



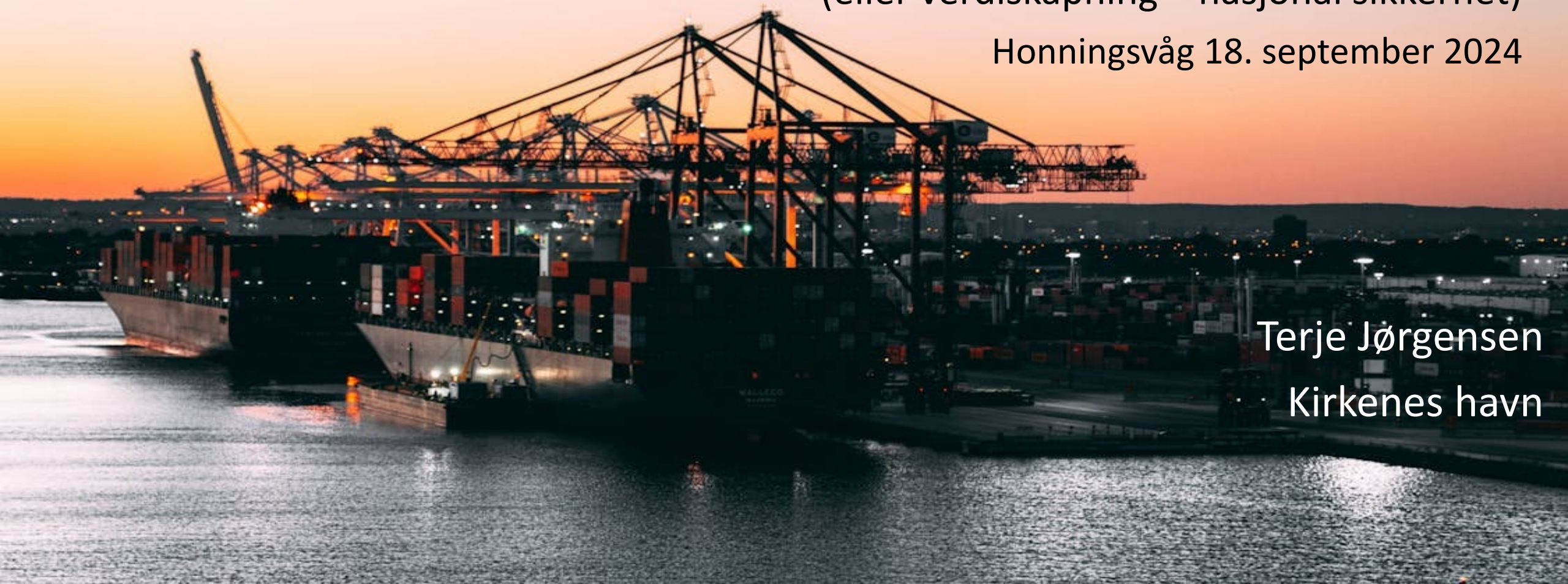
PORT OF KIRKENES

Kyst- og havnekonferansen `24

Verdiskapning vs. Geopolitikk
(eller verdiskapning = nasjonal sikkerhet)

