksempelvis variationer relateret til enkeltvirksomheder eller (under)brancher, som kan være af helt afgørende betydning lokalt og regionalt. For det andet er der eksplicit tale om en fremskrivning på eksisterende/fortidige konkurrencevilkår. Både dansk og international regionalforskning i årtier kunnet dokumentere en sammenhæng mellem den overordnede regionale udvikling og de såkaldte lange bølger i økonomien. Det mest systematiske og overbevisende danske studie af denne sammenhæng er formentlig stadig Pedersen (1983).

Problemet er i midlertid, at indholdet i den næste »lange bølge« – det næste overordnede kvalitative skift i økonomien – ifølge sit væsen ikke er forudsigeligt. Pedersen gættede i sin tid på energiteknologien, herunder udbygningen af naturgasnettet, som en vigtig drivkraft for den fremtidige udvikling. Han forudså ikke, og kunne i sagens natur ikke forudse, informations- og kommunikationsteknologiens dramatiske udvikling.

Det er heller ikke i dag muligt at forudse de kvalitative skift, der med stor sandsynlighed vil komme til at præge den fremtidige udvikling. Resultatet er altså et slags grundforløb, som i kraft af geografiens inertie giver et godt bud på, hvor vi *nu* er på vej hen på makroplan. De drivkræfter, der har gjort sig gældende i analyseperioden, f.eks. i form af adgang til uddannelsesmuligheder og kulturudbud, en stadig intensiveret global industriel konkurrence osv., forudsættes m.a.o. at gøre sig gældende også fremover.

Branchestrukturen og den geografiske udvikling

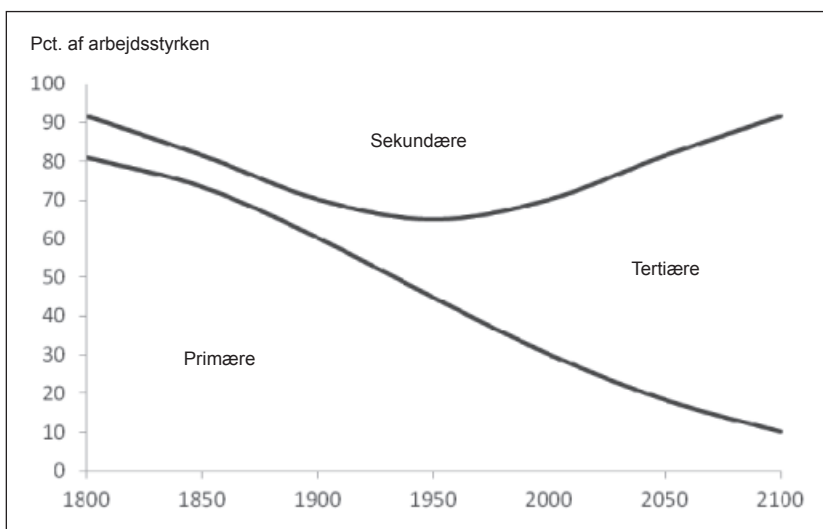
Dette, at der er en sammenhæng mellem den økonomiske struktur og den rumlige organisation, er et gammelt kendt fænomen (se f.eks. Combes et al., 2008). Industrialiseringen i det 19. og 20. århundrede og afvandringen fra landbruget efter Anden Verdenskrig er eksempler på markante strukturændringer, som har sat sine tydelige spor i det geografiske mønster, såvel i Danmark som i andre lande. Det er derfor nærliggende at se de langsigtede økonomiske strukturændringer som en

vigtig drivkraft bag den geografiske, rumlige, udvikling.

På det allermest abstrakte, beskrivende, niveau har strukturændringerne i mange år bevæget sig i retning af en stadig større service-sektor. Mange har f.eks. i gymnasiet stiftet bekendtskab med franskmanden Jean Fourastiés berømte diagram over udviklingen i beskæftigelsen på primære, sekundære og tertiære erhverv, og siden har forståelsen af serviceerhvervenes voksende betydning bidt sig fast.

Fourastié var fremsynet. I lande som USA, Storbritannien, Holland og Frankrig var beskæftigelsesandelen i den tertiære sektor i år 2000 over 70 pct. (Schettcat og Yocarini, 2003: 4). Ordene til at beskrive udviklingen med har ganske vist ændret sig over tid. I 1990'erne kom f.eks. Robert Reichs berømte bog *The Work of Nations* (Reich, 1991), hvori han fremhævede symbol-analytikernes voksende økonomiske betydning i en stadig mere globaliseret verden, og i begyndelsen af 2000-tallet kom Floridas bøger om den kreative klasse (Florida, 2002; 2005).

