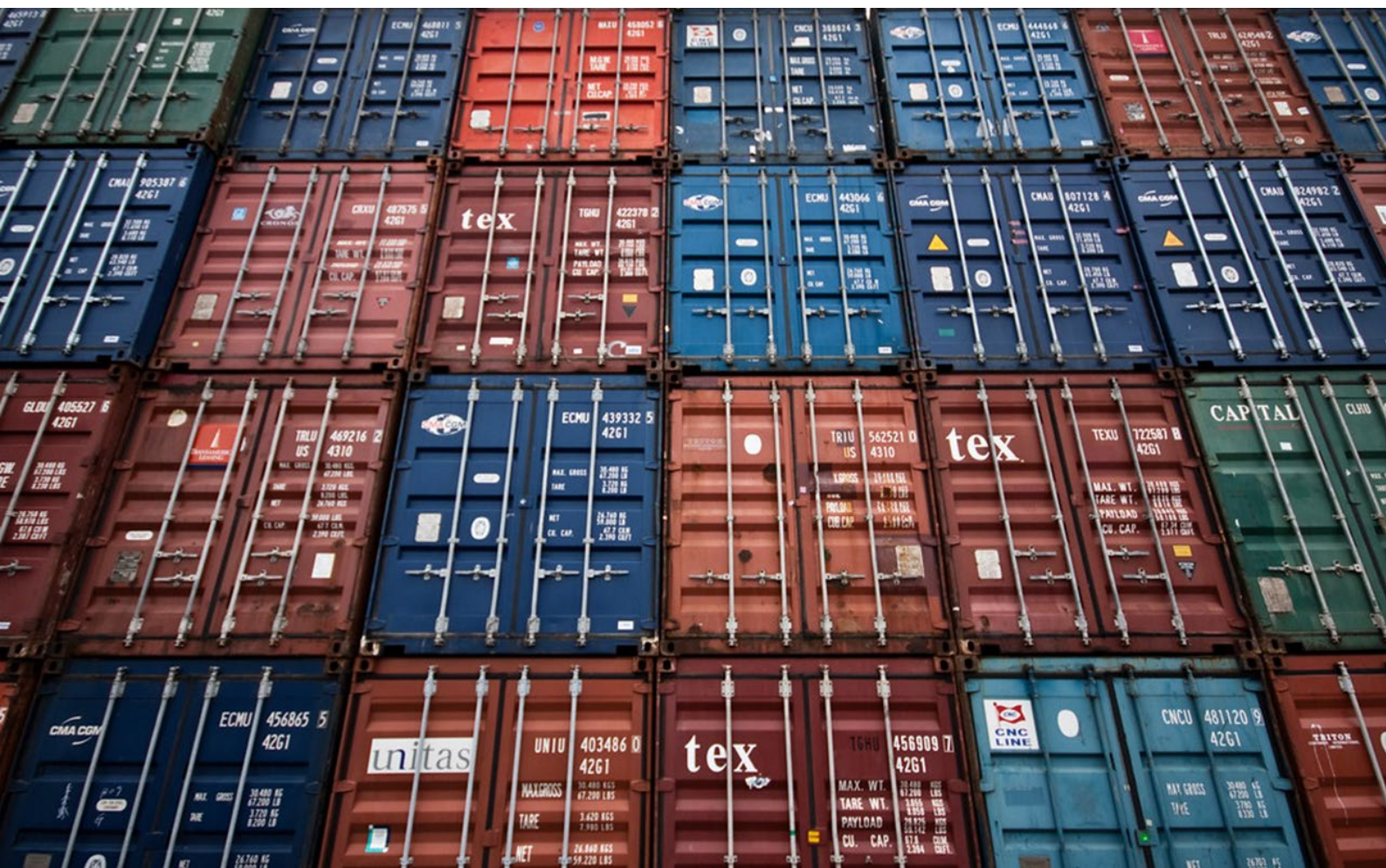


VGR Analys 2020:26

Arbetsmarknad i kris och omvandling

– Corona krisen ur ett regionalt branschperspektiv



Innehåll

En ur branshperspektiv mycket ovanlig kris	3
Den första ekonomiska krisen som börjar i servicesektorn.....	3
Initialt en storstadskris	3
Krisförloppet har drabbat regionens branscher i olika sekvenser	5
Svenska reaktioner drabbar regionens servicesektor	6
Regionens industri drabbas snarare av händelseutvecklingen i omvärlden	6
Restriktionerna och de regionala effekterna i Västra Götaland	6
Regionala skillnader i arbetstagares och konsumenters rörlighet	7
Den stora servicesektorn och hushållskonsumtion.....	10
Tillverkningsindustrin upplever en samtidig efterfråge- och utbudskris	11
Hemmamarknad eller export, direktkonsumtion eller möjligheter till lagerhållning?.....	13
Integrerade eller fragmenterade produktionsprocesser avgör känsligheten	15
Möjliga scenarion för en kommande arbetsmarknadsåterhämtning	16
Servicesektorns återhämtning	16
Industrins återhämtning.....	16
Följer alltid arbetsmarknaden efter produktionens återhämtning?.....	18
Återhämtningen blir inte lika snabb som fallet i sysselsättning.....	19
Referenser.....	21

En ur branschperspektiv mycket ovanlig kris

Corona viruset innebär inte bara stora utmaningar för vården i Västra Götaland utan är också en arbetsmarknadskris. Bara i Västra Götaland har nära 45 000 arbetstagare permitterats och ca 12 000 varslats om uppsägning under mars och april år 2020. Samtidigt är produktionen i många stora företag satt på paus. Många arbetstagare med otrygga anställningarna har dessutom redan sagts upp från sina arbeten och arbetslösheten ökar. Framförallt ökar ungdomsarbetslösheten. Fokus för den här texten är att belysa hur Coronakrisen påverkar arbetsmarknaden i regionen. En kris innefattar alltid dels ett krisförlopp där företag och arbetstillfällen slås ut, dels en påföljande återhämtning. Under återhämtningen startar vissa av de företag och jobb som slagits ut upp igen, men även andra och helt nya, både företag och jobb, skapas samtidigt. Det oförutsägbara i den typen av omvandling gör att det är lättare att uttala sig om den negativa sidan av vad som händer med jobben vid stora kriser och omställningar. Det är rimligare att tala om vilka jobb som kan förväntas försvinna, genom att följa t.ex. varselstatistik, än att uttala sig om vilka nya jobb som skapas i återhämtningen och vilken eventuell omvandling krisen då medför. Av den anledningen handlar den här texten framförallt om vilka branscher och jobb som nu hotas i coronakrisen. Återhämtningen och omställningen berörs bara kortfattat i slutet av texten.

Den första ekonomiska krisen som börjar i servicesektorn

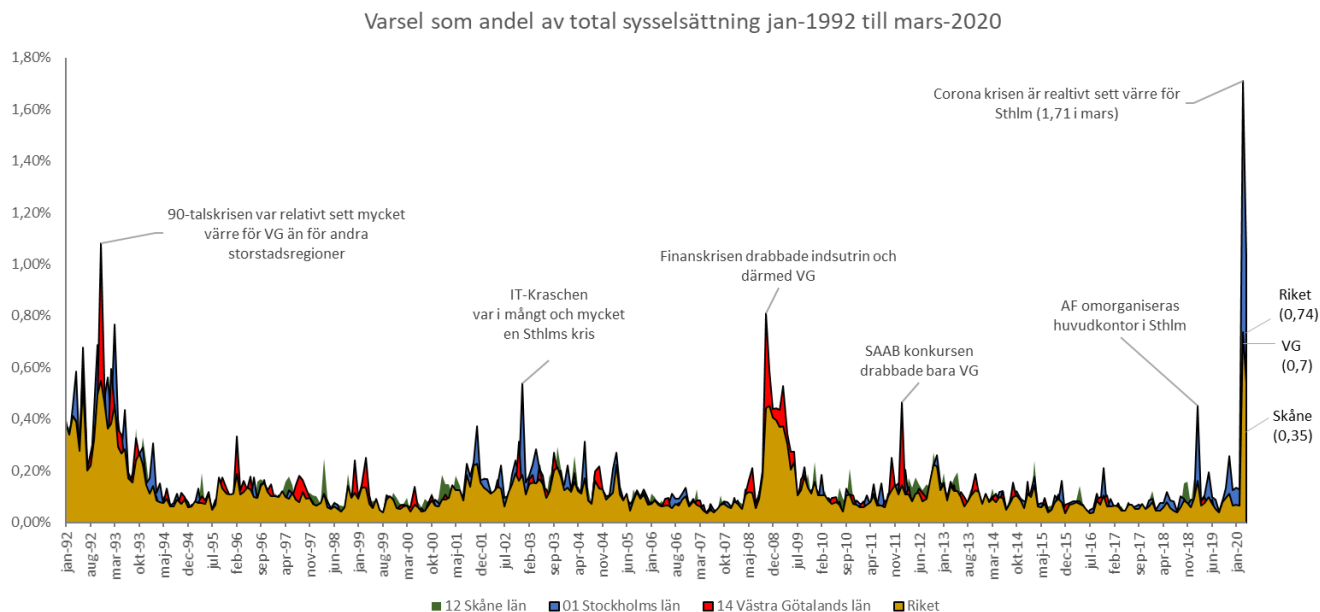
De mest anmärkningsvärda observationerna vad gäller effekter av Corona-krisen är dels snabbheten med vilken den ekonomiska aktiviteten reducerats, och dels i vilka sekvenser olika delar av näringslivet och arbetsmarknaden drabbats. Corona-krisen kan vara den första ekonomiska kris som börjar i servicesektorn (Mathy 2020). De här två aspekterna, snabbheten och det faktum att servicesektorn drabbades först hänger också mycket nära samman. Kriser och även normala konjunkturcykler brukar vanligen drabba de mest volatila sektorerna av en ekonomi först, detta gällde exempelvis under finanskrisen 2008-2009 vilket vi visade i tidigare rapport från VGR Samhällsanalys (2020:18). Vanligen drabbas nämligen investeringstunga sektorer, som fastighetssektorn, byggsektorn och delar av tillverkningsindustrin först. Branscher, som är beroende av kontinuerliga stora investeringar, är därmed känsliga för finansiell oro när sådana investeringar hålls tillbaka. Det samma gäller för exportintensiva branscher (så som fordonsindustrin) som naturligtvis är känsliga för internationella konjunkturedgångar. När det gäller indikationer på kommande utslagning av arbetstillfällen har det under den senaste tiden kunnat skönjas ett visst mönster i varselstatistiken. I början av coronakrisen, vilket för Västra Götalands del innebär tidigt i mars månad, inrapporterades de största varslen framförallt inom hotell- och restaurangbranschen. Något senare, under de första veckorna av april månad har nu tillverkningsindustrin börjat öka sin andel av inrapporterade varsel. Exempelvis varslade Volvo Cars 1 300 tjänstemän i slutet av april månad. När det gäller permitteringsstatistiken finns i dagsläget en rejäl eftersläpning men den största delen av permitterad personal i Västra Götaland (51%) har skett inom tillverkningsindustrin.