Honningsvåg 18. september 2024

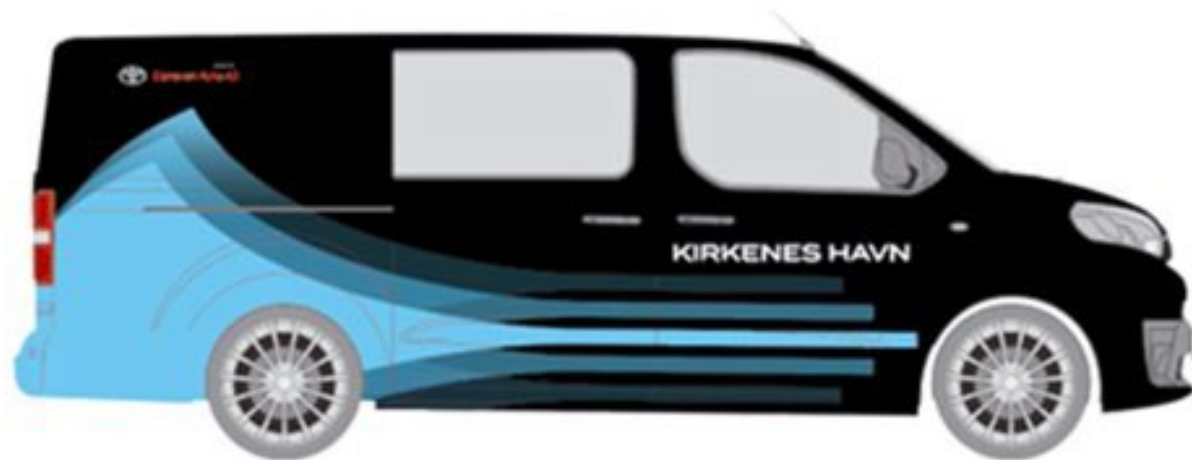
Terje Jørgensen
Kirkenes havn





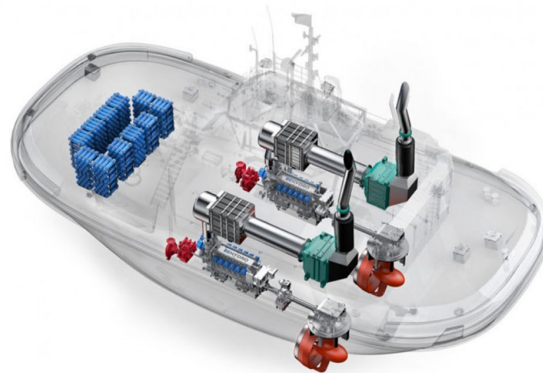
Bærekraft – det grønne skiftet

- Nye kontorer i 2022 (TEK17)
- El-bil
- Bunkring av LNG for Havila
 - ✓ Starten på Kirkenes miljøhavn?
- Verdens første småskala utslippsfrie isbryter (hydrogen)
- Havneregulativ; rabatter for fartøyer med miljøvennlige drivstoffer



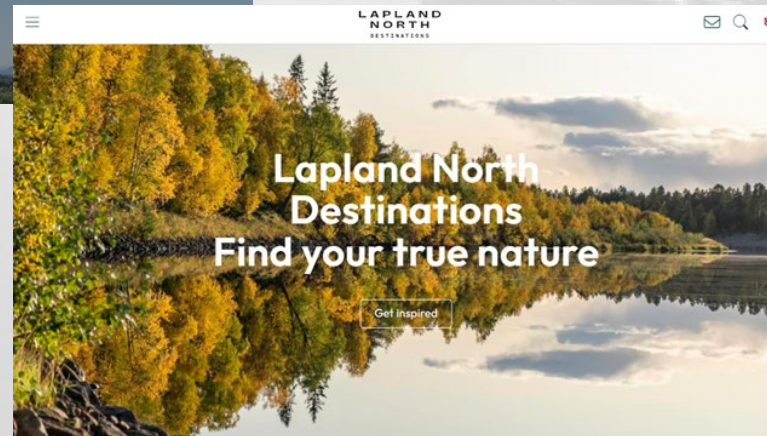
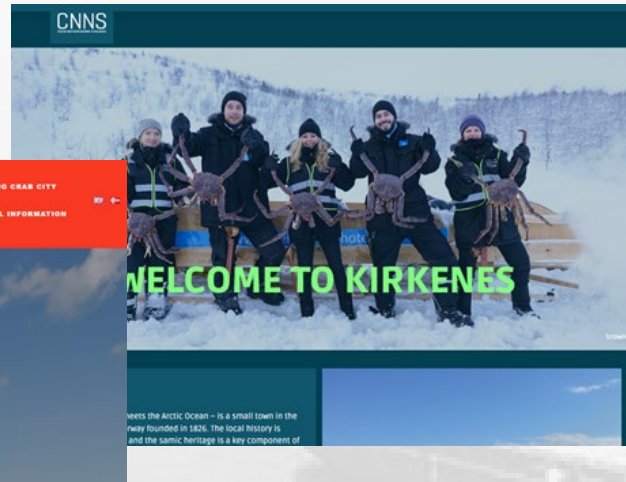
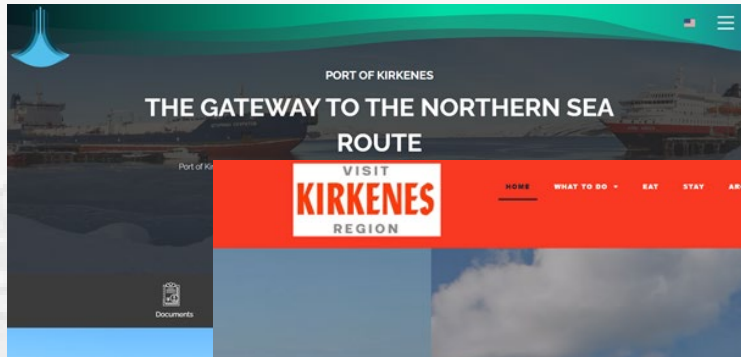
Isbryter