Figur 1. Fourastiés model af den langsigtede erhvervsstrukturelle udvikling



Før vi kommer ind på den geografiske betydning heraf, er det nærliggende at se lidt nærmere på drivkræfterne bag den. Uden at have en ide om dem er det svært at vide, om udviklingen vil fortsætte eller ej.

Schettcat og Yocarini (2003) peger i deres litteraturstudie på tre grundforklaringer på denne udvikling, nemlig:

- Et skift i sammensætningen af den endelige efterspørgsel fra varer mod tjenester,
- Ændringer i arbejdsdelingen mellem brancher i retning af specialiserede serviceaktiviteter, og
- Produktivitetsskille mellem brancher.

Forfatterne gennemgår herefter klassikerne på feltet fra Allan Fisher (1935) og Colin Clark (1940) over Fourastié (1950) og Baumol (1967) og fremefter.

Konklusionen på gennemgangen er kort fortalt, at alle tre faktorer spiller en rolle. Det ser ud til, at indkomstelasticiteterne for primære produkter er lav (Engels lov), mens den for serviceydelser under ét er relativt høj. På efterspørgselssiden er »teorien« m.a.o. en økonomisk udgave af Maslows behovspyramide. Nærmere studier, af hvad der klassificeres som servicebeskæftigelse, bekræfter desuden, at en række servicefunktioner typisk er blevet outsourcet, så beskæftigelse, der tidligere ville være blevet klassificeret anderledes, er blevet udskilt som servicebeskæftigelse. Konklusionen hos Schettcat og Yocarini er dog, at dette ikke er tilstrækkeligt til at forklare den faktiske udvikling. Størst betydning tillægges tilsyneladende den tredje forklaringstype, nemlig at arbejdsproduktiviteten i vareproducerende erhverv generelt er øget hurtigere end i servicesektoren. Mekanisering og automatisering har givet mulighed for store produktivitetstiltag i både landbrug og industriproduktion, mens der – som det er blevet udtrykt – stadig skal fire til at fremføre en strygekvartet. Det er vigtigt at

understrege, dels at de tre forklaringstyper er meget abstrakte og generelle, og dels at de er komplementære og altså ikke gensidigt udelukkende. Mere konkrete analyser måtte naturligt inddrage f.eks. udbygningen af den offentlige sektor og IKT-revolutionen. Der er imidlertid betydelig empirisk belæg for, at de tre mekanismer tilsammen faktisk opfanger centrale træk ved dynamikken bag Fourastiés diagram. Det må derfor også anses for sandsynligt, at den overordnede udvikling vil fortsætte i samme retning.

»Stordriftens« fordele

Spørgsmålet er så, hvad det vil betyde for den geografiske udvikling. Her har den Nye Økonomiske Geografi i høj grad betonet stordrifts- og agglomerationsfordele. Som Fujita udtrykte det i en samtale med Krugman: »The larger point is that by modeling the sources of increasing returns to spatial concentration, we can learn something about how and when these returns may change, and then explore how the economy's behavior changes with them« (Fujita i Fujita og Krugman, 2004: 141).

Det er langt fra nogen ny erkendelse, at der er agglomerationsfordele bag bydannelsen. Den såkaldte Hoover-typologi (Hoover, 1948) skelner således mellem tre forskellige typer af agglomerationsfordele: interne stordriftsfordele, lokaliseringsfordele og urbaniseringsfordele.

1. *Interne stordriftsfordele* er et udtryk for fordele på virksomhedsniveau. Denne type af fordele kan fx skyldes store faste udgifter, som skal fordeles på et stort volumen for at gøre produktionen lønsom. Der kan også være tale om fordele knyttet til en specialisering af produktion og kompetencer. Hvis de interne stordriftsfordele i en periode har været stigende, burde dette komme til udtryk ved færre, men større enheder inden for de enkelte brancher.

