

Rotterdam Havn, som er Europas største havn, vil være presset på kapasitet de neste årene bl.a. på grunn av høy etterspørsel og en stigende mangel på arbeidskraft. 8.000 jobber er ubesatte, sier Allard Castelein, CEO i Rotterdam Havn, til ShippingWatch.

SINGAPORE

Det store boomet på containermarkedet har skapt en betydelig trengsel i de store havnene verden over, og det gjelder også Europas største forretningshavn i Rotterdam, som samtidig med at havnen er i stor vekst, også opplever en kraftig mangel i arbeidskraft.

Det forteller Allard Castelein, CEO i Rotterdam Havn, i et intervju med ShippingWatch, i forbindelse med konferansen Singapore Maritime Week.

”Vi håndterer store containerskip på opptil 24.000 TEU, og det medfører, at betydelige fragtmengder skal flyttes til de innenlandske transportsystemene (distribusjonssentre, lastbil- og togtrafikk, red.). Det har skapt et stort press på havnen, container yards og de innenlandske systemene, og det alvorlige presset vil vedvare et par år fremover enda,” sier Allard Castelein til ShippingWatch.

Det er ingen quick fix.

ALLARD CASTELEIN, CEO I ROTTERDAM HAVN

Hvorfor vil det fortsatt være et press?

”Årsakene er mange. En sterk etterspørsel på tvers av alle sektorer og samtidig et kapasitetspress, samt et press på de fysiske systemene. Det være seg enten i terminalene, forbindelsene til de innenlandske transportsystemene i form av lastebiler, tog eller lektere og ikke minst arbeidsstyrken, sier Allard Castelein.

”Min beste gjetning er at vi fortsatt kommer til å bli utfordret på at levere en tilfredsstillende ytelsesgrad. Det er ingen *quick fix*.”

Store investeringer

Rotterdam Havn gjør for tiden en rekke investeringer for å utvide havnens kapasitet på flere områder, som f.eks større kraner, arealer og en større havnedybde.

Men disse investeringene tar tid før de vil kunne bidra til å lette kapasitetspresset i Europas største forretningshavn, påpeker konsernsjefen.

Utfordringen med å ta imot pågangen av f.eks. containerfrakt i havnen effektivt er én ting. Noe annet er å få gods ut av havnen igjen. Innenlandske transportsystemer er også plaget av flaskehals og mangel på arbeidskraft.

Selv om det ikke er så alvorlig som det virker til å være i Los Angeles (store containerhavner på den amerikanske vestkysten, red.), har vi også en utfordring med om det er nok lastebilsjåførere, havnearbeidere, samt mange nok forbindelser til innenlandske transport- og logistikksystemer. Det er veldig vanskelig å finne en løsning på kort sikt, sier Allard Castelein.

F.eks. opplever Rotterdam havn, som til vanlig sysselsetter ca. 160.000 ansatte, at det blir vanskeligere og vanskeligere å rekruttere.

8.000 ubesatte stillinger

Havnen, som også er Europas største containerhavn, har i dag 8000 ledige stillinger på tvers av alle sektorer. Det er en firedobling av ledige stillinger i løpet av få år.

– Økningen har skjedd i løpet av relativt kort tid, og antallet vokser for hver dag. Det er selvfølgelig også en demografisk (flere eldre, færre unge, red.) årsak til det. Men som bransje må vi sikre at vi appellerer nok til potensielle medarbeidere, sånn at de har lyst til å jobbe i bransjen, sier Allard Castelein.

Som bransje må vi sikre at vi appellerer nok til potensielle medarbeidere, sånn at de har lyst til at jobbe i bransjen,

ALLARD CASTELEIN, CEO I ROTTERDAM HAVN

Sammensetningen av personalet vil imidlertid også endre seg over tid. Noen jobber vil forsvinne på grunn av teknologisk utvikling med bl.a. automatisering, og andre arbeidsplasser vil bli skapt i forbindelse med den grønne omstillingen som verdens havner også er i gang med.

«Vi forventer at presset vil være en del av vår daglige drift og forretningsmodell i en årrekke fremover. Jeg tror ikke presset vil lette med mindre vi kommer inn i en slags økonomisk resesjon, stagnasjon og et fall i etterspørsel og gjennomstrømning (av fraktvolumer, red.),» sier Allard Castelein ..

Toppsjefen i Rotterdam havn deltok også i en paneldebatt om dagens utfordringer sammen med leverandørkjedene. Her sa Tan Chong Meng, konsernsjef i det store havneselskapet PSA, at man skal være forsiktig med å svartmale for mye.

«Jeg har et litt annet syn på situasjonen. Vi må avstå fra å skylda på covid. Vi opplever at folk og bedrifter har begynt å reise rundt i mange verdensdeler igjen. Selvfølgelig har måten folk og selskaper jobber på endret seg,» Tan Chong Meng.

«Vi har også sett at volumene har kommet tilbake og i noen tilfeller høyere enn 2019-nivåene (før koronapandemien, red.). Vi har også sett en økning i antall ansatte – i noen tilfeller 20 prosent. høyere..»