- MS Stark - en mellomløsning frem til hydrogendrevet isbryter er ferdig bygget
 - Vi ønsker tilgang til hydrogenet fra Berlevåg til maritime og andre formål i Kirkenes
 - Nå; 300` kr fra FFK til forprosjekt – totalt budsjett 600` kr
 - Forprosjektet er ferdig i år
 - Muligheter for autonom drift vurderes





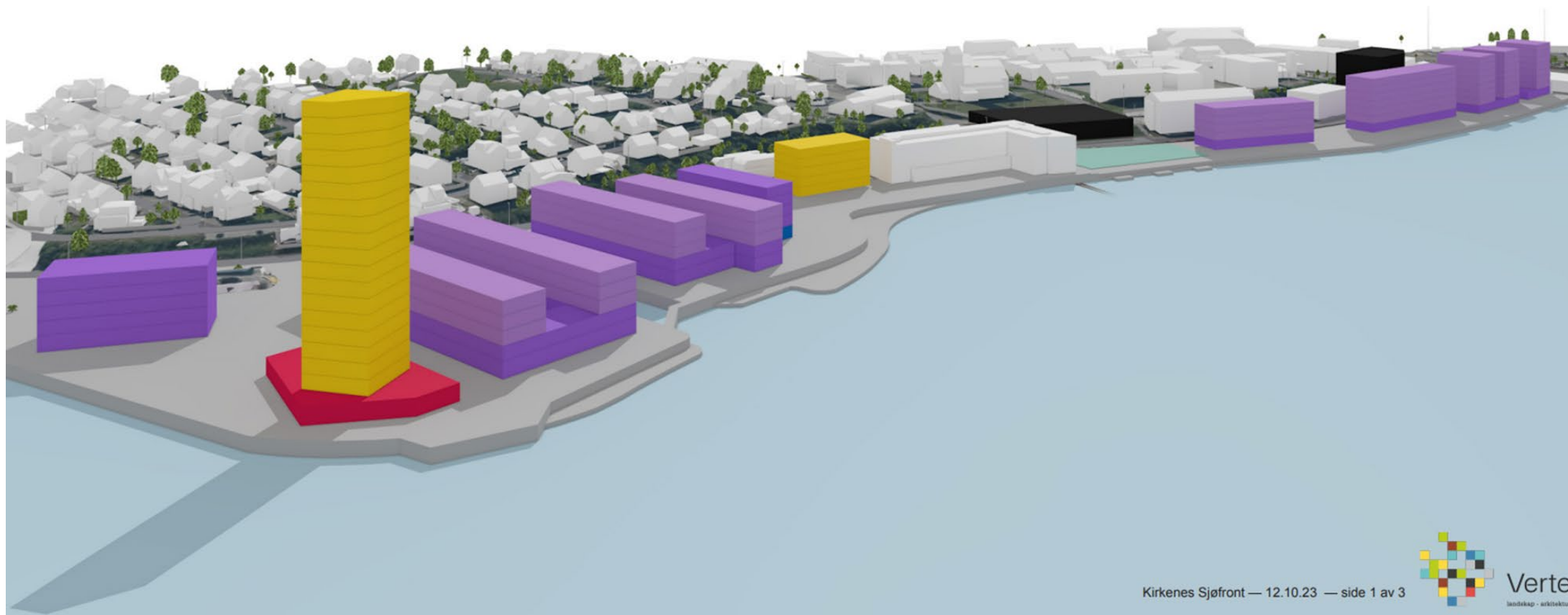
Cruise



- “Kirkenes – where Lapland meets the Arctic Ocean”
- Nærhet til Russland; internasjonalt omdømme-prosjekt med støtte fra FFK (475` kr) medio 2024 til medio 2025
- Mål; ekspedisjonscruise
- Kirkenes jobber for å bli snuhavn
- Samtaler er innledet for “Destination Varanger”