2. *Lokaliseringsfordele* beskriver fordele ved samlokalisering af virksomheder inden for samme branche. Denne type af fordele fører ikke nødvendigvis til lokalisering i større byer men ofte til klynge dannelse. Hvis disse fordele har været stigende, burde det empirisk komme til udtryk ved en tendens til koncentration inden for de enkelte brancher – muligvis, men ikke nødvendigvis, i de større byer.
3. *Urbaniseringsfordele* er, som ordet siger, fordele ved at være lokaliseret i et bysamfund, dvs. et sted, hvor der er en stor koncentration af virksomheder og derfor typisk også et stort udbud af specialiserede kompetencer og leverandører af forskellig slags. Hvis disse fordele har været af voksende betydning, burde det vise sig ved en stigende tendens til at lokalisere økonomiske aktiviteter i større byer.

Spørgsmålet er, som Fujita peger på, netop hvordan disse fordele ændres og hvorfor. Der kan ikke herske tvivl om, at nogle af de allerstærkeste drivkræfter bag ændringerne i de sidste tyve år har været forbundet med udviklingen af informations- og kommunikationsteknologien. I relation til de klassiske geografiske teorier om byhierarkiet og dets udvikling er det imidlertid langt fra indlysende, at dette skulle føre til en forstærket koncentration. Faktisk kunne man argumentere for det stik modsatte: Når de klassiske teorier var servicecenter-teorier, så var det netop fordi service dengang forudsatte, at mennesker mødtes samme sted. Man måtte – og må stadig – være fysisk til stede for at få klipet håret eller fjernet visdomstænderne. Det er imidlertid ikke i samme grad nødvendigt at være fysisk til stede for at modtage undervisning, skrive artikler sammen, eller for at handle med hinanden.

Johann Heinrich von Thürens landmænd i *Der Isolierte Staat* fra 1826 transportererede deres varer til markedet på oksetrukne kærre, så køber og sælger kunne mødes på mar-

kedet. Det var en dyr affære, som opmuntrede til at trodse de høje grundpriser og lokalisere sig centralt. I dag ville transporten koste en brøkdel af, hvad den gjorde dengang. De frugter og grønsager, der lægges i indkøbsvognen i storbyens indkøbscenter, har ofte rejst tusindvis af kilometer uden af den grund at blive hverken uspiselige eller ubetalelige. Afstandens tyranni er i den grad mildnet – især naturligvis, når det gælder alt det, der kan udveksles via nettet. Det er ikke mindst denne dramatiske reduktion i informations-, kommunikations- og transportomkostninger, der har gjort globaliseringen mulig. Alt andet lige burde den også gøre det mindre påtrængende at være centralt placeret med de høje grundpriser, dette indebærer. Der er ingen tvivl om, at de »stordriftsfordele«, som Hoover-typologien beskriver, spiller en rolle for bydannelsen. Men det er på ingen måde klart, hvorfor de i dag skulle være stærkere end tidligere. Snarere tværtimod.

Interessant nok har Krugman (om nogen den Ny Økonomiske Geografis fader) selv fremført dette synspunkt i sin nobelprisforelæsning fra 2008. En væsentlig del af forelæsningen fokuserer på, hvordan væksten i den internationale handel tilsyneladende har været drevet af en specialisering *inden for* brancher snarere end *mellem* brancher. I slutningen af forelæsningen stiller han spørgsmålet: Er verden blevet mere klassisk? Og han svarer bl.a.:

»In the case of geography, in fact, the peak impact of increasing returns probably occurred long before the new theorists arrived on the scene. ... And the history of such classic localizations as that of the car industry seemed, if anything, to suggest that concentrations due to increasing returns peaked before World War II« (Krugman, 2008: 345).

Der er imidlertid et velkendt (man fristes til at sige: klassisk) samspil mellem stordriftsfordele af helt traditionel, driftsøkonomisk karakter og faldende transportomkostninger, som uden tvivl har haft stor betydning for

udviklingen på de *laveste* niveauer i byhierarkiet. Denne sammenhæng er skitseret i Figur 2. Ud ad x-aksen er illustreret produktionsomfanget i en virksomhed, og y-aksen gengiver stykomkostningerne med og uden transportomkostninger. Når figuren samtidig illustrerer effekten af at reducere transportomkostningerne, så er det fordi man bare kan se helt bort fra dem. Så vil nemlig kun stordriftsfordelene i selve produktionen slå igennem. Som det ses, kan høje transportomkostninger i høj grad begrænse mulighederne for at realisere stordriftens fordele.

