

Lederintervjuet:

Ingvar M. Mathisen

Havnedirektør i Oslo Havn

➤ Ingvar M. Mathisen har til sammen vært 15 år i rollen som havnedirektør. Først 12 år i Bodø før han for tre år siden tok over som havnedirektør i Oslo Havn. **Foto:** Hans Kristian Riise.

Til tross for utfordringer knyttet til koronakrisen, har Oslo Havn klart seg relativt bra. - Vi har en visjon om å være verdens mest effektive og miljøvennlige bynære havn, sier havnedirektør i Oslo Havn Ingvar M. Mathisen til Skipsrevyen.



Margarita Savinova
margarita@skipsrevyen.no

Koronakrisen har rammet store deler av den maritime næringen, men det stopper ikke havnedirektør i Oslo Havn Ingvar M. Mathisen som sammen med eieren Oslo kommune og havnestyret har store ambisjoner om en grønnere framtid for Oslo by og Oslo Havn.

Til Skipsrevyen forteller Mathisen at havnen har hatt flere utfordringer knyttet til restriksjoner forårsaket av koronapandemien. Derfor var det spesielt viktig å holde hjulene i gang for å opprettholde godsflyten.

- Vi er i tett dialog med Oslo kommune og våre kunder, særlig med Yilport, containerterminalen i Oslo og oljehavna, der vi diskuterte hvilke tiltak de innførte for å sikre opprettholdelsen av operasjonene, forklarer han.

- Har flere bein å stå på

Den mest hektiske perioden ifølge Mathisen var da regjeringen stengte ned landet og innførte strenge reiserestriksjoner.

- Det har vært ekstremt hektisk, for å si det mildt, for da hadde vi de internasjonale fergerutene til DFDS til København, Stena Line til Frederikshavn og Color Line til Kiel. Det var mange, både hos oss og andre, som jobbet med å løse utfordringene forårsaket av dette.

De internasjonale fergene er den største inntektskilden til Oslo Havn på kaivederlag, mens cruise er det nest største. Foreløpig er både cruisetrafikken og den internasjonale fergetrafikken borte. Til tross for det mener havnedirektøren at havnen har klart seg relativt bra.

- Likevel er den oppdaterte inntektsprognosen for 2020 nedjustert som følge av koronakrisen med 13 % for hele året, tilsvarende kr. 46,4 mill., en reduksjon til totalt kr. 299,6 mill. i inntekter for året, Mathisen.

Når det gjelder våtbulk, tørrbulk, tilslag til asfalt og betongproduksjon så har volumet hatt en reduksjon i april på over 20% sammenlignet med samme måned i 2019.

- Prognosen for året er en reduksjon i godsvolum på rundt 13%, da vi forventer at godsflyten vil bli mer normalisert i andre halvår. Vi har flere bein å stå på enn andre havn har, så vi er veldig heldig på den måten, fastslår Mathisen.

Han forklarer til Skipsrevyen at selv om fergetrafikken forsvant over natten, så har det vist seg at selve Ro-Ro godsvolumet stort sett har blitt opprettholdt.

- Color Carrier, som anløper Oslo tre ganger i uken fra Kiel, har nesten fullt ut kompensert utfallet av de ovennevnte fergerutene, så det var veldig positiv utvikling for oss.

Når det gjelder tørrbulk, tilslag til asfalt og betongproduksjon så er volumet tilnærmet normal. Det samme gjelder import av nye biler.

- Det var litt opphold i en periode, men nå begynner også det å komme tilbake igjen.

- Sjøveien er miljøveien

Mathisen forklarer videre at utenom korona-relaterte utfordringer, har Oslo Havn ellers hatt en formidabel vekst på frakt av gods fra Europa.

- I forholdt til 2017, har vi fått en økning på nesten 90 prosent i løpet av 2018-2019, og vi etablerte mange nye ruter. Vi har vært litt beskyttet fra en stor reduksjon i containervolum som følge av koronakrisen fordi vi har ingen oversjøiske linjer.

Han mener at havn- og sjøtransport har begynt å styrke sin posisjon allerede før krisen, og denne posisjonen ble forsterket da krisen traff næringen.

- Mange valgte sjø framfor vei. Spesielt da koronakrisen kom, ble denne trenden mer tydelig, da det var vanskelig for lastebiler å komme seg rundt i landet. Vi ser nå at det er flere som tar i bruk mantraet "Sjøveien er miljøveien", ingen annen transportform er like miljøvennlig som denne.

Ambisiøse klimamål

I nåtid driver Oslo Havn med mange prosjekter, særlig har de fokus på støtte og utvikling av miljøvennlige grønne løsninger.

