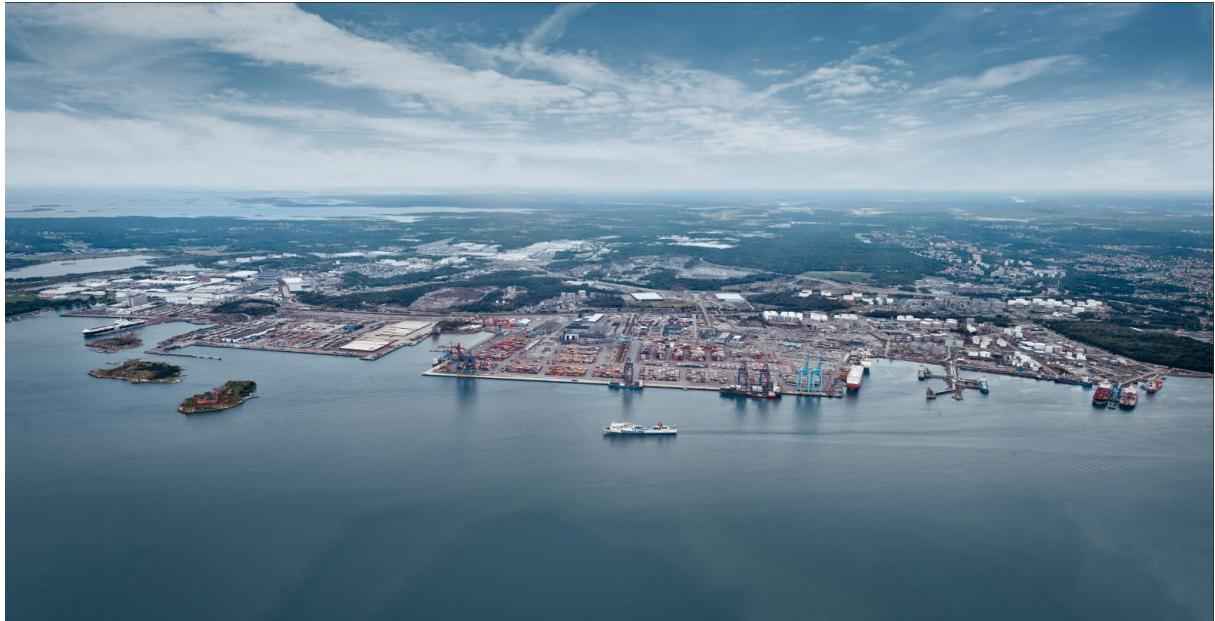




CHALMERS



Hur ska Göteborgs hamn ställa sig till varuägares nearshoring?

En fallstudie om hur varuägare ser på nearshoring

Kandidatarbete inom internationell logistik

**MALIN DEMPE
EBBA HANSÉN**

INSTITUTIONEN FÖR MEKANIK OCH MARITIMA VETENSKAPER

CHALMERS TEKNISKA HÖGSKOLA
Göteborg, Sverige, 2022

Kandidatarbete inom internationell logistik

Hur ska Göteborgs hamn ställa sig till varuägares nearshoring?

En fallstudie om hur varuägare ser på nearshoring

MALIN DEMPE
EBBA HANSÉN

Institutionen för mekanik och maritima vetenskaper
Avdelningen för maritima studier
CHALMERS TEKNISKA HÖGSKOLA
Göteborg, Sverige, 2022

Hur ska Göteborgs hamn ställa sig till varuägares nearshoring?

En fallstudie om hur varuägare ser på nearshoring

MALIN DEMPE

EBBA HANSÉN

© MALIN DEMPE, 2022

© EBBA HANSÉN, 2022

Institutionen för mekanik och maritima vetenskaper

Chalmers tekniska högskola

SE-412 96 Göteborg

Sverige

Telefon: + 46 (0)31-772 1000

Omslag:

Flygfoto över Göteborgs hamn. Göteborgs hamn AB.

<https://www.goteborgshamn.se/press/bildbank/>. Återgiven med tillstånd.

Institutionen för mekanik och maritima vetenskaper

Chalmers tekniska högskola

Göteborg, Sverige 2022

FÖRORD

Detta examensarbete har skrivits av Malin Dempe och Ebba Hansén, två studenter inom programmet Internationell Logistik på Chalmers Tekniska Högskola. Utbildningen är en treårig kandidatutbildning inom logistik med inriktning på sjöfart. Utbildningen omfattar: juridik, ekonomi, logistik samt miljö. Idén till examensarbetet uppkom vid konversation med en anställd på Göteborgs hamn som ville att vi skulle undersöka hur varuägare funderar kring nearshoring. Detta för att Göteborgs hamn sedan ska kunna anpassa sig utefter sina kunders behov. Efter fortsatta samtal tillsammans med Göteborgs hamn smalnade ämnet ner till att undersöka det ur ett godsflödes-perspektiv.

Vi vill uttrycka ett stort tack till Göteborgs hamn som hjälpt oss under hela processens gång med information och kontaktuppgifter. Vi vill även tacka alla företag och intervjuobjekt som tog sig tiden att ställa upp på intervju. Till sist vill vi uttrycka ett stort tack till vår handledare Martin Larsson som kontinuerligt varit behjälplig med tips och idéer. Martin har varit ett stort stöd under hela arbetets gång.

Hur ska Göteborgs hamn ställa sig till varuägars nearshoring?

En fallstudie om hur varuägare ser på nearshoring

MALIN DEMPE

EBBA HANSÉN

Institutionen för mekanik och maritima vetenskaper

Chalmers tekniska högskola

SAMMANDRAG

Långa ledtider och dålig kontroll över sin produktion har blivit konsekvenser av världshandelns globalisering och företagens offshoring. Detta har visat sig vara sårbart för varuägens försörjningskedja när oförutsägbara händelser uppstår. Covid-19 pandemin kan vara startskottet för att företag väljer att flytta tillbaka sin produktion närmre sin hemmaregion, så kallat nearshoring. Vad finns det mer för anledningar till nearshoring? Vilka fördelar och nackdelar genererar det i och vart skulle det vara aktuellt att flytta? Denna rapport kommer presentera svaren på dessa frågor samt hur transporterna kommer genomföras när sträckorna blir kortare. Detta kommer att besvaras ur godsflödets perspektiv. Med hjälp av intervjuer kommer rapporten ge en tydligare bild över hur varuägars tankar går kring valet av nearshoring. Rapporten visar på att nearshoring är en mycket aktuell fråga som bör och kommer att diskuteras mer och mer i framtiden. Däremot är de flesta bara i startgropen när det kommer till genomförandet. Rapporten visar även på att kortare ledtider och stabilare försörjningskedja är de främst anledningarna till att varuägare väljer nearshoring.

Nyckelord: Nearshoring, Outsourcing, Offshoring, Covid19

How should the Port of Gothenburg respond to commodity owner's nearshoring?

An case study on how commodity owner's view nearshoring

MALIN DEMPE

EBBA HANSÉN

Department of Mechanics and Maritime Sciences

Chalmers University of Technology

ABSTRACT

Long lead times and poor control over their production have become consequences of world trade globalization and corporate offshoring. This has proven to be vulnerable to the commodity owner's supply chain when unpredictable events occur. The Covid-19 pandemic may be the starting point for companies choosing to move their production closer to their home region, so-called nearshoring. What are the other reasons for nearshoring? What advantages and disadvantages does it generate and where would it be relevant to move? This report will present the answers to these questions and how the transports will be carried out when the distances become shorter. This will be answered from the perspective of the flow of goods. With the help of interviews, the report will provide a clearer picture of how product owners' thoughts revolve around the choice of nearshoring. The report shows that nearshoring is a very topical issue that should and will be discussed more and more in the future. However, most companies are only in the start of implementation of nearshoring. The report also shows that shorter lead times and a more stable supply chain are the main reasons why product owners choose nearshoring.

The report is written in Swedish.

Keywords: Nearshoring, Outsourcing, Offshoring, Covid19

INNEHÅLLSFÖRTECKNING

1. Inledning.....	1
1.1 Bakgrund	2
1.2 Syfte	2
1.3 Frågeställning	2
1.4 Avgränsningar	2
2. Teori	3
2.1 Outsourcing, Nearshoring och Backshoring	3
2.2 Covid-19:s påverkan på världshandeln	3
2.3 Anledningar till att välja nearshoring?	4
2.3.1 Ökad efterfrågan.....	4
2.3.2 Kortare ledtider & kostnadsförändringar	5
2.3.3 Ökad interaktion med kunder	5
2.3.4 Övriga faktorer	5
2.4 Vart är det aktuellt att flytta?.....	6
2.5 Anledningar till att inte välja nearshoring?	6
2.5.1 Minskning av kontaktnät	6
2.5.2 Liten vetskap kring faktorer som spelar in.....	7
2.5.3 Backshoring istället för nearshoring	7
2.6 Hamnens roll i försörjningskedjan	7
2.6.1 Kan kortsjö konkurrera med inlandstransporten vid kortare sträckor?	7
3. Metod	9
3.1 Val av metod	9
3.1.1 Intervjuer	9
3.1.2 Semi-strukturerade Intervjuer	9
3.1.3 Datainsamling, urval & deltagare.....	10
3.1.4 Litteraturöversikt.....	10
3.1.5 Sökning.....	11
3.1.6 Intervju Etik.....	11
4. Resultat.....	12
4.1 Covid-19:s påverkan	12
4.2 Fördelningen kring valet av nearshoring.....	12
4.3 Vad finns det för bakomliggande anledningar till nearshoring?	12
4.3.1 Kortare ledtider & Kostnadsförändringar	13
4.3.2 Hållbarhetsaspekten	13
4.3.3 Tidszoner, språk & kulturkrock	14

4.4 Vart hade det varit aktuellt att flytta produktionen?	14
4.5 Vad finns det för bakomliggande anledningar att inte välja nearshoring?	14
4.5.1 De respondenter som sade ja	14
4.5.2 De respondenter som sade nej	15
4.6 En sammanfattning av SWOT-Analyser av en eventuell förändring	16
4.7 Hur ser varuägarna på Göteborgs hamns roll i försörjningskedjan?	17
4.7.1 Hur ser varuägare på att transportera kortsjö via Göteborgs hamn?	17
5. Diskussion	19
5.1 Covid-19 påverkan på världshandeln	19
5.2 Vad finns det för bakomliggande anledningar till nearshoring?	19
5.2.1 Kortare ledtider och kostnadsförändringar	19
5.2.2 Hållbarhet och språkliga barriärer	20
5.3 Vart är det aktuellt att flytta?	20
5.4 Hur ska Göteborgs hamn ställa sig till förändringen?	20
5.5 Vad finns det för bakomliggande anledningar att inte välja nearshoring?	21
5.6 Metoddiskussion	22
5.6.1 Reliabilitet & Validitet	22
5.6.2 Intervjudiskussion	23
6. Slutsatser	24
6.1 Avslutningsvis	24
6.2 Rekommendationer till fortsatt arbete	25
Källförteckning	26
BILAGA 1	28

FÖRKORTNINGAR OCH BEGREPP

TEU

Twenty Fools Container

1. INLEDNING

I och med COVID-19 pandemins påverkan på världshandeln har nearshoring fått sin knuff framåt. Detta är nu ett ämne som fler företag överväger då bland annat riskerna med att ha produktionen längre ifrån sina konsumenter i dagsläget skapar allt större problem. Delvis för att företag har märkt hur otroligt sårbar försörjningskedjan är men också hur beroende företagen blir av exempelvis utomeuropeiska områden som Kina. Företag vill nu minska riskerna för stora förseningar och andra sårbarheter genom att flytta produktion närmre ”hemmaregionen” (van Hassel et al., 2021). För en djupare förståelse av innebörden av nearshoring kommer outsourcing förklaras som är bakgrunden till nearshoring.

