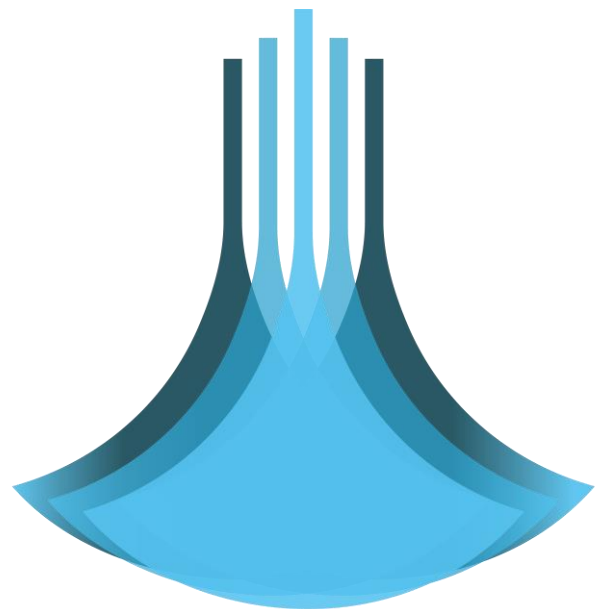




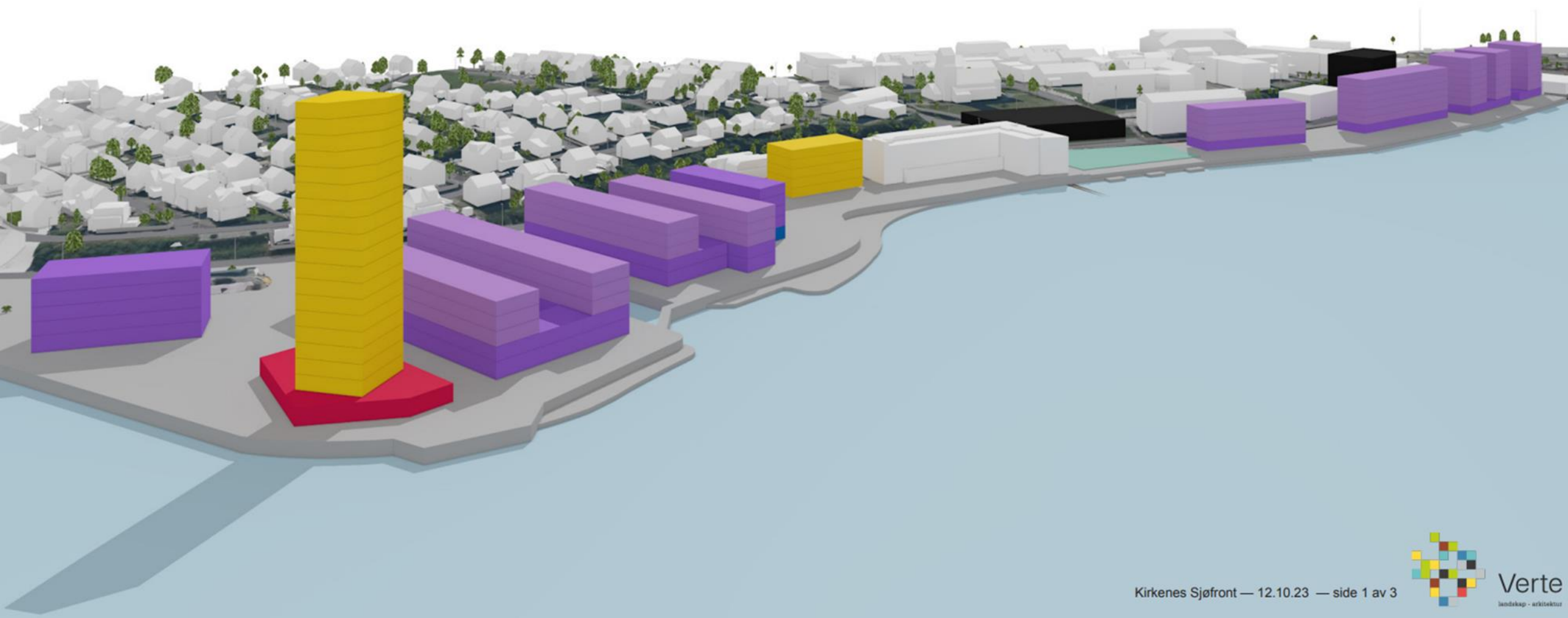
KIRKENES HAVN

Blågrønn allianse i Sør-Varanger Havna inn i fremtiden

29. april 2025

Havnesjef Terje Jørgensen

Ny sjøfront



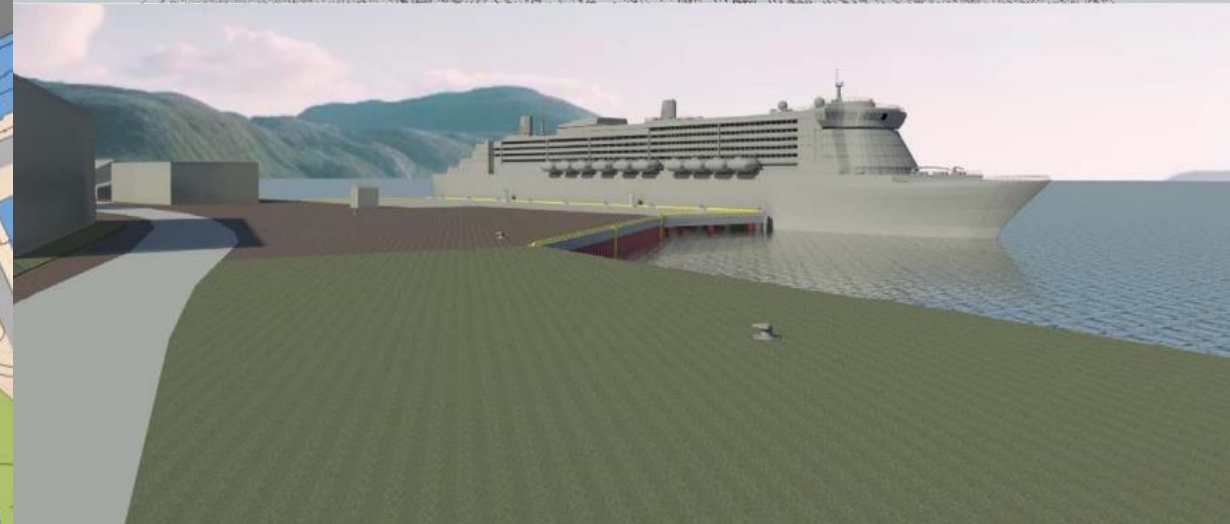
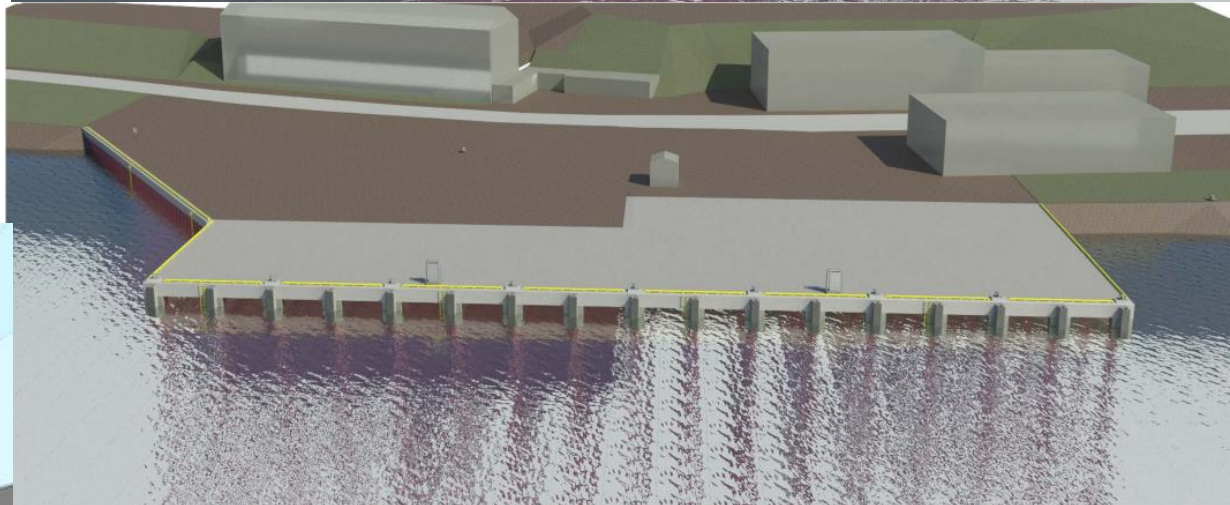
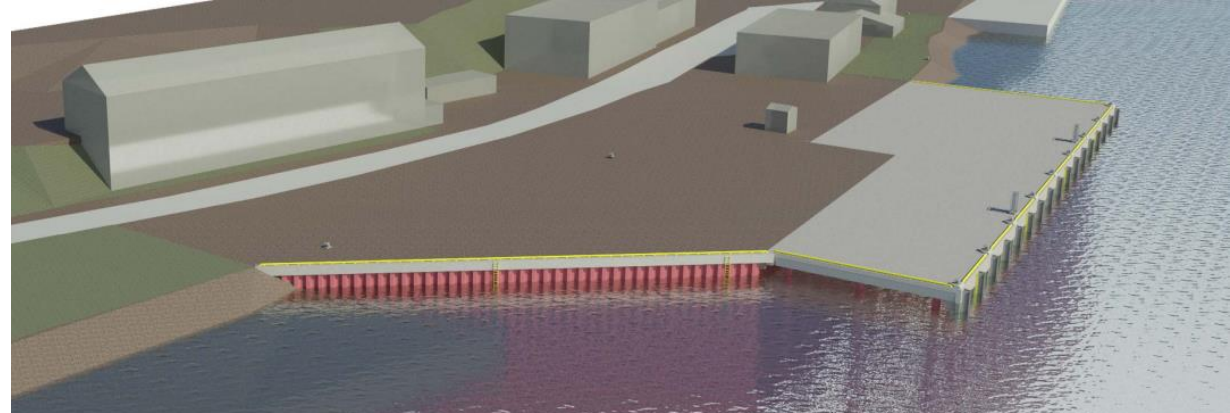
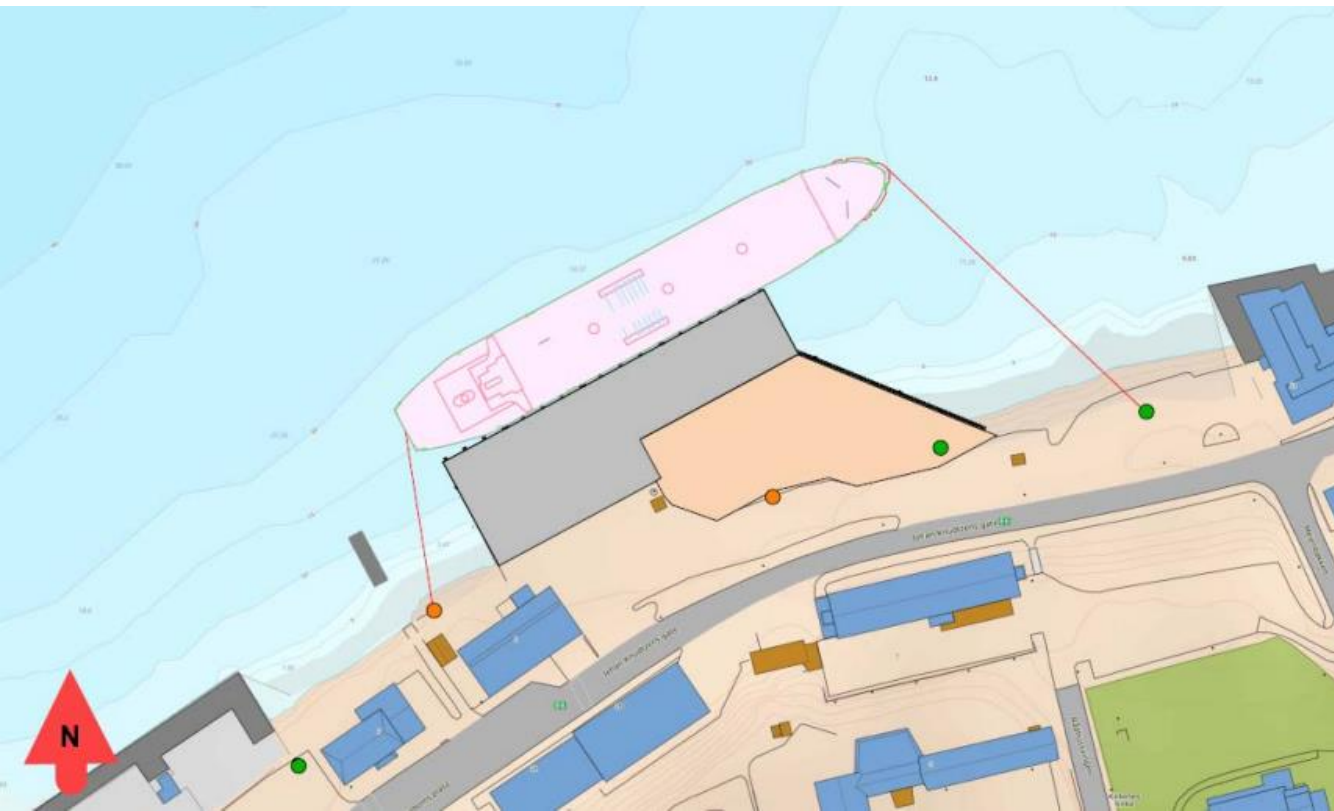
Sjøfront

- Sjøfrontprosjektet blir nå tre delprosjekter – alle gir nye næringsarealer i byen
 - A; Ny sentrums kai og trolig hotell
 - B; Utbygging av Thon-hotellet og «grønne» og «myke» områder
 - C; Utfylling, for kontorer, boliger og hotell – Flysikringa blir krigsminnesenter?
- Ingen tilskudd fra kommunen – men trenger knappe 5 mill kr til forarbeider