Initialt en storstadskris

Att servicesektorerna är de delar av svensk ekonomi som hittills drabbats värst innebär också att krisens geografi fått en tyngdpunkt mot storstadsregionerna. Många av de tidigare kriser som drabbat Sverige har slagit hårt mot industrin, detta gällde exempelvis under 90-talskrisen och finanskrisen

2008-2009, vilket medförde att industriintensiva regioner som exempelvis Västra Götaland drabbades svårt. Å andra sidan innebar exempelvis IT-kraschen år 2002-2003 ett hårdare slag mot huvudstadsregionen där sysselsättningen inom IT-tjänster och telekomindustrin var relativt mer betydelsefull. En skillnad gentemot tidigare kriser är även Kinas förändrade roll. IT-kraschen år 2002-2003 sammanföll med den s.k. sars-epidemin i Kina. Den gången spred sig inte epidemin till västvärlden och Kina var vid den tidpunkten inte heller ekonomiskt lika inflätd i världsekonomin. Under finanskrisen några år senare kunde Kina också upprätthålla en tillväxt i ekonomin vilket troligen inte kommer att ske nu. Att Kina under finanskrisen hade fortsatt tillväxt minskade troligen nedgången något i resten av världen (Economist 2020). Sedan tiden för sars-epidemin har Kinas ekonomi vuxit mycket kraftigt. Det är då landet kom med i WTO, år 2002, såldes en mycket liten del av alla nya bilar i Kina, i dag säljs mer än var fjärde ny bil på den kinesiska marknaden. Det är inte ovanligt att man daterar den senaste fasen i västvärldens avindustrialisering just till Kinas inträde i WTO år 2002 (Pierce & Schott 2016). Västra Götalands fordonsindustris beroende av Kina har ökat genom tidigare kriser, inte minst genom Geelys övertagande av Volvo Cars från amerikanska Ford i samband med finanskrisen år 2009.

Studerar vi antalet varsel som andel av den totala sysselsättningen i respektive storstadsregion framträder ett mönster där storstadsregionerna vid olika tillfällen drabbats hårdare än riksgenomsnittet. Antalet personer som varslades om uppsägning i mars var det högsta i modern tid. I viss mån kan storstadsregionernas höga varselandelar förklaras av att många företag har sina huvudkontor lokaliserade till storstäderna och att fler varsel av denna anledning registreras där. Men storstadsregionerna drabbas även hårt som en konsekvens av näringsstrukturen. Till skillnad från tidigare allvarliga kriser visar Corona-krisen en tydlig slagsida just mot huvudstadsregionen. Att huvudkontor och många företags ledningsfunktioner ansamlas i huvudstaden innebär samtidigt en stor multiplikatoreffekt på servicesidan av ekonomin t.ex. inom hotell och restaurangsektorn. Många serviceverksamheter vill och behöver vara lokaliserade nära både statens och företagets ledningsfunktioner. I storstäderna ansamlas därför också intresseorganisationers ledning, information- och kommunikationsföretagen liksom resebolag, mäss- och konferensanläggningar, massmedia och kulturliv. Kort sagt företag inom många av de branscher som drabbats tidigt och hårt av Corona-krisen. För Västra Götalands del har detta inneburit att de första regiondelarna att drabbas var just storstadsregionen Göteborg och de besöksnärlingsintensiva kommunerna längs norska gränsen. I figur 1 kan vi avläsa att Stockholmsregionen drabbats i betydligt högre utsträckning än de övriga storstadsregionerna och landet som helhet. I avsnittet nedan ska vi försöka belysa hur krisen fortplantat sig genom branschföreningar; vilka orsakerna är till att företag inom olika sektorer drabbats olika snabbt, av skilda typer av störningar, och varför företagens reaktioner varierat. Men först något om krisförloppet.



Figur 1, datakälla: Arbetsförmedlingen

Krisförloppet har drabbat regionens branscher i olika sekvenser

Det är i sammanhanget lätt att glömma bort att det redan i slutet av förra året, 2019, fanns tydliga tecken på att världsekonomin var på väg in i en ny avmattningsfas. Detta hade framkommit bland annat i konjunkturinstitutets mätningar under året. Dagen före decennieskiftet, den 31 december, meddelade Kinas regering FN-organet WHO utbrottet av en dittills okänd sjukdom. Den 23 januari stängdes den kinesiska staden Wuhan där smittan först upptäckts, och en månad senare meddelade den italienska regeringen att karantän infördes i Italiens norra regioner, där de första fallen i Europa upptäckts. Smittan hade på kort tid nått Europa. Ytterligare en månad senare, i början av mars meddelades så en total nationell nedstängning i Italien. Med ett stopp i både kinesisk och norditaliensk industrin (ett av Europas viktigaste industriella distrikt) blev det tydligt att industriproduktionen världen över skulle komma att bromsas in.

När industriproduktionen krymper minskar efterfrågan på olja. För att undvika att drabbas av den minskade efterfrågan meddelade världens största oljeproducent Saudiarabien, under helgen den 7-8 mars, att man skulle maximera oljeproduktionen och sänka priserna (Ambrose 2020-03-11). Oljepriset störtade (24% på en enda dag) och situationen på Wall Street-börsen när marknaderna öppnade måndagen den 9 mars, har beskrivits som panikartad. Börsens automatiska "circuit-breakers" som stoppar all handel om det totala börsvärdet plötsligt sjunker allt för snabbt, slog exempelvis till, vilket är en indikation på marknadspanik (Tooze 2020a). Både de redan införda produktionsstoppen i Kina och Italien och nu fallande börsvärden och efterfrågan på världsmarknaden var en signal om att många industrier skulle komma att behöva antingen sänka sina priser eller minska produktionen. Som en reaktion både på minskad efterfrågan och brist på komponenter från Kina och Italien stängde exempelvis de båda Volvo-bolagen i Västra Götaland ned all produktion i slutet av månaden, den 26 mars.

Svenska reaktioner drabbar regionens servicesektor

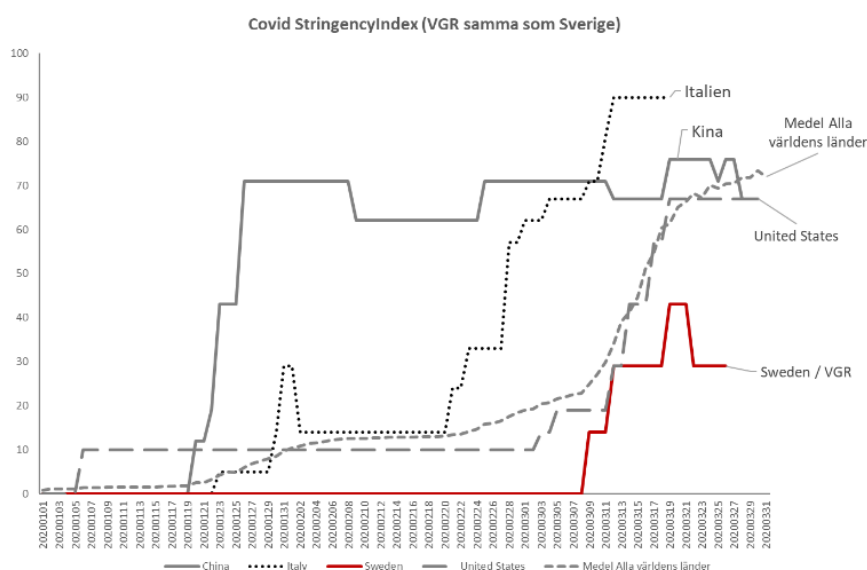
Men redan tidigare, i början av mars hade coronakrisen redan drabbat besöksintensiva verksamheter i regionen. Detta eftersom åtgärderna för att hindra smittans spridning inneburit statliga restriktioner även i Sverige. Det har handlat om restriktioner som begränsat möjligheterna att resa, samla till större sammankomster och därmed att direkt konsumera många platsberoende varor och tjänster. Eftersom service och tjänstesektorer innebär en långt högre grad av ansikte-mot-ansiktekontakt med kunder i jämförelse med tillverkande industri har dessa branscher drabbats tidigt, både av människors ökade försiktighet och av restriktionerna. På så sätt inleddes krisen inte primärt av en brist på efterfrågan (som för industrin) utan snarare av att efterfrågan i vissa besöksintensiva branscher förhindrades. Restauranger, hotell, upplevelse- och kulturinstanser liksom stora delar av detaljhandeln drabbades mycket tidigt. Att servicesektorn samtidigt är långt mer personalintensiv än industrin har samtidigt inneburit större påverkan på personalbehovet i dessa sektorer och därmed större varsel.

Regionens industri drabbas snarare av händelseutvecklingen i omvärlden

För Västra Götalands industrisektor gäller påverkan både avbrutna komponentleveranser och vikande orderingång från såväl slutkonsumenter som företag längre nedströms i produktionsledet. Att fordonsindustrin i Västra Götaland valt att införa produktionsstopp med permittering av den egna personalen och i vissa fall även uppsägningar av konsultavtal har inneburit ett stopp i ordrar hos underleverantörerna. Genom uppsägningen av konsulter har krisen även fortplantat sig vidare ut i branschsegmentet kring företagstjänster utöver att produktions- och inköpsstopp påverkat underleverantörsleden. Den lågkonjunktur som följer av corona-krisen är på det sättet inte unik utan det är framförallt den utlösande orsaken till krisen som är ensam i sitt slag. Men hur hänger egentligen krisens ursprung samman med snabbheten i antalet varsel och arbetslöshetens utveckling? Vi tittar vidare på de faktorer som bidragit till att skynda på händelseförloppet.