Outsourcing blir ett allt mer vanligare beslut som företag tar för att bli mer strategiska. Quélin & Duhamel (2003) nämner i sin artikel från tidigt 2000-tal *“Bringing Together Strategic Outsourcing and Corporate Strategy: Outsourcing Motives and Risks”* att outsourcing är något som kommer hålla i sig med åren och med hänsyn till hur det ser ut idag kan det konstateras att det stämmer.

Quélin och Duhamel (2003) definierar outsourcing (författarens egen översättning) som ”operationen att flytta en transaktion som tidigare styrdes internt till en extern leverantör genom ett långsiktigt kontrakt, och som involverar överföring av personal till säljaren”. Med andra ord är det när ett företag förflyttar en tjänst eller liknande från företaget ut till externt företag som oftast besitter mer kunskap om området och har mer expertis. Fördelarna med outsourcing som man såg redan på 1990-talet var, som nämndes tidigare, att länder som exempelvis Kina hade mer erfarna och kompetenta arbetstagare än många andra länder i Europa (van Hassel et al., 2021). En annan fördel som oftast nämns i samband med outsourcing är även de kostnadsbesparingar som blir. Vanligaste anledningen till kostnadsbesparing är att företaget som sköter den outsourcade leverantören oftast befinner sig i ett lågavlönat land jämfört med det inhemska landet vilket gör att konstaderna för löner blir lägre och därav dras delar av den kostnaden av (Raiborn et al., 2009). En annan anledning till kostnadsbesparingar som Raiborn et al. (2009) nämner är när stordriftsfördelar uppstår hos den outsourcade leverantören som i sin tur leder till att avgiften till leverantören blir mindre än vad som hade uppstått om företaget utförde den outsourcade tjänsten internt.

Outsourcing kan även innebära risker för företag. Raiborn (2009) skriver i artikeln *“Outsourcing support functions: Identifying and managing the good, the bad, and the ugly”* om fyra risker med outsourcing, en av riskerna som tas upp är bland annat ”loss of control”. En av orsakerna till detta är det geografiska avståndet, kommunikation och skillnaden i tidszoner är faktorer som försvårar outsourcing vid långa avstånd. Däremot finns det olika typer av outsourcing strategier, bland annat offshoring och nearshoring. Skillnaden mellan strategierna är kortfattat att tillverkningsanläggningens plats inom offshoring är utanför ett företags region medan nearshoring är tvärtemot (Ellram et al., 2013).

Nearshoring är ämnet denna rapport kommer fokusera på. Carmel och Abbott (2007) förklarar nearshoring på följande vis; ”Nearshoring är att anskaffa servicearbete till ett främmande, lägre löneland som ligger relativt nära i avstånd eller tidszon. Kunden förväntar sig att dra nytta av närhet, geografiska, tidsmässiga, kulturella, språkliga, ekonomiska, politiska och historiska kopplingar. Närliggande dimensioner kan användas som multiplikatorer av konkurrensfördelar”.

När företag flyttar sin produktionsanläggning närmre företagets egen huvudregion kommer transporter till och från anläggningen förändras, dels bli kortare än tidigare, dels gå andra rutter än normalt. Rapporten kommer undersöka vart det är aktuellt för varuägarna att flytta sin produktion, om det finns någon gemensam nämnare mellan varuägarna och slutligen vad Göteborgs hamns roll kommer bli i förflyttningen.

1.1 Bakgrund

För Göteborgs hamn blir det en stor omställning om deras kunders väljer att transportera kortare sträckor än innan eftersom andra alternativ landtransport blir mer aktuellt. Hamnen påverkas även av att deras direktservice till Asien inte blir lika trafikerad. Genom att ta reda på vart varuägare flyttar sina produktionsanläggningar blir det lättare för Göteborgs hamn att optimera och anpassa sina slingor utefter efterfrågan.

1.2 Syfte

Syftet med rapporten är att undersöka om varuägarna i Sverige har planer på att flytta sin produktion, vart de i sådana fall kommer flytta sin produktion samt vad de bakomliggande anledningarna till flytten kan vara. Rapporten ska komma fram till om det finns någon gemensam nämnare mellan varuägarna och vad Göteborgs hamns roll skulle komma att bli i förflyttningen

1.3 Frågeställning

Hur ska Göteborgs hamn anpassa sig till varuägares nearshoring?

Vad är det för bakomliggande anledningar som driver valet av att ha nearshoring?

1.4 Avgränsningar

För att kunna utreda rapportens frågeställningar på bästa sätt har arbetet behövts avgränsas. Rapporten fokuserar därmed endast på hur godsflödet och varuägares försörjningskedja kommer att påverkas av förflyttningen, samt hur detta påverkar Göteborgs hamn. Detta innebär att miljö-, och ekonomiska hänsynstaganden inte undersökts i rapporten. Rapporten kommer inte ta det pågående kriget i Ukraina i beaktning.

2. TEORI

Till en början kommer betydelsefulla begreppen som nämns vid upprepade tillfällen i arbetet att definieras och förklaras. Vidare kommer fördelar som tidigare forskning presenterar kring nearshoring att presenteras. Fortsättningsvis kommer det förklaras vad tidigare forskning anser vara bakomliggande anledningar till att inte välja nearshoring. Slutligen kommer det att presenteras vad som sägs om vart det är aktuellt att flytta sin produktion utifrån ett europeiskt perspektiv.

2.1 Outsourcing, Nearshoring och Backshoring

Outsourcing innebär att ett företag överlåter ansvaret för en del eller flera delar av verksamheten. Anledningar till outsourcing kan vara till exempel kostnad eller expertis. I denna rapport syftar outsourcing på när företag valt att flytta sin produktion till ett annat land. Ursprungsanledningen till att flytta produktionen var på grund av att företag ville ta till nytta av låga arbetskraftskostnader och därmed sänka sina produktionskostnader (Johansson et al., 2017).

Ett annat begrepp som ofta används i liknande sammanhang är offshoring. Offshoring innebär att företag förflyttar sin egen verksamhet till en annan geografisk del av världen (Fratocchi et al., 2014). Skillnaden mellan outsourcing och offshoring är därmed att vid outsourcing är det en tredje part som tar över den delen av verksamheten, medan vid offshoring förflyttas endast verksamheten men företaget har själv fortfarande kontroll över den.

Backshoring sker i samband när företag som har befintliga tjänster eller anläggningar utomlands börjar omlokalisera och flytta hem hela eller delar av produktionen till ursprungslandet/hemlandet (Piatanesi & Arauzo-Carod, 2019).

Nearshoring är en typ av outsourcing-strategi där syftet är att dra nytta av de fördelar som finns med både backshoring och offshoring. Skillnaden mellan nearshoring gentemot backshoring är att den omvända omlokaliseringen inte sker hela vägen till hemmaregion utan till ett område som ligger i närheten. Fördelarna som nearshoring drar nytta av vad gäller offshoring är låga produktionskostnader. Nearshoring drar även nytta av fördelarna vad gäller backshoring som är snabba leveranser, högre kvalitet och större kontroll över försörjningskedjan. Detta resulterar i högre konkurrenskraft (Piatanesi & Arauzo-Carod, 2019).

2.2 Covid-19:s påverkan på världshandeln

Den 11 mars 2020 förklarades Covid-19 som en pandemi. Detta påverkade världen på många olika sätt. En stor konsekvens av covid19 är den efterföljande containerkrisen och de ökade fraktpriserna. I början av mars 2020 var de länder med högst antal smittade Kina, Korea, Italien, Japan, USA och Tyskland. Dessa sex länder stod då tillsammans för ca 55% av världens GDP, ca 60% av världens tillverkning och 50% av tillverkningsexporten i världen (Baldwin et al., 2020). Covid19 som påverkade dessa länders godsflöde, kom sedan att påverka hela världens handel. Konsekvenserna har lett till att varuägare världen över har behövt hantera massiva förseningar vilket har påverkat kunder och konsumenter. Chowdhury et al. (2021) förklarar att Covid-19 har påverkat alla delar av ett företags försörjningskedja. Vidare förklarar författarna att det speciellt är flödet i försörjningskedjan som har påverkats avsevärt utav pandemins effekter.

Enligt van Hassel et al. (2021) är Covid-19 inte den grundliga anledningen till att företag börjat överväga nearshoring, det har varit aktuellt redan tidigare. Däremot kan pandemin ha varit en påskyndande faktor till en eventuell förflyttning (van Hassel et al., 2021).

Fabriker lokaliserade runt om i Asien stängde ner under långa perioder på grund av sjukdomsfall. Detta skapade stora störningar i produktionsflödet. Dessutom stängdes de stora hamnarna ner under perioder, vilket innebar att även färdiga produkter och råvaror inte kunde transporteras vare sig in eller ut ur produktionsländerna. Som en följd av detta slutade shippingföretagen att åka till dessa platser då det endast blev en kostnad för dem. Företagen och varuägarna som var stationerade i andra delar av världen hade ingen kontroll över vare sig produktion eller transport under denna period. Detta leder till att förmånerna med nearshoring tydligt har påpekats (van Hassel et al., 2021).

Även Shin och Shin (2021) förtydligar hur Covid-19 varit en ögonöppnare på försörjningskedjans faktiska sårbarhet. Enligt författarna har pandemin ökat företagets fokus på riskhantering i försörjningskedjan. Till följd av detta anser författarna att många företag väljer att flytta sin produktion närmre, för att minimera störningar och kunna hantera risker bättre i försörjningskedjan.

Pandemin har även orsakat en extrem ökning av handelskostnader mellan världens länder (Hayakawa & Mukunoki, 2021). Lockdown-policyer och hamnrestriktioner har förhindrat transporter av alla slag. Sjukdom och bortgång minskade antalet arbetare på plats så som hamnarbetare och lastbilschaufförer. Detta tillsammans med att tillgången av containerfartyg minskades, ledde till stora förseningar och ökade fraktkostnader.

Jovanović et al., argumenterar för att den globala handeln och produktionen kommer vara helt förändrad efter pandemin jämfört med hur den såg ut innan. Under den globala pandemin har företag noterat att ett långt avstånd mellan produktionsplats och företaget kan vara känsligt. Företagets försörjningskedja och produktionskontroll har visat sig vara sårbar på grund av den långa distansen. Företagets kontroll över produktionen har visat sig vara närmare obefintlig (van Hassel et al., 2021).

Zhou et al. (2022) förtydligar de faktum av att pandemin har orsakat störningar hos alla delar och parter i försörjningskedjan. Produktionsanläggningar, transportörer, hamnar etc har alla påverkats. Vilket återigen tydliggör hur sårbar försörjningskedjan är, när det finns så många parter inblandade.

2.3 Anledningar till att välja nearshoring?

Det finns olika faktorer till valet för nearshoring. Under detta kapitel beskrivs fördelarna med och de bakomliggande anledningarna till nearshoring.

2.3.1 Ökad efterfrågan

En negativ påföljd av pandemin är den stora bristen på containrar i samband med den skyhöga efterfrågan på produkter. Detta har lett till måttlöst höga fraktrater (Basarici & Bas, 2021). I artikeln "*Coronavirus conundrum: Containers still in short supply*" skriver Wrede (2021) hur fraktpiserna per container har blivit skyhöga. Wrede (2021) förtydligar att fraktpiserna blivit fyra gånger så dyra jämfört med för ett år sedan, detta gäller främst transporter som sker från Kina.