Sentrumskaia

- Forprosjekt er gjennomført
- Gir god dybde og mer/bedre bruk
- Bilder: 150 m langt fartøy
- Hurtigruta eller cruisekai #2?
- Vil være mulig å realisere innenfor 120 MNOK

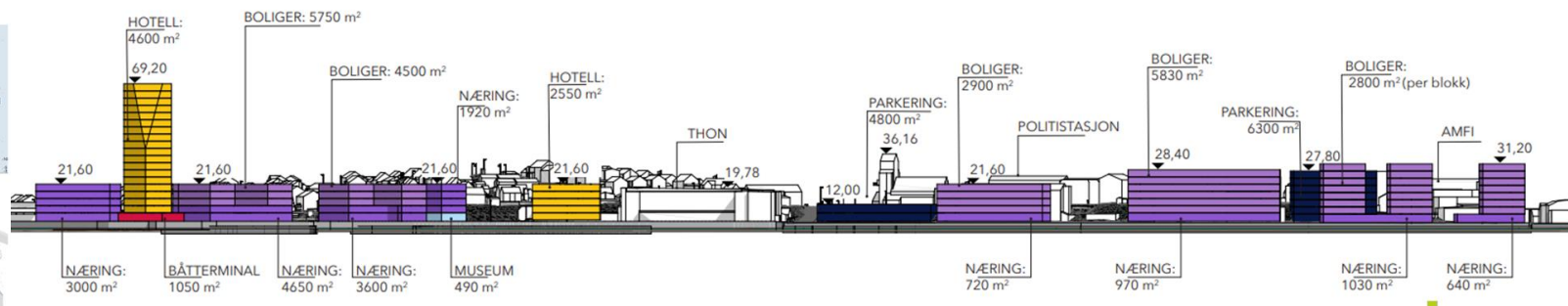
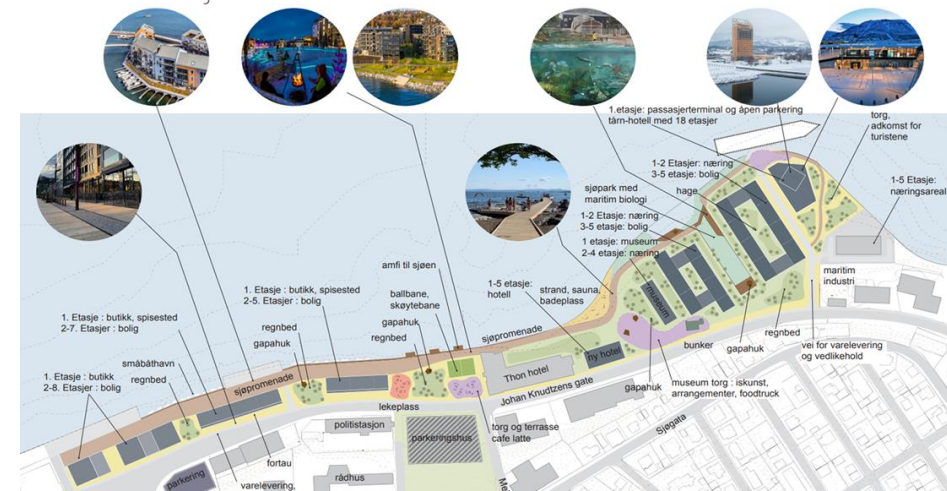


Status sjøfront

- På kort sikt; utvikling av park mellom Thon og Flysikringa
- Konkrete samtaler med Thon eiendom om utbygging av hotellet
- Trenger 2,5-2,7 mill. kr. til å starte utvikling av et bynært næringsareal større enn 10 mål
- Videreutvikler flytekaia mellom Tollboden og basen
- Har gjennomført et forprosjekt for å utvikle Sentrumskaia