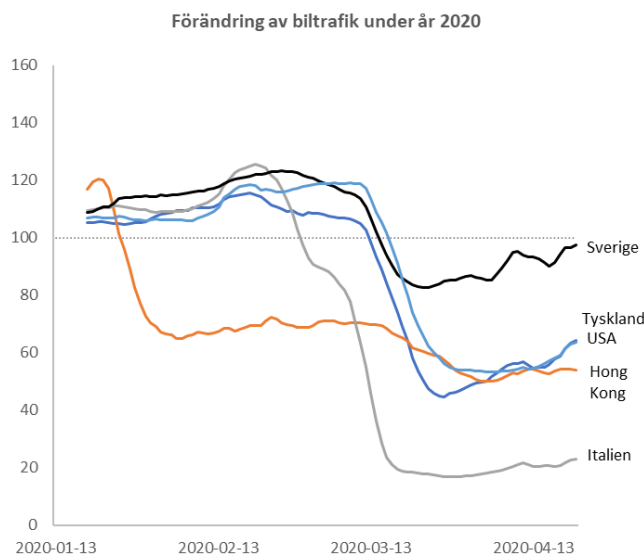
Restriktionerna och de regionala effekterna i Västra Götaland

Den huvudsakliga orsaken till att tjänstesidan av ekonomin drabbats först denna gång är naturligtvis restriktionerna kring individuell rörlighet. I figur 2 jämförs graden av nationella restriktioner i ett antal länder. Måttet som redovisas är ett sammanvägt index över olika typer av restriktioner (tillåten mötesstorlek, grader av reseförbud, utgångsförbud, hantering av den nation-



Figur 2, datakälla: The Oxford COVID-19 Government Response Tracker (OxCGRT)

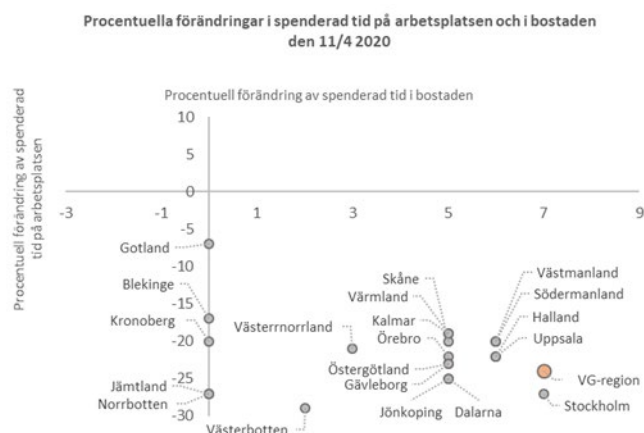
ella gränsen osv.) över en tre månaders period (jan-mars 2020). I figuren redovisas endast ett fåtal länder samt ett genomsnitt för alla länder. Uppskattningar pekar mot att sammanlagt ca 81% av världens totala arbetskraft på 3,3 miljarder människor bor i länder som infört antingen obligatoriska eller rekommenderade nedstängningar av arbetsplatser (ILO 2020). Av figur 2 framgår med tydlighet att Sverige reagerat både senare och med mildare restriktioner vad gäller individuell rörlighet och social distansering relativt de övriga länder som här redovisas samt i relation till ett genomsnitt för världens länder (streckad linje i figur 2). Detta till trots har de restriktioner som införts i Sverige inneburit stora förändringar i människors dagliga rutiner och rörelsemönster. I figur 3 ser vi exempelvis en jämförelse av hur biltrafiken i Sverige och ett antal länder utvecklats över tid. En första observation är att trafiken störtade redan i januari i Hong-Kong (som omfattas av samma restriktioner som övriga Kina). Därefter följer Italien som i februari upplevde en kraftigt minskad biltrafik. För Sverige, Tyskland och USA skedde den dramatiska förändringen av rörlighet först i början av mars vilket överensstämmer med införandet av hårdare restriktioner vid den tidpunkten. Rörligheten i Sverige har påverkats mindre som en konsekvens av mildare restriktioner.



Figur 3, datakälla: Apple Mobility Trends 2020

Regionala skillnader i arbetstagares och konsumenters rörlighet

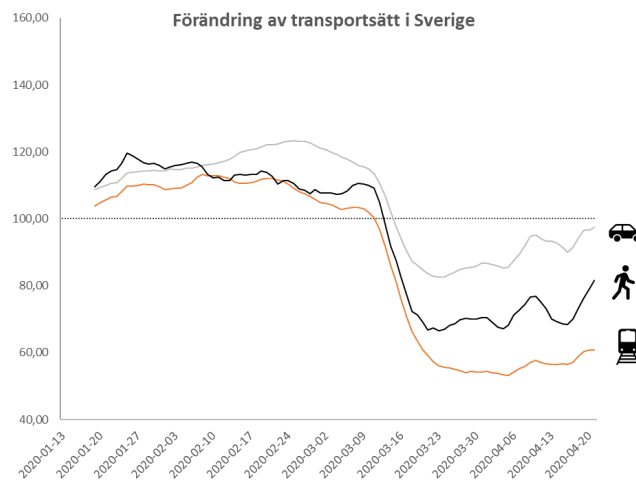
Vid en regional jämförelse inom Sverige tycks effekterna på individuell rörlighet vara störst i Stockholm och Västra Götaland. (se figur 4). Troligen beror detta delvis på att smittspridningen initialt var högst i dessa regioner, för Stockholms del utfärdades initialt även särskilda rekommendationer. Men effekten kan troligen även kopplas till att andelen yrken vilka kan utföras från hemmen, dvs. kunskaps- och it-intensiva yrken är högre i storstäderna. En ytterligare orsak kan vara att rörligheten till och från jobbet i våra storstäder (framförallt i Stockholm) i mycket hög utsträckning är kollektivtrafikberoende. Kollektivtrafiken har utpekats som en viktig riskfaktor för smittspridning och är följaktligen också det transportsätt i Sverige som minskat allra kraftigast sedan Corona-krisen inleddes (se figur 5).



Figur 4, datakälla: Google Covid-19 community mobility report

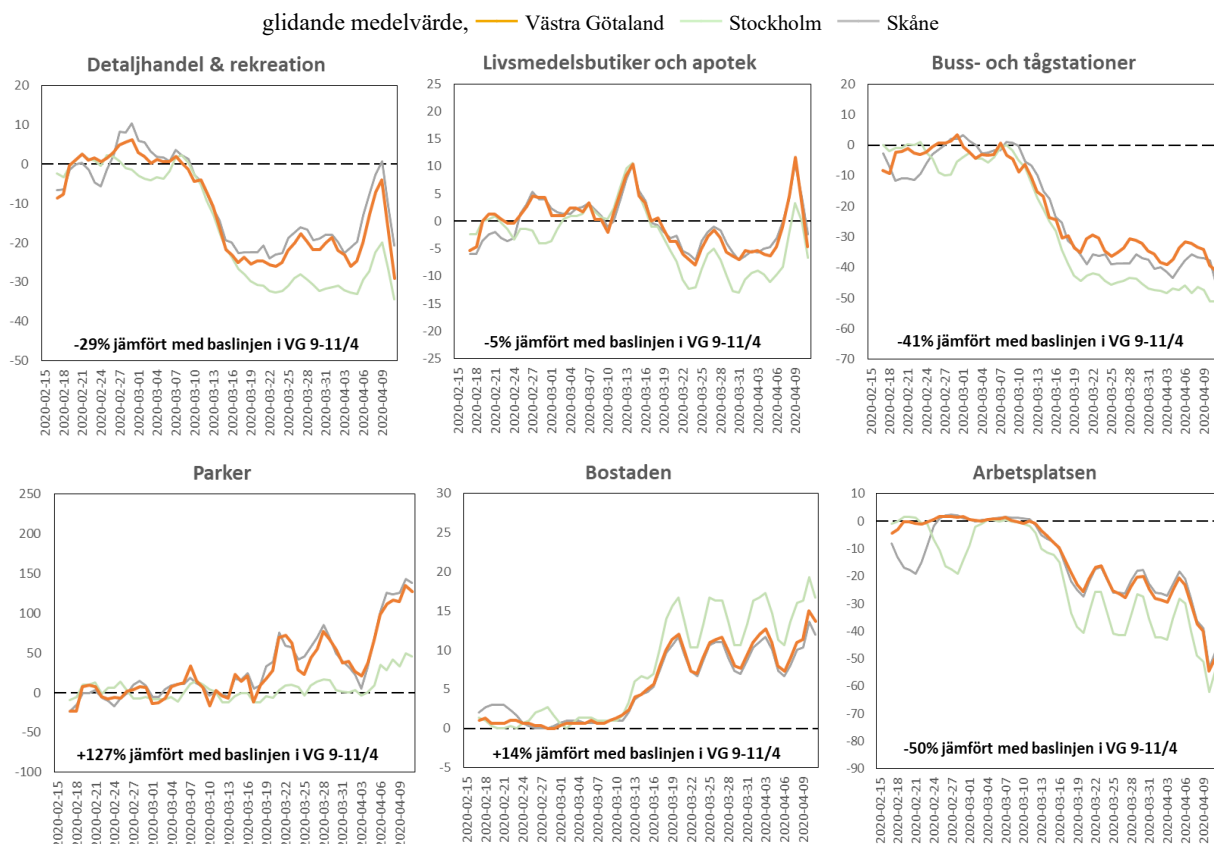
För Västra Götalands del har det förändrade rörelsemönstret fördelat sig lite olika på olika typer av platser och funktioner i regionen. I figur 6 nedan kan vi exempelvis se hur invånarna i Västra Götaland (orange linje) förändrat sina vanor vad gäller t.ex. den tid som spenderas i butiker, på tåg och busstationer, arbetsplatser i hemmen osv. De mått som redovisas i figur 6 bygger på förändringar i närvaron av mobiltelefoner på specifika platser i Västra Götaland.

