



Strategi og virksomhetsplan 2026-2035

1. Innledning

Denne havnestrategien skal tjene som grunnlag for løpende prioriteringer i planperioden, samt som grunnlag for prioriteringer i de årlige driftsbudsjetter, innenfor rammer satt av

- a) Havne- og farvannsloven
- b) Vedtekter for Kirkenes havn KF
- c) Eierskapsmelding for foretaket vedtatt i kommunestyret
- d) Delegasjonsreglement for Kirkenes havn KF
- e) Budsjettvedtak i styret i Kirkenes havn og kommunestyret i Sør-Varanger
- f) Andre styrevedtak i Kirkenes havn KF

Det er naturlig at strategien rulleres eller oppdateres etter tre til fem år.

2. Bakgrunn/historikk

Kirkenes havn ble etablert i 1995 som et havnevesen - en avdeling i Sør-Varanger kommune. I 2019 ble havneorganisasjonen skilt ut som kommunalt foretak heleiet av Sør-Varanger kommune.

Havnevesenet har fra etableringen i 1995 i hovedsak hatt forvaltningsoppgaver. Det forretningsmessige utgjorde en begrenset del av virksomheten i starten. I senere år har denne virksomheten vokst. Etter seks år som kommunalt foretak er det forretningsmessige en dominerende del av virksomheten, denne utviklingen vil fortsette.

Sør-Varanger og Kirkenes er et industrisamfunn. Det preger byen og det umiddelbare omlandet. Tung industri og den tyngre del av havnevirksomheten midt i byen oppleves av mange å være til hinder for en nødvendig utvikling av Kirkenes by med tidsriktige bo og levemessige kvaliteter. Av denne grunn, og for å legge til rette for en realisering av de muligheter havneutviklingen kan gi for næringsutvikling i kommunen, har det i lengre tid vært arbeidet med å utvikle både et industriområde og et nytt område for havneutvikling i kommunen. Arbeidet med nytt havneområde er i denne strategien knyttet til prosjektet med etablering av en transithavn i Kirkenes for omlasting av gods som transporteres gjennom den nordlige sjørute.

3. Formål - hva skal Kirkenes havn KF oppnå? Og hvorfor?

Kirkenes havn KF er et kommunalt foretak eiet av Sør-Varanger kommune. Det fremgår av foretakets vedtekter at det er kommunens havnefaglige organ, og det skal ivareta de administrative og forvaltningsmessige oppgaver kommunen er tillagt etter havne- og farvannsloven, sørge for en effektiv og rasjonell havnedrift, føre tilsyn med trafikken i Sør-Varanger kommunes sjøområdet og forvalte kommunens havnekapitals eiendommer, innretninger og andre aktiva med sikte på en best mulig ressursutnyttelse til fordel for kommunen og havnens brukere.

Vedtektene sier videre at for å opprettholde og videreutvikle trafikkgrunnlaget for havnens eiendommer og installasjoner, kan foretaket engasjere seg i havnetilknyttet virksomhet som finnes hensiktsmessig og fordelaktig for havnevirksomheten .

Oppdraget fra Sør-Varanger kommune oppfattes slik at de forvaltningsmessige oppgavene er det formelle grunnlaget for foretaket. Og at foretaket skal være engasjert i havnerelatert næringsvirksomhet med mål om økt næringsaktivitet i havnen og beslektede næringer, utvikling av det sjønære byarealet, og styrking av det forretningsmessige driftsgrunnlaget for Kirkenes havn – slik dette er beskrevet i Sør-Varanger kommunes eierskapsmelding for foretaket.

Med dette oppdraget har Kirkenes havn KF en rolle i samfunnet i Sør-Varanger og havnebyen Kirkenes som en sentral aktør for å legge til rette for en utvikling av næringsvirksomheten i kommunen.

4. Gjennomgang av status i virksomheten på sentrale områder

Forvaltning. Oppgaver på dette område har blitt færre og preger virksomheten i foretaket i mindre grad enn tidligere. Foretaket har og vil fortsatt ha kompetanse og ressurser til å ivareta denne kjernevirksomheten.

Farledsforvaltning (inkludert isbryting – se under) er med unntak av isbrytingen en relativt stabil forvaltningsoppgave som finansieres av brukere gjennom en farvannsavgift. Denne oppgaven fordrer relativt sett begrensede ressurser i Kirkenes havn KF.