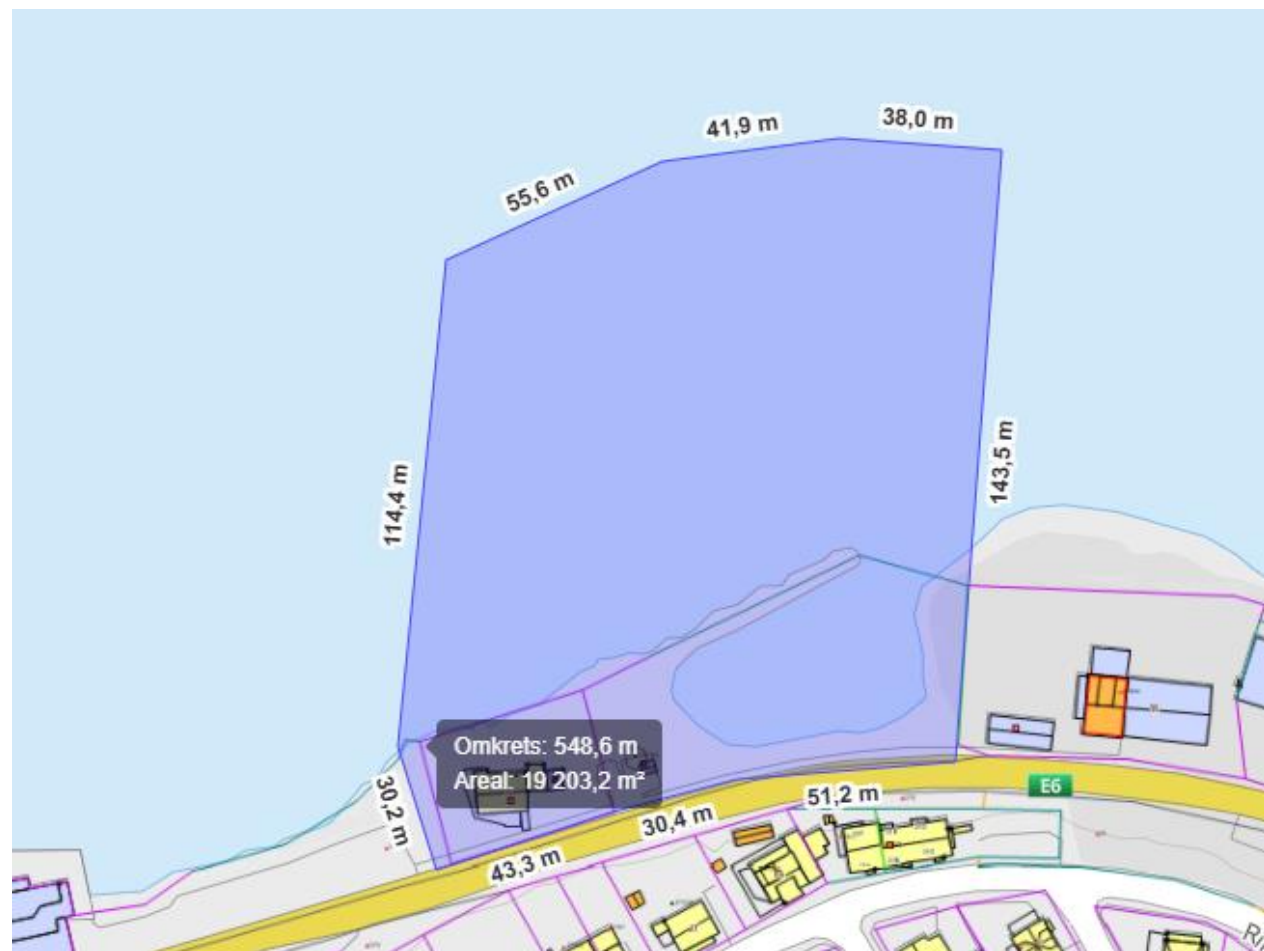


Kirkenes Sjøfront



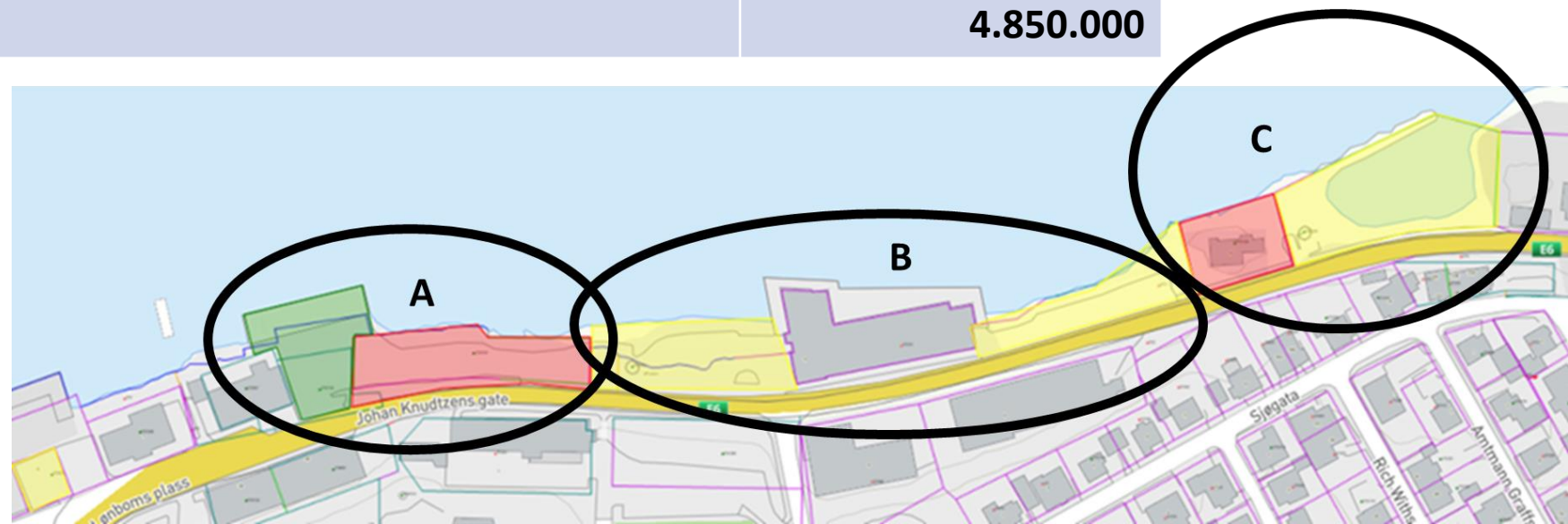


- # Kirkenes Sjøfront



Forarbeider sjønære næringsarealer

Forprosjekt areal C for utfylling: Geoteknisk og miljøteknisk rapport mangler, kostnadsberegnet	2.100.000
Forprosjekt areal A (Sentrumskaia): Det må gjennomføres miljøundersøkelser, grunnundersøkelser og sjøbunnsscanning, kostnadsberegnet	1.200.000
Forarbeider til storhavn, kostnadsestimert	1.000.000
Prosjektledelse i Kirkenes havn KF, estimert	550.000
SUM	4.850.000



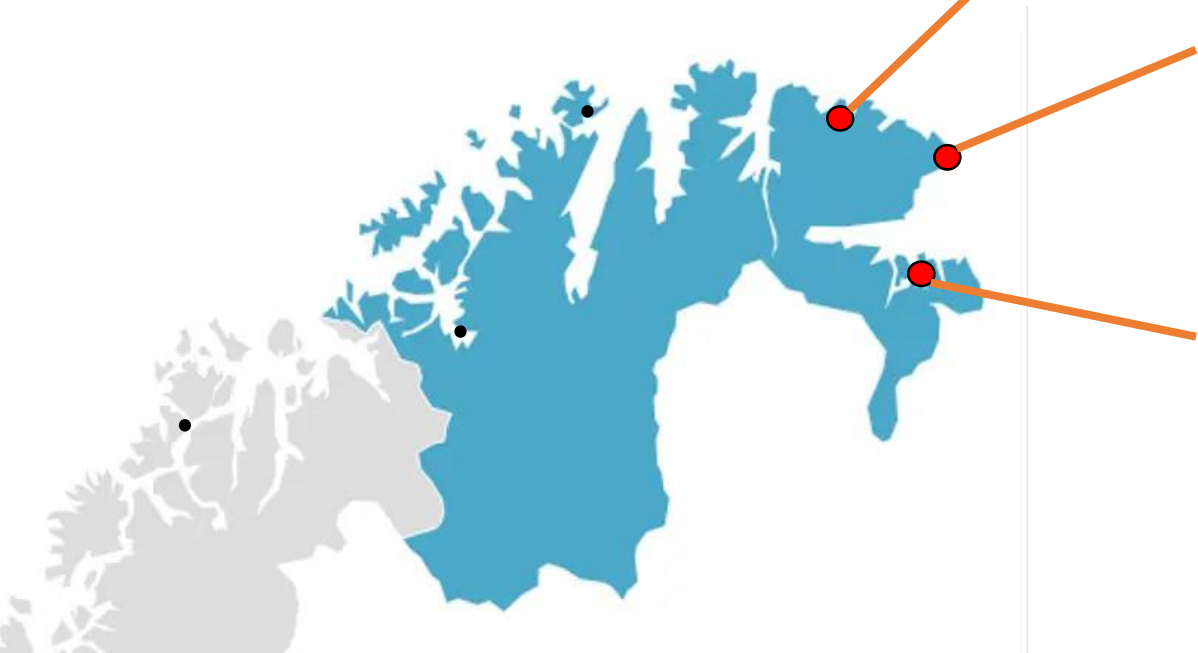
Cruise; omdømmeutfordringen

- Cruise som satsningsområde i Kirkenes siden 2022 har ikke lyktes
 - Stor vekst ellers i landet, utfordringer kun hos oss
- Omdømmeprojekt med støtte fra fylkeskommunen
 - Omdømmeutfordring er bekreftet
 - Men; nærheten til Russland er en svært begrenset utfordring
- Et viktigere funn
 - Lang seilingsrute fra Nordkapp, 12 timer hver vei
 - Kun en havn å besøke øst for Nordkapp
- Samarbeid er løsningen.
 - Båtsfjord og Vardø havner, senere også Vadsø



Cruise Varanger AS

- Stiftes i april 2025
- Eies likt av deltakende havner
- **Behov 3 mill kr/år i tre år – deretter selvfin.**