Som det fremgår af den stiplede, lodrette linje, er det optimale produktionsomfang mindre, når transportomkostningerne er høje end ellers. Jo lavere transportomkostningerne bliver, jo længere forskydes optimumspunktet mod højre. En tilsvarende logik gør sig gældende, når stordriftens fordele viser sig i form af kvalitetsforbedringer i stedet for omkostningsreduktioner.

Der er ingen tvivl om, at denne logik har spillet en væsentlig rolle inden for en række brancher (dagligvarehandel, skolevæsenet, postvæsenet, banksektoren, sygehusvæsenet, den kommunale administration, landbrugets forarbejdnings- og forsyningsvirksomheder mv.). Det har især ramt de laveste niveauer i

byhierarkiet, hvor *den* lokale skole, *det* lokale mejeri eller *det* lokale posthus er forsvundet. Derimod er det ikke uden videre indlysende, at stordriftslogikken skulle være specielt til gavn for de allerstørste byer.

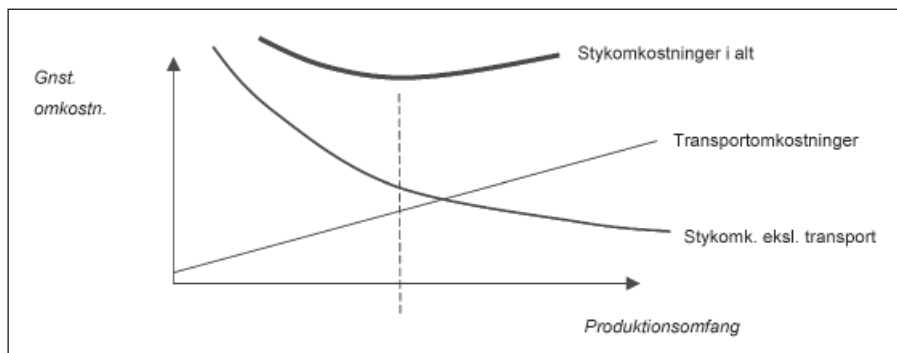
Sammenfattende er det m.a.o. hypotesen her, at de centrale drivkræfter skal søges i branchestrukturelle forskydninger kombineret med en langsigtet tendens til lavere informations-, kommunikations- og transportomkostninger, som i de seneste tyve år især har været drevet af it-revolutionen. Alt andet lige burde dette snarere formindske end forøge betydningen af agglomerationsfordele i toppen af byhierarkiet, mens såvel strukturfor skydninger som stordriftsfordele burde ramme de nederste niveauer.

Det empiriske billede

For at belyse denne udvikling empirisk gennemførte vi ved Center for Landdistriktsforskning (CLF) en modificeret såkaldt *shift-share* analyse. Shift-share analysens ide er at opdele væksten i en given region i tre komponenter, nemlig:

- En national vækstkomponent: Hvis landet som helhed oplever en vækst på f.eks. 3 pct., må de enkelte regioner gennemsnitligt opleve en vækst af samme størrelse.

Figur 2. Stordriftsfordele med og uden transportomkostninger



- En komponent, som kan tilskrives sektorsammensætningen i den enkelte region. Denne komponent benævnes *share-komponenten*.
- En residual komponent, *shift-komponenten*, som skyldes regionens særligt gode (eller dårlige) vækstforudsætninger.

Fremgangsmåden her er modificeret på to centrale punkter i forhold til den sædvanlige fremgangsmåde. For det første har vi i stedet for at opdele landet i regioner søgt at opdele i forskellige niveauer i byhierarkiet – et valg, som forekom logisk i forhold til den teoretiske indfaldsvinkel ovenfor. Konkret er det sket ved at opdele landet efter gamle kommuner i følgende syv niveauer for årene 2000, 2004 og 2008:

- Hovedstadsområdet
- De stærke geografiske centre i øvrigt (de 4 næststørste byer)
- Bykommuner mellem 30- og 80.000 indbyggere
- Bykommuner mellem 15- og 30.000 indbyggere
- Bykommuner under 15.000 indbyggere
- Landkommuner
- Udkantskommuner