Närvaron för en specifik dag jämförs med ett medianvärde för just den veckodagen under en längre föregående tidsperiod samma år (5-veckorsperiod). I figuren nedan kan vi exempelvis se att närvaron i butiker inom detaljhandeln minskat med ca 24% i slutet av mars månad liksom med -34% på tåg- och busstationer. I motsats till detta har den tid som spenderas i hemmen ökat liksom den tid som spenderas i t.ex. parker. Hur människor rör sig påverkar naturligtvis både våra rekreations-, och konsumtionsmönster och får därmed konsekvenser för bl.a. handeln, transportsektorn, hotell-, och restaurangnäringen. Branscher



Figur 5, datakälla: Apple Mobility Trends 2020

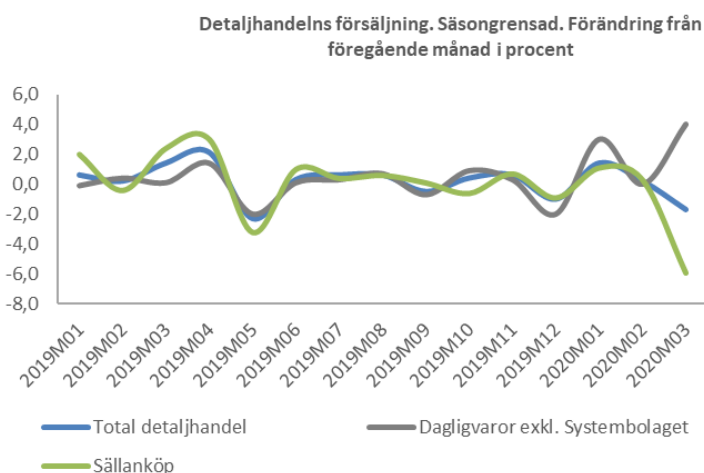
Förändringar i närvaron av mobiltelefoner på respektive plats



Figur 6, datakälla: Google Covid-19 community mobility report

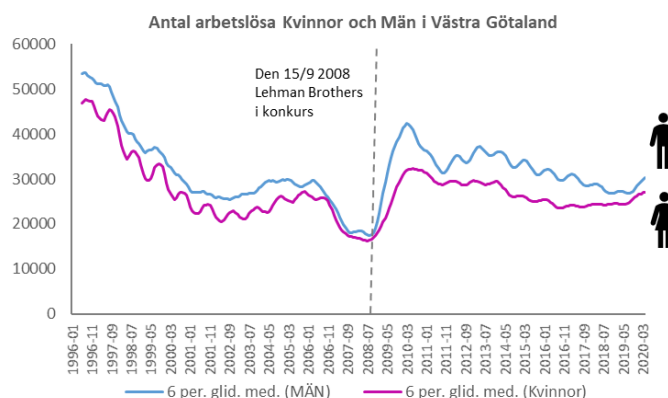
med försäljning som i stor utsträckning sker ansikte-mot-ansikte, där konsumtionen är platsbunden och förutsätter individuell rörlighet påverkas följaktligen. De regionala variationerna inom Sverige är relativt små, åtminstone då storstadsregionerna jämförs som i figurerna ovan. Tydligt är dock att Stockholm sticker ut i det här sammanhanget som den region där invånarna tycks ha gjort störst inskränkningar i vardagen dvs. här ser vi störst minskning av vistelsetid utanför hemmet och störst ökning av tid som spenderas i bostaden. Detta tyder på att allmänheten där tagit till sig den förhöjda smittorisk som myndigheterna varnat för i huvudstadsregionen. I diagrammen i figur 6 kan också ett antal intressanta mönster skönjas. När det gäller den tid som spenderas i livsmedelsbutiker kan exempelvis en tydlig topp skönjas kring datumen 11-13 mars, detta sammanfaller med den tidpunkt då restriktionerna intensifierades i Sverige. Här skedde en betydande livsmedelshamstring. Även i de två sista figurerna (arbetsplatsen och bostaden) ser vi exempelvis tydliga mönster för helgdagar som veckovisa vågrörelser. Våra rörelsemönster får naturligtvis konsekvenser för konsumtion.

Detaljhandelns försäljning minskade också totalt sett i Sverige med 1,7 procent i mars jämfört med föregående månad. Inom de varugrupper som räknas till detaljhandeln var det som förväntat stora variationer mellan dagligvaror och sällanköpsvaror. Dagligvaruhandeln (dvs. huvudsakligen livsmedelsförsäljning) ökade med ca 4% medan sällanköpsvaror (t.ex. skor, kläder och möbler) minskade med -6%. Förändrade konsumtionsmönster får betydelse för företagens möjligheter till överlevnad. Samtidigt som många livsmedelsbutiker gör mycket goda tider har ett antal kända sällanköpsbutiker i Sverige ansökt om konkurs bl.a. kläddedjan MQ med huvudkontor i Göteborg.



Figur 7, datakälla: SCB, Omsättning inom detaljhandeln, fasta priser

Att servicesektorn drabbas tidigt i denna kris innebär också att utvecklingen av arbetslösheten kan komma få en annan utveckling än under tidigare kriser. Finanskrisen 2008-2009 då industrin i Västra Götaland drabbades mycket hårt innebar exempelvis att arbetslösheten bland män ökade mycket kraftigt i länet, se figur 8. Att servicesektorn nu drabbats först i corona-krisen kan komma att innebära att denna kris, åtminstone initialt blir mer av en "kvinnornas kris". Inom sektorn "tillverkning och utvinning" utgör

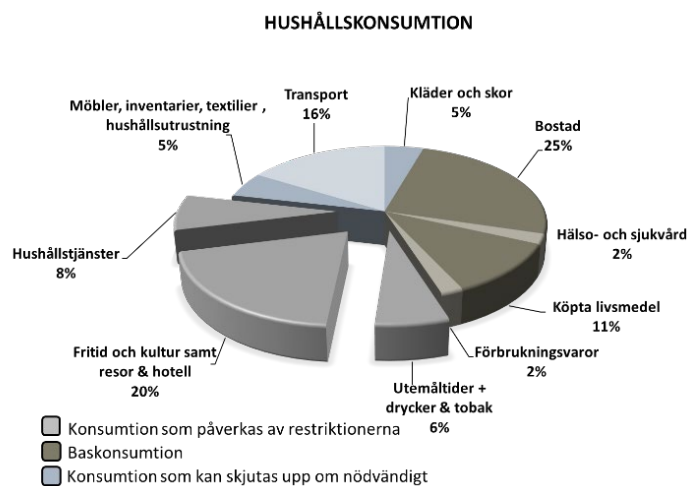


Figur 8, datakälla Arbetsförmedlingen (inskrivna arbetslösa)

män ca 75% av arbetskraften i länet medan de istället utgör en knapp minoritet inom länets hotell- och restaurangsektor. Det är inte heller orimligt att åtstramningar inom offentlig sektor framöver kommer att ske som en konsekvens av vikande skatteintäkterna pga. ökad arbetslöshet, vilket då kommer att drabba många kvinnliga arbetstagare.

Den stora servicesektorn och hushållskonsumtion

Den svenska hushållskonsumtionen innebär under normala omständigheter att ca 40% av konsumtionen genereras av utgifter kopplade till bostaden, samt inköp av livsmedel/dagligvaror, hälso- och sjukvårdsartiklar samt andra grundläggande förbrukningsvaror, se figur 9. Dessa utgifter utgör basen i de flesta hushållsbudgetar. Utgifter kopplade till bostaden står för den enskilt största delen av den privata konsumtionen, och omfattar bland annat hyra, lånekostnader och uppvärmning vilket gör att dessa utgifter är svåra att göra större inskränkningar i. Detsamma gäller att inköp av livsmedel och efterfrågan på mat kan antas vara relativt oförändrad över tid, oavsett prisbildning och hushållsinkomst eftersom mat är en nödvändighetsvara som alltid behöver konsumeras. Denna del av hushållsutgifterna påverkas alltså inte direkt av restriktionerna kopplade till att minska smittspridningen.



Figur 9, datakälla: SCB, Utgifter, kr/hushåll efter hushållstyp, utgiftsslag och år 2012

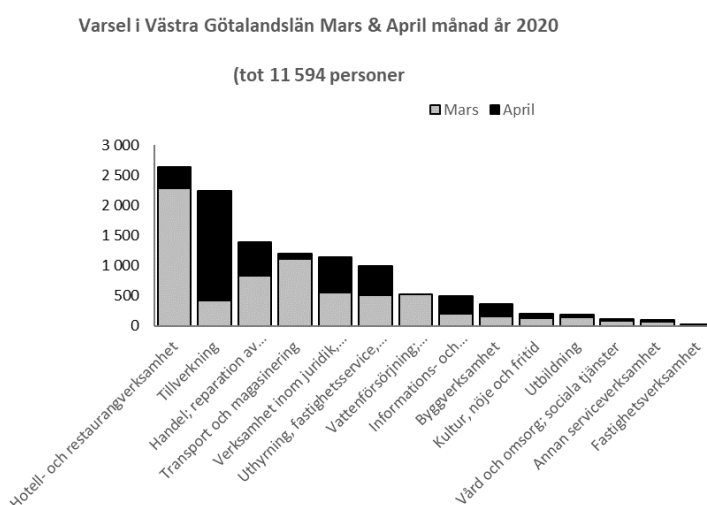
En inte obetydlig del av hushållens konsumtion, ca 26% av utgifterna, rör samtidigt kostnader kopplade till sällaninköp t.ex. kläder, skor, möbler och hushållsutrustning samt underhåll och reparation av bil. Inköp av nya möbler, medieutrustning, uppgradering av vitvaror och kläder eller leasing och bilreparationer är utgifter som innebär rörliga kostnader för underhåll och i vissa fall uppgradering av hushållet. Detta är utgifter som också är av betydande vikt för många hushåll men som i svåra tider kan inskränkas och i vissa fall skjutas på framtiden. Detta är också den utveckling vi tycks se i figur 7 ovan. Emellertid kan en del av denna konsumtion ske på mindre kontaktintensiva sätt, bl.a. har en allt större del av denna konsumtion, under senare år vuxit via e-handel i Sverige (Roos, J M 2018).

Det sista blocket av hushållsutgifter slutligen (som markerats med grått i figur 9 ovan) är sådana utgifter som rör tjänster och är av mindre kritisk karaktär för hushållen. Dessa är samtidigt utgifter som i större utsträckning kan antas vara priskänsliga och variera med hushållsinkomst och vad viktigare är – i stor utsträckning är kopplade till konsumenters rörlighet i termer av arbetsluncher, konferenser, resor, evenemang och upplevelseindustrin dvs. sektorer som starkt påverkats av människors minskade rörlighet.

För tillfället finns inga offentliga data över hur svenska hushåll direkt förändrat sina konsumtionsmönster av tjänster till följd av covid-19 restriktioner, den data över rörlighet som presenterats tidigare i denna text ger vissa indikationer. Enskilda banker har kunnat visa hur deras kontokortskunder förändrat sin konsumtion, exempelvis visar Swedbank att deras kontokortskunder minskat sin konsumtion av resebolagstjänster med -95% och hotell och restaurangkonsumtion minskat med -50%, kläder och skor -70% medan handeln inom hemelektronik stigit kraftigt. Swedbanks beräkningar ger vid handen att den totala konsumtionen sjunkit med ca 25% (Swedbank 2020). Studier som kunnat genomföras i USA visar på liknande siffror och att det under mars månad varit just ett tydligt fall i konsumtion gentemot restauranger, detaljhandeln, flygresor och kollektivtrafikresor medan livsmedelskonsumtionen i

dagligvarubutiker ökat mycket kraftigt.