Ekspedisjonscruise; 100-250 passasjerer High-end, eksotisk og eksklusivt innhold

Båtsfjord

- Svært sterk politisk støtte
- Skal bygge innhold basert på natur, fiskeri, råvarer mv.
- Har fantastiske kaiforhold

Vardø

- Festning, heksemonument, Hornøya, hvalsafari, mv.
- Må i første omgang bruke kystrutekai

Kirkenes

- Cruise er med i posisjonspartiernes politiske plattform
- **Snuhavn**, bygge på erfaring med kystruten, samarbeid med finsk Lapland
- Gode kaiforhold

Representantforslag om tiltakspakke for å styrke næringsliv og befolkningsutvikling i Finnmark

- Fremmet 8. april 2025 av Fremskrittspartiet (Sylvi Listhaug, Carl I. Hagen, Per-Willy Amundsen, Dagfinn Henrik Olsen, Morten Stordalen og Bengt Rune Strifeldt)
- Til sammen 9 konkrete forslag hvorav:
 1. Stortinget ber regjeringen fremme forslag om særskilte tiltak for næringslivet i Øst-Finnmark som er berørt økonomisk av sanksjonene mot Russland.
 4. Stortinget ber regjeringen vurdere endringer i retningslinjene i virkemiddelapparatet, slik at man oppnår en mer aktiv satsing som i større grad bidrar til å realisere nye næringsprosjekter og næringsbygg i tiltakssonen i Finnmark og Nord-Troms.
- 11 mill. kr. i prosjektstøtte til Cruise Varanger AS (for å inkludere også Vadsø) vil åpne for en helt ny næring samtidig i fire kriserammede kommuner i Øst-Finnmark



Snuhavn Kirkenes

- Den siste havnen i nordøst
- Passer godt inn i en ny cruisevirksomhet i Øst-Finnmark
- Forlenget rullebane på Høybukthmoen Kirkenes (2055 m)
- Flere direktefly til/fra Oslo daglig
- Regulære Finnair flights Helsinki-Ivalo-Kirkenes fra april 2025
- Strukturert og bredt samarbeid om turisme med Lapland North Destinations

RAPPORT
MULIGHETSSTUDIE AV FLERE
SNUOPERASJONER I NORD-NORGE



Cruise i Kirkenes – og Øst-Finnmark



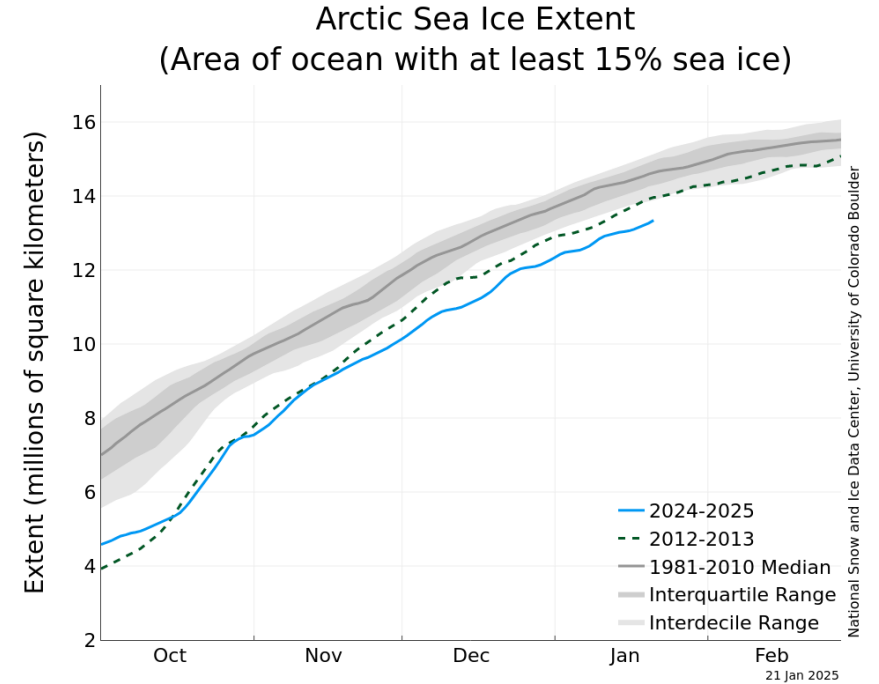
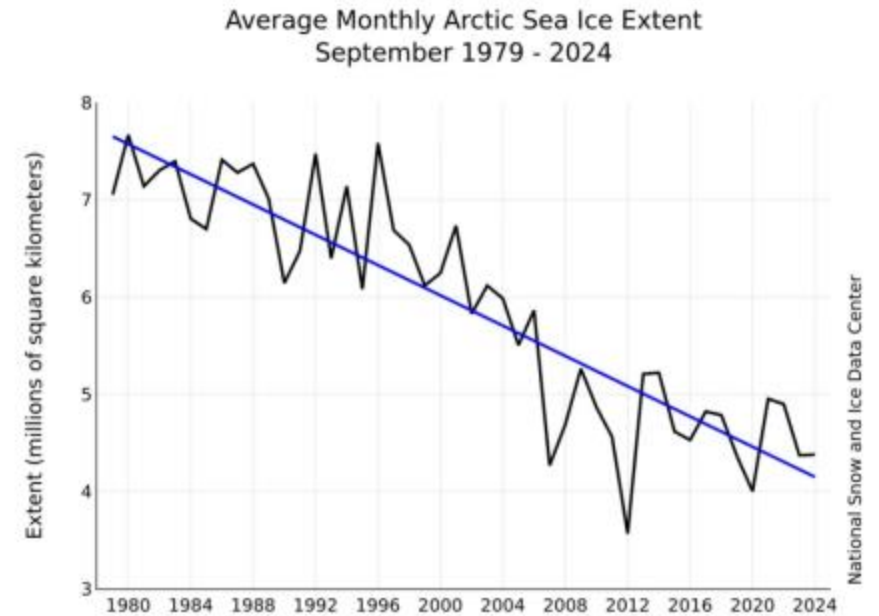
Den nordlige sjørute (NSR)

- Tørke i Panamakanalen, uroligheter i Midtøsten, Rødehavet og Suez-kanalen
 - varetransport går nå lengre ruter, de tar lengre tid, fraktkostnader øker, det samme gjør utslippene
- Det kan forventes sterk vekst i trafikken fremover
- Isen smelter – om noen år kan man seile gjennom arktis utenfor russisk farvann
- Stor godstrafikk i Arktis er en miljøutfordring – men samtidig et svært viktig miljøtiltak; betydelig kortere seilaser gir betydelige utslippsreduksjoner



Den nordlige sjørute

- Isen smelter raskt, FNs klimapanel (IPCC) spår at polisen er halvert innen 2090
- Isen smelter nå fem ganger raskere enn på 90-tallet
- Forhold for seilas bedres hvert år
- Seilaser utenfor russisk farvann vil være mulig i den ikke så fjerne fremtid
- Beslutninger som skal sikre norsk, nordisk og europeisk tilstedeværelse og innflytelse i arktis må treffes i dag – og tidsvinduet er trolig begrenset
- Paradoks; mer trafikk i Arktis betyr mindre utslipp



Kystdirektør
Einar Vik Arset
18. sep 2024

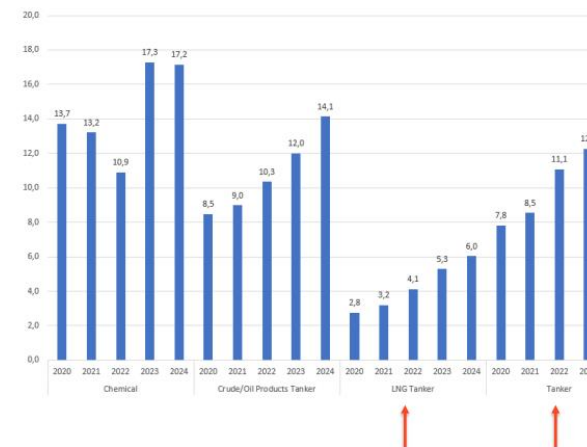
Skyggeflåten

- Har økt voldsomt i senere år, mer i arktis enn andre steder - trolig fordi de fleste skip brukes i strid med vestlige sanksjonsbestemmelser
- Olje og gass i dag, stykkgoods og containere i morgen?