Isbryting. Kirkenes havn KF kjøpte i 2024 MS Stark som er bygget som et isbrytende fartøy for lostransport. Kjøpet var nødvendig fordi havneadministrasjonen ikke lengre er i stand til å bemanne MS Kraft Johanssen.

Kirkenes havn KF har sendt et brev til Kystverket og Losoldermannen og foreslått at MS Stark overtar som back-up for losbåten i Kirkenes. Det vil være lønnsomt både for Kystverket og for Kirkenes havn. Samarbeidet med Kystverket om isbryting i Bøkfjorden er videreført for sesongene 24/25 og 25/26 etter samme modell som tidligere. Her dekker Kystverket 50% av kostnadene. Det er i motsetning til tidligere åpnet for at Kirkenes havn KF etter avtale med Kystverket i hvert enkelt tilfelle kan benytte MS Stark også til andre formål enn isbryting.

Forprosjekt for bygging av en utslippsfri isbryter ble avsluttet i 2025. Kirkenes havn KF har for tiden ikke økonomisk evne til å føre dette viktige prosjektet videre.

Kaidrift. En viktig del av kjernevirksomheten i Kirkenes havn KF, og den mest sentrale næringsvirksomheten. Området omfatter utleie av kaiplass, leveranse av vannforsyning og landstrøm til fartøyer, i tillegg til renovasjonstjenester. Kaidrift omfatter også avgift for lasting, lossing og lagring av gods, samt avgifter på landbaserte brukere av kai ved leveranser til fartøyer. Vedlikehold av kaiene er kostnadskreven, marginene på dette område er derfor begrenset. Kirkenes havn KF er med grunnlag i strategien som ble vedtatt i 2021 godt i gang med rasjonaliseringstiltak gjennom digitalisering og bedre systematikk i vedlikehold, og kostnadsreduserende tiltak knyttet til underleveranser og egne kostnader. Videreutvikling av tilbud om landstrøm har startet med flere prosjekteringstiltak i 2025. Flere kaier er oppgradert i senere tid, bl a med nye kantlister og ny fending. På Dypvannskaia ble det i 2024 avdekket en alvorlig konstruksjonsfeil som må utbedres.

Utleie. Arealutleie, med så vel kortvarige og lengre avtaler, er en viktig del av virksomheten i Kirkenes havn KF. Det er et mål at alle arealer som havneforetaket disponerer skal generere inntekter. Det er truffet flere tiltak, både av langsiktig og kortsiktig karakter. Utleie omfatter ikke-utviklede arealer, liggeplasser for fartøyer, lokaler eiet av havneforetaket og langtidsutleie av kaier. Mål om likebehandling av alle kunder av Kirkenes havn KF står helt sentralt innenfor dette virksomhetsområdet. En større del av areal bak kaier i Kirkenes er ledig etter at sanksjoner har medført færre anløp fra russiske fiskefartøyer enn tidligere.

Fiskerihavner. Det har i senere år vært en økt etterspørsel etter liggeplasser for kystfiskefartøyer i Bugøynes. Kapasiteten ble vesentlig forbedret med en ny flytekai som ble åpnet i 2024. Denne ble i hovedsak finansiert ved bruk av midler fra kommunens havbruksfond. Havneadministrasjonen utreder i 2025 ytterligere tiltak, bl. a. lagerbuer for yrkesfiskere og etablering av utstyr for kontinuerlig tilsyn med havneforetakets anlegg i fiskerihavnen.

Avtale med teknisk avdeling i kommunen om en delt stilling i Bugøynes ble evaluert i 2025 og det er lagt grunnlag for en videreføring av dette samarbeidet.

Til støtte for reiselivsnæringen i Bugøynes har Kirkenes havn KF i 2025 meldt inn til Kystverket forslag om etablering av en utpekt ankringsplass utenfor nordre molo i Bugøynes for mindre cruiseartøyer.

Arealforvaltning. Ved oppfylling av mål i havnestrategien som ble vedtatt i 2021, har arealforvaltning i økende grad blitt et fremtredende arbeidsområdet. Det er plassert millionbeløp i å sikre tilgang til strategisk viktige eiendommer, og kommunestyret har i tillegg vedtatt overføring av nøkkeleiendommer som er udisponert og som vil ha stor verdi i havneforetakets prosjekter. Vellykket arealforvaltning fremstår med stor tydelighet som det viktigste tiltaket for å kunne utvikle ressurser til å gjennomføre de mest sentrale målene i havneforetakets strategi.

