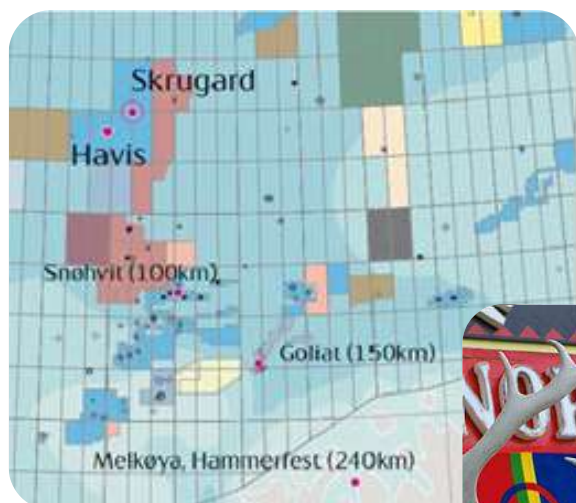




Strategisk styringsdokument 2014-2023

Nordkappregionen Havn IKS



Forord

Nordkappregionen Havn IKS er et kommunalt havnefaglig organ for kommunene Nordkapp, Porsanger og Lebesby, og skal ivareta de administrative og forvaltningsmessige oppgaver eierkommunene er tillagt etter havne- og farvannsloven, og bestemmelser gitt i medhold av denne loven. I tillegg til å legge til rette grunnleggende infrastruktur for maritim transport har selskapet på vegne av eierne i oppgave å bidra til maritim næringsutvikling i regionen. Nordkappregionen Havn IKS er selvfinansiert. Dette strategiske styringsdokumentet legger føringer for de neste 10 årene. Tidsperioden sammenfaller med Nasjonal Transportplan (2014 – 2023), og vil rulleres ved hver valgperiode.

Tradisjonelt har næringer som fiskeri og reiseliv hatt stort fokus hos Nordkappregionen Havn IKS. Våre ansvarsområder, innen infrastruktur knyttet til disse næringene, skal fortsatt ha en sentral plass de kommende årene.

Den økende aktiviteten i Barentshavet, kombinert med vår strategiske beliggenhet og egnede havneforhold, gir forhåpninger om aktivitet knyttet til våre landområder.

Oljedirektoratet har store forventninger til gassressursene i Barentshavet. Utvinning av denne ressursen krever infrastruktur i form av gassrørledning. En framtidig framføring av en gassrørledning til Barentshavet kan også føre til økt behov og aktivitet i vårt havneområde.

Debatten om nye strategier og mål er ytterligere aktualisert med en mulig ilandføring. Området og regionen står nå overfor store utfordringer. I den kommende hverdagen med ønsket om å maksimere potensialet og øke den lokale/regionale verdiskapingen og kompetansebyggingen vil det være avgjørende med klare mål og strategier. Målene må spisses, de tilgjengelige ressurser må brukes effektivt, og relasjoner og nettverk må bygges.

For å oppnå god forvaltning og maritim næringsutvikling i regionen, vil Nordkappregionen Havn vektlegge samhandling med eierkommunene, myndigheter og næringslivet generelt.

Kristina Hansen

Hans Arvid Hansen

Leif Gustav Prytz Olsen

Leder Havnerådet

Havnestyrets leder

Havnefogd

Innholdsfortegnelse

FORORD	A
INNHOLDSFORTEGNELSE	B
1 GENERELT OM STRATEGIPLANEN.....	1
2 FORMÅL.....	2
3 VERDIER	2
4 RAMMEBETINGELSER	3
4.1 SKIPSANLØP	3
4.2 GEOGRAFISK OMRÅDE	4
4.3 NASJONAL TRANSPORTPLAN 2014-2023.....	4
5 PERSPEKTIVER – DRIVKREFTER	6
5.1 GENERELT	6
5.2 AKTIVITETSNIVÅET INNENFOR OLJE OG GASS I NORD-NORGE.....	8
5.3 FREMTIDIG POLHAVSTRAFIKK	9
5.4 NORDVEST – RUSSLAND SOM UTBYGGINGSOMRÅDE.....	10
5.5 HONNINGSVÅG SOM MARITIMT SERVICEKNUTEPUNKT	10
5.6 CRUISETRAFIKK	11
5.7 KOMPETANSEBEHOVET	12
5.8 ENERGI.....	12
5.9 FISKERI.....	13
5.10 DRIFT OG FORVALTNING	14
6 VISJON, MÅL OG STRATEGIER	15
6.1 VISJON	15
6.2 HOVEDMÅL	15
6.3 HOVEDSTRATEGI.....	15
7 FOKUSOMRÅDER	16
7.1 FISKERI.....	16
7.1.1 Mål	16
7.1.2 Strategier.....	16
7.1.3 Tiltak	16
7.2 CRUISE	17
7.2.1 Mål	17
7.2.2 Strategier.....	17
7.2.3 Tiltak	17
7.3 PETROLEUM	17
7.3.1 Mål	17
7.3.2 Strategier.....	17
7.3.3 Tiltak	18
7.4 DRIFT OG FORVALTNING	19
7.4.1 Mål	19
7.4.2 Strategier.....	19
7.4.3 Tiltak	19
8 SAMMENDRAG STRATEGI/MÅL/TILTAK	20

1 Generelt om strategiplanen

Strategisk styringsdokument presenterer dagens rammebetingelser slik de framstår våren 2014.