I samband med att efterfrågan på produkter och containrar har skjutit i höjden och förseningarna på leveranser blir allt större så fördelarna med nearshoring uppmärksammas. I och med att produktionen flyttas närmre så leder det till en ökad reaktionshastighet. Alltså att det går fortare från förfrågan att producera till att varan är ute hos kund och därmed kan företagen bemöta kundernas behov snabbare (van Hassel et al, 2021).

2.3.2 Kortare ledtider & kostnadsförändringar

Det är inte bara kundens behov som kan komma att tillfredsställas med hjälp av nearshoring. När produktionen flyttas närmare konsumenterna finns även möjligheten att minimera lagernivåerna och förkorta ledtiden (van Hassel et al., 2021). Det är en positiv faktor för varuägare då det kan resultera i lägre kostnader. Van Hassel et al. (2021) förklarar att höga ledtider länge har varit en nackdel i diskussioner kring offshoring. Transportkostnaderna är däremot totalt sett inte den största delen av leveranskostnaderna, men eftersom de även påverkar ledtiden påverkas också lagerkostnaderna.

Enligt Hartman et al. (2017) har personalkostnaderna i utvecklingsländerna blivit högre med tiden. En av de största anledningarna till att företag valde att outsourca var på grund av billigare produktionskostnad (Hartman et al., 2017). En ökning av personalkostnader leder till en högre produktionskostnad för företagen över lag. Detta är ytterligare en faktor som kan bli avgörande i valet av nearshoring.

Van Hassel et al. (2021) nämner även hur kostnadsskillnaden mellan utvecklingsländer och "hemmaregion" har minskat främst vad gäller arbetskraft. Försättningsvis menar van Hassel et al. (2021) att i och med ökningen av automatiseringen som skett de senaste åren krävs inte samma mängd arbetskraft vilket i sin tur leder till minskning i de totala kostnaderna.

Anledningen till varför företag ofta väljer att flytta produktionen närmre hemma region men inte hela vägen till hem är för att produktionskostnaderna i många fall skulle bli enorma. Därav är nearshoring ett alternativ där företag kan få kombinationen av ökad flexibilitet som men samtidigt inte få allt för höga produktionskostnader (Piatanesi & Arauzo-Carod, 2019).

2.3.3 Ökad interaktion med kunder

En annan stor fördel som nearshoring tillför är närheten till kunderna för företagen. Vissa tjänster eller produkter är så pass komplexa att kraven på både de språkliga och de kulturella blir allt hårdare vilket gör att det blir allt viktigare att ha bra kommunikation och förståelse mellan företag och kunder. Både faktorer som liknande tidszoner, den geografiska närheten och kunnig arbetskraft är saker som nearshoring bidrar till och som ökar interaktionen med sina kunder (Piatanesi & Arauzo-Carod, 2019).

2.3.4 Övriga faktorer

Nearshoring underlättar även då det minskar det språkliga avståndet (Piatanesi & Arauzo-Carod, 2019a). Fungerande kommunikation är en viktig pusselbit hos ett framgångsrikt företag, däremot kan faktorer som språk och tidsskillnad försvåra detta. I samband med förflyttning av produktionsanläggning närmre hemmaplan blir tidsskillnaden mindre vilket underlättar

kommunikationsmöjligheten men också blir språket mer igenkännligt och lättare att troligtvis lättare att förstå (Piatanesi & Arauzo-Carod, 2019a).

En tredje faktor som blivit av allt större betydelse är miljöaspekten. Det är en av de mest negativa relaterade faktorerna när det gäller outsourcing (Ashby, 2016). Men det är inte bara miljöförhållandena som blir lättare att hantera utan också de sociala och kulturella. Ashby (2016) förklarar hur närheten till hemmaregion gör det möjligt att ha mer kontroll över hållbarheten och miljöpåverkan men också hur arbetsförhållandena är.

2.4 Vart är det aktuellt att flytta?

Van Hassel et al. (2021) argumenterar för att distansen är den grundläggande faktorn till varför en plats kan kvalificeras som en nearshoring – produktionsplats. Inte bara den geografiska distansen utan även den kulturella, administrativa och ekonomiska distansen mellan produktionsplatsen och huvudkontoret. Författarna menar att det inte alltid behöver vara de ekonomiska fördelarna som väger mest när i valet om nearshoring. Om den ekonomiska delen ändå överväger de andra faktorerna är platsen ändå att fundera över.

Van Hassel et al. (2021) förklarar att Central- och östeuropeiska länder kan vara aktuella produktionsplatser för företag som är baserade i Europa. Författarna förtydligar att länder som är mer utvecklade anses vara ett bättre alternativ då de förmodligen har en mer utvecklad infrastruktur. Utvecklade hamnar, flygplatser och även landförbindelser är faktorer för att en plats ska anses vara en bra produktionsplats. Detta är även faktorer som förenklar processen av att fler färdiga varor kan transporteras lättare (van Hassel et al., 2021).

Enligt Jovanović et al., (n.d.) kommer nearshoring till länder i Östeuropa vara aktuellt efter pandemin. Författarna förtydligar att Östeuropa är en attraktiv produktionsanläggningsplats för västeuropeiska länder, inte enbart på grund av den korta distansen och lägre arbetskraftskostnader, utan även på grund av en närmare kulturell distans.

Anledningen till att företag ofta väljer att flytta produktionen närmre hemma region men inte hela vägen till hem är för att produktionskostnaderna i många fall skulle bli enorma. Därav är nearshoring ett alternativ då företag kan kombinera ökad flexibilitet samtidigt som de inte får allt för höga produktionskostnader (Piatanesi & Arauzo-Carod, 2019).

2.5 Anledningar till att inte välja nearshoring?

Det finns både för och nackdelar med nearshoring. I detta avsnitt kommer vilka nackdelar det finns med valet av nearshoring att presenteras och beskrivas.

2.5.1 Minskning av kontaktnät

Piatanesi & Arauzo-Carod (2019) förklarar hur omlokalisering av produktionen även kan generera nackdelar. Författarna tar bland annat upp att en förflyttning av produktionsanläggning från exempelvis Kina till Europa leder till minskat antal potentiella kunder, partners etc. I och med att uppbyggnaden av förtroende och tillit till partners/leverantörer sker under en lång tid och kräver mycket omsorg blir det en stor process att flytta område och leta nya kontakter och band att knyta. Detta gör att en del företag stannar kvar i den trygga och säkra zonen vad gäller exempelvis partners och behåller det som funkar bra.

2.5.2 Liten vetenskap kring faktorer som spelar in

En annan faktor som kan påverka tankarna kring nearshoring är att det inte finns jättemycket vetenskap kring vilka faktorer som påverkas vid ett nearshoring-beslut (van Hassel et al., 2021). Van Hassel et al. (2021) nämner även nackdelen kring de få instrumenten och hjälpmedel som gör det möjligt att bestämma vart produktionsanläggningen ska flyttas och hur priset i slutändan kommer skilja sig. Med andra ord är det svårt att faktiskt kunna se att priserna kommer bli mindre eller vad exakt som kommer bli fördelarna. Det är en risk för företagen om de vågar genomföra förflyttningen då följderna är ovissa.

2.5.3 Backshoring istället för nearshoring

Backshoring innebär att företaget flyttar produktionen hela vägen hem till dess hemland, till skillnad från nearshoring där produktionen flyttas till hemregionen (Merino et al., 2020). Om varuägare väljer att flytta produktionen tillbaka till Sverige, kommer detta påverka Göteborgs hamn. Backshoring leder till att mindre transporter genomförs vilket leder till färre anlöp i hamnen. Enligt Merino et al. (2020) är de bakomliggande orsakerna till backshoring istället för nearshoring, en större tillgång till expertis samt statligt stöd. Författarna argumenterar för att det har en stor betydelse för hur hemlandets tillverkningsverksamhet ser ut. Om det är ett land som har en hög närvaro av tillverkning, är det aktuellt att genomföra backshoring. Däremot om landet har förlorat mycket av sin tillverkningsverksamhet, är det istället mer aktuellt med nearshoring (Merino et al., 2020).

2.6 Hamnens roll i försörjningskedjan

Enligt Zhou et al., (2022) är all världens hamnar nyckelnoder för den globala världshandeln och ekonomin, författarna argumenterar vidare för att dess stabilitet därmed är extremt viktig för den internationella handeln. Däremot är hamnen även ytterst känslig för yttre faktorer så som pandemier, faror och katastrofer, vilket har visat sig under den globala pandemin. Störningar i hamnen är en av de största farorna gentemot den globala försörjningskedjan (Zhou et al., 2022).

2.6.1 Kan kortsjö konkurrera med inlandstransporten vid kortare sträckor?

När varuägare väljer att flytta sin produktion till hemmaregionen har de fler möjliga transportsätt att välja på än sjöfart, till skillnad från stora delar av Asien där sjöfart är det enda alternativet. Då transportsträckorna blir kortare behöver sjöfarten konkurrera med både väg- och järnvägstransporten. Enligt Koi et al. (2009) är effektiviteten och sammanhållningen mellan de multimodala transportsätten de största hindren för sjöfarten gentemot den unimodala vägtransporten. Koi et al. (2009) genomför en simulering där de undersöker på vilket sätt kortsjö transporter ska kunna konkurrera med vägtransport rent ekonomisk. Författarna undersöker även vilken hamn i norra Europa och Balkan som skulle fungera bäst för kortsjö-transporter. Författarna kommer fram till att kortsjö-transporter kan vara konkurrenskraftigt inom vissa områden med ett begränsat antal hamnanlöp. Simuleringen resulterar även i att den multimodala kort-sjötransporten kan komma att konkurrera om det är sjöfrakten som är majoriteten av transporten och täcker regionerna kring kusten. Koi et al. (2009) diskuterar

slutligen även att hamnens effektivitet och lasthanteringseffektivitet är ytterst viktig vid kortsjötransporter då det kommer sänka kostnaderna för transporterna.

3. METOD

I detta avsnitt förklaras vad en fallstudie innebär och hur det går att koppla till denna rapport. Vidare kommer metoden ta upp intervjuernas tillvägagångssätt och urval, varför blev det just dessa personer och vilken intervjuemetod som valdes. Vidare förklaras det litteraturoversikt, sökning och etik.

3.1 Val av metod

Arbetet grundar sig i en fallstudie där syftet är att skapa en större förståelse i hur Göteborgs hamn ska ställa sig till varuägares nearshoring. Målet med att genomföra en fallstudie är att så detaljerat som möjligt beskriva och analysera det specifika fallet (Yin, 2007). Rapportens fokus är att undersöka hur varuägare ställer sig till nearshoring och hur Göteborgshamn ska anpassa sig till denna förändring. Varför rapportens forskningsstrategi kommer vara att implementera en fallstudie är för att, enligt Yin (2007), passar fallstudie metoden som bäst på forskningsfrågor som inleder med ”varför” alternativt ”hur”.

För att besvara arbetets frågeställningar har en kvalitativ metod att genomföras. En kvalitativ metod innebär att informationen som används är kvalitativa data (Denscombe, 2014). Detta innebär att den data som använts i arbetet bestått av ord, alltså icke-numeriska data (Denscombe, 2014) såsom intervjuer eller enkäter. En kvalitativ metod används för att få en bild av människors upplevelser och tankar men också för att se om det finns eventuella latent mönster (Patel & Davidsson, 2003). Då rapportens syfte är att få en djupare förståelse om anledningarna bakom nearshoring och hur det kommer påverka Göteborgs hamn drogs slutsatsen att en kvalitativ metod med intervjuer passade bäst för rapporten. Anledningen till detta är för att rapporten kräver djupgående information och förståelse från personer som har kunskap inom ämnet men som också är inom en mindre population (Jacobsen, 2002). En enkät hade inte varit tillräckligt med underlag då det inte genererar i lika djupgående svar.