VESSEL AGE TREND

- Figure: Age trends of tank vessels sailing along the Norwegian Coast
- Increasing vessel age trend irrespective of vessel category.
- The age trends correlates with the years in the diagram.



Hvordan forholder Norge seg til trafikken i NSR?

- Skal vi passivt la trafikken seile gjennom våre farvann og forbi?
- Uten inngrep som gir en viss kontroll med fartøyer og gods?
- Hvis svaret er nei – hvilke andre tiltak er mulige annet enn å legge opp til at trafikken går til havn i Norge?

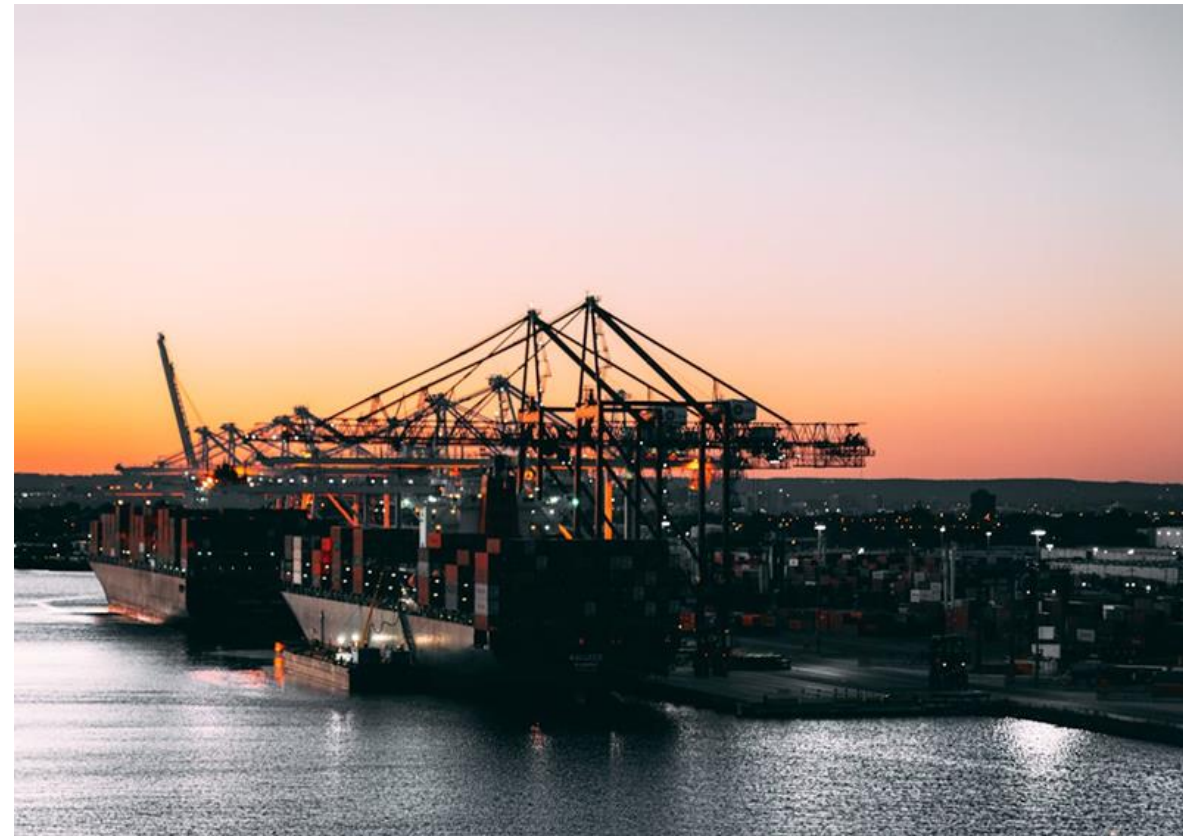


En internasjonal transitthavn i Norge gir kontroll

Fartøy som skal anløpe norsk havn må oppgi:

- Identifikasjon, internasjonalt sertifikat, eier, flaggstat, hjemmehavn mv.
- Bestemmelseshavn, ETA/ETD
- Mannskapsliste og samlet antall personer om bord
- Planlagte operasjoner (seilingsplan, lasting, lossing, annet)
- Oversikt over de 10 siste ship-to-ship operasjoner
- Informasjon om gods ombord
- Informasjon om planlagte lovfestede tilsyn og omfattende vedlikeholds- og reparasjonsarbeid som skal utføres
- dato for siste utvidede inspeksjon i Paris MOU- og EØS-området.

Rederiet eller skipsfører skal så raskt som mulig underrette norske myndigheter i SafeSeaNet Norway ved endringer i den innmeldte seilingsplanen.



Endrede internasjonale forutsetninger

- Transporten gjennom NSR binder MANGE land i Asia med Nord-Amerika og Europa
- Vi bør slutte å unngå Kina, sikkerhetsutfordringer må håndteres – slik vi har lang erfaring med i samhandling med Russland
- Transatlantiske bånd er nå mindre pålitelige
 - Det gir oss et ansvar for ivaretagelse av NASJONALE, NORDISKE og EUROPEISKE interesser i Arktis



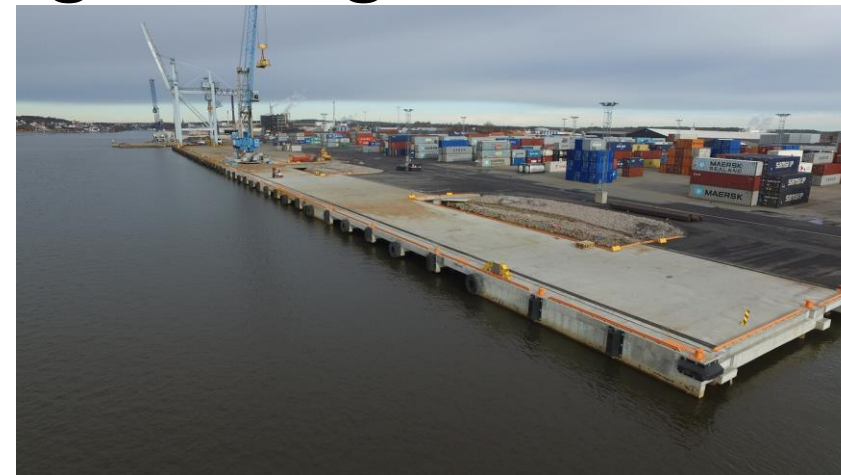
SEOUL, March 30, 2025
(Reuters)

- South Korea, China and Japan held their first economic dialogue in five years on Sunday, seeking to facilitate regional trade as the three Asian export powers brace from U.S. President Donald Trump's tariffs.