Dokumentet identifiserer sterke kommende- og eksisterende drivkrefter i Finnmark, bl.a. offentliggjort gjennom prosessen Foresight Finnmark¹. Det ”eksterne” perspektivet er basert på ulike dokumenter og rapporter som er tilgjengelige², samt samtaler med framtreende næringsaktører.

Basert på den forventede utvikling og potensialet for bl.a. økt maritim aktivitet, lokalt og regionalt, vil det for Nordkappregionen Havn IKS være behov for økt fokus på ulike aktiviteter som også ivaretar det helhetlige perspektivet i vårt havneområde.

Strategiene omhandler følgende hovedområder:

- Fiskeri
- Cruise
- Petroleum
- Drift og forvaltning



Fotograf: Bjarne Riesto

¹ Foresight Finnmark er gjennomført av Finnmark Fylkeskommune som et forarbeid til regional utviklingsprogram (RUP) 2014 -2023. Foresightdokumentet beskriver fire scenarier som viser Finnmark i 2033.

² Sluttrapport Nordområdeutvalget, Regjeringens maritime strategi «Stø kurs».

2 Formål

Nordkappregionen Havn IKS er opprettet for å ivareta og samordne den kommunale havnevirkksomheten i samarbeidsområdet, og aktivt arbeide for en utvidelse av det interkommunale havnesamarbeidet med flere kommuner i regionen.

Den interkommunale havnen skal ivareta de administrative og forvaltningsmessige oppgaver som påhviler de samarbeidende kommunene etter havne – og farvannslovens regelverk og annen lovgivning som gjelder havnesektoren. Havneanlegg og arealer skal disponeres med sikte på en best mulig ressursutnyttelse.

Havnevesenet skal sammen med andre interesser bidra til et konkurransedyktig og kostnadseffektivt havnetilbud, og arbeide for en tilrettelegging av infrastruktur som sikrer en best mulig forbindelse mellom sjø- og landtransporten i samarbeidsregionen.

For å opprettholde og videreutvikle den kommunale havnevirkksomheten i samarbeidsområdet og denne virksomhetens trafikkgrunnlag, kan havnevesenet engasjere seg i havnetilknyttet virksomhet som er hensiktsmessig og fordelaktig for de samarbeidende kommunenes havneinteresser.

3 Verdier

- **PÅLITELIG**

Nordkappregionen Havn IKS skal være et selskap preget av ærlighet, hensynsfullhet og rettskaffenhet.

- **UTVIKLINGSORIENTERT**

Selskapet ønsker å være åpen for forandringer og utviklingsorientert gjennom å dele kunnskap, ferdigheter og informasjon.

- **AMBISIØS**

Nordkappregionen Havn IKS ønsker å være ambisiøs, forutseende og en aktiv samfunnsutvikler.

4 Rammebetingelser

4.1 Skipsanløp

Skipsanløp 2012		
	Nordkapp og Porsanger Havn IKS	Lebesby-Kjøllefjord Havn KF
Cruise	112	-
Hurtigruten og godsbåter	701	725
Fiskefartøy	591	*
Utenlandske tank/lasteskip	45	-
Totalt antall anløp	1449	725

*LKH fakturerer ikke fiskefartøy og dermed er det ikke gjort telling.

Statistikken gir en overordnet oversikt innen de viktigste fartøygruppene og en summert oversikt over totalt antall skip og bruttotonnasje. Denne tabellen viser at Nordkappregionen Havn IKS og alle våre havner er meget aktive samlet sett. Med totalt 1.683 anløp og 15 238 837 brt. er det et godt grunnlag for forretningsdrift. Organisasjonen må tilpasses de utviklingstrekk en ser kommer, samt en eventuell utvidelse av det interkommunale samarbeidsområdet. Tabellen viser at bruttotonnasjen, som er grunnlaget for inntekter, har en betydelig økning. Antall anløp av utenriks, tank og lasteskip, synker. Dette bekymrer og er bakgrunn for engasjementet til Nordkappregionen Havn i prosjektet «Styrking av Honningsvåg som maritimt servicepunkt».

2012 er det andre driftsåret hvor den nye havneloven har vært fullt ut operativ. Denne legger opp til en betydelig større konkurranse mellom havnene.

Markedet utøver nå et betydelig press på prisene. Loven åpner følgelig også for at havner kan utnytte sine sammenlignbare fordeler mot andre havner.

For Honningsvåg sitt vedkommende, er det Nordkapp som gir oss et fortrinn innen cruise, og for fiskerihavnene er det fortsatt nærheten til fangstfeltene som er vårt konkurransefortrinn.

4.2 Geografisk område

I dag omfatter Nordkappregionen Havn IKS sjøområdene til Nordkapp, Porsanger og Lebesby kommune.