Sjøfronten

- Kirkenes havn er grunneier på hele sjøfronten i byen
- Dette er et byutviklingsprosjekt, ikke et havneprosjekt
- Men; ny cruisekai (Sentrumskaia)? Eller hurtigruta nærmere sentrum?





- Tendensiøs, grensende mot useriøs
- Tvilsom metodebruk
- Nektet tilsvar !
- Den egentlige historien er åpen samtale med Cosco Shipping
 - “Her er våre havneplaner”
 - Cosco Shipping vil under gitte forutsetninger kunne tenke seg å starte seilaser til Kirkenes
- Det er godt av KV ikke var med på forslag om å endre sitt sitat (!)
- Retorisk spørsmål; er kinesiske anløp verre/farligere enn russiske?

Russiske fiskefartøyer

- Trafikken stanser nesten helt opp
 - ✓ 490 anløp i `19
 - ✓ Færre enn 200 anløp i `24
 - ✓ Fortsatt nedgang i `25
- Logitikkaktører i Kirkenes sier opp leie av areal
- Den aller største næringen i Kirkenes forsvinner
- For Båtsfjord og Kirkenes er situasjonen dramatisk



- Utviklingen er en direkte konsekvens av et **STATLIG** vedtak
- Hittil har regjeringen (justisministeren) vært opptatt av hvilke utviklingstiltak **STATEN** vil kunne komme til å **STANSE**
- NFD har varslet oppfølging av Kirkenes havn med hjemmel i sikkerhetsloven

