



KIRKENES HAVN

Havnestrategi 2021-2030

1. Innledning

Denne havnestrategien skal tjene som grunnlag for løpende prioriteringer i kommende år, samt som grunnlag for langtidsinvesteringsbudsjett og årlige driftsbudsjetter.

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 Kirkenes 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 to år som kommunalt foretak er det forretningsmessige en dominerende del av virksomheten, denne utviklingen vil trolig 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. Det fremstår fortsatt å være langt frem til en løsning i denne saken, det tas derfor utgangspunkt i at utvikling i Kirkenes havn i kommende femårsperiode må baseres på nåværende lokalisering.

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

Kirkenes havn KF er et kommunalt foretak eiet 100 % 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 eksistensgrunnlaget for foretaket, og disse oppgavene må til enhver tid ha høyest prioritet. Videre at foretaket skal være engasjert i havnerelatert næringsvirksomhet med mål om økt næringsaktivitet i havnen og beslektede næringer, og styrke det forretningsmessige driftsgrunnlaget for Kirkenes havn.

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 bruker gjennom en farvannsavgift. Denne oppgaven fordrer relativt begrensede ressurser i Kirkenes havn KF.

Isbryting. Er en sentral del av havnedriften i Kirkenes. Oppgaven ivaretas i et samarbeid med Kystverket. Med et 50 år gammelt fartøy er denne virksomheten kostbar, og den er organisert slik at den trekker uforholdsmessig mye ressurser, mer enn det som kan forsvares å ta inn i sesongavgift fra brukere av Kirkenes havn. Isbrytingen subsidieres med andre ord fra andre virksomhetsområder. Med krav om «tunge» sertifikater for maskinist og skipsfører, legger isbrytingen i tillegg premisser for sammensetning av stillinger i administrasjonen som sterkt begrenser nødvendig fleksibilitet og ressurser til andre og viktige deler av havnedriften.

Kaidrift. En viktig del av kjernevirksomheten i Kirkenes havn KF, og den mest sentrale næringsvirksomheten. Dette 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. Og avgifter på landbaserte brukere av kai i fm leveranser til fartøyer. Vedlikehold av kaiene er en kostnadskreven virksomhet, marginene på dette område er derfor begrenset. Det fremstår å være behov for rasjonaliseringstiltak gjennom digitalisering og bedre systematikk i vedlikehold, og kostnadsreducerende tiltak knyttet til underleveranser og egne kostnader. Samt videre utvikling av tilbud om landstrøm. Se også utleie.

Utleie. Kirkenes havn KF driver utleie på en rekke områder. Hele kaia i Jakobsnes er bortleid i en langtidsavtale. Det samme er kaia i Lanabukt til to aktører. Foretaket eier en flytebrygge i Bugøynes, og leier ut båtplasser til fiskefartøyer. Kirkenes havn KF kjøpte i 2020 en tomt i Lanabukt. Det er i løpet av 2021 aktuelt å sette opp et bygg på denne eiendommen for langtidsutleie.

Bobilparkering. Dette er ikke en prioritert virksomhet i Kirkenes havn. Med store investeringskostnader, lav inntjening og en mannskapskrevende driftsform er virksomheten et tapsprosjekt.

Utvikling. Etter to års drift som kommunalt foretak vurderes det nå å være riktig å rette oppmerksomheten inn på å legge større vekt på det forretningsmessige – ikke på bekostning av arbeidet med forvaltningsoppgaver – og søke å utvikle eksisterende og nye forretningsområder. Det har allerede i noen tid i 2021 vært satt av ressurser til innsats på dette området. Det vil bli forsterket i tiden fremover.

Organisasjon. Organiseringen av administrasjonen i Kirkenes havn KF er i stor et resultatet av behovet for å bemanne isbryteren MV Kraft Johanssen. Krav om skipsfører, matros og maskinist fra en havneadministrasjon med seks ansatte leder til at organiseringen i praksis er helt låst. Den kan ikke tilpasses nye behov, krav og muligheter. Bygging av ny utslippsfri isbryter endrer dette bildet. Kravet til maritime sertifikater blir trolig mindre strenge, og det vil bli muligheter til å erstatte mannskaper med kommersielle leverandører som kan utføre vedlikehold ved kai.