4.3 Nasjonal transportplan 2014-2023

Regjeringen vil (s. 69): |

- «Ha en helhetlig tilnærming til maritim infrastruktur for å sikre framkommelighet og sikkerhet i stamnettet.
- Ha en høy standard for utforming av innseilingskorridorer til de utpekte havnene og til viktige stamnetthavner.
- Ta et større ansvar for utviklingen av nærskipsfarten, og innenfor dette bidra til at havnene utvikler og effektiviserer sin virksomhet.

Utbygging av fiskerihavnene skal medvirke til å opprettholde en sterk og bærekraftig fiskerinæring. Mange fiskerihavner på mindre steder har også en funksjon som lokal trafikkhavn. Tilpassing av fiskerihavner til stadig større båter sikrer gode arbeidsplasser for fiskerne og en effektiv fiskerinæring. På lengre sikt må det antas at behovet for å etablere nye fiskerihavner vil avta»

Nordområdeutvalgets sluttrapport trekker fram industri og næringsregioner i Nord-Norge(s. 58). De ber Staten om å prioritere logistikk og infrastrukturtiltak i områder hvor man har (eller i ferd med å utvikle) industriklynger – bl.a. i aksene Hammerfest-Kvalsund-Honningsvåg.



For å illustrere er følgende prosjekt omtalt i Nasjonal Transportplan 2014 – 2023:



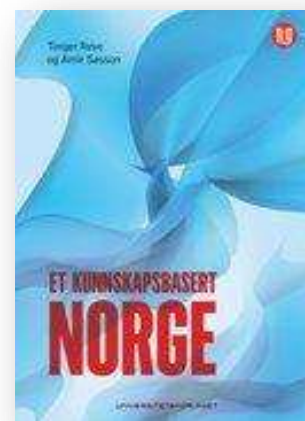
Når det gjelder havner i Nordkappregionen Havn IKS er det Kamøyvær som i første 4 årsperiode har fått 35 mill. til utdyping og molo. Skarsvåg og Gjesvær siste seksårsperiode med utdyping. I Porsanger prioriteres skredsikringsprosjektene E69 - Skarvbergtunnelen i siste seksårsperiode.

5 Perspektiver – drivkrefter

5.1 Generelt

Det nasjonale forskningsprosjektet «Et kunnskapsbasert Norge»³, har hatt som mål å engasjere sentrale næringslivsaktører for å meisle ut en strategisk retning for Norge som kunnskapsbasert næringslivsnasjon. Boka, med samme navn (2012), forsøker å svare på det store verdispørsmålet: Hva skal vi leve av i framtiden?

³Forskningsprosjektet er opprettet på initiativ av Torger Reve. Finansiert av NHO, Nærings og handelsdepartementet, LO etc. Boken henvender seg til ledere, politikere og alle som har interesse for næringsliv og næringsutvikling.



Deres analyse trekker fram nøkkelordet «kompetanse». Videre hevder de at for nasjonen Norge er det to hovedfaktorer som blir stående igjen som særlig viktig for næringsutvikling og økonomisk velstand: naturressurser og kompetanse. Forfatterne lanserer et nytt næringsklyngebegrep, globale kunnskapsnav, en form for superklynger.

Som globale kunnskapsnav framstår kun tre næringer i Norge: Olje og gass, maritim aktivitet og sjømatnæringen. Av disse er det olje og gass som oppnår best score mht. klyngeattraktivitet, forsknings- og innovasjonsattraktivitet, samt eierskapsattraktivitet. Kunnskapsmessig framstår også olje- og gassnæringen som vår desidert sterkeste næringen.

Når det gjelder reiseliv og opplevelser så er situasjonen en annen. Reiseliv har vært en internasjonal næring i over 100 år, men norsk reiseliv har ikke klart å styrke sin internasjonale konkurranse-posisjon i særlig grad, og fortsatt er det den norske delen av reiselivet i de store byene som er den mest lønnsomme. Et norsk spissområde innen reiseliv en del år var internasjonal cruiseferd. Dette ble utviklet av skipsfartsnæringen og ikke av reiselivsnæringen.

For å måle produktiviteten i de enkelte næringene ser de på verdiskaping per ansatt. Øverst troner olje og gass med 2,7 mill. kroner verdiskaping per ansatt, fulgt av finans med 2,2 mill. verdiskaping pr ansatt. Telekommunikasjon, fornybar energi, maritim og sjømat er høyt oppe på listen. Bransjene IT, bygg, anlegg og eiendom. Har en verdiskaping pr ansatt som er over middels.