Forvaltning av areal knyttet til havneforetakets kjernevirksomhet er viktig for å kunne ha et egnet tilbud til maritime brukere av kommunale kaier i Kirkenes. Dette gjelder spesielt arealer ved Dypvannskaia og ved Smiveien og i området bak Industrikaia.

Organisasjon. Havneadministrasjonen ble i 2024 av økonomiske grunner redusert med ett årsverk til fem. Det er et påtrengende behov for styrking av organisasjonen for å ha et minimum av kapasitet for:

- Daglig havnedrift
- Bemanning av isbryteren
- Helt nødvendig saksbehandlingskapasitet
- (Grunnleggende) ivaretagelse av beredskaps- og vaktoppgaver i havneforetaket

Det er utarbeidet stillingsbeskrivelse for alle stillinger i havneadministrasjonen.

Likestilling. Styret i Kirkenes havn KF er oppnevnt av kommunestyret i Sør-Varanger. Det er sammensatt med tre menn og to kvinner. Det er kun mannlige ansatte i administrasjonen i Kirkenes havn KF. Selv om det er grunner til at det er blitt slik, er denne situasjonen uholdbar over tid. Ved fremtidige tilsetninger bør likestilling settes opp som et av de viktigste kriterier ved utvelgelse.

5. Det grønne skiftet

I den forrige havnestrategien fra 2021 var bærekraft og det grønne skiftet et sentralt grunnleggende mål. Forutsetningene da var at alle øvrige mål var basert på at man har ambisiøse mål på dette området, og at de oppnås.

Mye er oppnådd, men utslippsfri isbryter er av økonomiske grunner fortsatt langt unna. Å bruke isbryterprosjektet som pilot for i samarbeid med Varanger kraft AS å få etablert en logistikk-løsning for Hydrogen fra Berlevåg til Kirkenes har ikke lyktes. Kirkenes havn KF har imidlertid gått over til elbil, nytt kontorbygg er utformet etter tek17, og i havneregulativet er det innført rabatt for maritime brukere som anløper havnen med utslippsfri eller -vennlig fremdrift. I alle flomlys ved kaier og bakarealer er det nå lavenergi LED-pærer.

Oppgradering av landstrøm på Industrikaia/Hurtigrutekaia (kombinert), Dypvannskaia og Sentrumskaia prosjekteres i 2025. Det er usikkert nå anleggene kan bygges. Både tilgang til kraft og finansiering mangler.

Bærekraft vil fortsatt være et sentralt mål. Klimavennlige løsninger skal fortsatt vektlegges i havneforetakets prosjekter. På lengre sikt er det et mål å få gjennomført prosjektet med bygging av en helt utslippsfri isbryter. Det er et mål at havneforetaket på sikt også skal ta del i samarbeidsnettverket EcoPorts som den europeiske havneorganisasjonen ESPO står bak, og søke ESPOs PERS sertifisering (Port Environmental Review System) så snart dette er praktisk gjennomførbart. Det er det ikke med de rådende ressursbegrensninger, men det bør det absolutt være når transithavnen skal bygges.

Bærekraft vil fortsatt være et sentralt mål. Klimavennlige løsninger skal fortsatt vektlegges i havneforetakets prosjekter. På lengre sikt er det et mål å få gjennomført prosjektet med bygging av en utslippsfri isbryter. Det er et mål at havneforetaket skal sertifiseres etter ESPOs PERS-system så snart dette er praktisk gjennomførbart.

6. Muligheter - område for område

a. Farledsforvaltning (isbryting).

Samarbeidet med Kystverket evalueres etter sesongen 25/26 med hovedsiktemål å etablere grunnlag for å ta stilling til spørsmålet om samarbeidet skal fortsette, eller om Kystverket skal oppfordres til å sette sitt oppdrag ut på anbud.

MS Stark vil bli drevet videre som havneforetakets isbryter. Arbeidet med å finne nye inntektsbringende oppdrag for fartøyet føres videre og intensiveres i den grad havneadministrasjonen har ledig kapasitet til dette. Bygging av utslippsfri isbryter tas ikke videre før det økonomiske grunnlaget for dette er til stede. Kirkenes havn KF skal i mellomtiden fortsatt være engasjert i det faglige nettverket som ble etablert i forprosjektet.

b. Arealforvaltning.

Ikke alle prosjekter hvor arealforvaltning og -utvikling er sentralt er havnefaglige. Noen er rene byutviklingsprosjekter. De har til felles at gjennom aktivt engasjement i kommunale planleggingsprosesser, egne regulerings- og andre eiendomsutviklingsprosesser i tillegg til aktiv markedsføring av mulige tiltak i og utenfor hjemkommunen, søkes utviklingsmål nådd med så stor verdiøkning i eiendomsmassen som mulig.