Man uppskattar samtidigt att hushållens totala utgifter sjunkit med ca 50% i USA och med ca 35% i Frankrike vilket indikerar en hög osäkerhet bland hushållen inför framtiden (Baker S R 2020). Studerar vi varselstatistiken för Västra Götaland kan vi också konstatera att Hotell- och restaurangnäringen ensamt stod för ca en tredjedel av samtliga varsel under mars månad och tillsammans med transport och handelssektorn för ca 60% av alla varsel, se figur 10.



Figur 10, datakälla: Arbetsförmedlingens varselstatistik, månadsstatistik

Den svåra situationen för många företag inom besöksintensiv servicesektor hör alltså direkt samman med de restriktioner kring smittspridning som införts i Sverige och man drabbades därför tidigt. För industrisektorn är det däremot andra faktorer som ligger bakom produktionsstoppen. Inte minst att den vikande internationella efterfrågan efterhand blivit allt mer uppenbar. Detta har inneburit att varslen inom tillverkningsindustrin vuxit som andel av samtliga varsel under april månad (se figur 10 ovan). Tidigare var det vanligare med korttidsarbete inom industrin och som jämförelse kan nämnas att över hälften (51%) av de totalt 44 753 personer som t.o.m. april månad beviljats korttidsarbete i Västra Götaland, arbetar inom tillverkningsindustrin.

Tillverkningsindustrin upplever en samtidig efterfråge- och utbudskris

Situationen för näringslivet är för tillfället dubbelbottnad; dels lider tjänstesektorn av en kraftig efterfrågekris baserad i de restriktioner som införts; dels lider den varuproducerande delen av ekonomin av brist på både efterfrågan (vikande orderingång) och tillgång till insatsvaror. Det senare, bristen på insatsvaror, har sin grund i den avstannade produktionen i många för svensk del viktiga importmarknader. För att nämna några exempel har tillverkarna av bromssystemen (företaget Brembo) och även däckerna (företaget Continental) som används inom Volvo Cars personbilstillverkning, sina fabriker i Lombardiet i norra Italien. Lombardiet kring industristaden Milano är en region där fabrikerna stått stilla sedan den 22 mars. Båda Volvo-bolagen stängde produktionen 4 dagar efter

Italiens nedstängning dvs. den 26 mars. Att industrin drabbas samtidigt på olika fronter bidrar troligen också till att man, till skillnad från tjänsteföretagen, i huvudsak tycks ha valt andra strategier för att hantera krisen dvs. permitteringar snarare än varsel. Volvo Cars stora varsel av 1 300 tjänstemän får i sammanhanget, åtminstone så här långt in i krisförloppet, ännu ses som ett undantag.

För fordonsindustrin inleddes krisen delvis redan den 23 januari då de kinesiska myndigheterna beslutade om en total nedstängning av staden Wuhan i Hubei-regionen. Wuhan är en stor stad (11 miljoner invånare) och en viktig del i den kinesiska fordonsindustrin, som idag är världens största fordonsindustri. Ca 10 procent av den kinesiska fordonsindustrin är lokaliserad i Wuhan som har kallats Kinas Detroit, vilket inneburit att en mängd fordonstillverkare världen över redan inom ett par veckor upplevde allvarliga problem med den egna produktionen eftersom man då saknade centrala komponenter för den egna tillverkningen (Tooze 2020b). Bilfabrikerna i Europa hade då troligen skapat något av en buffert av komponenter för att klara det kinesiska nyåret som infaller i slutet av januari och början av februari. Under nyåret står Kinas fabriker av tradition stilla. Nya leveranser från Kina tar normalt 8-10 veckor eftersom de sker med containerfrakt. De stora Volvo-bolagen i Västra Götaland har slutmonteringsfabriker lokaliserade i regionen och är därför i stor utsträckning beroende av ett fungerande leverantörssystem av komponenter för sammansättningen av kompletta fordon. I skrivande stund har produktionen i Kina återigen upptagits. SKF, en viktig Göteborgsbaserad underleverantör till fordonsindustrin startade exempelvis som planerat upp sina 12 kinesiska fabriker igen den 10 februari. I samband med att underleverantörerna i Kina börjat starta upp igen har de båda Volvo-bolagen i Västra Götaland meddelat att den svenska produktionen ska återupptas, åtminstone delvis. Detta efter ca en månads uppehåll. Men det är inte bara tillgången på komponenter som styr produktionen utan naturligtvis även efterfrågan på fordon.

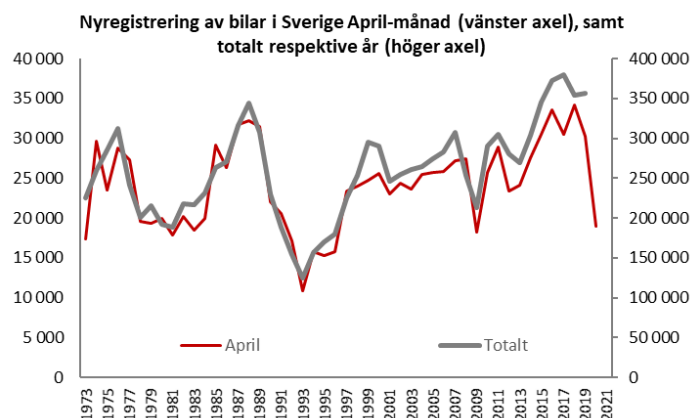
Fordonsindustrins problem har nämligen inte bara varit bristande tillgång på insatsvaror (även om det problemet kom först), orderingången föll också relativt kraftigt redan i februari 2020 vilket kan vara en bidragande orsak till att man valt att stänga ned produktionen här i Västra Götaland. Studerar vi exempelvis orderingången i ett antal tillverkande industrier som förändring i procent jämfört med föregående månad (tabell 1 nedan) kan vi konstatera att redan februari månad innebar en betänklig nedgång i orderingången för fordonsindustrin (SNI 29) från exportmarknader på över -10% jämfört med föregående månad. Hemmamarknaden hade dock i februari månad ännu inte börjat vika utan visade istället på en fortsatt uppgång.

Industrins orderingång, förändring i procent jämfört med föregående månad (M02 = Februari)	exportmarknaden 2020M02	
	hemmamarknaden 2020M02	
17.12 pappers- och pappindustri	1,0	-4,7
17.2 industri för pappers- och pappvaror	5,1	4,0
29-30 transportmedelsindustri	-9,1	7,2
29 industri för motorfordon, släpfordon och påhängsvagnar	-11,5	14,4

Tabell 1, datakälla; SCB, Industrins orderingång, kalenderkorrigerad och säsongrensad efter marknad, näringsgren SNI 2007 och månad

Tittar vi istället på nyregistrerade personbilar (en vanlig konjunktur-indikator) ser vi dock att april år 2020 var en betydligt sämre än motsvarande månad de senaste åren (se röd linje i figur 11, april respektive år 1973-2020).

Inom fordonsindustrin varierar marknaderna något mellan person- och lastbilssidan. Personbilsindustrin i Västra Götaland (Volvo Cars) är framförallt beroende av hushållens återgång till ett



Figur 11, datakälla: Bil Sweden

normalt liv och en återställd framtidstro, både i Sverige, Europa, Kina och USA. Framförallt efterfrågan från Kina på personbilar tycks nu återkomma (Sundberg 2020). För lastbilstillverkningen (AB Volvo) gäller snarare att framtidstron i näringslivet behöver restaureras. Lastbilsförsäljning sker huvudsakligen till andra företag, exempelvis åkeriföretag inom transportsektorn (tunga lastbilar) och till företag inom bygg- och anläggning och spedition (lätta lastbilar samt grävskopor och anläggningsmaskiner). Ett tecken på att man förväntar sig en långdragen nedgång i efterfrågan på tunga fordon är att AB Volvo valt att förlänga avtalet för korttidsarbete till hösten, till den 22 september (Phillips 2020). Indikationer som ännu inte registrerats i den officiella statistiken tyder på att orderingången på nya Volvolastbilar föll ytterligare med 75% under mars månad (jämfört med februari). De sista dagarna av mars var försäljningen t.o.m. negativ genom att inga nya ordrar kom in samtidigt som många åkerier drog tillbaka tidigare lagda beställningar på lastbilar (Augustsson 2020b). En ytterligare aspekt som skiljer fordonssektorerna åt är även att lastbilssidan är mer beroende av utländska marknader och framförallt av statliga infrastrukturinvesteringar världen över eftersom dessa påverkar efterfrågan på bl.a. grävskopor och anläggningsmaskiner. Infrastrukturinvesteringar brukar kunna vara konjunktursensitiva som ett sätt att stimulera efterfrågan, men hitintills har inga sådana större initiativ presenterats.

En viktig komponent i hur branscher påverkats av corona-krisen handlar just om huruvida försäljningen sker till hushåll eller till andra delar av näringslivet. Om detta handlar avsnittet nedan.

Hemmamarknad eller export, direktkonsumtion eller möjligheter till lagerhållning?

I normala konjunkturedgångar drabbas sektorer i ekonomin som bygger på försäljning mot långsiktig och planerad konsumtion snarare än de branscher som bygger på platsbunden direktkonsumtion. Skillnaden mellan exempelvis fordonsindustrin, där orderböckerna i normalfallet är fulla ca 6 månader framåt, kan jämföras med en pizzeria inom restaurangnäringen där lunchförsäljningen sker dag för dag, timme för timme. Att stora delar av tjänstesektorn är beroende av direktkonsumtion är också en av huvudorsakerna till att reaktionen från företagen i termer av varsel och uppsägningar skedde med sådan hastighet. Man har helt enkelt ingen konjunkturbuffert i form av planerad orderstock att luta sig emot för att rida ut krisen. Till skillnad från varuproducerande branscher innebär direktkonsumtionen även att tjänsteproducenterna inte heller kan kompensera kortvarigt efterfrågebortfall genom att

producera mot lager. Pizzor och gästnätter på hotell lämpar sig helt enkelt inte särskilt väl för lagerhållning tills konjunkturen viker uppåt igen. Av den anledningen kan man inte uppehålla produktionen vid ett efterfrågefall. Inom många service och tjänstenärningar är efterfrågan samtidigt kopplad till vissa timmar på dygnet eller specifika dagar i veckan och produktion och bemanning måste anpassas för att följa den ojämna efterfrågan.