«Foresight Finnmark» retter søkelyset mot framtidens nærings- og samfunnsutvikling i Finnmark. Scenarieprosessen som har vært gjennomført høsten 2012 og våren 2013 skal gjøre det lettere å tenke de «lange tankene» og se framtidsutfordringer for Finnmark i sammenheng. Under følger oppsummeringen av aktørenes oppfatning av viktige sikre drivkrefter for Finnmark:

- Fortsatt urbanisering og sentralisering → byer / sentre i Finnmark + i sør
- Færre kommuner
- Stigende kompetansekrav og mangel på kvalifisert arbeidskraft
- Forskning og teknologi stadig viktigere for innovasjon og vekst
- Befolkningsvekst i Finnmark, særlig pga. tilflytting
- Større arbeidsinnvandring gir annen befolkningssammensetning i fylket

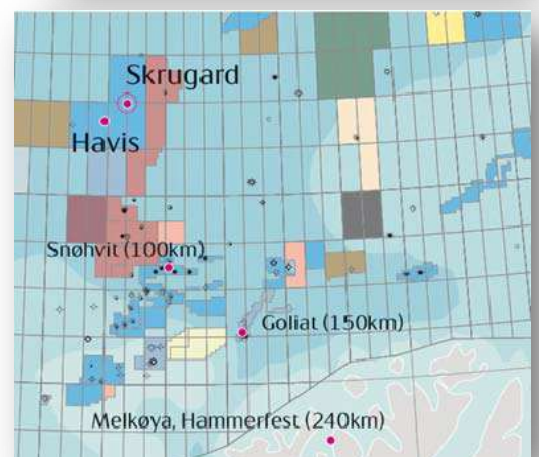
- Voksende eldre befolkning
- Sterkere press på og krav til velferdsordninger
- Økt behov for sunn mat
- Økt behov for energi
- Økt aktivitet i Barentshavet
- Finnmark påvirkes i stigende grad av verdenspolitikken og verdensøkonomien
- Den politiske utviklingen i Europa forblir uklar
- Global oppvarming endrer faunaen og levekår i nord.

5.2 Aktivitetsnivået innenfor olje og gass i Nord-Norge

Rystadrapporten (2013) konkluderer med at den langsiktige petroleumsveksten vil komme i Nord-Norge. En nedgang i produksjonen i Nordsjøen, samtidig som at mer olje og gass vil bli funnet og produsert i Nord-Norge, vil føre til at Barentshavet og Norskehavet samlet vil være en større bidragsyter til olje- og gassproduksjon enn Nordsjøen.

Også de seismiske undersøkelsene i omstridt område mot Russland styrker Rystadrapporten. «Vi tror det finnes både olje og gass i området tilsvarende åtte-ti Goliatfunn», sa oljedirektør Bente Nyland, da hun 27. februar presenterte nye ressursanslag for Barentshavet Sør og Jan Mayen.

I 2011-2012 fant Statoil sammen med partnerne Skrugard og Havis, som er to uavhengige strukturer innenfor den samme lisensen og utgjør feltutbyggingen Skrugard. Det er påvist 400-600 millioner fat utvinnbar oljeekvivalenter.



«Nye byggesteiner i nord» - Neste trinn i Regjeringens nordområdestrategi (2009):

Et viktig grunnlag for verdiskaping i nordområdene er å utvikle landsdelens egne ressurser. Erfaring viser at petroleumsvirksomhet genererer betydelig økonomisk vekst nasjonalt, regionalt og lokalt. Det er i dag betydelig interesse og optimisme i våre nordligste fylker knyttet til nordområdene som petroleumsprovins.

5.3 Fremtidig polhavstrafikk

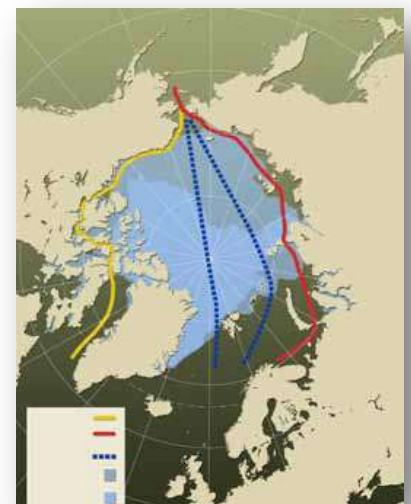
Regjeringen skriver i ”Nye byggesteiner i nord”, neste trinn i regjeringens nordområdestrategi (s.22):

”3.2.1. Utvikle en norsk havne- og leverandørsatsing knyttet til eventuell utvikling av nye nordlige sjøruter.

Mindre is i Arktis vil kunne gi mer transport og nye trafikk-korridorer. Det kan for eksempel fra vestkysten av USA og Nordøst-Asia være mulig å legge kursen via nye transportkorridorer i nord i stedet for gjennom Panama- eller Suezkanalen.

- *Det er spesielt viktig at norske havner i nord posisjonerer seg og utvikler hensiktsmessig samarbeid for å tiltrekke seg aktivitet.*
- *Fiskeri- og kystdepartementet har gitt Kystverket i oppgave å koordinere et samarbeid mellom havner nord i Norge. Dette arbeidet må blant annet innebære en kartlegging av hvilket potensial de forskjellige havnene har, herunder strategisk beliggenhet, dybdeforhold mv. og eksisterende infrastruktur. Konkrete samarbeidsprosjekter med russiske partnere vil også kunne bli aktuelt”.*

Nyere forskning viser at smeltingen fortsetter, og at det vil være viktig å posisjonere seg i forhold til den kommende trafikken gjennom nordøst passasjen.