- The countries' three trade ministers agreed to "closely cooperate for a comprehensive and high-level" talks on a South Korea-Japan-China free trade agreement deal to promote "regional and global trade", according to a statement released after the meeting.

En storhavn er også et industri- og næringsområde

- Kirkenes: transitthavn for gods mellom Asia, Nord-Amerika og Europa – feeder-linjer til havner i sentraleuropa
 - Kun havn altså, intet tog - «lave» kostnader
- Vekstpotensialet er enormt
 - Derfor kriteriekrav om tilgjengelig areal opp mot 4-5 km²
- Containere vil trolig dominere
- Tyngre industri, sirkulærindustri (ØFAS, Masternes mv) bør ligge havnenært
- Også annen industri som ikke trenger havn
- Bilder: Øra industriområde i Borg havn, ca 500 mål stort.



Et internasjonalt logistikkenter i Kirkenes

- Store logistikkaktører, agenter, rederier og trolig også industriaktører fra mange land i Asia, Nord-Amerika og Europa vil være etablert i Kirkenes
- Det vil virke beroligende og dempe spenninger mellom Russland og Vest-Europa i nord

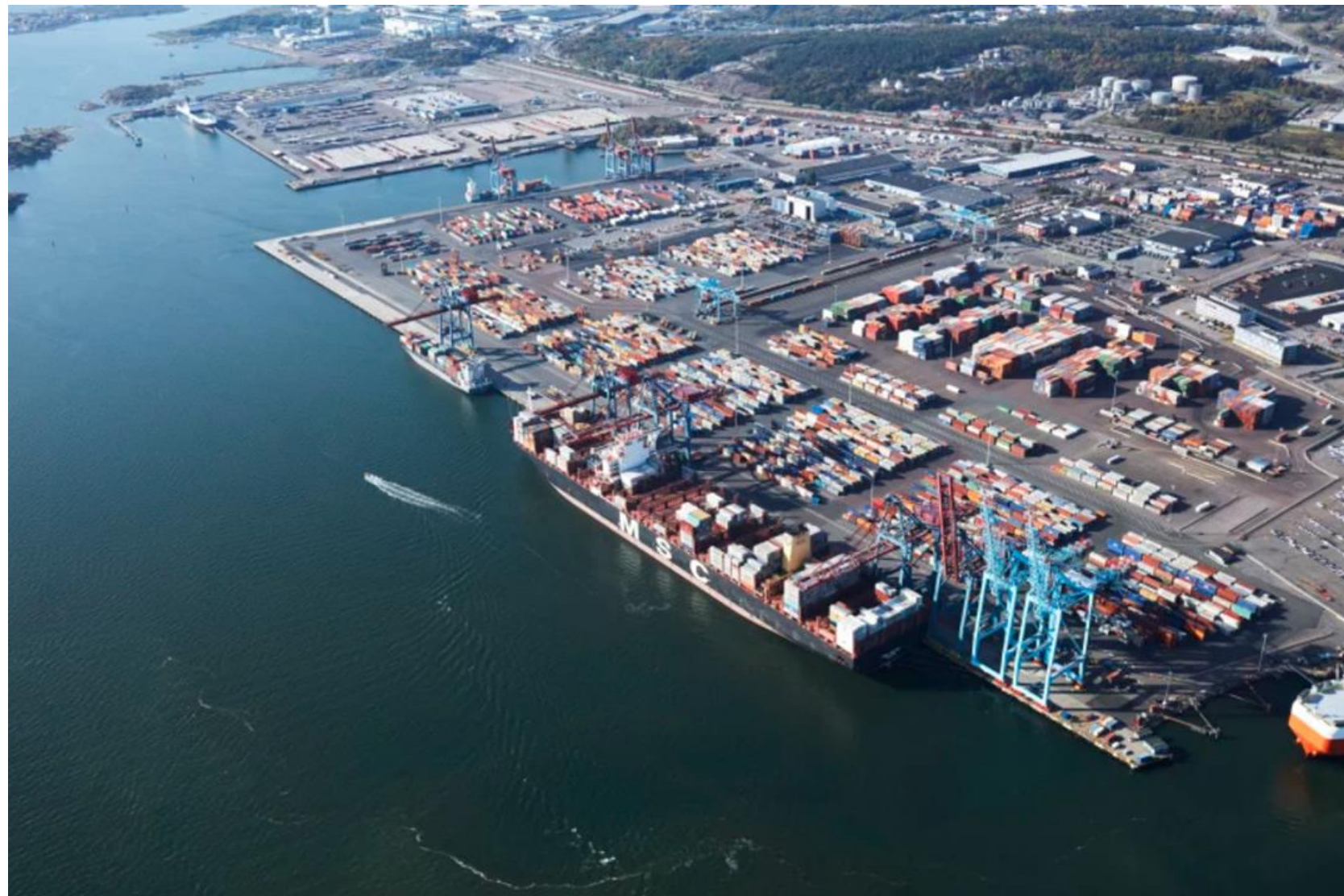


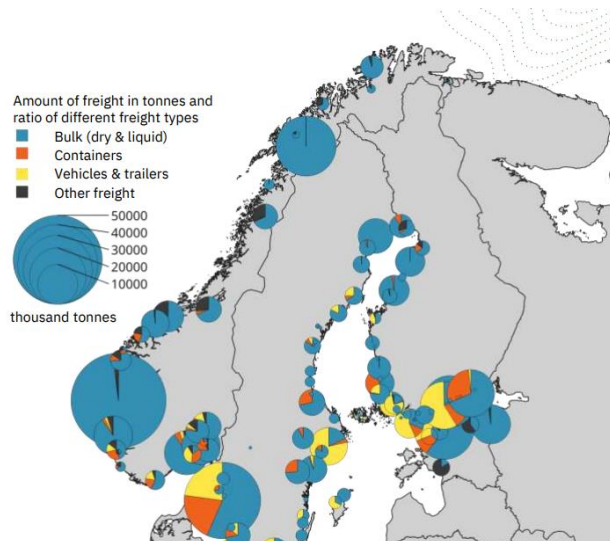
Foto: Port of Gothenburg

Økt spenning i Østersjøen

Ports are the scenario's worst bottlenecks

Ports do not have a significant amount of additional capacity available – increasing capacity takes time and investments

Relocating all of Finland's current container traffic to Gothenburg could even triple Gothenburg port's container traffic volume, which the port and its land transport connections are not prepared to handle



RISK SCENARIO *regarding* FINNISH BUSINESSES' LOGISTICS CHAINS IN THE BALTIC SEA AREA

Presentation material

DESTIA
A COLAS COMPANY

Confederation of Finnish Industries

Key messages of the presentation

Even in the best-case scenario...