En faktor som har stor betydelse för företagens situation är vilka marknader som försäljningen baseras på. Många industriföretag har en betydande avsättning genom export medan en större del av tjänstenärningens omsättning sker lokalt i Sverige. I tabell 2 nedan kan vi se att exporten för många av branscherna i den övre delen av tabellen (servicesektorer) är mycket låg medan det omvända gäller för branscherna i den nedre delen av tabellen (industri och industrinära tjänster). För handeln, hotell- och restaurangnäringen är därför lättandet av restriktioner här hemma i Sverige den mest centrala frågan för återhämtningen (undantaget gränshandeln i Strömstad), medan för stora delar av industrin och exporterande tjänsteföretag är utvecklingen i viktiga exportländer mer central. Kort sagt de exporterande företagen i Västra Götaland skulle ha drabbats lika hårt av corona-krisen även om ingen smitta nått Sverige och inga som helst begränsande rekommendationer införts här.

Bransch	Svenska hushålls konsumtion av produktionsvärden (1)	Konsumtion i Sverige av andra branscher (som insatser) av produktionsvärden (2)	Export av produktionsvärden (3)	Hemmamarknad för produktionsvärden (4)	Vertikal integration (5)	Import som andel av insatsförbrukning (6)
Hotell och restaurang	62%	38%	0,0%	100%	47%	19%
Resebyrå och resetjänster	52%	14%	34%	66%	18%	17%
Landtransportföretag	28%	69%	1%	99%	44%	14%
Sport-, fritids- och nöjesverksamhet*	45%	18%	0,0%	100%	47%	11%
Kultur, nöje samt spel och vadhållningsverksamhet*	37%	23%	0,4%	100%	51%	11%

Bransch	Hushållens andel av den svenska konsumtionen av produktionsvärden	Andra branschers andel av konsumtionen i Sverige (som insatser) av produktionsvärden	Export av produktionsvärden	Hemmamarknad för produktionsvärden	Vertikal integration	Import som andel av insatsförbrukning
Industri för stenkol och raffinerade petroleumprodukter	4%	24%	71%	29%	11%	86%
Industri för motorfordon, släpfordon och påhängsvagnar	4%	16%	73%	27%	30%	44%
Magasinering och stödtjänster till transport och post*	3%	56%	18%	82%	37%	20%
Arbetsförmedling och bemanningsföretag	0%	98%	0,0%	100%	70%	20%
Reklam och marknadsundersökning	0%	82%	18%	82%	33%	14%

Tabell 2, datakälla: SCB, Nationalräkenskaperna IO-tabell 2016 (symmetriska IO-tabeller, produkt x produkt).

*En betydande andel av dessa branschers produktionsvärden konsumeras av offentliga instanser.

- (1) Andel av produktionsvärden som konsumeras av hushåll
- (2) Andel av produktionsvärden som konsumeras av andra branscher (som insatsvaror)
- (3) Andel av produktionsvärden som konsumeras i andra länder/går på export
- (4) Andel av produktionsvärden som konsumeras i Sverige (obs i första ledet)
- (5) Eget förädlingsvärde av totalt produktionsvärde
- (6) Andel av insatsförbrukning som sker genom import (obs i första ledet)

Inom industrin brukar uppsägningsförfarandena, särskilt i samband med större neddragningar, följa ett mer utdraget förlopp. Eftersom industrins produktionsplanering är mer långsiktig (särskilt vad gäller utveckling av nya varor och modeller) och i stor utsträckning följer orderböckernas volymförändringar, inväntar man oftare tecken på om ett orderfrånfall är temporärt eller varaktigt innan man lägger större varsel. Svensk arbetslagstiftning innebär samtidigt att större neddragningar över 25 personer skall anmälas till Arbetsförmedlingen senast med fyra månaders varsel, för 5-25 personer gäller två månaders varsel. Detta innebär att reella uppsägningar vanligen sker med en eftersläpning om (drygt) ca ett kvartal efter en produktionsneddragning. Historiskt har därför sysselsättningscyklerna inom

industrin samvarierat med produktionsnedgången med ca ett kvartals eftersläpning (Anderson et.al 2016). Istället för direkt uppsägning som inom tjänstenäringarna föregås alltså uppsägningarna inom industrin vanligen av varsel. Till saken hör också att normalstorleken per arbetsställe är betydligt lägre inom företag i tjänstesektorerna vilket gör att lagen om varsel mer sällan är applicerbar på neddragningar inom dessa företag.

Integrerade eller fragmenterade produktionsprocesser avgör känsligheten

En betydande orsak till att hastigheten i krisen varit så pass stark är att den direkta sysselsättningen i tjänstesektorn är mycket hög. Detta i jämförelse med exempelvis tillverkningsindustrin (som vanligen drabbas tidigt i konjunkturedgångar), där den indirekta sysselsättningseffekten istället är högre. Med direkt-, och indirekt sysselsättning menas den del av värdekedjan och sysselsättningen som sker inom den egna branschen kontra genom inköp av varor och tjänster från andra delar av ekonomin. Service och tjänstesektorer innebär en långt högre grad av ansikte-mot-ansiktekontakt med kunder och bland annat därför är företagen också mer personalintensiva i jämförelse med tillverkande industri som präglas av en betydligt högre automatiseringsgrad och maskinintensitet. En anledning till att effekterna exempelvis i termer av arbetslöshet tar längre tid i en normal konjunkturedgång är nämligen att industrisektorns produktion (som normalt drabbas först) till stor del vilar på kapitalintensiv produktion men också på inköp av insatsvaror och tjänster från övriga delar av ekonomin. Detta gör att den direkta sysselsättningen inte är lika stor och att det tar en viss tid för de indirekta effekterna att fortplanta sig i ekonomin genom att inköpsvolymerna hos slutproducenterna minskas ned. Liksom slutproducenternas egna orderböcker sträcker sig en viss tid framåt är också de egna beställningarna uppströms mot underleverantörer (komponenttillverkare och industrinära tjänster), gjorda med viss framförhållning och reaktionerna i termer av varsel kan därför låta vänta på sig hos underleverantörerna.

I tjänstesektorerna där den direkta sysselsättningen istället är mycket hög ser vi däremot effekterna direkt. En indikation på graden av direkt kontra indirekt sysselsättningseffekt är den så kallade graden av ”vertikal integration” dvs. hur stor del av branschens totala produktionsvärde som företagen i branschen själva genererat. I tabell 2 ovan kan vi exempelvis avläsa att för de branscher som drabbas senare i krisförloppet, i tabellens nedre del, är graden av vertikal integration generellt lägre. Inom fordonsindustrin består exempelvis hela 70% av produktionsvärdet av komponenter och insatsvaror som köpts in av från andra företag (dessutom till 44% av företag utanför Sverige, se kolumn för import). För petroleumraffinaderierna är siffran ännu högre, hela 89% av produktionsvärdet härrör från inköp, mestadels från utlandet genom råoljeimport. Detta innebär att ett produktionsstopp inom industrin får betydligt större indirekta sysselsättningseffekter än vad som gäller för företag inom de flesta tjänstesektorer och därmed inte uppstår lika snabbt.

Möjliga scenarion för en kommande arbetsmarknads- återhämtning

Corona-krisen är ännu i sitt inledningsskede. Vad som började som en hälsokris har triggat en djup ekonomisk stagnation och utslagning av företag. I vissa delar bör problemen kunna vara övergående i relativ närtid medan det finns aspekter med större osäkerhet. Den nedstängning som nu genomförs för att dämpa smittspridningen är tillfällig. De delar av efterfrågan som kan kopplas till förändrade rörelsemönster bör komma tillbaka. När restriktionerna kring rörlighet, resande och social distansering lättas, finns troligen ett uppdämt konsumtionsbehov som kan bidra till en snabbare återhämtning. En stor del de hushållsinköp och reparationer mm. som kunnat skjutas på framtiden, och som beskrivits tidigare i denna text, kommer då att genomföras. Men om krisen drar ut på tiden påverkas även den totala efterfrågan negativt, exempelvis om de lagda varslen tvingas effektueras, arbetslösheten därmed ökar, och hushållen blir tvungna att minska sin konsumtion permanent och att spara. En sådan utveckling kommer då ytterligare att även hålla tillbaka investeringar i näringslivet och så är vi inne i en ihållande period av låg sysselsättning och ekonomisk aktivitet. På så sätt kan den corona-kris, som initialt tog sin början i besöksintensiva servicebranscher, komma att utvecklas till en kris av mer traditionellt snitt.

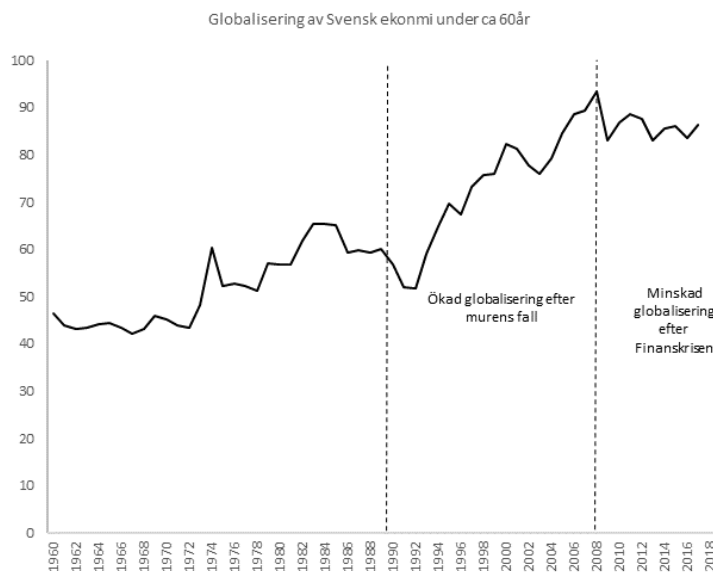
Servicesektorns återhämtning

Inom servicesektorn är det lätt att föreställa sig en relativt snabb uppgång så snart den värsta smittspridningen klingat av och människors oro avtagit. Trots statliga räddningspaket kommer dock långt ifrån alla restauranger, hotell, hushållstjänsteföretag och butiker att klara sig när konsumtionsmönstren återgår. Det är troligt att det inom just restaurangnäringen och inom hushållstjänster funnits en reell överetablering som bl.a. drivits på av senare års skattelättnader för hushållen vilket ökat köpkraften. Detta har rimligen bidragit till den tillväxt i den tjänstesektor som nu drabbats under Corona-krisens inledningsskede. Vad gäller handeln och tjänstenäringarna kan också nämnas att krisen inte är helt utan vinnare. Många företag inom e-handeln liksom många livsmedelsbutiker har upplevt ett uppsving då konsumtionen tagit sig nya vägar. E-handeln var exempelvis på frammars redan innan Corona-krisen (Roos 2018) och det är inte ovanligt att kriser driver på och förstärker redan tidigare pågående strukturförändringar. Många hushåll som under krisen provat näthandel, hemleveranser av mat och digitala tjänster kommer troligen att fortsätta göra det när krisen är över. Fortsatt butiksdöd och uppsving för större e-handelsaktörer skulle alltså kunna vara en bestående förändring. Men även inom den butikshandel som klarar sig kan erfarenheterna från pandemin få långsiktiga verkningar genom att graden av ansikte-mot-ansikte försäljning begränsas. Det ökade inslaget av automatisering inom handeln exempelvis genom övergången från prislappar till streckkoder (manuell prissättning utgjorde tidigare en stor del av arbetstiden i butiker) och därmed ökade möjligheter till självskanning i butiker eller egen incheckning vid resor mm. kan komma att öka.