Arealforvaltning og -utvikling skal fortsatt være et sentralt verktøy i nær sagt alle utviklingsprosjekter, og i tillegg være en sentral kilde til finansiering av disse. I denne strategi/virksomhetsplan etableres følgende mål for havneforetakets arbeid med eiendomsforvaltning og -utvikling:

- a) Realisering av kommunens mål med havnerelatert virksomhet i vid forstand
- b) Utvikling av infrastruktur for havnevirksomhet og havnerelaterte funksjoner
- c) Sjønær byutvikling
- d) Verdiøkning og realisering av underliggende verdier
- e) Andre formål

c. Kontorlokaler for Kirkenes havn KF

Kirkenes havn KF kjøpte i 2022 Johan Knudtzensgate 2a. (Tømmerstølbygget). Halve første etasje var da utleid til AS Hurtigruten som ble med videre som leietaker. Andre etasje ble innredet til havneadministrasjonen og ledig del av første etasje ble klargjort for lager til Kirkenes havn KF (1/3) og utleieareal (2/3). Det er i 2025 skrevet avtale med Snowhotel Kirkenes AS om leie av det ledige lokalet. Ved etablering av denne avtalen er leieprisen i bygget, også for AS Hurtigruten, redusert med ca. 10%. Til tross for dette har AS Hurtigruten sagt opp sin leieavtale med virkning fra 1. november 2025. Arbeidet med å finne ny leietaker er i gang.

Havnebygget er med Snowhotel Kirkenes AS som leietaker ferdig utviklet. Bygget vil tjene som kontor- og lagerbygg for Kirkenes havn KF, lokaler i første etasje leies ut. På kort sikt jobbes det videre med å fylle ledige utleielokaler.

d. Fiskerihavnen i Bugøynes.

Samarbeidet med teknisk avdeling i Sør-Varanger kommune hvor Kirkenes havn KF dekker 10 % av kostnadene for en stilling videreføres. Tilbudet til yrkesfiskere søkes videreutviklet innenfor de økonomiske rammer som er tilgjengelig for formålet. Bugøynes er en fiskerihavn, men Kirkenes havn KF vil legge til rette også for reiselivsnæringen så langt det er mulig innenfor tilgjengelige økonomiske rammer og forvaltningsmessige begrensninger.

På kort sikt skal Kirkenes havn KF innenfor tilgjengelige økonomiske rammer videreutvikle tilbudet til yrkesfiskere og reiselivsnæringen i Bugøynes.

e. Lanabukt

I 2023 gikk Lerøy Aurora AS bort fra det avtaleregulerte samarbeidet om bygging av et serviceanlegg i Lanabukt. Saken ble løst i minnelighet og Lerøy Aurora AS leier nå tomt fra Kirkenes havn KF og har selv satt opp et servicebygg. I 2024 ble det gjort mindre utbedringer av den kommunale kaia i Lanabukt. Det er innledet dialog med Lerøy Aurora AS om en mulig utvidelse av flytekaier i området. Også i Lanabukt vil det i 2025 bli truffet tiltak for bedre tilsyn med kommunale eiendommer og anlegg.

De kommunale eiendommer og anlegg i Lanabukt vil bli utviklet videre på et forretningsmessig grunnlag og i samarbeid med eksisterende og eventuelle nye leietakere.

f. Bobilparkering.

Bobilparkeringen i Kirkenes ble etablert i 2020 med tømrestasjon for septik og fylling av ferskvann, 12 plasser med strøm og 18 plasser uten strøm. Formålet var å gi et reelt tilbud til denne gruppen reisende, samt å få styring med parkering av bobiler i byen. Erfaring så langt er at plasser med strøm er attraktive, mens for plasser uten strøm parkerer turistene helst et annet sted for å slippe å betale. I 2025 blir derfor antall plasser med strøm utvidet til 24 slik at formålet med bobilparkeringen kan oppnås.

På kort og mellomlang sikt drives bobilparkeringen i Kirkenes videre med de endringer som gjennomføres i 2025. På lang sikt bør bobiltilbudet ivaretas av private aktører.

g. Sydvaranger gruve.

Gjenoppstart av Sydvaranger gruve har vært et viktig tema for samfunnet i Sør-Varanger i flere år. Med svenske eiere (Grangex) er det nå ny giv i prosjektet, men krigen i Ukraina byr på stor usikkerhet, markedsmessig og for øvrig.