3.1.1 Intervjuer

Arbetets resultat är enbart baserat på data insamlat från intervjuer. Denna metod valdes eftersom intervjuer är en lämplig metod att använda då det genererar i *priviligierad information* (Denscombe, 2014). Detta innebär att informationen erhålls från nyckelpersoner i branschen som kan bidra med specifik information och kunskap grundad från sin erfarenhet och position.

Intervjuerna analyserades och transkriberades. Valet av analys blev en tematisk analys där intervjufrågorna delades upp i olika teman vidare, delades svaren från intervjuerna in under de olika teman och sammanställdes. Anledningen till detta var för att få svaren sammanställda under samma ”rubrik” för att underlätta läsningen i rapportens resultat.

3.1.2 Semi-strukturerade Intervjuer

Den intervjuemetod som arbetets resultat är baserat på är en semistrukturerad intervjuemetod. Det innebär att frågorna bestämdes i förtid men att strukturen kring intervjun och ordningsföljden inte var helt fastställda (Denscombe, 2014). Denna metod möjliggör en mer öppen och flexibel intervju där den intervjuade får möjligheten att utveckla sina idéer och synpunkter om bytet till nearshoring på ett ingående och detaljerat sätt. Detta genererar information om hur Göteborgs hamn ska kunna anpassa sig till sina kunder, när en bredare bild presenteras över hur kundernas

godsströmmen kommer att förändras. En semistrukturerad intervju förknippas med kvalitativ forskning (Denscombe, 2014).

Frågorna som ställdes under intervjun diskuterades fram med grund i arbetets frågeställningar. Utifrån arbetets syfte och frågeställningar formulerades 17 frågor fram (se bilaga ”Intervjufrågor” för att se frågorna). Intervjuerna innehöll frågor beträffande företagets nuvarande produktion och hur varuägarnas framtidsplaner såg ut gällande nearshoring. När frågorna sammanställdes skickas de till handledare på Göteborgs hamn för godkännande där de även underströks vilka frågor som ansågs vara av större betydelse. 10 av intervjuerna genomfördes på distans via Teams medan en utav intervjuerna genomfördes personligen på plats på företagets kontor i Göteborg

3.1.3 Datainsamling, urval & deltagare

Rapporten baseras på intervjuer som genomförts med ett urval ur populationen. Med tanke på att det är svårt att göra en undersökning där hela populationen ingår så är det av väsentlig betydelse att göra en avgränsning, ett urval (Byrman, 2011). Rapportens population är varuägare, i och med att varuägare är en väldigt stor population har rapporten begränsat sig till Göteborgs hamns önskemål och därmed blev urvalet utvalda varuägare av Göteborgs hamn med kunskap kring logistik och produktion.

Det finns två olika typer av data, primär- och sekundärdata. Enligt Jacobsen (2002) är primärdata den information som samlas in direkt från personer som exempelvis intervjuer. Viktigt är också att det är första gången denna insamling äger rum för att det skall anses som primärdata. Den data som tillhör resultat har som tidigare nämnt samlats in uteslutande genom semistrukturerade intervjuer, därmed består resultatet av primärdata.

Rapportens intervjuer har genomförts med 11 varuägare som ägnar sig åt vitvaror/hemelektronik, hemma fixare, industri, möbler/inredning, fordon, matvaruhandel samt klädindustrin. Företagen som urvalet består av hämtades från Göteborgs hamns kontaktnät. Rollen som nyckelaktörerna har är en chefsposition på logistikavdelningen på företagen alternativt chefsposition över produktion. Detta för att få så hög trovärdighet till resultatet som möjligt. Det som är den gemensamma nämnaren i urvalet är rollen som våra kontaktpersoner har på företaget samt att alla företag är varuägare men inom olika branscher.

När urvalet gjorts och intervjufrågorna tagits fram började processen att få tag på företagen. En förfrågan om intervju skickats ut till 30 olika företag via mejl. Utav 30 företag har 21 svarat. Av de 21 som svarade var det 10 som av olika anledningar inte hade möjlighet att ställa upp på en intervju. Vilket resulterade i att 11 intervjuer har genomförts. Efter första mailutskicket accepterade fem stycken, sedan fem dagar senare skickades en påminnelse ut och ytterligare en accepterade. En tredje och sista påminnelse skickades ut femton dagar efter första påminnelsen och då var det ytterligare fem personer som kunde tänka sig ställa upp på en intervju.

3.1.4 Litteraturoversikt

Informationen i teorikapitlet består av litteratur som är menat att ge en klar bild av vilka faktorer som påverkar världshandeln och valet av nearshoring. Teorikapitlet grundar sig i en djupare förståelse kring vad outsourcing, nearshoring och även backshoring betyder. För arbetets

helhetsintryck krävs den information för att få en tydligare bild om varför nearshoring är aktuellt. Vidare består litteraturen av bakomliggande information kring varför nearshoring är aktuellt och vilka som är de bakomliggande orsakerna till detta. Även vart det skulle vara aktuellt att flytta produktionen. Ytterligare presenteras fakta kring varför nearshoring inte skulle vara aktuellt. Denna typ av datainsamling är sekundärdata. Teorin är med andra ord inte information som vi själva fått fram och samlat in utan från redan befintliga uppgifter och information som andra fått fram.

3.1.5 Sökning

De databaser materialet är hämtat ifrån är främst Scopus, men även Chalmers bibliotekssökning. Inledningsvis diskuterades det fram vilka sökord som var relevanta och som skulle komma att användas för att få bästa möjliga träffar. Sökorden valdes fram med hjälp av rapportens syfte och frågeställningar, då de är dessa informationen ska hjälpa till att förtydliga och besvara. Sökorden som använts är: Nearshoring, Outsourcing, Backshoring, benefits, Covid19, effects, trade, working, conditions, China, freight, rate, lack, Container. Orden användes i olika konstellationer för att bredda sökträffarna.

Sökorden genererade i många träffar på databaserna. Till en början låg fokus på att hitta artiklar som handlade om nearshoring generellt. Därefter låg fokus på fördelar och nackdelar med nearshoring. Vidare prioriterades artiklar angående vart det är aktuellt att flytta produktionen. Avslutningsvis söktes information kring hamnens roll i försörjningskedjan samt information kring fördelar och nackdelar med kortsjö. När en källa hittades, lästes först igenom sammanfattningen samt resultatet för att säkerställa att den var relevant för rapporten. Därefter säkerställdes det att källan var trovärdig. Om källan var relevant och trovärdig sparades den ner i en gemensam mapp för senare läsning. När källan lästes igenom igen mer utförligt och då ansågs innehålla information som var relevant för rapporten användes den som underlag för rapportens teorikapitel.

De källor som användes jämfördes med varandra. Genom att jämföra data från olika tidpunkter, författare och databaser bekräftas deras validitet. Denna metod kallas *Datatriangulering* (Denscombe, 2014). Vid jämförandet av de olika artiklarna möttes vid av överensstämmande information vilket gav ytterligare grund till källornas validitet.

3.1.6 Intervju Etik

När intervjuerna genomfördes har ett muntligt avtal gjorts där intervjuaren försäkrat om att företagets eller den intervjuades namn inte kommer vara offentliga i rapporten. Känsliga data som inhämtats angående företagets produkter och priser kommer att exkluderas från rapporten utifrån deltagarnas önskemål. Dessa åtgärder har tagits för att värna om deltagarnas och företagets integritet.

4. RESULTAT

Resultatet är baserat på den information som framkommit av de kvantitativa intervjuerna som beskrivs i kapitlet "metod". Resultatet är uppdelat i 13 underrubriker som summerar informationen från intervjuerna. Samtliga av respondenterna önskade vara anonyma vilket gör att resultatet inte kommer presentera namn på varken företag eller anställd. Rapportens intervjuer hade till stor del konsensus, majoriteten av företagen hade liknande synpunkter och svar på intervjufrågorna. För att undvika upprepning om vad varje specifik respondent svarat kommer resultatet där respondenterna som sade ja till nearshoring istället att summeras och inte nämnas var och en. Däremot kommer avsnitten som presenterar svaren som de respondenter som sade nej till nearshoring att benämna respondenterna vid A, B, C och D. Detta på grund av att anledningen till att respondenterna inte planerar en förflyttning till nearshoring skiljde sig åt. Detta upplägg är för att få en större överblick och djupare förståelse kring vad respondenterna svarat.

4.1 Covid-19:s påverkan

Intervjuerna resulterade i flera olika faktorer som påverkat valet till nearshoring. Den faktor som framkom som störst och mest aktuell är den globala pandemin och dess konsekvenser. Det är den främsta bakomliggande anledningen till att varuägare börjat fundera över att flytta produktionen till huvudregionen. Anledningen till detta är för att pandemin har visat de verkliga konsekvenserna av att produktionen är outsourcad till en annan del av världen. Konsekvenserna har blivit synliga genom långa ledtider, förseningar, brist på containrar, skyhöga fraktrater, kundklagomål och tomma lagerhyllor. Samtliga av dessa konsekvenser är faktorer som fått samtliga av respondenterna att fundera på nearshoring. Även de respondenter som kommit fram till att de inte kommer flytta produktionen, förklarar att de påverkats av dessa faktorer enormt men att andra faktorer väger tyngre i valet av att flytta produktionen.

4.2 Fördelningen kring valet av nearshoring

I detta avsnitt kommer det att övergripande beskrivas hur trenden kring valet av nearshoring såg ut. Hur många respondenter det var som hade tankarna kring nearshoring, hur många som inte hade det men också om det fanns någon gemensam nämnare kring hur förflyttningen skulle ske över en tidsperiod.

Efter att ha genomfört 11 intervjuer med diverse varuägare har rapporten fått in flera olika svar på hur varuägare tänker kring nearshoring. Majoriteten av respondenterna har planer på att förflytta sin verksamhet hemåt och ser att det är en åtgärd som ska genomföras, sju av 11 sade att det är aktuellt medan fyra respondenter sa att det inte var på kartan (vad anledningen till detta är tar upp i avsnitt 4.4.2).

4.3 Vad finns det för bakomliggande anledningar till nearshoring?

I detta avsnitt presenteras vilka anledningar som har lett fram till valet av nearshoring. Under detta kapitel är det endast respondenterna som var positiva till nearshoring som kommer att presenteras. Anledningen till detta är för att de som sade nej inte kunde bidra med några fördelar utan fokuserade på varför det valt att inte gå i banorna för nearshoring

Till en början beskrivs hur respondenterna tänker kring Covid-19s påverkan på beslutet. Vidare kommer fördelarna att beskrivas så som kortare ledtider, de kostnadsfördelar som finns samt hållbarhetsfördelar. Avslutningsvis presenteras övriga faktorer som påverkar beslutet.

4.3.1 Kortare ledtider & Kostnadsförändringar

Den största konsekvensen av att ha produktionen så lång bort som blivit extra tydlig av Covid-19 pandemin är enligt respondenterna den långa ledtiden. Det har framkommit stora konsekvenser av outsourcing för varuägare på grund av pandemin, däribland långa ledtider och förseningar. Det är framförallt de varuägare som importerar produkter från Kina till Europa som blivit drabbade. Detta innebär att det är den långa transportsträckan som påverkas mest. Respondenterna förklarar att det inte finns några alternativa transportmedel från Asien jämfört med i Europa där inlandstransporten är ett alternativ för att snabbt kunna transportera varorna. Detta är en konsekvens som majoriteten av respondenterna presenterat som en stor anledning till att överväga nearshoring. En gemensam nämnare är att de låga kostnaderna inte överväger den långa ledtiden. Respondenterna förtydligar även att en viktig faktor är att riskerna blir mindre vid kortare transporter och med färre parter inblandade.