For det andet har vi valgt at finde shift- og sharekomponenter simultant ved at estimere beskæftigelsen i år 2008, E_{ij8} inden for hver branche, i , på hvert niveau, j , så

$$\hat{E}_{ij8} = k_i k_j E_{ij0} \quad (1)$$

hvor E_{ij0} er beskæftigelsen i branche i på niveau j i år 2000, så

$$\hat{E}_{i8} = E_{i8}$$

$$\hat{E}_{j8} = E_{j8}$$

$$\bar{k}_j = 1$$

Figur 3 nedenfor er fremstillet på grundlag af

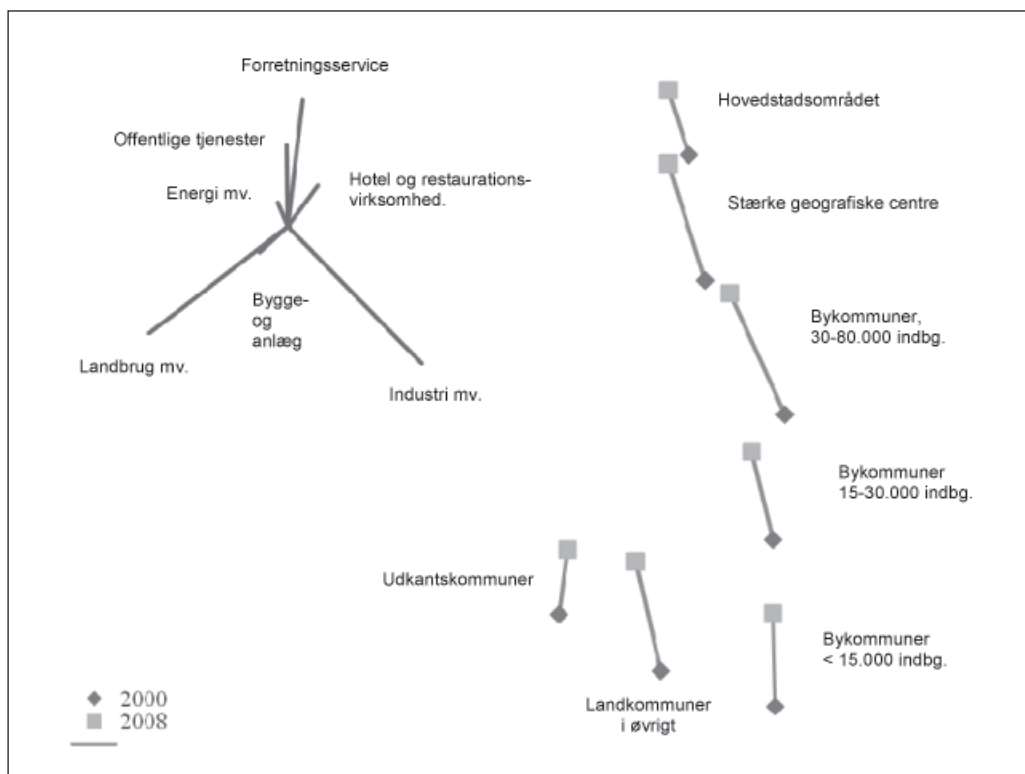
en modificeret principal-komponent analyse på beskæftigelsesfordelingen i kommunegrupperne for de to år. Der er ikke foretaget nogen standardisering af variansen mellem erhvervsgrupper, så erhverv med mange beskæftigede vejer tungere end andre. Den første faktor er den lodrette (byhierarkiet), mens den næste er den vandrette, som især skelner mellem primære og sekundære erhverv. Der er altså ikke foretaget nogen rotation af faktorerne. Data er naturligvis ipsative (de summerer til 100 pct.), men det burde ikke give problemer i forhold til den rent illustrative anvendelse af dem i Figur 1. De to dimensioner fanger næsten 93% af den samlede varians, så figuren giver et rimeligt dækkende billede af de store træk i struktur og strukturændringer.

Den nationale komponent kommer på denne måde til at indgå i alle de enkelte branchers vækstrater (udtrykt ved k_i -værdierne), mens shift-komponenten vil være udtrykt ved k_j -værdierne. Det forekommer logisk at fastsætte disse, så gennemsnittet bliver 1, da de jo udtrykker de enkelte niveaus konkurrencekraft i forhold til de øvrige.

Et langt mere overskueligt indtryk får man imidlertid af Figur 3, som illustrerer ændringerne i erhvervsstrukturen fra 2000 til 2008. »Stjernen« angiver eksempelvis, at beskæftigelsesandelen inden for forretningsservice stiger, jo mere man bevæger sig opad i figuren, mens industriens andel øges, jo længere man kommer mod »sydøst« og landbrugets vokser, jo længere man kommer mod »sydvest«. Det kan derfor ikke overraske, at udkantskommunerne er placeret nederst til venstre, mens hovedstadsområdet ligger øverst i figuren.