I nødvendig grad skal Kirkenes havn KF på kort og mellomlang sikt bistå og legge til rette for oppstart av Sydvaranger gruve.

h. Kirkenes som godshavn for det finske markedet.

Analyser av det finske markedet gjennomført i 2023 viser at finske bedriftsledere i beskjeden grad vil velge å benytte Kirkenes havn for eksport og import. Dette bildet endres hvis Kirkenes havn er knyttet til trafikk gjennom den nordlige sjørute. Det er videre registrert at det ikke lenger er støtte i Finland for en jernbane fra Rovaniemi til Kirkenes.

Innsats innenfor godstransport til/fra det finske markedet legges derfor på is, og eventuelle nye initiativer fra Finland avvenges før det vurderes tiltak ut over bygging av en ren transitthavn for gods til og fra DNS.

i. Cruiseanløp.

Med økonomisk støtte fra Finnmark fylkeskommune har Kirkenes havn KF i 2024 og 2025 gjennomført et omdømmeprojekt hvor grunnlaget for manglende suksess i satsingen på cruise har vært undersøkt. Konklusjoner har vært entydige; hovedutfordringen har vært avstanden fra Nordkapp til Kirkenes. Dette prosjektet har sammenfalt med arbeid i Vardø og Båtsfjord med prosesser og vedtak om satsing på cruiseturisme. På dette grunnlaget blir Cruise Varanger AS etablert i 2025 av havneforetakene i Vardø, Båtsfjord og Kirkenes. Det er et mål å få med flere byer/havner i dette samarbeidet. Satsingen under Cruise Varanger AS vil være innrettet mot ekspedisjonscruise – fartøyer med 100-500 passasjerer. I 2025 jobbes det med å få ekstern finansiering på 11 mill. kr. til samarbeidsprosjektet i de tre første årene (2026-2028). Et treårig prosjekttilskudd på til sammen 11 mill. kr. vil gjøre det mulig å etablere en ny næring samtidig i flere kommuner i Øst-Finnmark. Med satsingen på Cruise Varanger AS vil det være naturlig å utvikle Kirkenes videre som snuhavn. Godt forankret i reiselivsnæringen i Sør-Varanger vil det være et mål å begrense også snuhavnsoperasjoner for cruise til å omfatte ekspedisjonscruise fartøyer med 100-500 passasjerer.

Anløp fra cruiseskip skjer i dag til Dypvannskaia. Dette er en ISPS-kai med tilstrekkelig dybde, stort bakareal, og god skjerming fra annen lokal aktivitet. Kaien brukes også til industriformål, og denne sambruken er krevende. Området bør utvikles videre til kun ett formål, og i et langsiktig byutviklingsperspektiv peker cruise seg ut som et naturlig valg. Det fordrer ny infrastruktur til industriformål for havn på en ny lokasjon.

På kort og mellomlang sikt skal Kirkenes havn KF arbeide for økt cruisetrafikk til Kirkenes havn, og til etablering av en egen kai og terminal for cruisetrafikk og eventuelt for annen lokal, regional og nasjonal passasjertrafikk.

j. Kystruten.

Etter redusert aktivitet under pandemien var kystruten tilbake i full drift i driftsåret 2024. I 2025 ble det gjennomført et forprosjekt for utvikling av Sentrumskaia. Prosjektet viser at kaia kan utvikles for bruk både som cruisekai og som kai for anløp fra Kystruten. En realisering av prosjektet er avhengig av politiske prosesser og dekning av kostnader som er estimert til 120 mill. kr.

På kort og mellomlang sikt skal Kirkenes havn KF arbeide for å få utviklet Sentrumskaia og legge til rette for anløp fra Kystruten i Kirkenes sentrum.

k. Transitthavn i Kirkenes for gods gjennom DNS

Uro i Midtøsten gjør at flere godsfartøyer nå seiler den lange veien rundt Afrika. I Panamakanalen fører tørke til mangel på vann til de store slusene, og mange godsfartøyer tvinges til lange seilaser rundt Sør-Amerika. Samtidig akselererer ismelting i Arktis. Alt tyder derfor på at godstransport i Arktis vil øke sterkt i kommende tiår. Det byr på store utfordringer og samtidig også store muligheter. Med erfaring fra skyggeflåten som går til og fra russiske havner i Arktis vil kontroll med fartøyer og gods i Arktis i fremtiden være svært viktig. Man kan ikke fortsette å se på slike regelbrudd, og med vår posisjon og geografiske plassering i Arktis ligger det i Norges hånd å ta affære.