Respondenterna menar att ledtiderna kommer att förkortas genom nearshoring då det inte blir lika långa transportsträckor. Fördelen med kortare ledtider blir inte enbart att det går fortare att leverera, utan det leder också till en mer flexibel försörjningskedja. ”Större tillförlitlighet och leveransprecision” är gemensamma fördelar som respondenterna förutser kommer komma av nearshoring. Respondenterna förklarar att de kan producera lättare efter efterfrågan när ledtiden förkortas. Beroende på vart företagen väljer att flytta produktionen kommer leveransen ta en till tre veckor istället för sex till åtta veckor. Det blir både säkrare för företagen att ha kortare ledtider, dessutom kan de bemöta kundernas krav bättre vilket leder till nöjdare kunder.

Under intervjuerna var kostnadsfördelar en återupprepande anledning som respondenterna tog upp kring varför nearshoring är aktuellt. Det grundar sig i att fraktraterna har ökat med extrema summor under de senaste åren. Det var även på tal hos de respondenter som inte kommer genomföra nearshoring, men de ansåg att andra faktorer väger mer än bara kostnaden i valet om nearshoring. I samband med den höga efterfrågan på containers har det urartat sig i en stor containerbrist.

Det framgick också under intervjuerna vilken skillnad det faktiskt blivit för företagen när det kommer till priset per container, en respondent säger att ”för ca ett år sedan hade vi ett avtal på 1500 dollar per container, nu får vi betala 15 000 dollar per container”. Detta är alltså en ökning med 10 gånger så mycket, vilket detta företag menar på är den stora anledningen till förflyttningen, ”nummer 1 är det höga priset och nummer 2 är ledtiden” anser de som största anledningar till nearshoring för dem. Ytterligare resonerar två respondenter att det kommer bidra till en högre frekvens på leveranser utan att kostnaderna skulle bli för höga genom att flytta antingen leverantörer eller produktionen närmre hemmaregionen.

4.3.2 Hållbarhetsaspekten

Något som intervjuerna tog upp och som främst tre respondenter tryckte på var hållbarheten. En av respondenterna representerar ett stort globalt företag som bedriver försäljning runt om i hela världen. De förklarar att nearshoring för dem är att ha produktionen så nära råmaterialet som möjligt, då de har produktion på flera ställen beroende på produkt och försäljningsområde. Ett exempel som de tog upp var skogsbruksmaterial, de produceras i stort sett endast i Europa

och därmed bör produktionen vara lokaliserad i närheten för att undvika onödiga transporter. Ofta produceras råmaterial i Europa för att sedan tillverkas i Kina för att sedan den färdiga produkten återigen transporteras till Europa. Detta vill de undvika på grund av att minska miljöpåverkan.

4.3.3 Tidszoner, språk & kulturkrock

En anledning och faktor som respondenterna hade olika åsikter kring var tidszoner, språket och kulturkrock. Vid en följdfråga som tillkom under intervjuerna om respondenterna ser någon fördel vad gäller tidszoner, språk och kultur vid en eventuell förflyttning av produktion var svaren blandade. Det mest återkommande var att en fördröjning i svar kan ske och att det vid viktiga beslut kunde bli aningen problematiskt. Däremot var det i de flesta fallen inget som påverkar företagen något avsevärt. Två av respondenterna förklarade dessutom att tidsskillnaden ibland kan vara fördelaktig då det genererar i extra tid att undersöka eller reda ut problem som uppstått. Vidare resonerar samtliga av respondenterna att detta är faktorer som inte är den grundliga anledningen till valet av nearshoring men att det kan vara en positiv följd av förändringen, bättre och lättare kommunikation.

4.4 Vart hade det varit aktuellt att flytta produktionen?

Vid frågan om vart det hade varit aktuellt att flytta produktionen nämner samtliga respondenter samma platser. De platser som presenteras är framförallt Turkiet och Polen men även länder i Östeuropa som Rumänien, Ungern och Moldavien. Respondenterna förklarar att valet hamnar på dessa länder då de har relativt låga produktionskostnader, men ändå lokaliserade med närhet till Sverige för att få kortare transporter och ledtider.

Som tidigare nämnt var det några av respondenterna som har en global produktion och försäljning vilket gör att nearshoring får en annan betydelse för de företagen, bland annat sägs det i en intervju att de vill få leverantörer närmre produktionen på rätt kontinent. De menade alltså att fabrikerna vill gärna ha leverantörer så nära som möjligt för att få högre flexibilitet. Det blir alltså inte en produktionsförflyttning i detta fall utan förflyttning av leverantörer. Fokuset hamnar då på att hitta nya leverantörer som är lokaliserade närmare produktionsanläggningen för att få kortare ledtider mellan fabrik och leverantör samt lägre kostnader.

4.5 Vad finns det för bakomliggande anledningar att inte välja nearshoring?

Under detta avsnitt kommer bakomliggande anledningar till varför företag inte kommer genomföra nearshoring att presenteras. För att få en tydligare bild kring vad respondenter sagt om nackdelarna med nearshoring kommer avsnitt 4.4 vara uppdelad i två delar, respondenterna som sade ja och respondenterna som sade nej.

4.5.1 De respondenter som sade ja

En gemensam nämnare under intervjuerna som noterats är att de respondenter som kommer att genomföra nearshoring hade svårt att hitta nackdelar med förflyttningen och varför det inte skulle vara aktuellt. Däremot resulterade svaren i att samtliga ansåg att den främsta nackdelen

är att produktionskostnaderna kommer bli högre än vad de är i Asien. Samtliga förklarar att det är anledningen till att inställningen varit negativ till nearshoring innan fraktraterna började öka.

Respondenterna resonerar kring att priserna per container har stigit enormt mycket senaste åren och likväl priserna för arbetskraft i Kina. Däremot är produktionskostnaderna än dyrare i Europa i dagsläget och respondenterna menar på att det är svårt att se hur dyrt det faktiskt kommer att bli vid en förflyttning i framtiden. En av respondenterna menar också på att det just nu är billigare transportmässigt att transportera inom Europa men att det kan bli kostsamt i längden om allt fler börjar flytta produktionen till Europa och att efterfrågan på trailers ökar.

Det är inte enbart kostnaderna kring förflyttningen som framkom som en nackdel under intervjuerna, det framkom även tankar kring hur transporter och kapaciteten av transporter kommer vara vid nearshoring. Vid produktionsförflyttning till Europa blir tågtransporter allt mer aktuellt och oron för känsligheten vid transport på räls diskuterad bland flertalet av respondenterna, både vad gäller kapaciteten men också säkerheten att varorna ska komma fram ordentligt. En respondent förklarar att de tidigare har haft problem med tågtransporter då de är känsligt vid dåligt väder som tillexempel snö eller löv på rälsen. Dessutom finns det risk för olyckor vilket resulterar i köbildningar. I jämförelse med sjötransport uttryckte sig en respondent följande: ” När du kör med en båt är det sällan det är kö på sjön.”

4.5.2 De respondenter som sade nej

Anledningen till att inte överväga nearshoring hade respondenterna som sa nej olika anledningar. Därför kommer respondenterna i detta kapitel som sagt nej till nearshoring benämnas för A, B & C.

Under intervjuerna framkom även intressanta tankar kring varför nearshoring inte är ett alternativ. Respondent A förklarar på frågan om hur deras logistikupplägg ser att de fraktar via containrar från Asien till Europa och att den främsta anledningen till att de inte kommer gå mot nearshoring är för att ” Vårt koncept är att vi köper varor när det är lågproducerande-period hos de som producerar, vilket resulterar i att vi får ett bra pris i deras lågsäsong.” Vidare förklarar respondent A att de lagerför varorna under en längre period i deras egna lager och får in säsongsbaserade produkter ca fem till sex månader innan det är dags för försäljning.

På frågan hur detta kan vara lönsamt för de förklarar respondent A ytterligare att det blir så pass gynnsamt för dem då varorna är billiga att producera under lågsäsong samt att respondent A har ett fast avtal med ett rederi som gör att de inte påverkats i stor omfattning av de ökade kostnaderna på containrar. Vidare fortsätter respondent A förklara att de självklart påverkats av de ökade priserna men det är inget som påverkat deras lönsamhet. För att sammanfatta, respondent A kommer att fortsätta tidigarelägga produktionen på varor för att sedan lagerhålla varorna i sina lager. På så vis kommer respondent A att hålla ned produktions- och transportkostnaderna.

Respondent B, som inte har samma förutsättningar som respondent B är också negativt inställda till nearshoring. Majoriteten av företagets produktion är i Kina, däremot är det en lite bråkdel av produkterna som produceras i Europa. Den största anledningen till att respondent B inte överväger nearshoring i dagsläget är för att majoriteten av deras produkter har ”handpåläggning”, med andra ord är de till viss del handtillverkade eller handmålade. Respondent B nämner att Europa i deras benämning, börjat gå ifrån det som förr var arbetarklassen, med andra ord är det väldigt svårt att få tag på arbetskraft som vill och kan

utföra det skickliga arbete som ligger bakom till ett rimligt pris. Därför menar respondent B att de är ganska beroende av Kina och dess arbetskraft och skicklighet.

Sista respondenten som inte överväger nearshoring var respondent C som under intervjuerna förklarade vikten av att ha en bra relation till leverantörer. Det framkommer att de haft produktion i Asien sedan 80-talet. Under denna tid har de byggt upp en bra relation till sina leverantörer och att bygga upp nya relationer med leverantörer i Europa kräver en djupgående research och är en tidskrävande process. Därav är nearshoring trots ökade transportkostnader och förseningar inte aktuellt. Ytterligare anledning som respondent C presenterar till varför de inte kommer genomföra nearshoring är av kostnadsskäl. De förklarar att ett företag som producerar relativt billiga produkter till så bra kvalité som möjligt kräver en billig produktionskostnad, vilket gör att Kina är en bra produktionsanläggningsplats för dem.

4.6 En sammanfattning av SWOT-Analyser av en eventuell förändring

Utifrån svaren från de respondenter som varit positivt inställda till nearshoring kommer detta kapitel sammanställa svaren av en SWOT-analys. Kapitlet kommer att presentera vilka faktorer varuägarna tror kommer bli deras potentiella styrkor, svagheter, möjligheter och hot vid den eventuella förändringen av produktionsanläggning.

Styrkor av förändringen:

Utifrån svaren på intervjuerna kan en slutsats dras om att den största styrkan för varuägarna med bytet till nearshoring är kortare ledtider. Samtliga av respondenterna nämner att kortare ledtider kommer vara avgörande i framtiden för att fortsatt vara konkurrenskraftiga på marknaden. Till följd av detta påpekas även att ökad flexibilitet kommer bli en av företagets styrkor efter förändringen av nearshoring. Enligt respondenterna leder kortare ledtider till en mer flexibel produktion, vilket i sin tur leder till en ökad konkurrenskraftighet. Avslutningsvis nämns även att dessa faktorer kommer leda till den slutgiltiga styrkan vilket blir en mer stabil försörjningskedja.

Svagheter av förändringen

Till en början hade samtliga av respondenterna svårt att komma på vilka svagheter som kan tillkomma vid förändringen. De såg styrkorna som så pass mycket större än svagheter. Därefter diskuterades två ord fram som skulle kunna bli potentiella svagheter för varuägarna: kostnad och kunskap. Samtliga av respondenterna argumenterade för att produktionskostnaden förmodligen kommer att öka vilket också kan komma att leda till att priset på deras varor kan komma att öka. Dessutom är det en stor kostnad att förflytta produktionen. Utöver kostnad var det även fyra av respondenterna som ansåg att de kan förlora kunskap och expertis när produktionen flyttas. Detta eftersom kunskap har byggts upp i Asien under den långa tiden som produktionen funnits där.