Figuren ser umiddelbart ud til at bekræfte, at placeringen i byhierarkiet har tæt sammenhæng med erhvervsstrukturen, som man skulle forvente det ud fra klassisk økonomisk-geografisk teori. Det er imidlertid en sandhed med betydelige modifikationer. Plotter man

Figur 3. Erhvervsstrukturens forskydninger i de forskellige kommunegrupper



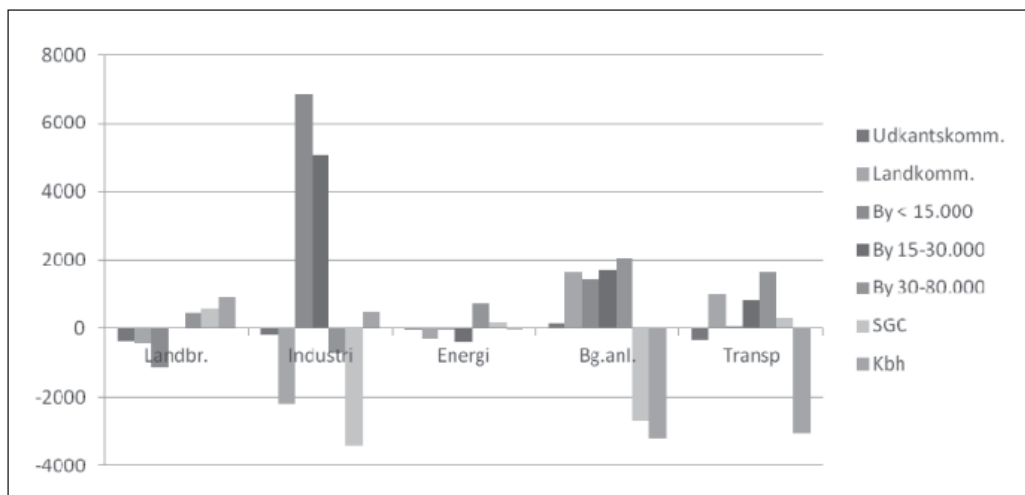
de enkelte kommuner (og ikke de enkelte kommunegrupper), vil man se, at der inden for hver gruppe er endog meget betydelige variationer. Der er således eksempler på udkantskommuner med en beskæftigelsesstruktur, der minder om de større bykommuner. Geografien er m.a.o. ikke så determinerende for erhvervs sammensætningen (på dette relativt aggregerede niveau), som figuren kunne give anledning til at tro.

Erhvervsstrukturen er på alle niveauer forskudt i »bymæssig« retning, dvs. bort fra de primære og sekundære erhverv og i retning af de tertiære. Det er naturligvis et interessant spørgsmål, om denne udvikling vil fortsætte. En række brancher har haft en nogenlunde kontinuerlig udvikling med få procentpoints

forskul på ændringen i beskæftigelsen fra 2000-2004 og til 2004-2008. For andre branchers vedkommende har forskellene dog været markante. Det gælder især hotel- og restaurationsvirksomhed, forretningsservice og offentlige tjenester – dvs. serviceerhvervene, bortset fra transportsektoren.

Det overordnede billede er imidlertid, at forskydningerne i erhvervsstrukturen har trukket alle dele af landet i en mere bymæssig retning, med stigende vægt på serviceerhvervene. Isoleret set har dét naturligvis været til størst fordel for de store byer. Hvis »share-effekten« havde været den eneste, ville Hovedstadsområdet i perioden have haft en vækst på 4 pct., mens udkantskommunerne, landkommunerne og de mindste bykommu-

Figur 4. Shift-effekten – Branchespecifikke agglomerationsfordele i primære og sekundære erhverv samt transport



ner ville have haft en tilbagegang på ca. 2,5-3 pct..