- Vi har blant verdens mest ambisiøse miljø- og klimaambisjoner både i Oslo kommune og Oslo Havn. Oslo kommune vil kutte klimautslippene med 95 prosent innen 2030, mens vårt mål er å kutte utslippene med 85 prosent. Såvidt vi kjenner så er det nesten ingen i verden som har så ambisiøse planer.

For å se på hvordan konkret Oslo Havn kan oppnå dette målet har de sammen med Oslo kommune utarbeidet en handlingsplan «Oslo Havn som nullutslippshavn».

- Denne definerer veldig nøye både hvor vi har de største utslippene, hvilke utslipp det er og i hvilke operasjonsmodus utslippene skjer. Planen er kost-nytte basert, slik at vi får også oversikt over hvor vi får mest utslippskutt for pengene, sier Mathisen.

Han legger til som et eksempel at Oslo Havns andel i de totale CO₂-utslippene i Oslo kommune ligger på fire prosent som tilsvarer 55 tusen tonn.

For å kunne oppnå de ambisiøse klimamålene har Oslo Havn som bedrift også tatt flere viktige grep. De har både gått til anskaffelse av en av verdens første miljøvennlige helelektriske havnebåter som er spesialdesignet for effektiv oppsamling av flytende søppel i havoverflaten og på sjøbunnen, samt et landstrømanlegg for de danske fergene som de tok i bruk i fjor.

- Vi har også fått Enova-støtte for å utvikle business-case for landstrøm for containerskip

i Sydhavna og landstrøm for cruiseskip i Byhavna.

Utenom det har havnen nylig inngått kontrakt med Maritim Partner i Ålesund om levering av verdens første høyhastighets havneoppsynsfartøy.

- Det er en hybridbåt, noe som betyr at den kan gå opp til åtte knop med bare bruk av batteri. Ved behov kobler den også inn biodiesel motorene som gir en toppfart på over 30 knop, forklarer Mathisen.

- Hvilke planer har dere fremover?

- Vi har veldig ambisiøse vekstmål. Fra 2019 til 2034 så skal vi øke godsmengden med 50 prosent og antall passasjerer med 40 prosent, samtidig som arealet vi drifter på skal reduseres. Det betyr at vi må ta i bruk ny teknologi, tenke arealeffektivt og jobbe tett med kundene våre.

Havneutvikling og ansatte i fokus

Ingvar M. Mathisen kommer opprinnelig fra Narvik og har tatt utdanning som siviløkonom i USA. Opp igjennom tiden har han jobbet med logistikk, transport og internasjonal shipping. For tre år siden begynte han i nåværende stilling i Oslo Havn, og før den tid jobbet han i 12 år som havnedirektør i Bodø Havn.

Da han tok over som leder for Oslo Havn hadde havnestyret en klar ambisjon om å få mer fokus på havneutvikling.

- Før min tid var det mer fokus på byutvikling, og det var nødvendig den gang. Jeg har

bakgrunn som siviløkonom, og det var viktig for meg å få etablert en strategiplan som skulle erstatte den tidligere havneplanen. Så nå har vi en klar visjon om å være verdens mest effektive og miljøvennlige bynære havn, sier han.

- Du har hatt flere lederroller gjennom karrieren din. Hva vil du si er en god ledelse for deg?

- Både da jeg var havnedirektør i Bodø og nå i Oslo så har jeg alltid hatt fokus på det psykososiale arbeidsmiljøet. Jeg har god tro på at hvis folk trives på jobb, så ønsker de å komme på jobb. Da jeg overtok så hadde vi ca. ti prosent i sykefravær, nå er vi nede i litt over to prosent.

Mathisen, som kaller seg selv “en over gjennomsnittlig utadventt nordlending”, sier også at det er viktig å prate med sine ansatte, og det er noe han liker å gjøre.

- Å se folk, prate med folk, plukke opp nye forslag og innspill fra ansatte på den måten er viktig. Alle vil gjerne bli hørt og sett selv om ikke alle forslagene de kommer med nødvendigvis blir iverksatt i bedriften, utdyper han og legger til avslutningsvis:

- Vi er som et fotballag, der jeg er en manager, ledergruppen min er trenerteamet, og så spiller de ansatte i forskjellige posisjoner som keeper, forsvar, midtbane og angrep. Vi har ulike roller å spille, men vi når ikke Oslo Havns felles mål hvis vi ikke spiller godt i lag.



► Oslo Havn satser stort på grønne løsninger, og har en ambisjon om å kutte CO₂-utslippene sine med 85 prosent innen 2030. Foto: Oslo Havn.