Hot av förändringen:

Respondenterna var eniga i frågan om eventuella hot av förändringen. Samtliga respondenter svarade att det största hotet skulle vara kapacitetsbrist. Om ett stort antal varuägare flyttar sin produktion till Europa ökar efterfrågan på transport. Då det redan idag råder en stor chaufförsbrist i Europa är detta en faktor som samtliga av respondenterna ser som ett stort

orosmoment. Det största hotet är alltså om efterfrågan på transport blir betydligt högre än den kapacitet som finns tillgänglig i Europa. Detta kommer då leda till högre kostnader.

Möjligheter av förändringen:

Samtliga av respondenterna ansåg att den största möjligheten var att produktionen kommer närmare kunden och att de blir kortare ledtider. Utifrån svaren är ledtiden och närheten till kunderna det viktigaste faktorerna till att bli konkurrenskraftiga i framtiden. Respondenterna förklarar även att de finns en stor möjlighet i att kvalitén på varorna kommer bli bättre på grund av närheten och enklare kommunikation.

4.7 Hur ser varuägarna på Göteborgs hamns roll i försörjningskedjan?

Inledningsvis kan en slutsats dras om att samtliga av respondenterna som använder sig av Göteborgs hamn är nöjda med deras arbete och den service de erbjuder. Det förtydligas även att uppfattningen av Göteborgs hamn blivit bättre och bättre med åren, både i effektivitet men även på grund av hållbarhetsarbeten. Majoriteten av respondenterna förklarar att Göteborgs hamn självklart är en stor del av deras försörjningskedja då det är där deras gods importeras. En annan stor anledning till att hamnen är en viktig aktör är på grund av den direktservice som erbjuds till Asien. Flertalet av respondenterna förklarar att de inte använder några parter som inte har en direktservice till Asien.

Den respondent som redan förflyttat produktionen och endast kommer köra via järnväg i framtiden skulle vara intresserade av möjligheten för lagring av container i hamnen. När deras lager är fullt skulle de vilja att det fanns en kortidslagring och liknande tjänster men också för att undvika allt för många omlastningar.

Däremot kommer fortfarande de flesta av respondenterna fortfarande ha kvar delar av sin produktion i Asien och då kommer hamnens roll vara fortsatt viktig i deras försörjningskedja. De förklarar att Göteborgs hamn fortfarande kommer vara en stor del av deras framtid men önskar även att hamnen som aktör tar en större roll för en samverkan i övergång till mera hållbara transporter då varuägare är i behov av samverkan mellan många olika aktörer.

Ytterligare presenteras önskemål om att ha direkta tågförbindelser från Göteborgs hamn till stora städer i Sverige.

4.7.1 Hur ser varuägare på att transportera kortsjö via Göteborgs hamn?

Under intervjuerna ställdes frågan om hur de varuägare som överväger nearshoring ser på transport via sjö även vid de kortare sträckorna inom Europa kontra från Asien där sjötransporten blir det mer naturliga valet. Resultatet som framkom under intervjuerna är att det fanns ett tydligt mönster över att majoriteten av respondenterna främst funderar över väg- eller järnvägstransport för kortare sträckor. Den största anledningen till detta är på grund av leveranstiden. Då transport via sjö innebär att det kommer bli en multimodal transport, dvs kommer innehålla mer än ett transportsätt, kommer transporten ta längre tid. Detta eftersom det då inkluderas lastning och lossning samt därefter utkörning från Göteborg till företagets lager

runt om i Sverige. Utöver detta är riskerna för förseningar större vid sjöfrakt och det är en faktor som kan komma att påverka företagens tillverkning eller lageruppfyllnad. Detta anser flertalet respondenter vara för stora nackdelar till att transportera via sjö på kortare sträckor. Fyra av respondenterna förklarar att de gör beställningar just-in-time vilket innebär att det kan bli förödande konsekvenser för företagen om leveranserna bli försenade. Sammanfattningsvis anser de flesta av respondenterna att kortsjö kan bli för komplicerat och ta längre tid än att transportera med lastbil eller järnväg direkt till varornas slutdestination.

Däremot var tre av respondenterna positivt inställda till kortsjö-transporter och då ur ett miljöperspektiv. En av dessa förtydligade att de alltid kommer satsa på kortsjö-transporter istället för lastbilstransporter på grund av en minskad miljöpåverkan. De ytterligare två respondenterna förklarade att de är öppna för kortsjö-transporter om det visar sig vara det bästa alternativet för miljöpåverkan. De argumenterade vidare för att de ständigt letar efter bästa möjliga transportsätt för att minimera sin klimatpåverkan och anser då att sjöfarten är ett bättre alternativ än lastbilstransporten.

Utöver detta var trots allt majoriteten av respondenterna mycket intresserade av en direktservice mellan Göteborgs hamn och Turkiet eller Östeuropa. Även de respondenter som först svarat nej angående att transportera via kortsjö menade på att om en direktservice skulle införas, skulle det vara något de absolut skulle överväga.

De som respondenterna argumenterar för att Göteborgs hamn behöver tänka på om kortsjö blir aktuellt är att vara snabb och effektiv. Vikten av korta "cut off times" i hamnen kommer bli ännu mer central enligt en respondent. Utöver detta anses hamnen behöva ha bra kapacitet och struktur. En av respondenterna menar på att hamnen behöver differentiera sig och ha både lösningar med låga kostnader men med ostabil ledtid samt lösningar med högre kostnader men med högre servicekrav.

5. DISKUSSION

Till en början kommer Covid-19s påverkan på världshandeln i stort att diskuteras. Vidare kommer det att tas upp fördelar och nackdelar med nearshoring. En SWOT-analys av en eventuell förflyttning kommer presenteras för att slutligen diskutera hamnens roll i detta och hur de ska agera och vad varuägarna tog upp som tips och önskemål till hamnen.

5.1 Covid-19 påverkan på världshandeln

Något som är ett väldigt aktuellt ämne och som både teori och resultatet tar upp är pandemins påverkan på nearshoring. Under intervjuerna framkom det att Covid-19 var startpunkten för varuägarna att börja gå i tankarna kring nearshoring. Detta eftersom det var först då de stora konsekvenserna med offshoring började visa sig, höga fraktpriser, långa ledtider och försenade varor. Van Hassel et al., (2021) menar på att Covid-19 inte är den verkliga starten på nearshoring men skriver att det absolut har haft en påskyndade effekt som även respondenterna själva förklarar.

Bland annat skriver Basarici och Bas (2021) hur bristen på containrar i samband med pandemin har orsakat skyhöga fraktrater, något som är den största och mest omtalade anledning till varför varuägare vill flytta hem. Vidare förklarar Chowdhury et al. (2021) hur varuägares försörjningskedja påverkas avsevärt av Covid-19, vilket är en faktor som nämns i resultatet. Många av respondenterna berättade under intervjuerna hur deras försörjningskedja har drabbats av längre ledtider och alternativa rutter och att det har blivit ett stort problem under pandemin. Tomma hyllor i butikerna gör att allt fler kunder blir missnöjda. Som Wrede (2021) skriver så har fraktpiserna blivit fyra gånger så dyra, det bekräftar även en av respondenterna som förklarar att de betalade 1500 dollar per TEU förra året och nu 15 000 dollar per TEU.

5.2 Vad finns det för bakomliggande anledningar till nearshoring?

5.2.1 Kortare ledtider och kostnadsförändringar

Resultatet visar att en stor gemensam anledning till nearshoring är kortare ledtider och kostnadsförändringar. De intervjuade förklarar hur de långa ledtiderna bidrar till en stor del uppbundet kapital, vilket i sin tur bidrar till höga lagernivåer när transportsträckan är längre. Kortare ledtider gör att de inte behöver ha lika mycket uppbundet kapital under transporterna som i sin tur gör att lagernivåerna inte behöver vara lika höga, utan att de istället beställer mer frekvent. Det stärks av vad van Hassel et al. (2021) förklarar om hur nearshoring möjliggör minimerade lagernivåer och förkortade ledtider. Dock är inte transportkostnaderna den största delen i de totala kostnaderna men i och med att de påverkar lagerkostnaderna blir det en stor skillnad (van Hassel et al., 2021). I slutändan leder detta till ett säkrare och mer effektivt godsflöde.

Något som teorin tar upp men som inte i resultatet nämner på samma vis är hur personalkostnaderna i utvecklingsländerna ökat. Hartman et al. (2017) förklarar att personalkostnaderna ökat i utvecklingsländerna, det påverkar produktionskostnaderna och att det är en anledning till varuägares val att flytta hem. Resultatet förklarar snarare att personalkostnaderna absolut ökat i främst Asien där majoriteten har sin produktion, men att de absolut inte är en sådan ökning att det av den anledningen är värt att flytta hem. Detta eftersom

det fortfarande är billigare där än vad det kan vara runt om i Europa med arbetskraft. Däremot tar resultatet upp att det inte är lika stor skillnad som det var innan mellan Asien och öst Europa vad gäller kostnad av arbetskraft. Att det av den anledningen kan vara värt att flytta närmre hemmaregion för att ta del av andra fördelar men med en liten ökning i produktionskostnader. Hela vägen hem (backshoring) är enligt respondenterna inte aktuellt då det hade blivit för dyrt. Det förklarar även Piatanesi & Arauzo-Carod (2019) att anledningen till valet av nearshoring är, företag vill kombinera den ökade flexibiliteten som blir vid hemflyttning men samtidigt inte få allt för höga produktionskostnader som det hade kunnat bli vid backshoring.

5.2.2 Hållbarhet och språkliga barriärer

Under intervjuerna visas ett stort engagemang för hållbarheten. Att ha råmaterial och produktion nära varandra för att sedan ha slutprodukten nära kunder är något som respondenterna värderar högt. ”Siktar på fosilfria transporter 2030” säger en av respondenterna som ser hållbarheten som en av de högsta prioriteterna på företaget, något som även Ashby (2016) förklarar har fått allt större betydelse. Författaren menar på att närheten till hemmaregion möjliggör en större kontroll på miljö- och hållbarhetsaspekten.

Resultatet tar upp att kulturella och språkliga barriärer inte är ett problem i dagsläget som påverkar valet av nearshoring. Majoriteten av respondenterna hade antingen kontor i Asien som hjälpte till med kommunikationen med fabrikerna alternativt att engelskan fungerar så pass bra att det språkliga inte blir ett problem. Detta är något som motsäger det som presenteras i teorin. Piatanesi och Arauzo-Carod (2019a) argumenterar för att språk- och kulturella barriärer faktiskt är en bakomliggande faktor till nearshoring. Vidare förklarar författarna om när produktionsanläggningen flyttas närmre hemmaregionen så kommer kommunikationen bli lättare både på grund av språket men även på grund av att tidsskillnaderna blir mindre. Enligt resultatet är inte heller tidszoner en faktor som påverkar valet av nearshoring. De intervjuade förklarade att det självklart kan uppstå problem med fördröjda svar om det gäller viktiga beslut som behöver tas fort men att detta inte var ett avgörande problem. Piatanesi och Arauzo-Carod (2019) menar att liknande tidszoner och geografisk närhet bidrar till ökad interaktion med kunder och leverantörer. Detta var inget som lades någon större vikt vid bortsett från fördröjning av svar.