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. Ved fremtidige tilsetninger må likestilling settes opp som et av de viktigste kriterier ved utvelgelse.

5. Det grønne skiftet

Som for alle andre aktører i samfunnet vil det grønne skiftet og behov for bærekraftige løsninger stå sentralt i utviklingen av virksomheten i Kirkenes havn KF. Dette bør være og er helt opplagt med de klimatiske utfordringer samfunnet står overfor.

Investering i bærekraftig løsninger kan oppfattes som en belastning. Det vil imidlertid på de aller fleste områder være et gode. Profilering som en offensiv bærekraftig organisasjon forventes å gi muligheter til forretning og samarbeid, også i konkurranse med andre. På den annen side vil det være fare for å bli valgt bort dersom bærekraft ikke tas på alvor.

Bærekraft bør stå sentral i alle investeringer og prosjekter Kirkenes havn KF er involvert i.

Det skal utarbeides en bærekraftsstrategi for Kirkenes havn KF. Strategien må ferdigstilles senest i løpet av 2022. Det bør være et mål å sikte mot en egnet sertifisering som miljøbedrift.

6. Muligheter - område for område

a. Farledsforvaltning (isbryting).

Kirkenes havn KF står foran en utskifting av isbryter. Forprosjekt gjennomføres i annet halvår 2021, og det forventes oppstart av byggeprosjekt ved inngangen til 2022. Anskaffelsen er dels begrunnet med utfordringer knyttet til bemanning av eksisterende isbryter, og dels behov for en utslippsfri isbryting i Kirkenes havn. Farledsforvaltningen, inkludert isbryting, forventes å bli videreført som nå.

På kort sikt skal Kirkenes havn KF anskaffe ny utslippsfri isbryter.

b. Utleie.

Utleievirksomheten vil i kommende år bli videreført med utgangspunkt i dagens aktivitet, og basert på optimal bruk av tilgjengelig areal. Bygget i Lanabukt som blir satt opp i 2021/2022 for utleie vil kreve noe låneopptak, trolig ca. 7,5 mill. kr.

På kort sikt skal Kirkenes havn KF investere i servicebygg i Lanabukt for langtidsutleie.

c. Bobilparkering.

Sør-Varanger kommune bør finne en annen løsning for det lokale behovet for bobilparkering. Kirkenes havn KF bør være en konstruktiv bidragsyter i å legge til rette for at det kan lykkes.

På kort sikt skal Kirkenes havn KF bevirke til etablering av en varig løsning for bobilparkering utenfor Kirkens havn sitt område – drevet av andre.

d. Sydvaranger gruve.

Ved siste årsskifte ble det annonsert at Tschudi-gruppen har solgt Sydvaranger til Tacora Resources Inc. Midtveis i 2021 registreres det økende aktivitet i forberedelser til gjenoppstart av gruvevirksomheten i Sør-Varanger. Det vil føre til en gledelig og betydelig aktivitetsøkning i samfunnet i Sør-Varanger, og samtidig en trafikkøkning i Kirkenes havn. Det vil imidlertid ikke eller i svært beskjeden grad påvirke virksomheten på kaier eiet av Kirkenes havn KF.

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

e. Eksport fra Finland.

Et forhold som kanskje ikke har kommet godt nok frem i debatten om en togforbindelse fra Finland til Kirkenes er potensialet for transport av varer nordover – i motsatt retning av gods fra Asia gjennom den nordlige sjørute. Det er i dag en betydelig eksport fra gruvevirksomhet og andre bransjer i nord-Finland som det kan være interesse for å få skipet ut av Kirkenes havn i stedet for havner i Bottenviken. Dette kan både ha å gjøre med isforholdene i Østersjøen og transportavstand til markeder. Dersom kun en beskjeden del av denne eksporten kanaliseres til Kirkenes, vil varestrømmen over havnen øke markant.

Kirkenes havn KF vil i tiden fremover gjennom dialog med aktører i Finland legge innsats i å kartlegge det faktiske potensialet på dette området. Den første kontakt for slik dialog er etablert.