Når det ikke gik sådan i perioden, så hænger det sammen med agglomerationsfordele og -ulempen, som kommer til udtryk i shift-komponenten. Det forekommer sandsynligt, at disse i virkelighedens verden i betydelig grad vil være branchespecifikke: Det er langt fra givet, at fordelingen af væksten mellem de forskellige niveauer fremviser samme mønster for alle brancher. I stedet for blot at reproducere de beregnede gennemsnitsværdier (af k_j , se (1) ovenfor), giver det derfor mening at se på residualvæksten i hver branche på hvert niveau, når den generelle brancheeffekt trækkes fra. Denne forskel er vist (i antal beskæftigede) i figurerne 4 og 5. Figur 4 illustrerer shift-effekten for primære og sekundære erhverv (plus transporterhvervet). Som det fremgår, er det især forskydningen af industribeskæftigelsen i retning af de små og mellemstore bykommuner, der præger billedet for disse erhvervs vedkommende.

Trods undtagelser synes mønstret for i alt

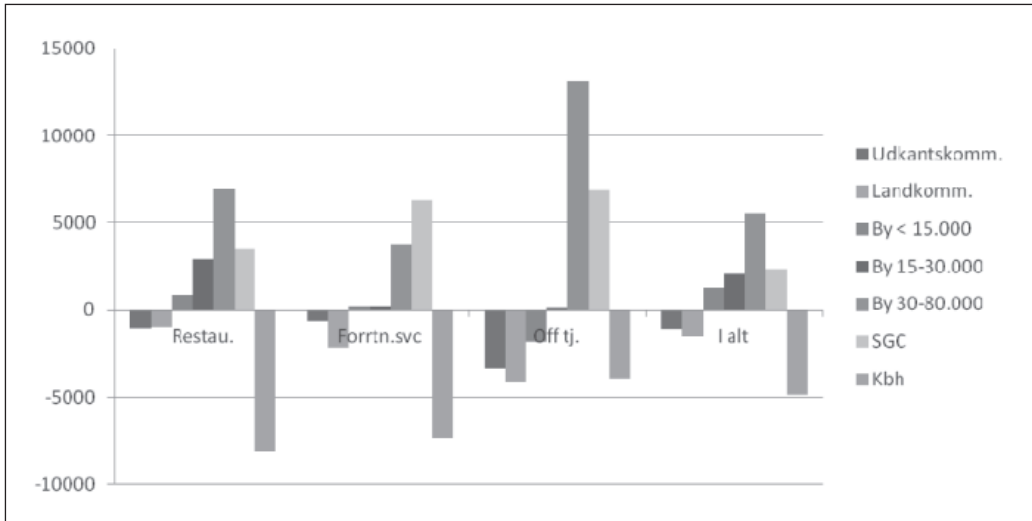
gruppen i betydelig grad at gå igen i mange brancher. Hvis tolkningen her er korrekt, så er det altså ikke agglomerationsfordelene, men erhvervsstrukturens generelle udvikling, der primært har været til fordel for de største byer. Nettoresultatet er vist i Tabel 1 nedenfor.

Den anvendte brancheinddeling er naturligvis meget aggregeret. Foreløbige analyser på et mere disaggregeret niveau tyder imidlertid ikke på, at dette har betydning for de kvalitative konklusioner, dvs. for »urbaniseringen« af branchestrukturen i Figur 3 og den omvendt u-formede shift-effekt i Figurerne 4 og 5 samt Tabel 1. Det skal endelig fremhæves, at det samlede mønster for beskæftigelsesudvikling genfindes for den samlede befolkningsudvikling.

Analysens implikationer for udkantsproblematikken

Formålet med denne artikel har været at belyse drivkræfterne bag udviklingen i det danske bysystem som helhed. På dette forholdsvis aggregerede niveau giver det tilsyneladende

Figur 5. Branchespecifikke agglomerationsfordele i serviceerhvervene samt for alle erhverv under et*



* Bemærk, at søjlehøjden for i alt gruppen er reduceret med en faktor 10.

Tabel 1. Den samlede vækst og tilbagegang på de forskellige niveauer i pct. fra 2000-2008*

	Shift	Share	Samlet
Udkantskommuner	-9,36	-2,35	-11,5
Landkommuner i øvrigt	-3,36	-2,65	-5,92
Bykommuner < 15.000 indbyggere	2,09	-3,05	-1,03
Bykommuner, 15-30.000 indbyggere	3,30	-0,76	2,52
Bykommuner, 30-80.000 indbyggere	6,80	0,97	7,84
Stærke geografiske centre	2,83	2,45	5,35
Hovedstaden	-2,30	4,01	1,62

* Af matematiske grunde summerer shift- og sharekomponenterne ikke præcist til den samlede procentuelle vækst.

mening at opfatte udviklingen primært som et resultat af to faktorer, nemlig dels forskydninger i erhvervsstrukturen, dels det omvendte uformede mønster i agglomerationsfordele og -ulemper. Som vist i afsnittet om stordrifts- og agglomerationsfordele er dette mønster i god overensstemmelse med, hvad man kunne forvente ud fra det langsigtede fald i kommunikations- og transportomkostninger.