5.3 Vart är det aktuellt att flytta?

Det som framkom under intervjuerna i resultatet var att Östeuropa är en mycket attraktiv plats att flytta sin produktionsanläggning till alternativt att leta nya leverantörer på. Detta var även något som både van Hassel et al. (2021) och Jovanović et al. (n.d.) förklarar är en aktuell produktionsplats. Länder som Turkiet, Ungern och Rumänien är platser som framkom ett flertal gånger. Anledningen till detta förklarar respondenterna är för att länderna ligger i Europa men trots det ändå har fördelarna med offshoring, nämligen relativt låga produktionskostnader. Som även teorin tar upp, är just nearshoring ett alternativ som företag överväger för att kunna kombinera den ökade flexibiliteten med en relativt låg produktionskostnad (Piatanesi & Arauzo-Carod, 2019). Respondenterna förtydligar att det inte är lika billigt som i Asien som det var förr men genom att flytta hit drar du fördelar av närheten och flexibiliteten till en relativt låg produktionskostnad.

5.4 Hur ska Göteborgs hamn ställa sig till förändringen?

I samband med att pandemin slog till mot den globala handeln har även världens hamnar påverkats (Zhou et al., 2022). I resultatet förklaras det att med hänsyn till den tid det tar att ställa om till nearshoring så kommer varuägarna till en början inte förflytta hela produktionen från Asien. Detta leder till att Göteborgs hamn och transporter via sjö från Asien fortsättningsvis kommer vara aktuellt. Däremot nämns det att vid produktion i Europa blir lastbil och järnväg allt mer aktuellt, vilket gör att varuägarna ser andra tjänster som Göteborgs hamn kan erbjuda. Bland annat möjligheten till lagring i hamnen, detta för att undvika att behöva lasta av i hamnen, på trailer till ett lager för att sedan transportera vidare till kund.

Det var även önskemål från respondenterna att se över kortsjö till och från Öst Europa (som turiket). Däremot tas det upp i resultatet att kortsjö byggs på att man skeppar när det passar, inte är allt för dyrt och inte har för många ”port-to-port movements” som en av respondenterna uttrycker sig. Alltså mer direktservice från start- till slutdestination, och där behövs även en lågkostnads lösning hittas som är effektiv, annars är valet för lastbilar relativt billigt och går fort inom Europa med korta ledtider. Som även Koi et al. (2009) nämner är det ytterst viktigt att hamnens lasthanteringseffektivitet är så hög som möjligt då det är avgörande för att sänka kostnaderna för kortsjötransporterna.

5.5 Vad finns det för bakomliggande anledningar att inte välja nearshoring?

Piatanesi och Arauzo-Carod (2019) förklarar att en förflyttning av produktion kommer att minska företagets kontaktnät. Författarna argumenterar för att företagen har bildat kontakter med kunder och leverantörer i offshoring länderna som kommer ta lång tid att ersätta i en annan del av världen. Detta kan kopplas till flera av respondenternas argumentation till varför nearshoring inte är ett alternativ. Specifikt en respondent hade detta som främsta anledning till att de inte kommer flytta produktionen. De ansåg att de kontakter och expertis de byggt upp i Kina är för värdefull att förlora.

Enligt van Hassel et al. (2020) är en nackdel med nearshoring de faktum att det inte finns mycket vetenskap kring vilka faktorer som spelar in samt hur ”stora” fördelarna faktiskt kommer bli. Detta är något som kan kopplas till respondenternas resonemang om att de är svårt att förutse hur kostnaderna kommer skilja sig efter förändringen jämfört med innan. Detta kan vidare kopplas till att varuägarna mestadels är i planeringsstadiet vad gäller nearshoring och har inte genomförts tillräckligt mycket för att kunna se tydliga följder av förflyttningen. Under rapportens insamling av information fanns det inte mycket information tillgänglig angående nackdelar kopplade till nearshoring. Likaså under intervjuerna hade respondenterna svårt att komma på direkta nackdelar med förflyttningen. De nackdelar som samlades in under resultatet var mestadels spekulationer då ingen genomfört förflyttningen ännu. Detta kan återigen kopplas till van Hassel et al. (2020), att effekterna av nearshoring fortsatt är oviss men till skillnad från författarna verkar respondenterna inte anse att detta är en faktor som kommer stoppa förflyttningen.

Den sista anledningen som nämns i teorin angående anledningar att inte flytta produktionen tillbaka till hemregionen utan till hemlandet istället, så kallat backshoring. Enligt Merino et al. (2020) innebär detta fördelar kopplat till expertis och stöd. Författarna nämner även att detta är genomförbart om landet har en bra tillverkningsverksamhet. Detta är dock inget som respondenterna har funderat över. Som tidigare nämnt är det främst Östeuropa och Turkiet som nämns som framtida produktionsplatser. Anledningen till detta är på grund av lägre produktionskostnader jämfört med Sverige.

En av respondenter som inte planerar för nearshoring har som argument att de inte är beroende av korta ledtider. Detta är information som inte kunnat återfinnas i tidigare forskning. En anledning kan vara att detta är en relativt unik strategi. Den respondenten resonerade kring att de "har en strategi tvärtemot de flesta" vilket har gynnat dem speciellt under pandemin då de inte är lika känsliga för förseningar.

5.6 Metoddiskussion

Rapportens val av metod är som tidigare nämnt en fallstudie. Valet av metod gjordes för att undersöka hur Göteborgs hamns kunder och varuägare resonerar kring nearshoring, samt hur de ser på hamnens roll vid en eventuell förflyttning av produktion. Syftet med en fallstudie är enligt Denscombe (2007) att "belysa det generella genom att titta på det specifika". En fallstudie genererar i en chans att undersöka ett specifikt ämne på djupet (Denscombe, 2017), vilket är hur denna rapport önskades att genomföras. Enligt Denscombe (2017) är även fallstudie en bra metod för att få en helhetssyn. Då denna rapport ska generera i en helhetssyn över hur varuägare tänker kring nearshoring, anses därför att rätt metod är vald. En fördel med fallstudier är att det är möjligt att använda både kvalitativa och kvantitativa data (Denscombe, 2017). Detta är positivt då denna rapport samlat in både kvalitativa data samt kvantitativa data gällande fraktpriser.

Enligt Denscombe (2007) är den största nackdelen med fallstudier att det kan bli svårt att dra en konkret slutsats då fokus ligger mer på processer än mätbara slutprodukter. Rapporten i sig genererar inget direkt ja eller nej svar, däremot kan slutsatser dras utifrån den insamlade datan baserat på skillnader och likheter i respondenternas svar och hur Göteborgs hamn ska jobba vidare kring ämnet.

5.6.1 Reliabilitet & Validitet

Reliabiliteten förklarar tillförlitligheten till resultatet och varför informationen i rapporten är trovärdig. Då rapportens resultat enbart är baserat på den information som samlats in under intervjuerna är intervjuobjektens reliabilitet viktig att undersöka. En slutsats som kan dras är att den insamlade informationen kommer enbart från diverse logistikchefer från de företag som intervjuats. Detta tyder på att informationen är trovärdig eftersom de är just frågor rörande företagets logistik som intervjufrågorna berör. En faktor som kan påverka är hur länge personerna har arbetat som logistikchefer. Detta var ingen fråga som ställdes därav finns ingen data på hur länge varje person haft den positionen. 50 % av de intervjuade berättade hur länge de hade jobbat som logistikchef och även där varierade åren markant mellan intervjuobjekten. Däremot mottogs snarlika svar från samtliga av intervjuobjekten och anser därmed att informationen är trovärdig. Både anledningar till varför och varför inte varuägare avser att flytta produktionen var av liknande anledningar. Liknande argument togs upp i majoriteten av intervjuerna. Bryman & Bell (2011) förklarar reliabilitet som möjligheten att kunna upprepa en studie och hur pålitlig studien är i sig. Med tanke på att majoriteten av intervjuobjekten argumenterade på liknande sätt med liknande tankar kring nearshoring anser vi att en upprepning av denna studie med samma resultat är ytterst trolig. Däremot nämns tidigt i rapporten hur det blir mer och mer aktuellt med nearshoring men att förflyttningen ännu inte skett fullt ut. Med tiden som går kan alltså svar som ställts i denna rapport senare bli ännu mer tydliga, varuägare kan få en annan syn på nearshoring efter att ha provat på det ett längre tag.

Detta leder till, vid upprepning av studien några år senare kan svaren se lite annorlunda ut eller om annat vara ännu mer tydliga än vad denna rapports resultat visar.

Validiteten förklarar varför och hur rapportens resultat består av rätt och korrekt insamling av information. Dessutom huruvida informationen är relevant för rapportens frågeställningar. Rapportens resultatdel är baserat på semistrukturerade intervjuer. Fördelen med en semistrukturerad intervju är att den består av relativt öppna frågor där den intervjuade har möjligheten att svara fritt och tala mer öppet om ämnet (Denscombe, 2007). Detta är en anledning till att information är korrekt, då inga ledande eller tvingande frågor ställts. En semistrukturerad intervju är även fördelaktig då vi som intervjuare har förutbestämda frågor som ska besvaras och därmed säkerställa att informationen blir relevant data för rapporten. Detta resulterar i ett tydligt resultat med korrekt och relevant data. Intervjuerna spelades in och transkriberades därefter. Transkriberingen är viktig då det är ett sätt att förtydliga hur intervjuerna genomförts. Vidare också för att kunna gå tillbaka och säkerställa att informationen skrivs ner korrekt i rapporten. Intervjuerna genererar även i mycket data då de intervjuade får tala fritt och följdfrågor kan ställas för att utveckla svaren. Detta är en fördel jämfört med tillexempel insamling via enkät. Vid enkät är det svårt att få utvecklade svar och kan ofta resultera i mindre data. En hög andel data resulterar i högre validitet då informationen kan jämföras och tydligare slutsatser kan dras.

5.6.2 Intervjudiskussion

10 av intervjuerna genomfördes på distans via Teams medan en intervju genomfördes på plats personligen. Enligt Denscombe (2007) har en internetbaserad intervju samma för- och nackdelar som en intervju som genomförs ansikte mot ansikte. Vi anser att genomförandet via internet fungerade bra. Det gav oss en möjlighet att intervju respondenter från flera olika platser i Sverige som inte hade varit genomförbart annars. Däremot så resulterade intervjun på plats i längre och mer personliga samtal. Detta kan därför ha sin påverkan på resultatet, att intervjuerna via Teams inte resulterade i lika djup kontakt med den intervjuade.

Då detta var vår första gång som intervjuare, märktes det i de första intervjuerna ett antal olika oförutsedda problem. När frågorna ställdes i följd uppmärksammades att en del av frågorna var väldigt snarlika och därmed blev även svaren väldigt lika på flertalet av frågorna. När detta framkom diskuterades det kring om att ta bort några av frågorna. Å andra sidan diskuterades även som tidigare nämnt att de frågorna gav möjligheten att djupdyka i ämnet och få med alla möjliga synvinklar. Därför togs beslutet att behålla frågorna men att ändra ordningen samt förtydliga för respondenterna att några av frågorna är lika varandra men att de är från olika synvinklar. Detta gav ett mer utvecklande svar vilket blev positivt.

Med tanke på att frågorna har diskuterats fram med handledare på Göteborgs hamn utifrån deras intresse ansågs att för mycket ändringar i frågorna i efterhand inte var aktuellt. Slutligen så ansåg vi, för rapportens ämne var frågorna väl formulerade och resulterade i data som omfattade de rapporten vill visa.

6. SLUTSATSER

Syftet med rapporten var att undersöka om varuägare i Sverige har planerat att flytta sin produktion, vart de i sådana fall kommer flytta sin produktion samt vad de bakomliggande anledningarna kan vara. Rapporten ska visa på om det finns någon gemensam nämnare mellan varuägare samt hur Göteborgs hamns roll skulle komma att bli i förflyttningen.