Den nordlige sjørute

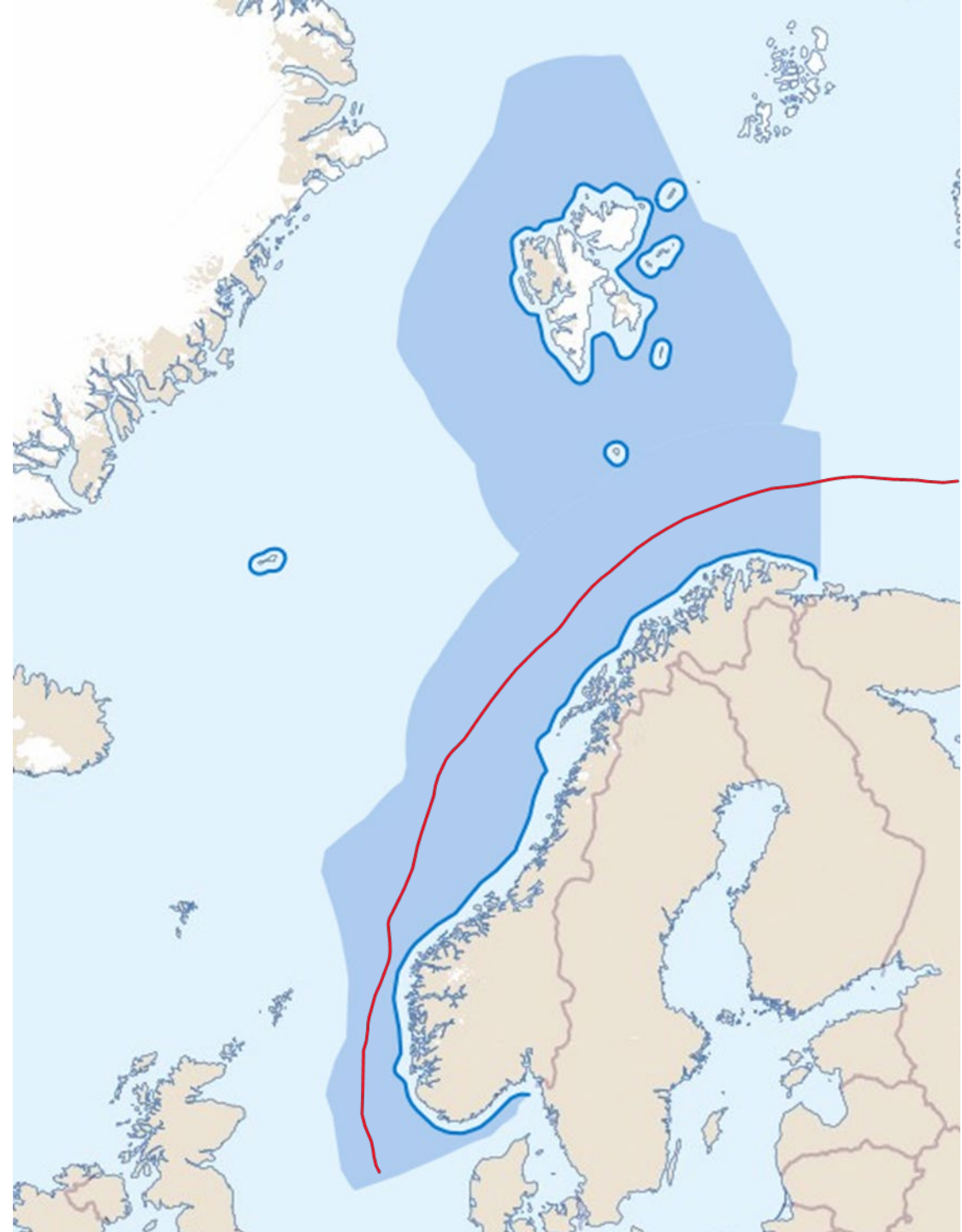
- Trafikken kommer. Den er der allerede !
- Vil trolig vokse, og etter hvert flyttes fra russisk til internasjonalt farvann
- Hva er norsk strategi? Hvilke mål har vi i arktis?
- USA kom med ny strategi i juni 24
 - ✓ Kortere responstid
 - ✓ Økt tilstedeværelse
 - ✓ Tettere samarbeid med allierte



Arktis

- Norge; aktiv eller passiv?
- Nasjonalt engasjement i en internasjonal aktivitet i vårt nærområde?
- Ny stor næring i nordøst?

Muligheten til å sikre at godsferøy i arktis MÅ anløpe norsk havn og derved gi statlig kontroll med trafikken bør brukes.





PORT OF KIRKENES

Økt spenning i Østersjøen

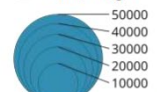
Ports are the scenario's worst bottlenecks

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

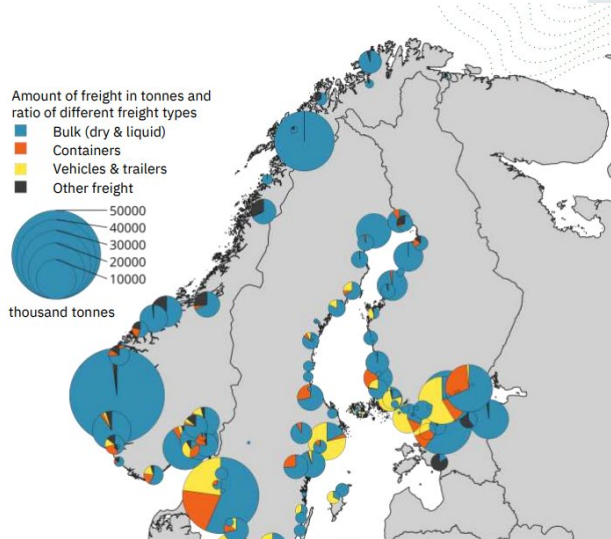
Relocating all of Finland's current container traffic to Gothenburg could even triple Gothenburg port's container traffic volume, which the port and its land transport connections are not prepared to handle

Amount of freight in tonnes and ratio of different freight types

- Bulk (dry & liquid)
- Containers
- Vehicles & trailers
- Other freight



thousand tonnes



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 limit 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.