5.4 Nordvest – Russland som utbyggingsområde.

Den maritime industrielle logistikk i Finnmark vil være av betydning for Norge og Russland i det å lykkes med å utnytte nordområdenes ressurser i sin økonomiske utvikling. Den maritime infrastrukturen i nord må som følge av dette styrkes i stamnetthavnene.

Denne trafikk vil i betydelig grad blant annet bestå av spesialfartøyer og skip som er avhengig av å benytte egnede værvindu for å gå øst for Nordkapp – en trafikk som både vil måtte foregå hele året og være både tids- og kostnadskritisk.

Honningsvåg vil være en av havnene som kan benyttes som vente-, beredskaps- og servicehavn for denne trafikk.

Å etablere Finnmark som en industriell plattform med havnene som port og med utgangspunkt i de planer Norge og Russland har, vil kunne gi fylket store positive ringvirkninger. Maritim infrastruktur må med utgangspunkt i dette styrkes i nord. Foresight Finnmark definerer Russland som den mest dominante usikre drivkraft i de kommende årene. Det betyr at samarbeidet kan gå i to retninger, et mer lukket Russland eller det motsatte.

5.5 Honningsvåg som maritimt serviceknutepunkt.

Under forutsetning av at man jobber målrettet og langsiktig, med gode nettverk mot kompetansemiljø og næringsaktører, er det naturlig å tro at Nordkappregionen Havn IKS vil kunne styrke sin posisjon.

Noen mulige utviklingstrekk:

- Honningsvåg kan utvikle et hovedbunkringsanlegg for så vel Russlandstrafikk som olje- og gass transporter fra Barentshavet
- Sentrale aktører ønsker å etablere/utvikle behandlingsanlegg for forurenset væske fra skip og petroleumsindustrien
- Omlastningsoppgaver av gods og utstyr, samt serviceoppgaver for fartøyer som opererer i Barentshavet.
- Ulike maritime servicefunksjoner
- Etablere industripark med sjørettet arealer for å styrke ulike maritime bedriftsnettverk/begynnende klynger
- Etablering av infrastruktur for kommende behov for havnearealer
- Bruk av Sarnesfjorden til Ilandføring av olje og gass

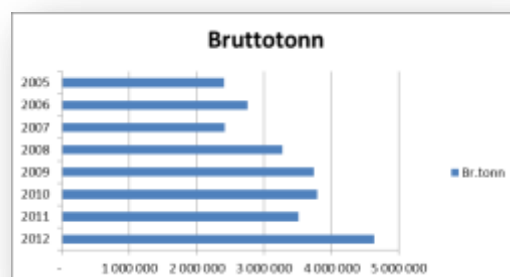
5.6 Cruisetrafikk

Honningsvåg Havn er den mest sentrale cruisehavnen i Nord-Norge. De fleste skipene som kommer til Nordkapp er innom Lofoten og Tromsø samt Bergen og en vestlandsfjord. Noen anløper også Alta og/eller Hammerfest på vegen nordover. Vi ser også at noen rederi kombinerer Nord-Norge og Nordkapp med enten Svalbard og/eller Island og Færøyene. Nordkapp er dermed sammen med Bergen og Oslo i en særstilling når det gjelder cruise til Norge. Nordkapp er selve målet på Nordkapp cruisene.

Bergen blir besøkt av omtrent samtlige Fjord- og Nordkappcruise og er dermed havnen med flest anløp. Oslo deltar i både baltiske og norgescruise. Snuhavnprosjektet, initiert av Nordkappregionen Havn IKS, er et spennende prosjekt som støttes av den klart største cruiseagenten i Norge, European Cruiseservice. Dette åpner for trafikkøkning i Nordkapp og Porsanger.

Norges og Nordkapps viktigste marked er fortsatt England, Tyskland og USA, men vi ser en trend mot flere italienske, spanske og franske cruiseturister. Her er trendene den samme som i reiseliv for øvrig. Andelen asiater antas også å øke i årene som kommer.

Etter 2015 vil cruise fartøylene sør for 62 breddegrad (Ca. Ålesund) få svovelavgift på bunkers. Inntil videre vil dette avgiftsregimet ikke iverksettes nord for 62 breddegrad. Likevel er det grunn til å tro at denne avgiften etter hvert også vil bli gjeldende lengre nord. Lange cruise langs norskekysten vil kunne føre til store kostnadsøkninger for rederiene. Det kan derfor forventes en nedgang i denne trafikken. En snuavn kan åpne for muligheten til en strukturendring i cruisetrafikken, og motvirke nedgangen.