Implikationerne af denne tolkning er tungtvægende. For det første er det entydige billede af Hovedstadsområdet som det altdominerende center for den fremtidige vækst ikke nødvendigvis korrekt. Hovedstaden er og bliver naturligvis landets eneste storby i sin klasse, men der er tilsyneladende et betydeligt vækstpotentiale længere nede i bysystemet, selv blandt de mellemstore provinsbyer. En

bevidst satsning på udnyttelsen af dette potentiale kan formentlig bidrage væsentligt til at afhjælpe de problemer, som de egentlige udkantsområder slås med.

På det aggregerede niveau har modellen tilsyneladende en ret god statistisk forklaringskraft, og det er derfor nærliggende at fremskrive udviklingen på grundlag af forudsætninger om den fremtidige strukturelle udvikling og et mønster i agglomerationsfordelene, som ligner det, der er antydnet i shift-kolonnen i Tabel 1 ovenfor. Det er imidlertid tvivlsomt, om den strukturelle udvikling vil fortsætte i samme spor, som vi har set det igennem nuljerne. Især er der grund til at tro, at de kommende års vækst i den offentlige sektor vil blive mindre. Og som nævnt tidligere kan mere dybtgående strukturelle skift i økonomien næppe forudsiges.

Det skal afslutningsvis pointeres, at analysen i denne artikel har fokuseret på bysystemet *i sin helhed*. Det kan give indtryk af, at udviklingen formes af mægtige makroskopiske kræfter, som man lokalt er værgeløse overfor. Et sådant indtryk vil imidlertid være forkert. Totalbilledet dækker over meget store lokale forskelle, og lokalt vil man givetvis mange steder kunne sætte gang i en udvikling på tværs af udviklingen på makroplan.

På makroplanet er det til gengæld næppe muligt at vende de helt overordnede strukturelle udviklingstendenser, hverken mht. branchestrukturens udvikling eller mht. udviklingen i kommunikations- og transportomkostninger.

Denne erkendelse forekommer derfor at være en væsentlig præmis for de politiske muligheder på nationalt niveau.

Litteratur

- Baumol, William Jack (1967), »Macroeconomics of Unbalanced Growth: the Anatomy of Urban Crisis«, *American Economic Review*, 57: 415 – 26.
- Clark, Colin (1940, revised and reprinted in 1951), *The Conditions of Economic Progress*, London: MacMillan & Co. Ltd.
- Combes, Pierre-Philippe, Thierry Mayer og Jacques-François Thisse, (2008), *Economic Geography: The Integration of Regions and Nations*, Princeton: Princeton University Press.
- Fisher, Allan George Barnard (1935), *The Clash of Progress and Security*, London: MacMillan & Co. Ltd.
- Florida, Richard (2002), *The Rise of the Creative Class*, New York: Basic Books.
- Fujita, Masahisa og Paul Krugman (2004), »The New Economic Geography – Past, Present and the Future«, *Papers of Regional Science*, 8: 139-64.
- Hoover, Edgar M. (1948), *The Location of Economic Activity*, New York: McGraw-Hill.
- Krugman, Paul (2010), »The New Economic Geography – now middleaged«, tilgængelig på adressen: www.princeton.edu/~pkrugman/aag.pdf
- Martin, Ron (1999), »The new »geographical turn in economics: some critical reflections«, *Cambridge Journal of Economics*, 23(1).
- Pedersen, Poul Ove (1983), *Vandringerne og den regionale udvikling i et langsigtet perspektiv*, Esbjerg: Sydjysk Universitetsforlag.
- Reich, Robert B. (1991), *The Work of Nations: Preparing Ourselves for 21st Century Capitalism*, New York: Vintage Books.
- Schettcat, Ronald og Lara Yocarini (2003), »The shift to services: A review of the literature«, *Discussion Paper*, no. 964. December, Berlin: IZA.