Lokal aktivitet vs nasjonal sikkerhet

- To sider av samme sak !
- Avfolking er en reell utfordring, da vil folkerettslig hevd og fotfeste i området svekkes og sivil beredskap blir umulig
- Mer aktivitet er helt nødvendig for den nasjonale sikkerhet
- Må unngå nedskalering av Kirkenes havn hvis den skal være en beredskapshavn for Norge, Sverige og Finland
- Ethvert norsk havneprosjekt – særlig i nord – bør heretter behandles som et nordisk og ikke nasjonalt prosjekt



Beredskap og sikkerhet

- Det statlige vedtaket om sanksjoner slo beina under næringslivet i Sør-Varanger
- Er ikke fulgt opp med reelle tiltak for ny næringsutvikling
- Den kalde krigen preger fortsatt Forsvarets planer i Finnmark

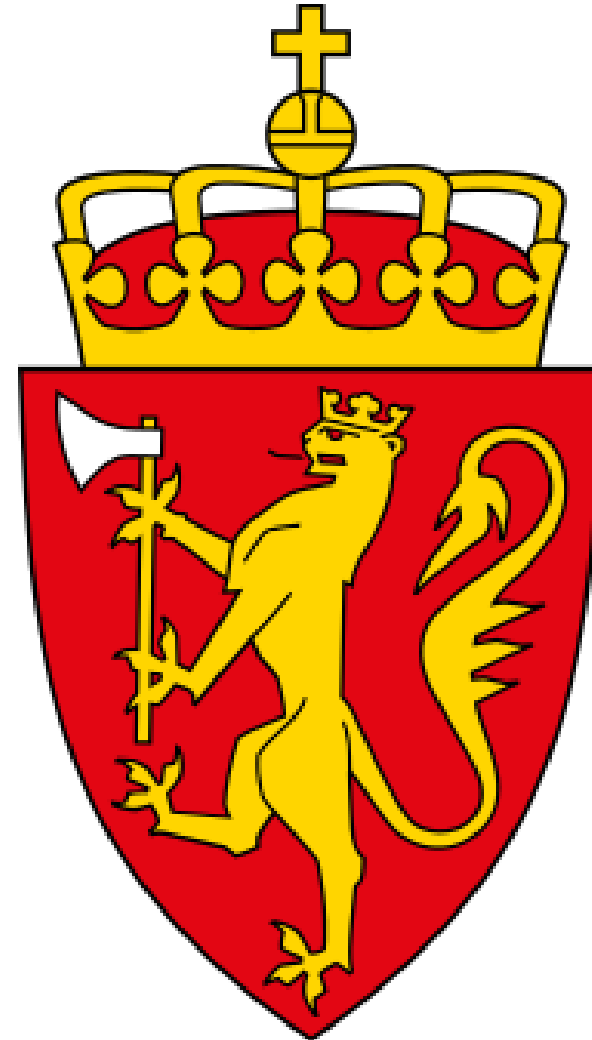
Skal Sør-Varanger forsvares?

Skal det opprettholdes befolkning i Sør-Varanger?



Hva skal til for å opprettholde et livskraftig sivilsamfunn i Øst-Finnmark ?

- 1. Forsvaret må innrettes slik at en fiende stoppes på grensen**
2. Etter store kutt i kvoter for kystfiskeflåten og statlig vedtak om å fjerne det omfattende næringsssamarbeidet med Russland; **vi trenger en statlig samlet forsvars-, beredskaps- og næringsplan for Øst-Finnmark**
- 3. Staten bør ta ansvar, starte arbeid med HELHET og sette av ressurser**
- 4. Dialog og statlig/lokalt samarbeid**



Mange argumenter for etablering av en internasjonal omlastingshavn i Sør-Varanger

- Næringsgrunnlag for et livskraftig sivilsamfunn på grensen til Russland - nasjonal beredskap
- Forsvar av grensen mot Russland og samarbeid om forsvar og beredskap med Sverige og Finland
- Innsikt i, påvirkning av og en viss kontroll med en internasjonal skipstrafikk i sterk vekst i norsk farvann – med mange “grå” fartøyer
- Norsk strategisk engasjement i arktis

I samarbeid med staten må vi sikre nasjonalt eierskap av kritisk infrastruktur i havnen