Det vil trolig være tilstrekkelig arealer tilgjengelig i Kirkenes havn for lagring av transittgods utendørs. Skulle man lykkes i å få etablert en varestrøm på kort og mellomlang sikt, vil det kunne bli nødvendig å treffe tiltak for å kunne lagre gods innendørs.

Eventuelt gods fra Finland til Kirkenes vil i overskuelig fremtid bli transportert på bil.

På kort sikt skal Kirkenes havn KF treffe tiltak for økt eksport fra Finland over Kirkenes havn, herunder utvikling av nødvendig godsterminalkapasitet.

f. Cruiseanløp.

Det vurderes å være store muligheter for å få flere cruiseanløp til Kirkenes havn. Inntekter fra slike anløp kan bli betydelig. Hovedinntekter vil i hovedsak ligge i vekst i næringer for landbaserte opplevelser knyttet til anløpene, og de tjenester aktører i disse næringene etterspør lokalt. Kirkenes havn KF har vært i kontakt med Aurora Alps AS som gjennom flere tiår har levert tjenester på land til cruiseaktører i Tromsø. Selskapet er nylig kjøpt opp av The Arctic Travel Company AS som driver cruise- og opplevelsesturisme i Arktis. The Arctic Travel Company AS eier også 2/3 av Radius Kirkenes AS, som i sin tur eier Snowhotel Kirkenes AS. Det er gitt signaler om at The Arctic Travel Company AS ønsker å utvide destinasjon for sin aktiviteter i Cruisetraffikk og landbasert virksomhet i Finnmark, og at Kirkenes står øverst på prioritetslisten.

Utvikling av Kirkenes havn som cruisehavn vil også bli gjort gjennom andre kanaler.

Anløp fra cruiseskip skjer i dag normalt til dypvannskaia. Det er en ISPS, kai, den har tilstrekkelig dybde, stort bakareal, og er godt skjermet fra annen lokal aktivitet. Kaien er imidlertid en industri kai, og er lite egnet til formålet. Den ligger langt fra byen, og er ikke på noe vis ut over de nevnte kvaliteter tilrettelagt for passasjertraffikk. Cruiseanløp på denne kaien fortrenge også annen inntektsbringende aktivitet. Det bør i kommende år utvikles en tidsriktig infrastruktur for cruiseanløp i Kirkenes. Den bør av flere grunner ligge sentrumsnært.

På kort og mellomlang sikt skal Kirkenes havn KF arbeide for økt cruisetraffikk til Kirkenes havn, og til etablering av en cruiseterminal, molo og stolpekai ut fra Hinkefjæra.

g. Hurtigruten.

Etter redusert aktivitet i en krevende pandemi, er hurtigruten nå på vei tilbake til full drift. Det bør arbeides for å få lagt hurtigrutens anløp nærmere sentrum. Fordi det vil markedsføre Kirkenes bedre, det vil legge til rette for økt omsetning i byens serveringssteder og butikker, det vil gi samlokalisering med et utviklet cruisetilbud, og det vil tillate rendyrking av den nåværende hurtigrutekai sammen med industri kai og dypvannskaia til godshåndtering.

På kort og mellomlang sikt skal Kirkenes havn KF arbeide for å få etablert egnet løsning for anløp fra hurtigruten nært Kirkenes sentrum. Må ses i sammenheng med løsning for cruiseanløp.

h. Annen turisme.

Rullebanen på Høybuktmoen er forlenget. Turisttrafikken i Sør-Varanger var i sterk vekst før pandemien kom. Det vurderes nå å være svært gode forutsetninger for fortsatt vekst.

Kirkenes havn KF har til hensikt å legge til rette for et bredere perspektiv for utvikling av turisme i Sør-Varanger. Potensialet som ligger i å kople tilreisende til Kirkenes med fly, hurtigruta og cruiseskip til et bredere anlagt tilbud basert på et samarbeid mellom næringsaktører i Sør-Varanger, Russland og nord-Finland (inkl. Rovaniemi) vil bli utforsket videre sammen med Sør-Varanger utvikling, Kirkenes næringsforening og norsk-russisk handelskammer. Og med sentrale aktører i et nyetablert nettverk i Finland.

På kort og mellomlang sikt skal Kirkenes havn KF bidra til å legge til rette for økt turisme og utvikling i tilbud til turister i Sør-Varanger kommune.

i. Den nordlige sjørute (NSR).