30–40 % of general cargo can be transported

20–30 % of dry bulk can be transported

About 10 % of liquid bulk can be transported

A reasonable situation in the transportation of retail and grocery products

The forest industry's large product volumes are a challenge

Large impact on the metal and mineral industry

Only a fraction compared to the other industries and cargo types

The chemical industry would easily be disturbed

Adequate access to crude oil is an issue

Other industries need transport of general cargo

The logistical system would be disturbed seriously.

The Baltic Sea is a strategic connection for Finland's foreign trade

The aim is to keep the maritime routes open by all means in all situations. Over 90 % of Finland's foreign trade depends on maritime transport.

Logistics costs would increase quickly and drastically

An increase in costs would cause a drop in companies' competitiveness. If the crisis is prolonged and exports decline, it would affect the Finnish economy.

The manufacturing industries in Finland would be endangered

The uncertainty of the duration of the crisis would force companies to take different measures and even consider moving production out of Finland.

In the situation of the risk scenario, goods transport would use the ports of Sweden and Norway as well as their rail and road network

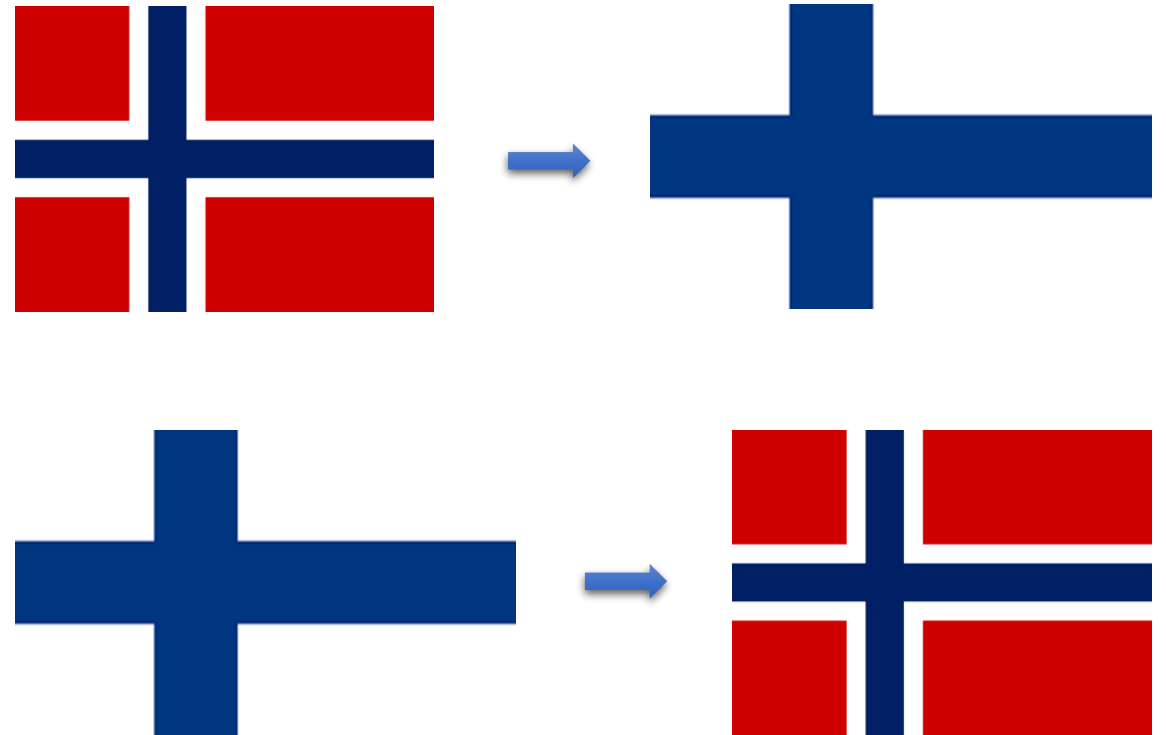
The capacity of ports and railways sets limitations in Sweden, Norway and Finland. Tornio-Haparanda would be a critical hub for rail transport, and the single-track section between Tornio and Oulu would be at the limits of its capacity. However, the biggest bottlenecks may be the ports in Sweden and Norway, i.e. outside Finnish influence.

We can prepare for the risk scenario by signing international cooperation agreements between states and between companies

Infrastructure development takes time, so future risks must be prepared for well in advance with precisely targeted plans.

«Kirkenes – the Arctic Port of Finland»

- Finland er vårt hjemmemarked
- Etablering av en omlastingshavn for den nordlige sjørute vil ha stor betydning for Finland – finsk næringsliv vil ta havnen i bruk!
- I tillegg til hensyn knyttet til beredskap og norsk/finsk næringssamarbeid, vil rene militære behov for infrastruktur langs Finlands og Norges felles grense mot Russland tre frem med større tydelighet
- Det samme gjelder der landforsvaret møter sjøen i nord (Kirkenes)



En omlastingshavn i Sør-Varanger

- Skip – havn – skip
- Tung infrastruktur vei/jernbane vil – om det kommer – være finsk og/eller militært behov
- God og tidsriktig utvikling av Kirkenes by vil uansett kreve at godstrafikk flyttes ut
- Presidentvalget i USA har gitt Kirkenes en unik mulighet – det er gode argumenter for at staten må ta ansvar for hele havneutviklingen



En omlastingshavn i Sør-Varanger

MEN – Kirkenes havn KF
MÅ være grunneier – slik
finansieres havneutvikling
videre inn i fremtiden



Arealforvaltning er en sentral del av havnedriften

Kirkenes havn KF var høsten 2024 på befaring i Borg havn i Østfold. Denne havnens virksomhet er i all hovedsak knyttet til industriområdet Øra sør i Fredrikstad som er lagt inn i havnekapitalen. Området er ca. 500 mål stort, det er nær sagt fullt ut aktivert i avtaler med private aktører hvorav kanskje kun halvparten driver en virksomhet hvor tilgang til maritime transporttjenester er viktig. Borg havn hadde i 2023 en omsetning på ca. 136 mill. kr, og ca. 36 mill. kr. i overskudd. Mer enn 90 % av omsetningen var knyttet til arealforvaltning. Inntekter fra arealforvaltningen setter det kommunale foretaket selv i stand til å dekke havnens utviklingskostnader.

Storhavn – hva nå ?

- Politiske delegasjoner besøker sjelden eller aldri Kirkenes havn KF og havneforetaket inviteres ikke til talerstolen på Kirkeneskonferansen – heller ikke i år hvor den transatlantiske aksen er i kraftig endring og forutsetningene for havnen i Kirkenes er vesentlig styrket.
- Havneforetaket lever med dette, men siden tidsvinduet for en evt. storhavn i Sør-Varanger definitivt er NÅ, har vi følgende råd:
 - **Ny storhavn i S-V bør gis tverrpolitisk støtte og høy prioritet i den politiske dialogen i tiden fremover – ellers vil prosjektet ikke kunne lykkes**
 - **Hvis dette ikke er mulig (eller ønskelig), bør saken legges bort slik at et havneforetak som av økonomiske grunner har redusert bemanning kan flytte ressurser til mer realistiske prosjekter**