5.7 Kompetansebehovet

I følge nasjonale styringsdokumenter er kunnskap er nøkkelen til næringsutvikling i nordområdene. Bare ved å bygge kunnskap for, om og i nord, kan vi utnytte disse områdenes unike muligheter, og løse utfordringer vi står overfor i nord. Kompetent arbeidskraft er en forutsetning for utvikling i næringsliv og offentlige tjenester. De utfordringer som landsdelen står ovenfor vil samtidig kunne være konkurransefortrinn for nordnorsk næringsliv. Dette forutsetter at nordnorske bedrifter og forskningsmiljø makter å omsette sin, og arbeidstakernes erfaringsbaserte kunnskap, til dokumenterbar kunnskap. Et eksempel på dette er behovet for kunnskapsbasert næringsutvikling og ringvirkninger knyttet til olje- og gass i arktisk klima. Vekst i næringsvirksomhet i nord, særlig knyttet til petroleumsaktivitet på russisk side og økt transport øker behovet. Nordområdenes egenart stiller krav om spesifikk kompetanse som må utvikles, og som bør leveres, av institusjonene i nordområdene.

Gode utdanningstilbud er en forutsetning for at det skal være attraktivt å bo i regionen. Miljøtrusselen er av grenseoverskridende karakter og krever at kunnskap, holdninger og teknologi utvikles og bygges i felleskap med aktører – både på kunnskaps- og næringssiden i nordområdene.

For Nordkappregionen Havn IKS vil det være en forutsetning å ha tilgang til kompetanse knyttet til utviklingen i nordområdene. I første omgang dreier dette seg om kompetanse som kan følge utviklingen innen petroleum og hvilke behov denne nye næringen har. Videre vil det være viktig med plankompetanse og kompetanse innen tilrettelegging av f.eks. sjørettet areal, samt nettverk til samarbeidende kommuner og næringsliv. Kompetansebehovet er også fokusert i Nordområdeutvalgets sluttrapport og regjeringens maritime strategi «Stø kurs».

5.8 Energi

«Byggesteiner i nord» påpeker at tilstrekkelig kraftforsyning har stor betydning for næringsutvikling i nordområdene. Dette gjelder også maritim næringsutvikling i våre havneområder.

Ny petroleums-aktivitet i Barentshavet, annen næringsvirksomhet og vindkraftutbygging kan utløse behov for en styrket kraftforsyning i regionen og et styrket overføringsnett. Svært lange avstander og få kunder medfører en ekstra utfordring både med hensyn til tid og kostnader i nordområdene. Det er derfor viktig å legge til rette for en god koordinering av investeringer i nett, produksjon og forbruk. Regjeringen ønsker å legge bedre til rette for samfunnsmessig rasjonell utbygging av overføringsnettet i nordområdene.

5.9 Fiskeri

Norge eksporterte sjømat for 4,8 milliarder kroner i januar 2013. Det er en økning på 636 millioner kroner eller 15 prosent sammenlignet med januar i fjor, viser tall fra Norges sjømatråd. Norge er verdens nest største eksportør av sjømat etter Kina. Totalt eksporterte Norge sjømat for 53 milliarder kroner i 2011. Året er historisk fordi verdien av villfanget fisk utgjorde 21,9 milliarder kroner.

Lokalt består denne av aktører innen fiske, fiskemottak og videreforedling, salg, oppdrett, redskaps- og utstyrsleverandører, verkstedtjenester, økonomistyring, transportører og offentlige og private institusjoner. I Lebesby er det stor oppdrettsaktivitet i Laksefjorden. Salmar, Grieg Seafood og Lerøy er etablert og ser muligheter for økt aktivitet innen smolt og matfiskproduksjon. Dette kan medføre økt maritim aktivitet.

Nordkapp kommune har status som en av de største fiskerikommunene i Finnmark, Lebesby er stor i forhold til folketallet, mens Porsanger har forholdsvis liten fiskeflåte og få antall fiskere på blad B. Fiskeflåten i Nordkapp besto i 2013 av 130 registrerte fiskefartøy, Lebesby hadde 84 fartøy, mens Porsanger hadde 34.

Nordkapp topper statistikken med antall fartøy i Finnmark med Lebesby på andreplass. Det er registrert 149 heltidsfiskere på blad B i Nordkapp i 2013, 70 fiskere i Lebesby og 34 fiskere i Porsanger. Flåten i Nordkapp, Lebesby og Porsanger består hovedsakelig av kystfartøy. Dette henger sammen med at fiskerne høster av kystnære ressurser som er tilgjengelige gjennom hele året.

Nordkapp kommune er vertskap for seks produksjonsbedrifter, hvorav en er pelagisk. Den siste etablerte er North Caplin Honningsvåg. I dag har er Norway Seafoods representert i Kjøllefjord. Her er det mottak og produksjon av filet, kongekrabbe og ferskpakking. For ett år siden var det også mottak i Dyfjord, men Bacalao Nord AS gikk konkurs og anlegget har siden ligget ute for salg. Det er også kjøp av kongekrabbe over kai i Veidnesklubben.

Lebesby kommune har jobbet i flere år med et nytt industriområde i Kjøllefjord. De ønsker å legge til rette for økt aktivitet og håper de får en aktør til å etablere seg i Kjøllefjord i tillegg til Norway Seafoods. Industriområdet med fiskerikai er støttet av kystverkets post 60 midler og vil bli ferdigstilt i 2014. Porsanger har en produksjonsbedrift i Smørfjorden.