□ Vad är det för bakomliggande anledningar som driver valet av att ha nearshoring?

Denna undersökning som vi har gjort har visat att nearshoring blivit allt vanligare och vilka fördelar det finns med det, men också vilka nackdelar som finns. Vidare har undersökningen gett oss svar på vart det är aktuellt att flytta, detta ger oss en större överblick om hur Göteborgs hamn kan anpassa sin verksamhet utefter detta.

Rapporten visar att det finns många gemensamma nämnare som driver valet av nearshoring bland varuägare. Först och främst så ser vi att Covid-19 har sin inverkan på starten till nearshoring, det var först pandemins framkomst som nearshoring fick den stora kicken och varuägarna började gå i banorna kring valet. Vidare har nearshoring både för och nackdelar där Covid-19 gjort det dessa faktorer desto tydligare.

Kortare ledtider, ökad flexibilitet på produktion och transporter, ökad kontroll och effektivitet i godsflödet samt kostnadsfördelar inom transportkostnader är ett flertal anledningar som driver valet av nearshoring bland rapportens respondenter. Däremot är språk, tidszoner eller kultur inte ett problem som påverkar valet av nearshoring speciellt mycket för varuägarna, vidare är det inte heller kostnader för arbetskraft i sig som avgör utan snarare alla kostnader tillsammans, som leverans- och produktionskostnaderna.

Rapporten visar även på att det såklart finns nackdelar med nearshoring. Problematiken kring att bygga nya kontaktnät och tiden det kan ta är ett faktum, även ovetandes om vilka faktorer som kan påverkas och hur mycket. Det är lätt att se det som kan bli bra men det är svårt att veta nackdelarna innan man upplever dem.

Till sist visar undersökningen att Östeuropa är den mest aktuella platsen att flytta och den gemensamma nämnaren här är för att kunna utnyttja de relativt låga produktionskostnaderna men samtidigt kunna ha närheten och flexibiliteten till kunder och leverantörer.

□ Hur ska Göteborgs hamn anpassa sig till varuägares nearshoring?

Undersökningen har kommit fram till olika tjänster som Göteborgs hamn kan erbjuda utöver de långa sträckorna som vanligtvis går mellan Asien och Europa. Bland annat är varuägarna öppna för en effektiv lösning på en direktservice kortsjö, förslagsvis var Turkiet – Göteborgs Hamn. En annan tjänst som kom upp som förslag är korttidsförvaring i hamnen, detta för att underlätta för varuägare som har lager som endast är till för ”mellanlagring”, alltså att bara vänta på att kunna kom in till laget men som är fullt. Utöver detta har varuägarna önskat en bättre och mer effektiv lösning på direktservice från Göteborgshamn med tåg för att kunna komma in i Göteborgs hamn på ett smidigt sätt för att sedan köra med tåg trots att lager ligger längre upp i landet.

6.1 Avslutningsvis

Avslutningsvis, det finns flera gemensamma nämnare mellan varuägare kring valet av nearshoring. Många funderar på det och vissa har redan börjat, men anledningarna till varför är samma för majoriteten av respondenterna. De vill ha kortare ledtider, förbättra miljön med kortare transporter och ha större kontroll och bättre effektivitet på godsflödet. Göteborgs hamns roll i detta blir att se över tågförbindelserna och om det går att förbättra. Kolla hur en lågkostnad direktservice via kortsjö skulle se ut till förslagsvis Turkiet. Sist men inte minst kolla hur möjligheterna till korttidslagring i hamnen ser ut för att företag med fulla lager ska kunna ta emot gods men undvika mellanlager.

6.2 Rekommendationer till fortsatt arbete

Sista frågan som vi ville undersöka var inom vilka branscher det är lättast att tillämpa nearshoring, om det är stor skillnad från bransch till bransch eller mellan små och stora företag. Rapporten gräver inte i dessa frågor då arbetet skulle bli för omfattande och för stort så därför är det rekommendationer till fortsatt arbete.

KÄLLFÖRTECKNING

- Ashby, A. (2016). From global to local: reshoring for sustainability. *Operations Management Research*, 9(3–4), 75–88. <https://doi.org/10.1007/s12063-016-0117-9>
- Baldwin, R. E., Weder, Beatrice., & Centre for Economic Policy Research (Great Britain). (2020). *Economics in the time of COVID-19*. CEPR Press.
- Bryman, A (2011). Samhällsvetenskapliga metoder. Upplaga 2. Liber AB, Malmö
- Carmel, E., & Abbott, P. (2007). Why 'nearshore' means that distance matters. *Communications of the ACM*. 50(10), 40–46. <https://doi.org/10.1145/1290958.1290959>
- Christensen, L., Engdahl, N., Grääs, C. & Haglund, L (2016). Marknadsundersökning: en handbok. 4. uppl., Lund: Studentlitteratur.
- Chowdhury P., Paul S., Kaisar S., & Moktadir M. (2021). *COVID-19 pandemic related supply chain studies: A systematic review*. Transportation Research Part E: Logistics and Transportation Review, (2021), 102271, 148.
- Denscombe, M,. (2014). Forskningshandboken – För småskaliga forskningsprojekt inom samhällsvetenskaperna (3. Uppl.). Studentlitteratur
- Ellram, L. M., Tate, W. L., & Petersen, K. J. (2013). Offshoring and Reshoring: An Update on the Manufacturing Location Decision. *Journal of Supply Chain Management*, 49(2), 14-22. <https://doi.org/10.1111/jscm.12019>
- Fratocchi, L., Di Mauro, C., Barbieri, P., Nassimbeni, G., & Zanoni, A. When manufacturing moves back: Concepts and questions. *Journal of Purchasing and Supply Management*, 20(1), 54-59. <https://doi.org/10.1016/j.pursup.2014.01.004>
- Hartman, P. L., Ogden, J. A., Wirthlin, J. R., & Hazen, B. T. (2017). Nearshoring, reshoring, and insourcing: Moving beyond the total cost of ownership conversation. *Business Horizons*, 60(3), 363–373. <https://doi.org/10.1016/j.bushor.2017.01.008>
- Hayakawa, K., & Mukunoki, H. (2021). The impact of COVID-19 on international trade: Evidence from the first shock. *Journal of the Japanese and International Economies*, 60. <https://doi.org/10.1016/j.jjie.2021.101135>
- Jacobsen, D I. (2002). Vad, hur och varför: om metodval i företagsekonomi och andra samhällsvetenskapliga ämnen. Lund: Studentlitteratur.
- Johansson, B., Hallén, O., Persson, A., & Tarland, R. (2017). Sourcing Trends Predictions - An Analysis of Regions and Strategies. *Procedia Computer Science*, 121, 716–723. <https://doi.org/10.1016/J.PROCS.2017.11.093>
- Jovanović, B., Ghodsi, M., van Zijverden, O., Kluge, S., Gaber, M., Mima, R., Hasić, B., Lalović, O., Ibrahimi, M., Manova Stavreska, A., Nikolova, S., Čulafić, B., Vasić, J., & Mandić, M. (n.d.). A Service of zbw Leibniz-Informationszentrum Wirtschaft Leibniz

Information Centre for Economics Getting stronger after COVID-19: Nearshoring potential in the Western Balkans Standard-Nutzungsbedingungen.

- Koi, A., Ng, Y., & Ng, Y. U. (2009). *Maritime Policy & Management Competitiveness of short sea shipping and the role of port: the case of North Europe Competitiveness of short sea shipping and the role of port: the case of North Europe*. 36(4), 337–352. <https://doi.org/10.1080/03088830903056983>
- Merino, F., di Stefano, C., & Fratocchi, L. (2020). Back-Shoring vs. Near-Shoring: A Comparative Study. *Advances in Transdisciplinary Engineering*, 13, 622–633. <https://doi.org/10.3233/ATDE200201>
- Patel, R., & Davidson, B. (2003). *Forskningsmetodikens grunder: att planera, genomföra och rapportera en undersökning*. Lund: Studentlitteratur.
- Piatanesi, B., & Arauzo-Carod, J. M. (2019). Backshoring and nearshoring: An overview. *Growth and Change*, 50(3), 806–823. <https://doi.org/10.1111/grow.12316>
- Raiborn, C. A., Butler, J. B., & Massoud, M. F. (2009). Outsourcing support functions: Identifying and managing the good, the bad, and the ugly. *Business Horizons*, 52(4), 347–356. <https://doi.org/10.1016/j.bushor.2009.02.005>
- Roberts, P., & Priest, H. (2006). Reliability and validity in research. *Nursing Standard*, 20(44), 41+.
- Shin, S.-H., & Shin, S.-Y. (2021). A Study on the Reinforcement of Supply Chains Corresponding to Global Value Chain Reforms in the Automobile Parts and Component Industry. *Journal of International Logistics and Trade J. Int. Logist. Trade*, 19(3), 163–179. <https://doi.org/10.24006/jilt.2021.19.3.163>
- van Hassel, E., Vanelander, T., Neyens, K., Vandeborre, H., Kindt, D., & Kellens, S. (2021). Reconsidering nearshoring to avoid global crisis impacts: Application and calculation of the total cost of ownership for specific scenarios. *Research in Transportation Economics*, 101089. <https://doi.org/10.1016/J.RETREC.2021.101089>
- Wrede, I. (2021). *Coronavirus conundrum: Containers still in short supply*. Deutsche Welle. <https://www.dw.com/en/coronavirus-conundrum-containers-still-in-short-supply/a-56667910>
- Yin, K. R. (2007). *Fallstudier: design och genomförande*. Malmö: Liber AB.
- Zhou, X., Dai L., Jing, D., Hu, H., & Wang, Y. (2022). *Estimating the economic loss of a seaport due to the impact of COVID-19*. *Regional Studies in Marine Science*, (2022), 52

BILAGA 1

Intervjufrågor:

- Är ni bekanta med begreppet nearshoring?
- Vart har ni er produktion nu?
- Hur ser er verksamhet ut idag med hänsyn ur ett logistikperspektiv?
- Har ni funderat över att flytta hela produktionen alt delar av produktionen närmare er huvudregion?
- Om ja, hur kommer fördelningarna att se ut i olika tidsperspektiv? (t.ex. 50% kvar i nuvarande produktionsled och 50% i nya led och när/hur sker justeringarna)?
- Vad finns det för bakomliggande anledningar till att flytta produktionen om det är aktuellt?
- Vart hade det varit aktuellt att flytta produktionen? vilken plats?
- Vad ser ni för fördelar med att flytta produktionen närmare?
- Vad ser ni för nackdelar med att flytta produktionen?
- Hur ser ni på att transportera via sjö när det blir kortare sträcka?
- Hur kommer denna eventuella förändring att påverka eran supply chains och hur förväntas ert logistikupplägg se ut (tänker bl.a. på olika transportsätt, lager, miljö, digitalisering)?
- Hur ser ni på hamnens roll i er supply chain (vad saknas, vad kan de göra bättre för att tillmötesgå era framtida behov)?
- Vilka produkter är det som påverkas och varför just dem? Högvärdaiga eller lågvärdiga produkter??

SWOT-analys:

- Vad kan bli era potentiella styrkor av förändringen?
- Vad kan bli era potentiella svagheter av förändringen?
- Vad kan bli era potentiella hot av förändringen?
- Vad kan bli era potentiella möjligheter av förändringen?
- Om inte tänkt eller planerar att flytta produktionen:
- Varför inte?
- Vad ser ni för nackdelar med att flytta?



CHALMERS