Godsfartøyene som vil bli benyttet til seilasen fra Asia til Europa og Nord-Amerika gjennom den nordlige sjørute er spesialbygget for seilas i islagte farvann. De trenger omlasting når de kommer ut av isen og Kirkenes ligger som kjent perfekt til ved porten til ishavet. En omlastingshavn i Kirkenes vil lede til at alle fartøyer som tar del i godstrafikken i Arktis anløper Kirkenes. Når ønske om anløp meldes til Kystverket, må fartøyer oppgi all den informasjon som fartøyer i skyggeflåten holder skjult. Med Kirkenes som omlastingshavn vil i tillegg godset som transporteres i Arktis komme på land i Norge. Slik får vi kontroll både med fartøyer og gods, og vi kan sikre at internasjonale regler følges.

Flere typer aktiviteter vil sannsynligvis øke kraftig i Arktis i de kommende tiår. De kan grovt deles inn i tre kategorier. (1) Suverenitetshevdelse, nasjonal dominans og militær tilstedeværelse, (2) kamp om ressurser (fiskerier, mineraler, olje/gass mv.), og (3) transport av gods og kommersiell virksomhet. Med en transitthavn i Kirkenes tar den norske regjering på egne vegne og med stor nytte for naboer og allierte i Norden og Europa full kontroll med den siste kategorien; transport av gods.

Og; en omlastingshavn fra skip til havn og til nye skip igjen vil tilføre Sør-Varanger et stort internasjonalt logistikk-senter med næringsaktører fra flere land i Asia, Europa og Nord-Amerika. Omfattende internasjonal handel og stor godstrafikk helt på grensen mot Russland vil kunne virke dempende i et område med stor spenning.

På kort sikt skal havneforetaket jobbe for at etablering av en transitthavn Kirkenes blir et høyt prioritert mål for Sør-Varanger i Stortingsvalget 2025. På mellomlang sikt skal det sikres oppstart av prosjektet med tung statlig finansiering.

l. Sjøfronten i Kirkenes

En sentral del av formålet for Kirkenes havn KF – slik det er formulert i eierskapsmelding fra kommunestyret i Sør-Varanger – er å legge til rette for utvikling av havnevirksomheten for å realisere potensialet for næringsutvikling i Sør-Varanger, legge til rette for videre utvikling for sentrale næringsaktører og næringer i Sør-Varanger kommune, og bidra til og forsterke Sør-Varanger kommunes arbeid med utvikling av det sjønære byareal. Fra 2023 til 2025 har det vært gjennomført et felles sjøfront- og godsprosjekt i Kirkenes. Ut av disse kommer tre konkrete prosjekter basert på utvikling av eiendommer som inngår i havnekapitalen:

***Kort sikt: Utvikling av Johan Knudtzensgt 3 og Sentrumskaia til hotellformål og passasjertrafikk
Kort til mellomlang sikt: Utbygging av Thon-hotellet og etablering av park og publikumsformål
Lang sikt: Utfylling utenfor Flysikringa og Hinkeffjæra for etablering av et bynært næringsareal***

m. Næringssamarbeid med Russland.

Næringssamarbeidet med Russland er stanset av sanksjoner etter Russlands angrep på Ukraina i 2022. Som en av tre havner mottar Kirkenes fortsatt anløp av russiske fiskefartøyer, i 2024 et antall som ligger 60 % lavere enn siste år før pandemien.

All olje- og gassvirksomhet i samarbeid mellom Norge og Russland er stanset. Russisk fremferd i Ukraina vil gjøre det usannsynlig eller umulig å starte normalisering av relasjoner over den norsk-russiske grense i overskuelig fremtid.

Under denne strategiplanen skal Kirkenes havn KF ikke treffe tiltak for å utvikle relasjoner og samhandling med aktører i Russland, men holde seg klar til å utnytte muligheter som vil kunne komme av en prosess i retning av en normalisering av relasjonen til Russland.

n. Organisasjon

Med offensive planer for utviklingen av Kirkenes havn KF, må organiseringen av administrasjonen i foretaket være i kontinuerlig utvikling. Den må være tilpasset de oppgaver og utfordringer som foretaket til enhver tid møter, og løpende tilpasses veksten som trolig kommer.