Industrins återhämtning

Strukturförändringar kan även accelereras inom industrins leverantörskedjor. Redan innan Corona-krisen och de störningar av leverantörsled som vi bevittnat inom exempelvis fordonsindustrin, fanns

en tendens till s.k. "onshoring" dvs. att många företag flyttade hem tillverknigen av insatsvaror (Ellram 2013:4). I mycket grova drag brukar perioden från Berlinmurens fall 1989 fram till finanskrisens utbrott år 2008 kallas eran av "hyper globalisering", en period då den globala handeln med insatsvaror svarade för upp till ca 60% av den totala världshandeln. Finanskrisen innebar emellertid slutet på den utvecklingen och sedan ca år 2011 har handeln inom s.k. globala värdekedjor slutat växa och har inte vuxit sedan dess (Miroudot 2019). Ett troligt scenario vad gäller industrins återhämtning är alltså att den kommer att innebära ett visst mått av förändrade inköpsstrategier. Vilken väg de stora exportföretagen väljer kommer att ha stor betydelse för underleverantörer i Västra Götaland och framförallt utanför Göteborgsregionen. Enligt vissa bedömare tycks trenden inom fordonsindustrin exempelvis varar att återta kontrollen "uppströms" dvs. över sådana komponenter som tidigare outsource:ats (Miller 2020) medan man istället släpper kontrollen över centrala delar av R&D exempelvis på Volvo Cars (Coppola 2020). Olika funktioner i värdekedjan kan alltså komma att hanteras på olika sätt. Figur 12 och 13 nedan visar ett globaliseringsindex baserat på summan av värdet på importen plus exporten som andel av BNP, för Sverige i figur 12 och för världsekonomin som helhet i figur 13. Använder vi detta mått kan vi se att globaliseringen tilltog kraftigt mellan åren 1990-2008 för att sedan gradvis avta något. Prognos från bl.a. världshandelsorganisationen WTO pekar dock mot att den globala handeln troligen faller mellan 13-32% under år 2020 och att fallet väntas bli ännu större inom sektorer med särskilt komplexa värdekedjor, exempelvis fordonsindustrin (Rodrik 2020).



Figur 12, datakälla: World Bank WDI



Figur 13, datakälla: Bl.a. World Bank WDI

Figur 12 och 13 nedan visar ett globaliseringsindex baserat på summan av värdet på importen plus exporten som andel av BNP, för Sverige i figur 12 och för världsekonomin som helhet i figur 13. Använder vi detta mått kan vi se att globaliseringen tilltog kraftigt mellan åren 1990-2008 för att sedan gradvis avta något. Prognos från bl.a. världshandelsorganisationen WTO pekar dock mot att den globala handeln troligen faller mellan 13-32% under år 2020 och att fallet väntas bli ännu större inom sektorer med särskilt komplexa värdekedjor, exempelvis fordonsindustrin (Rodrik 2020).

Det är troligt att produktionen i många europeiska länder inom kort startar upp igen och att leverantörssystemen då återhämtar sig. Hur efterfrågan återhämtar sig är däremot ett större frågetecken. Här kommer det antagligen se olika ut på olika marknader. Återhämtningen för exportsektorn vilar huvudsakligen på hur återhämtningen kommer att se ut i Tyskland och övriga euroområdet. Volvo

Cars beräknas exempelvis ha över 50% avsättning inom EU-området, 20% i Kina och 15% i USA (Alvstam 2020). För dessa marknader kan återhämtningen komma att se olika ut, inte minst beroende på hur man lyckats hantera smittspridningen men också hur man hanterar den ekonomiska krisens verkningar. Oavsett om det gäller tjänste-, eller varuproducerande näringar avser återhämtningen här ekonomiska mått så som omsättning, produktionsvärden osv. Denna text har emellertid arbetsmarknaden och sysselsättningen som fokus. Ekonomiska och arbetsmarknadsmässiga effekter hänger naturligtvis samman men sambandet mellan dem förändras ständigt och det är inte helt givet hur de kommer att samvariera genom Corona-krisen.

Följer alltid arbetsmarknaden efter produktionens återhämtning?

Vi har tidigare nämnt att produktionsvolymen och sysselsättningen inom många branscher samvarierar, med ca ett kvartals eftersläpning för sysselsättningen. Detta gäller framförallt inom fordonsindustrin men på aggregerad nivå finns tecken på att mönstren för de traditionella konjunkturcyklerna är på väg att förändras. Begreppet ”jobless recoveries” myntades under tidigt 90-tal för att beskriva en förändring där sysselsättningens återhämtning tar allt längre och längre tid för varje ny kris. Tidigare brukade den totala sysselsättningen i ekonomin börja sin återhämtning med ca två kvartals eftersläpning efter det att produktionsvolymerna nått botten och börjat växa igen. Men sedan kriserna på 90-talet stämde detta inte längre. Studier i USA visar att efter krisen på 90-talet hade vänt i ekonomiska termer, BNP växte igen, fortsatte sysselsättningen att sjunka i ytterligare 17 månader, efter IT-kraschen 2001 (i USA) fortsatte sysselsättningen att sjunka i hela 23 månader efter att ekonomin vänt, vilket även gällde efter finanskrisen år 2009 (Jaimovich & Siu 2018). Förklaringarna till detta kan vara flera, en tendens som lyfts av forskarna Groshen & Potter (2003) är att omsättningen av jobb på arbetsmarknaden blivit andelsmässigt större för varje kris och bidragit till att sysselsättningens återhämtning blivit trögare. Groshen och Potter finner att en allt större del av jobbtillväxten under återhämtningarna utgörs av jobbomsättning, dvs. nyanställningar snarare än återanställningar. Man anställer i allt större utsträckning helt nya personer snarare än de man tidigare sagt upp. Denna förändring innebär längre sök- och rekryteringsprocesser och därmed en långsammare arbetsmarknadsåterhämtning tillsammans med stora förluster av företagsspecifika kunskaper som byggts upp över tid. Detta är en tendens som troligen förstärks av att en allt större andel av jobben fått en mer osäker karaktär och att företagen därför har lättare att göra sig av med personalen.

För företagen finns nämligen i krissituationen två huvudsakliga strategier, sk. ”labour hoarding” och sk. ”job matches loss” (Wearing et.al 2020). Den förstnämnda modellen dvs. att behålla mer personal än vad produktionen för tillfället kräver i en nedgång används ofta av företag för att slippa rekryterings- och utbildnings kostnader då konjunkturen åter blir positiv. Denna modell användes exempelvis i stor utsträckning inom högkvalificerade tjänstebanscher samt inom utbildning och vård i Sverige under finanskrisen 2009 (Hagman 2012). Lågkvalificerade tjänstenäringar så som exempelvis många besöksnäringar tenderar snarare att säga upp övertalig personal. Den svenska politiken med massiva permitteringar kan sägas stärka den förstnämnda tendensen medan den linje som USA:s följer med stimulansmedel till hushåll för att öka efterfrågan snarare inneburit en massiv ökning av arbetslösheten dvs. ”job matches loss”. Den senare strategin kan tänkas medföra större inslag av (kanske välbehövlig) strukturomvandling men å andra sidan ett betydligt svårare läge för en effektiv och snabb återhämtning då stora delar av ekonomin karaktäriseras av en separation av arbetskraft och

arbetsgivare som då måste hitta tillbaka till varandra. Risken att Sverige skulle drabbas av en förlängd återhämtning minskar i och med de statliga permitteringsstöden. Återhämtningen förändras å andra sidan relativt tidigare kriser genom att det nu i så stor utsträckning är servicesektorer som drabbats, sektorer med stora andelar osäkra anställningar. För t.ex. fordonsindustrins del är det inte heller bara arbetet med att återanställa personal och konsulter som kan innebära trögheter, under finanskrisen uppstod exempelvis problem genom att ca 30 centrala underleverantörer gått i konkurs vilket ledde till att man tvingades leta nya leverantörer (Augustsson 2020a).

Som nämnts tidigare tenderar kriser att förstärka redan pågående strukturförändringar, eller för att vara ännu tydligare, det är huvudsakligen i samband med ekonomiska kriser som strukturuomvandlingen sker. Strukturuomvandling drivs av ny teknik, förändrade konsumtionsmönster, nya affärsmodeller och nya sätt att organisera arbetet. Vi kan förvänta oss att krisen påskyndar olika omvandlingsfenomen. Osäkra tider resulterar vanligen i minskad investeringsvilja och därmed försvagad teknikutveckling. Men omvandlingen kan ta sig flera vägar. I en omfattande ekonomisk nedgång genomförs vanligen omfattande rationaliseringar inom de flesta verksamheter. Inom många branscher sägs personal upp, produktionen kanske delvis istället automatiseras och outsourcas och när konjunkturen sedan vänder igen är företaget kanske mer produktivt än före krisen och det är då inte alltid det mest rationella att återanställa lika mycket personal som tidigare sagts upp. På så sätt accelereras strukturuomvandlingen genom ekonomins kriser. Ett exempel på omvandling som accelereras genom denna kris är troligen det stora varslat av 1 300 tjänstemän inom Volvo Cars vilket motiveras som en nödvändig omställning mot elektrifiering av de fordon som produceras (Augustsson 2020c).

Både offentlig sektor och industrin har över tid minskat sina andelar av sysselsättningen i Västra Götaland, en process som accelererats genom de kriser vi genomlevt. Inom det offentliga genom politiska prioriteringar och i industrin både genom automatisering och globalisering/offshoring. Men det har också skett en strukturuomvandling genom att förlorade jobb ersatts av nya, främst av servicejobb i privatsektor. På 2000-talets svenska arbetsmarknad sker nu nära 80% av sysselsättningen utanför de varuproducerande näringarna, dvs. inom offentliga (ca 27%) & privata tjänster (ca 49%). Eftersom tjänstesektorerna både är svårare att automatisera och att offshorea och därmed blir mer personalintensiva har dessa sektorer under tidigare kriser kunnat absorbera stora delar av den omställda arbetskraften. Men tjänstesektorerna kan inte expandera hur mycket som helst, den svenska konsumtionen är inte obegränsad och inte alla tjänster går att exportera. Frågan om sysselsättningens återhämtning genom fortsatt strukturuomvandling blir därför allt mer komplicerad.