Fiskeri har alltid hatt en viktig rolle i våre lokalsamfunn, både som næring, men også som kulturbærer.

I 2013 ble torskekvotene økt betraktelig, dette har skapt utfordringer med et marked overfylt av fisk. På sikt og med regjeringens visjon om å bli «verdens fremste sjømatnasjon» vil fiskeriene bli mer lønnsomt for fiskerne. Med den strategiske plassering havneområdet har i forhold til fiskefeltene er det grunn til å tro at fiskeri fortsatt vil skape stor aktivitet både til havs og til lands.

Utfordringen for Nordkappregionen Havn IKS er å etablere god infrastruktur, kaifasiliteter, strøm, vann etc., slik at lokale fartøy og fremmedflåten tiltrekkes regionen.

5.10 Drift og forvaltning

Nordkappregionen Havn IKS har begrensede midler til rådighet, og med de ambisjoner man har for framtiden vil man måtte ha et kontinuerlig fokus på effektiv drift. Dette betyr at det vil pågå kontinuerlige prosesser i organisasjonen, både i forhold til utviklingsområder og hvordan man skal nå prioriterte mål.

Nordkapp havn KF eier en serie eiendommer og bygg som Nordkappregionen Havn IKS leier og driver framleie på. Felles for disse er at de alle har meget god beliggenhet men er i relativt dårlig forfatning. Forvaltningen av disse er en utfordring, og bør i sterkere grad enn hittil, brukes til å kapitalisere på - dvs. brukes som et forretningsmessig middel til å nå selskapets overordnede målsetninger.

Nordkappregionen Havn IKS søker en klar og tydelig miljøprofilering av organisasjonen. Dette gjelder daglig drift, eventuelle investeringer og utbygginger. Nordkappregionen Havn IKS skal også ivareta sikkerhet etter gjeldende lover og regler og skal også i dette arbeidet bidra til at miljøskader reduseres.



6 Visjon, mål og strategier

6.1 Visjon

Utviklingen i Barentshavet og nordområdene skjer raskt. Dette øker behovet for sjørettet næringsareal, effektive logistikk-løsninger og et utvidet transportbehov i forbindelse med de ulike operasjonene som kommer i våre havområder. Regjeringens visjon innen maritim næring er som følger (Stø kurs s.6):

«Norge skal være en verdensledende maritim nasjon og et attraktivt maritimt vertsland. De norske maritime næringer skal levere de mest innovative og miljøvennlige løsningene for framtiden.»

Nordkappregionen Havn IKS skal aktivt utnytte sin geografiske plassering og strategiske beliggenhet i nordområdene.

Selskapets visjon er:

”Nordkappregionen Havn IKS skal utgjøre en merverdi og skape en positiv framtidsutvikling for nasjonale og internasjonale maritime aktører i nordområdene»

6.2 Hovedmål

Nordkappregionen Havn IKS skal sammen med sine samarbeidspartnere utvikle selskapet og havneområdet slik at man kan imøtekomme de behovene som næringslivet etterspør i dag- og i fremtiden. Miljøperspektivet skal være en vesentlig faktor i den framtidige aktiviteten.

6.3 Hovedstrategi

- Nordkappregionen Havn IKS skal utvikle funksjonelle løsninger som bidrar til effektive og gode logistikk-løsninger for våre kunder
- Nordkappregionen Havn IKS skal markedsføre havna mot internasjonal skipstrafikk som et maritimt knutepunkt og stamnetthavn
- Nordkappregionen Havn IKS skal være aktiv og deltagende på relevante arenaer.
- Nordkappregionen Havn IKS skal være imøtekommende, serviceinnstilt og «lett på foten»
- Årlig vurdering av konkurransenivå, servicenivå og regulativ

7 Fokusområder

I forhold til det som er nevnt vil det som følger være viktige fokusområder for Nordkappregionen Havn IKS for de kommende årene.

- Fiskeri
- Cruise
- Petroleum
- Drift og forvaltning

7.1 Fiskeri

7.1.1 Mål

Forutsigbarhet og god infrastruktur rettet mot en differensiert fiskeriflåte skal bidra til å gi fiskeindustrien nødvendig mengde råstoff

7.1.2 Strategier

- Sørge for gode havneforhold med infrastruktur tilpasset en differensiert fiskeflåte.
- Godt omdømme som servicehavn
- Aktivt fremme sitt syn i planprosesser hvor Nordkappregionen Havn IKS har interesser

7.1.3 Tiltak

- Videreutvikle hjemmesiden slik at denne i størst mulig grad ivaretar servicebehovet utenfor ordinær kontortid.
- Utvikle markedsføringsmateriell som framhever våre fortrinn.
- Modernisering og videreutvikling av fysisk infrastruktur
- Tilrettelegge for at havnene kan tilby drivstoff, landstrøm og avfallshåndtering
- Gjennomgang og tilpasning av regulativet
- Etablere trådløs internettforbindelse til besøkende fartøy
- Legge til rette for flytebrygger i fiskerihavnene