Styrking av havneadministrasjonen er et prioritert mål på kort og mellomlang sikt. Kjønnssbalanse i havneadministrasjonen skal være blant de fremste kriterier i tilsettingsprosesser i kommende år.

o. Digitalisering

Digitalisering og automatisering av sentrale driftsprosesser og systemer knyttet til sikkerhet og fjernstyring av porter og anlegg på kaier har vært et prioritert område i strategien som ble vedtatt i 2021. Flere tiltak har vært gjennomført i de senere år, i 2025 går havneforetaket over til et nytt KI-assistert styringssystem for kameraer i foretakets tilsynssystem.

Digitalisering vil være et sentralt område i strategi og virksomhetsplan for 2026-2035 også. Kirkenes havn KF trenger ikke å utvikle egne løsninger på dette området, det er mange løsninger i andre havner som Kirkenes havn KF kan vurdere for implementering i planperioden så langt tilgjengelig menneskelige og økonomiske ressurser tillater.

Arbeid med digitalisering av sentrale virksomhetsprosesser vil være en sentral oppgave gjennom hele planperioden.

7. Prioritering av mål

Basert på muligheter beskrevet i punkt 6, settes følgende mål opp som prioriterte mål for Kirkenes havn KF i perioden 2026-2035:

I. Bærekraft

Som for strategien som ble vedtatt i 2021 settes bærekraft med særskilt fokus på det grønne skiftet opp som et sentralt strategimål. Dette målet står stødig som en første prioritet, og suksess på dette

området vil styrke muligheter for å lykkes med andre satsinger. På kort sikt er ressursituasjonen i Kirkenes havn KF slik at en kraftfull satsing på det grønne skiftet ikke kan påbegynnes.

Forprosjekt for bygging av en utslippsfri isbryter ble avsluttet i 2025. Kirkenes havn KF har ikke økonomisk evne til å føre dette viktige prosjektet videre nå.

Oppgradering av landstrøm på Industrikaia/Hurtigrutekaia (kombinert), Dypvannskaia og Sentrumskaia prosjekteres i 2025. Det er usikkert når anleggene kan bygges. Både tilgang til kraft og finansiering mangler.

II. Cruise

I 2025 etableres et samarbeid med Vardø havn KF og Båtsfjord havn KF. Det første operative året for Cruise Varanger AS er 2026. Det forutsettes at staten gir prosjektstøtte slik at ASet har ekstern finansiering frem til 1. januar 2029. Mål med satsingen er utvikling av hele Øst-Finnmark for ekspedisjonscruise. Det felles selskapet har foreløpig ikke satt opp konkrete mål med satsingen. Kirkenes havn KF setter som eget mål 20 anløp i 2027, 40 anløp i 2030 og 80 anløp i 2035.

Finansiering. Ekstern finansiering i tre år, deretter egenfinansiering i et samarbeid mellom havner og næringsaktører basert på nye inntekter fra cruisevirksomheten.

III. Storhavn

Utviklingen i internasjonal politikk virker isolerende på Europa som kontinent, og vi må trolig i større grad enn tidligere finne og implementere løsninger selv når Europas interesser skal i varettas. Hele det kontinentale Europas kystlinje mot Arktis er norsk. Norge har et særskilt ansvar, og etablering av en transithavn i Kirkenes vil trolig være det enkleste og best egnede tiltaket for den norske regjering for å få kontroll med det meste av fremtidig skipstrafikk og gods gjennom den nordlige sjørute.

En transithavn er et betydelig enklere prosjekt enn en fullskala godshavn med jernbanetilknytning som ble prosjektert i Sør-Varanger for ca. 10 år siden. Nå vil havneprosjektet kun omfatte vei, V/A og kraft, samt kaifronter og bakareal for lagring av gods. Tilknytning av jernbane skal være mulig, men det vil ikke være en del av prosjektet. Prosjektet kan utformes slik at trinnvis utbygging blir mulig.

Spørsmål om lokalisering av en storhavn i Sør-Varanger har vært tema i lang tid. I 2024 vedtok kommunestyret i Sør-Varanger enstemmig et sett med kriterier som skal legges til grunn for vedtak om lokalisering. Det vil være avgjørende at lokaliseringsspørsmålet vil være avklart i løpet av 2025. Det åpner for en dialog med staten på et lokalpolitisk samstemt grunnlag.