Det rapporteres fra flere hold at trafikken i NSR vokser og vil fortsette å vokse raskt i kommende år. Foreløpig er det meste av trafikken til og fra russiske havner, det forventes imidlertid at den gjennomgående trafikken vil fortsette å øke i kommende år.

Arbeidet med å etablere en jernbane fra Kirkenes gjennom Finland for å etablere Kirkenes som en transitthavn for omlasting av varer fra Asia gjennom NSR til Europa oppleves nå å ha stanset helt opp. På kort sikt vil det trolig være klokt dersom Kirkenes havn KF satser på å få i gang vareflyt til og fra Finland, i første omgang basert på biltransport.

Kirkenes havn KF har de beste forutsetninger for å etablere seg som Finlands arktiske havn – med de muligheter det måtte medføre. Arbeidet på dette området vil bli ført parallelt med innsats for å få eksporttrafikk fra Finland over Kirkenes havn, og arbeidet med å utvikle turisme i et bredere perspektiv enn i dag.

På kort, mellomlang og lang sikt skal Kirkenes havn KF på alle aktuelle områder utvikle Kirkenes havn slik at muligheter knyttet til NSR kan utnyttes.

j. Ny stamnetterminal i Sør-Varanger.

Begrepet stamnetterminal er i 2021 tatt ut av Nasjonal Transportplan (NTP). Det betyr at en etablering av nye områder for havnevirksomhet i Sør-Varanger ikke automatisk vil medføre statlige tilskudd. Slike tilskudd må heretter komme som en følge av at aktuelle tiltak helt konkret er tatt inn i NTP.

En forlengelse av jernbanen i Finland fra Rovaniemi til Kirkenes og en oppgradering og utbygging fra Rovaniemi sydover, under Finskebukten og gjennom Baltikum til kontinentet, har vært et sentralt tiltak så langt i arbeidet med å utvikle den nordlige sjørute som en transportvei fra Asia til Europa. Dette tiltaket blir neppe gjennomført i nærmeste fremtid. Det har imidlertid ikke blitt fullstendig uaktuelt, og fremstår i dag som en langsiktig mulighet som med god politisk, strategisk og

næringsmessig innsats vil kunne la seg realisere. En langsiktig plan for utbygging av infrastruktur til havneformål i Kirkenes bør ta hensyn til denne muligheten når lokalisering velges.

Behovet for en stamnetterminal er altså ikke lengre til stede. Det er imidlertid behov for å utpeke et område utenfor Kirkenes by for utvidelse av havneaktivitetene i Sør-Varanger, slik at det kan satses tyngre på havneaktiviteter som ikke egner seg i et byområde. Det er et naturlig og nødvendig tiltak dersom Kirkenes havn KF skal være en motor i utviklingen av næring i kommunen. Dersom et nytt tilleggsområde for havnevirksomhet anlegges med nærhet til et område regulert til industriformål, vil det trolig ligge til rette for å hente ut store synergier.

På kort og mellomlang sikt skal Kirkenes havn KF utvikle havnens aktivitet i eksisterende område. På lang sikt skal Kirkenes havn KF bidra til etablering av et egnet havneområde utenfor Kirkenes by.

k. Lokal næringsutvikling.

En sentral del av formålet for Kirkenes havn KF er å bidra til økt næringsaktivitet i havnen og beslektede næringer, og styrke det forretningsmessige driftsgrunnlaget for Kirkenes havn KF. Det bør i tiden fremover legges opp til tett samarbeid mellom havneorganisasjonen og Sør-Varanger næringsforening og større næringsaktører i Sør-Varanger. Med en ambisiøs strategi for Kirkenes havn KF, vil det trolig bli mange muligheter for ny næringsutvikling og økt aktivitet og kanskje flere aktører i eksisterende bransjer. Samtidig er havneorganisasjonen avhengig av nyetableringer og kapasitetsøkninger for å lykkes med sentrale ambisjoner, f.eks. innenfor cruisenæringen og turisme.

På kort, mellomlang og lang sikt skal Kirkenes havn KF samarbeide tett med sentrale nærings- og utviklingsaktører i Sør-Varanger og legge til rette for utvikling av det lokale næringsliv.

l. Olje og gass i det østlige Barentshav.