Återhämtningen blir inte lika snabb som fallet i sysselsättning

Återhämtningen tar av naturliga skäl alltid längre tid än själva krisförloppet, förstörelse är lättare än (kreativ) återbyggnad. Krisscenarion har sedan länge identifierats som mer drastiska än återhämtningsscenarion. Keynes skriver redan år 1936 att;

”krisfenomenet – det faktum att övergången från en uppåtgående till en nedåtgående rörelse ofta sker plötsligt och våldsamt medan det däremot som regel inte förekommer någon sådan skarpt markerad vändpunkt vid övergången från en nedåtgående till en uppåtgående tendens” (Keynes 1973:352)

Den här dynamiken beror också på att när konjunkturen vänder är både företag och konsumenter vanligen försiktiga. För företagen gäller att när orderingången vänder uppåt, tillfredsställer man initialt den ökade efterfrågan genom att sälja av ett, under krisen uppbyggt lager. Håller orderuppgången i sig får den kvarvarande personalen vanligen jobba fler timmar för att möta efterfrågan och därefter tar man kanske in temporär personal, en slags konjunkturbuffert genom konsulter, som om konjunkturen håller i sig anställs som fastpersonal. Först därefter sker sedan direkta nyanställningar och sysselsättningen inom branschen börjar återigen vända upp. En snabb och direkt återhämtning brukar inom litteraturen benämnas en "V-shape" återhämtning, V:et i det här fallet är tänkt att illustrera ett snabbt hack i en kurva över exempelvis Västra Götalands BRP-tillväxt. Blir det däremot en mer långdragen lågkonjunktur med negativ BNP-tillväxt under två återföljande kvartal brukar detta benämnas som en recession, eller för att återanvända bokstavsmetaforen, återhämtningen får en "U-shape". Ett tredje scenario är en återhämtning i form av en s.k. *dubbeldipp* där en initial kortvarig återhämtning följs av ett påföljande ytterligare fall i BNP-tillväxten innan den slutgiltiga återhämtningen åter tar fart igen, dvs. en s.k. "W-shape". Erfarenheter av pandemier är begränsad och vi har idag ingen vetenskap om huruvida ekonomin eventuellt kommer att behöva begränsas återkommande för att motverka nya smitto-toppar och en överbelastad sjukvård. Både Sars-epidemin år 2003 och Spanskasjukan år 1918 hade tre toppar innan de avtog så återfall i dessa sammanhang är inte ovanliga (Long 2020).

I denna rapport har påpekats att de kanske mest anmärkningsvärda med Corona-krisen dels är snabbheten med vilken den ekonomiska aktiviteten minskats, och dels vilka delar av näringslivet som drabbats först. I många delar av världen har den negativa utvecklingen på arbetsmarknaden gått oerhört fort. På den amerikanska arbetsmarknaden förlorades exempelvis ca 20,5 miljoner arbetstillfällen bara under april månad och arbetslöshetsnivån steg från under 4% till 14,7%. Den oerhört snabba utvecklingen hänger naturgivs samman med restriktioner kopplade till Corona-smitta och vilka branscher som drabbats av dessa restriktioner. Både internationellt och i Sverige har en ökande andel av de nya jobben som tillkommit under senare år varit av tidsbegränsad karaktär (OECD 2019). De branscher som nu drabbats allra hårdast (kultur, nöje & fritid, samt hotell och restaurang och detaljhandeln) uppvisar de högsta andelarna av visstidsanställda, mellan 30-45% av de sysselsatta i dessa branscher, medan motsvarande siffra inom tillverkningsindustrin endast är ca 9%. Andelen visstidsanställningar är samtidigt högst bland de yngsta arbetstagarna och i åldersgruppen 16-24 år har närmare 60 procent av alla anställda en tidsbegränsad anställning (SN & LO 2016). Detta bidrar troligen till den mycket snabba och negativa effekten på arbetsmarknaden. Strukturskillnaden i anställningstyper mellan branscher skulle samtidigt kunna vara en av de bidragande orsakerna till att varslen stigit snabbare nu, jämfört med tidigare kriser, exempelvis jämfört med finanskrisen 2009 då industrin drabbades särskilt hårt. Frågan är om de lösare anställningsformerna också kommer att bidra till en snabbare återhämtning i form av minskad försiktighet inför återanställningar?

Referenser

- Alvstam C G & Fang T. (2020) "Behåll Volvos självständighet". Dagens Industri 2020-04-23
- Andersson F W, Poldahl A & Widegren D (2016) En översikt av fordonsindustrin – Statistiska centralbyrån SCB
- Ambrose J (2020) "Saudi Arabia steps up oil price war with big production increase" i The guardian 2020-03-11, <https://www.theguardian.com/world/2020/mar/11/saudi-arabia-oil-price-war-production-increase-aramco>
- Augustsson T (2020a) "Inifrån Industrikrisen" SvD Näringsliv 2020-04-18.
- (2020b) "Dyster prognos för Volvo" SvD Näringsliv 2020-04-24.
- (2020c) "Volvofacken oroliga efter varslat" SvD Näringsliv 2020-04-29.
- Baker S R, Farrokhnia R.A, Meyer S, Pagel M & Yannelis, C. (2020) How Does Household Spending Respond to an Epidemic? Consumption During the 2020 COVID-19 Pandemic. Available at SSRN: <https://ssrn.com/abstract=3565521> or <http://dx.doi.org/10.2139/ssrn.3565521>
- Coppola G (2020) "Volvo Says Virus Won't Slow Its Rollout of Self-Driving Car Tech" i Bloomberg 2020-05-06 <https://www.bloomberg.com/news/articles/2020-05-06/volvo-says-virus-won-t-slow-its-rollout-of-self-driving-car-tech>
- Economist (2020) Editors Note "The 90% economy that lockdowns will leave behind" Briefing Editors Note 2020-04-30; <https://www.economist.com/briefing/2020/04/30/the-90-economy-that-lockdowns-will-leave-behind>
- Ellram, L M (2013) "Offshoring, Reshoring and the manufacturing location decision", Journal of Supply Chain Management, 49(2).
- Groshen, E L & Potter S (2003). Has structural change contributed to a jobless recovery? Current Issues in Economics and Finance, Federal Reserve Bank of New York 9 (8), 1{7.
- Hagman L & Kvist L (2012) "Tjänsteproduktionen går ned på lågvarv"- Tjänsteindikatorn 8 Mars 2012, Almega Rapport.
- He L (2020) "China is giving cash to car buyers to revive sales crushed by the pandemic" CNN 2020-04-14; <https://edition.cnn.com/2020/04/14/business/china-auto-industry-coronavirus/index.html>
- ILO 2020 Monitor: COVID-19 and the world of work. Second edition Updated estimates and analysis, 7 April 2020 International Labour Organization
- Jaimovich N & Siu H E (2018) job polarization and jobless recoveries, NBER Working Paper series, Working Paper 18334, National Bureau of economic research. <http://www.nber.org/papers/w18334>
- Keynes J M. (1973) "Allmän teori om sysselsättning, ränta och pengar", (originaltitel: The general theory of employment, interest and money, 1936) The royal economic society, London
- Long H (2020) "Some economists see a W-shaped recovery ahead because of coronavirus crisis", April 22, 2020 at The Seattle Times: <https://www.seattletimes.com/business/some-economists-see-a-w-shaped-recovery-ahead-because-of-coronavirus-crisis/>
- Mathy G. (2020) "Coronavirus Recession Looms, Its Course 'Unrecognizable" i New York Times 2020-03-21
- Miller J, Keohane D, Bushey C & Campbell P (2020) "Weakest link in supply chain threatens car industry revival" i Financial Times 2020-04-16
- Miroudot, S & Nordström, H S. (2019) "Made in the World Revisited". Robert Schuman Centre for Advanced Studies Research Paper No. RSCAS 2019/84. Available at SSRN: <https://ssrn.com/abstract=3489137> or <http://dx.doi.org/10.2139/ssrn.3489137>
- OECD (2019), OECD Employment Outlook 2019: The Future of Work, OECD Publishing, Paris. <https://doi.org/10.1787/9ee00155-en>
- Philips M (2020) Så slår coronaviruset mot ekonomin - Volvo förlänger permitteringar till i höst. Dagens Industri 22 april 2020
- Pierce, J R & Schott, P K (2016). "The surprisingly swift decline of U.S. manufacturing employment", i American Economic Review, 106, 1632–1662.
- Rodrik D (2020) "Globalisation after Covid-19: my plan for a rewired planet" Prospect magazine 2020-05-04; <https://www.prospectmagazine.co.uk/magazine/dani-rodrik-globalisation-trade-coronavirus-who-imf-world-bank>
- Roos J M red. (2018), Under ytan - En rapportserie om den svenska konsumtionen, Konsumtionsrapporten 2018, Centrum för konsumtionsvetenskap Göteborgs universitet
- Tooze A. (2020a) "How coronavirus almost brought down the global financial system" I The Guardian 2020-04-14. <https://www.theguardian.com/business/2020/apr/14/how-coronavirus-almost-brought-down-the-global-financial-system>
- (2020b) Shockwave - on the pandemic's consequences for the world economy; The London Review of Books; Vol. 42 No. 8 · 16 April 2020

- Sundberg M (2020) "Volvo öppnar upp fabrikerna på måndag" i DN 2020-04-14.
<https://www.dn.se/ekonomi/volvo-oppnar-fabrikerna/>
- Svenskt Näringsliv & LO (2016) Tidsbegränsade anställningar på svensk arbetsmarknad
- en kartläggning av förekomsten, behoven och hur de används. Maj 2016
- Swedbank (2020) Swedbank Macro research – consumer spending observer 20 april 2020.
<https://research.swedbank.se/default.aspx?cdguid=79BD4952-F2F0-4441-9D20-9CF0581BC06E>
- VGR Analys 2020:18 Coronavirusets inverkan på ekonomi och sysselsättning 2020-03-31.
<https://www.vgregion.se/ov/data-och-analys/analysportalen/rapporter-2020/Coronavirusets-inverkan-ekonomi-sysselsattning/?a=false&guest=true>
- Werning I, Guerrieri V, Lorenzoni G & Straub L (2020) "Macroeconomic Implications of COVID-19: Can Negative Supply Shocks Cause Demand Shortages?" NBER Working Paper No. 26918
Issued in April 2020