I arbeidet med å utvikle nye næringer i Sør-Varanger er havnevirksomheten i Sør-Varanger den sektoren som sannsynligvis kan gi de største mulighetene. Det er i tillegg slik at en helt nødvendig modernisering av Kirkenes by vil fordre at den tyngre delen av havnevirksomheten flyttes ut av byen. Nå er det mulig på ny å få staten med på å finansiere havn utenfor Kirkenes by. En tredje mulighet for statlig bidrag kan ikke påregnes. Mulighetsvinduet er nå, og det vil i kommende år svekkes.

Finansiering: Havneprosjektet vil i større grad være begrunnet i statlige enn lokale/regionale behov. Støtte fra staten med en betydelig større andel enn det som var tiltenkt i 2015 vil derfor være en

forutsetning. Kirkenes havn KF må være grunneier i hele det nye havneområdet for i samarbeid med private aktører å kunne generere inntekter til dekning av det lokale finansieringsbehovet.

IV. Sjøfronten

Sjøfrontprosjektet 2023-2025 har lagt grunnlag for tre prosjekter som beskrevet i pkt 6l.

- Kort sikt: Utvikling av Johan Knudtzensgate 3 og Sentrumskaia til hotellformål og kystrutekai og -terminal eller cruisekai
- Kort til mellomlang sikt: Utbygging av Thon-hotellet og etablering av park og ikke-kommersielle publikumsformål
- Lang sikt: Utfylling utenfor Flysikringa og Hinkefjæra for etablering av et bynært næringsareal

Finansiering: Ny Sentrums kai og utbygging av Johan Knudtzensgate 3 er ikke finansiert. Hele arealet blir detaljregulert i 2025/2026. Det vil deretter bli gjort tilgjengelig for utvikling av private, enten alene eller gjennom et offentlig-privat samarbeid. Kaia skal bygges ut og eies av Kirkenes havn KF. Realisering av underliggende eiendomsverdi vil ikke være tilstrekkelig til å finansiere kaia.

Utbygging av Thon-hotellet og utvikling av naboeiendommer til myke formål bør kunne la seg finansiere med underliggende eiendomsverdier. Det er håp om at undersøkelser i sjøen i hele sjøfronten kan gjennomføres i 2025 med bruk av eksterne tilskuddsmidler. Dersom det ikke lykkes, må det finnes finansiering av både undersøkelser og selve utfyllingen. Det kan ta lang tid. Når gjennomført vil det utvidede arealet flysikringa/Hinkefjæra trolig være 10-12 mål stort, og underliggende verdi vil være stor. Arealet blir områderegulert som del av Sentrumsplanarbeidet i 2025.

V. Utvikling av virksomhet for øvrig med særskilt fokus på:

Arealforvaltning og eiendomsutvikling. Eiendommer som i utgangspunktet har begrenset verdi kan lede frem til store løpende inntekter eller store økonomiske tilskudd ved realisering. Denne virksomheten vil bli sentral i utviklingen av Kirkenes havn KF i planperioden.

Vedlikehold, utbedringer (Dypvannskaia) og videreutvikling av egen infrastruktur. (1) Ny Sentrums kai hvor en finansieringsløsning må komme på plass - alle verdier som kan realiseres gjennom fortsatt utvikling av sjøfronten bør benyttes til dette kaiprojektet. (2) Utbedring av Dypvannskaia – en finansieringsløsning må komme på plass i løpet av de første årene i planperioden.

Organisasjon. Havneadministrasjonen bør styrkes og suksess på sentrale områder i denne virksomhets- og strategiplanen vil legge til rette for det. Kjønnsbalanse i havneadministrasjonen må være styrende for alle prosesser på dette området.

Farledsforvaltning/isbryting. Samarbeidet med Kystverket om isbryting bør utvikles videre, eller avvikles slik at Kirkenes havn KF blir en leverandør til Kystverket. Det skal arbeides for å få etablert et samarbeid med Kystverket om bruk av MS Stark som back-up fartøy for lostransport i Kirkenes. Arbeidet med å finne nye inntektsbringende oppdrag for Isbryteren MS Stark bør være et

kontinuerlig arbeid. Suksess på dette området fordrer at havneadministrasjonen styrkes. Da vil netto inntekter kanskje ikke bli store, men en styrking av administrasjonen vil tjene alle virksomhetsområdene i havneforetaket.

Utvikling av en mer robust økonomi i drift av MS Stark vil trolig være nøkkelen til suksess i arbeidet med det grønne skiftet i Kirkenes havn KF. Etter hvert som det økonomiske grunnlaget for foretakets isbryter utvikles, bør bygging av en ny utslippsfri isbryter bli mulig. Det blir et viktig signalprosjekt.