Barentshavet øst har i flere år vært betraktet som et svært lovende området for utvikling av gass og olje. I løpet av de par siste årene er det registrert en utvikling i retning av lavere interesse for nye felt. Innsats for reduserte klimautslipp har medført et tiltagende press på stans i leting etter nye felt. Denne utviklingen har vært spesielt merkbar i Norge. Olje- og gasselskapene er i tillegg i økende grad skeptiske til å utvikle nye felt som ligger langt unna eksisterende felt, fordi nærliggende felt kan utvinnes med betydelig lavere kostnader. Det vurderes i 2021 å være lite sannsynlig at det blir utviklet gass- og oljefelt på norsk side i det østre Barentshav.

I det russiske arktis er situasjonen en helt annen. Der bygges det ut i nye oljefelter, og spesielt innenfor LNG investeres det stort i Karahavet. Det kan åpne for samhandling med russiske aktører innenfor flere bransjer knyttet til olje og gass, og Kirkenes strategiske plassering som nærmeste vestlige havn og med flyplass med forlenget rullebane kan gi mange nye muligheter.

m. Utvikling av handel og samarbeid med Russland.

Olje og gass og NSR er to sentrale områder hvor tettere samarbeid mellom Kirkenes havn KF og sentrale aktører på russisk side vil være nødvendig. Flere andre områder peker seg også ut som

sentrale i et tettere samarbeid med Russland, kanskje først og fremst turisme og muligheter i arbeidet med økt bærekraft, først og fremst innenfor nye energiløsninger.

Kirkenes havn KF er nå innmeldt i norsk-russisk handelskammer, og vil arbeide for et tettere samarbeid med næringsaktører på norsk side som er engasjert i næringsvirksomhet i Russland, og for etablering av et nødvendig nettverk på begge sider av grensen for å legge til rette for mer samhandling til beste for alle berørte, havneorganisasjoner og næringsaktører.

Kirkenes havn er den siste vestlige havn østover inn i NSR, og Murmansk havn er den første havnen i NSR inne i russisk område. Det fremstår å kunne være flere synergier i et tettere samarbeid mellom havneorganisasjonene i Murmansk og Kirkenes. Slike muligheter vil det ta lang tid å utvikle, og Kirkenes havn KF vil ha med seg dette potensialet i fremtidig dialog på tvers av grensen til Russland.

Ved sterkere fokus på det russiske markedet, skal Kirkenes havn KF på kort og mellomlang sikt etablere et nettverk egnet til å lede frem til økt engasjement for næringsaktører i Sør-Varanger og Kirkenes havn KF i den russiske olje- og gassvirksomheten og andre relevante næringer.

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.

På kort sikt skal det utarbeides stillingsbeskrivelser for alle stillinger i Kirkenes havn KF. På mellomlang og lang sikt skal organisasjonen jevnlig gjennomgås og evalueres, og nødvendige endringer gjennomføres.

7. Infrastruktur

Kirkenes havn KF vil prioritere følgende infrastrukturtiltak i perioden 2021-2030:

a. På kort sikt (1-3 år)

- Ny isbryter
- Servicebygg Lanabukt
- Nye kontorlokaler
- Utvikling av kapasitet og økt variasjon i håndtering og omlasting av gods.

b. På mellomlang sikt (3-6 år)

- Ny riksvei 92 fra E6 Neiden til finskegrensen nord for Näätämo for å legge til rette for økt eksport fra Finland over Kirkenes havn og mer og bedre flyt av turister mellom nord-Finland og Sør-Varanger
- Utvikling av strekningen Hinkefjæra-Sentrumskai med molo, stolpe kai og cruiseterminal, terminal og eventuelle tilleggsfasiliteter for hurtigruta, kai plass for isbryter, småbåthavn, fortøyningplasser for et mindre antall fiskefartøyer,

sjøfrontpromenade med gangveier og rekreasjonsområder, og utvikling av eiendommer langs sjøfronten med tilrettelegging for forretning, boliger, serveringssteder og andre tidsriktige tilbud til hele befolkningen.

- Utfylling og sammenbygging av hurtigrutekaia og dypvannskaia – med funksjoner for håndtering av roll-on/roll-off fra enden av transportfartøyer. Utvikling av området til en fullverdig godsterminal.
 - Forberedelse til eller forsiktig start på utvikling av havneområde utenfor Kirkenes by.
 - Vei, strøm, vann og avløp til et nytt havneområde.
- c. På lang sikt (7 år og videre – tiltak både i planperioden og etter 2030)
- Utvikling av nytt havneområde utenfor Kirkenes by.
 - Videre arbeid for etablering av jernbaneforbindelse til Finland.

8. Finansiering

Når kortsiktige investeringer er gjennomført, er Kirkenes havn KF sin finansielle handlefrihet begrenset. Ytterligere investeringer bør gjennomføres i samarbeid med investorer fra næringslivet, og med statlige tilskudd. Innsats fra Kirkenes havn KF bør være fast eiendom.

I slike investeringsprosjekter bør Kirkenes havn KF sine mål primært være å ha kontroll over havnerelatert infrastruktur, eller så stor eierandel som mulig i prosjekter som omfatter havneanlegg og annen kommersiell infrastruktur. Det må forutsettes at eventuelle statlige tilskudd inngår som forretningsmessig bidrag forvaltet av Kirkenes havn KF.

Det forutsettes at utvikling av et nytt havneområde vil skje etter planperiodens utløp. Kirkenes havn KF sitt økonomiske engasjement i dette må avklares senere.

Aktuelle investeringsprosjekter på kort og mellomlang sikt kommenteres slik:

- Prosesser med å anskaffe ny isbryter og nytt servicebygg i Lanabukt er allerede godt i gang. Prosjektene vil styrke likviditeten til Kirkenes havn KF, også etter avskrivinger. De vil bidra til å øke overskuddet på kort og lang sikt. Lønnsomheten i begge prosjekter er god.
- Prosessen med å anskaffe nye og egne havnekontorer har vært forberedt i noen tid. Den ses nå i sammenheng med behov for økt terminalkapasitet for lagring og omlasting av gods. Forventes avklart annet halvår 2021. Denne investeringen har også god lønnsomhet, men den har også en risiko knyttet til inntjening i terminaldelen av bygget.
- Utvikling av strekningen Hinkefjæra-Sentrumskaia skal tjene flere funksjoner. Blant annet skjerme den bynære sjøfronten, legge forhold til rette for bynær infrastruktur for anløp av turistfartøyer, nye boliger og kontorer, spise- og serveringssteder, sjønære rekreasjonsområder for befolkningen og andre tiltak etter ønsker fra det politiske miljøet og planmyndigheter. Det vil bli tatt spesielt hensyn til behov beskrevet i den pågående forretningsstrategien i Kirkenes by. Forutsettes gjennomført med tilskudd fra staten og i samarbeid med private investorer. Reguleringstiltak bør starte i 2022.

- Utfylling og sammenbygging av hurtigrutekaia og dypvannskaia. Her forutsettes også samarbeid med private investorer. Tiltaket bygger en helhet ut av Hurtigrutekaia, Industrikaia og Dypvannskaia, og rendyrker den nye storkaia for varetransport – gjort mulig etter flytting av passasjertrafikk til sentrum. Tiltaket er nødvendig for å kunne betjene større RORO-containerskip med front- eller akterluke. Dette vurderes å være nødvendig for å håndtere transport over NSR. Her vil det også kunne være aktuelt på et senere tidspunkt – dersom det blir stor trafikk til Kirkenes gjennom NSR – å investere i en kran. Investeringen vil ikke være bortkastet dersom havneaktiviteten på den nye storkaia flyttes ut av sentrum. Da vil storkaia være et utmerket utgangspunkt for byutvikling i området, og trolig ha en stor verdi som kan realiseres for å investere i det nye havneområdet utenfor byen. Reguleringstiltak avventes i påvente av fremdrift i den sentrumsnære kaiutbyggingen.
- Det er håp om at vedtak om lokalisering av nytt havneområde fastsettes i løpet av planperioden. Det forutsettes statlige tilskudd både til vei og annen felles infrastruktur, samt til kommunale kaianlegg.