7.2 Cruise

7.2.1 Mål

Nordkappregionen Havn IKS skal ha tilfredsstillende infrastruktur til cruise fartøylene

7.2.2 Strategier

Havneområdet for cruise fartøy skal framstå i tråd med Cruise Norways retningslinjer

7.2.3 Tiltak

- Være aktiv aksjonær i Cruise Norway
- Aktivt bidra til etablering av snuavn i Porsanger
- Støtte opp om markedsføring også av Lakselv som snuavn i prosjektfasen
- Kontinuerlig tilpasning av havnenes kapasitet, kvalitet og sikkerhet
- Legge til rette for videre utbygging av handels- og servicefunksjoner i havneområdet

7.3 Petroleum

7.3.1 Mål

Nordkappregionen Havn IKS skal gjennom sin aktivitet tilrettelegge for maritim industriell utvikling i samarbeidsområdet. Videre skal Honningsvåg Havn framstå som et maritimt knutepunkt i nord med alle servicefunksjoner som kreves.

7.3.2 Strategier

- Aktive bidragsytere i de planprosesser som foregår lokalt, regionalt og nasjonalt
- Etablere gode nettverk for å sikre lokal og regional verdiskaping
- Framheve Nordkapps betydning som sentralt etableringsområde for framtidig petroleumsvirksomhet
- Tilrettelegge sjørettet areal for framtidig olje og gassindustri



7.3.3 Tiltak

- Påvirke offentlige arealprosesser/reguleringsprosesser knyttet til petroleumsaktivitet/etableringer
- Skape en samarbeidsarena mellom de sentrale aktørene i havneområdet
- Kartlegge og eventuelt erverve areal som kan styrke petroleumsaktivitet/etableringer
- Bidra aktivt til etablering av olje og evt. Gassterminal i Sarnesfjorden
- Legge til rette for etablering av industripark med sjørettet arealer for å styrke ulike maritime klyngedannelser/bedriftsnettverk



7.4 Drift og forvaltning

7.4.1 Mål

Nordkappregionen Havn IKS skal være en havn med god og sunn økonomi, og med rom for framtidige investeringer. Selskapet skal preges av effektiv forvaltning og myndighetsutøvelse og oppfattes som «lett på foten» og utviklingsorientert. Nordkappregionen Havn IKS skal gjennom kontinuerlige prosesser ønske å fremstå som et miljøfokusert havneselskap.

7.4.2 Strategier

- Havneregulativet skal være konkurransedyktig.
- Være «lett på foten» og utøve godt vertskap
- Nordkappregionen Havn IKS skal ha kapasitet og kompetanse som er nødvendig for å ivareta kvalitet, sikkerhet samt framtidsrettet utviklingsarbeid
- Samarbeide med lokale utviklingsaktører som styrker selskapets gjennomføringsevne
- Eiendommene forvaltes slik at de gir optimal verdiskaping
- Være et havnefaglig / maritimt organ for eierne
- Nordkappregionen Havn IKS skal preges av godt og trivelig arbeidsmiljø hvor personalet verdsettes som den viktigste ressursen

7.4.3 Tiltak

- Gjennomføre brukerundersøkelser for å måle kundetilfredshet
- Tilby landstrøm/vann/netttilgang til fartøyene som besøker våre havner
- Videreutvikle informasjonstilbudet på hjemmesiden, samt utarbeide generelle presentasjoner av eierkommunene og Nordkappregionen Havn IKS
- Periodevis gjennomgang av forvaltningen av bygg, eiendom og kaier
- Styrke selskapets utviklingskompetanse

8 Sammendrag strategi/mål/tiltak

Fokusområde	Mål	Strategi	Tiltak
Fiskeri	Forutsigbarhet og god infrastruktur rettet mot en differensiert fiskeriflåte skal bidra til å gi fiskeindustrien nødvendig mengde råstoff	- Sørge for gode havneforhold med infrastruktur tilpasset en differensiert fiskeflåte. - Godt omdømme som servicehavn - Aktivt fremme sitt syn i planprosesser hvor Nordkappregionen Havn IKS har interesser	- Videreutvikle hjemmesiden slik at denne i størst mulig grad ivaretar servicebehovet utenfor ordinær kontortid. - Utvikle markedsføringsmateriell som framhever våre fortrinn. - Modernisering og videreutvikling av fysisk infrastruktur. - Tilrettelegge for at havnene kan tilby drivstoff, landstrøm og avfallshåndtering. - Gjennomgang og tilpasning av regulativet. - Etablere trådløs internettforbindelse til besøkende fartøy. - Legge til rette for flytebrygger i fiskerihavnene.
Cruise	Nordkappregionen Havn IKS skal legge til rette for infrastrukturbehovet til cruisefartøyene	Havneområdet for cruisefartøy skal framstå i tråd med Cruise Norways retningslinjer	- Være aktiv aksjonær i Cruise Norway. - Aktivt bidra til etablering av snuavn i Porsanger. - Støtte opp om markedsføring også av Lakselv som snuavn i prosjektfasen. - Kontinuerlig tilpasning av havnenes kapasitet, kvalitet og sikkerhet. - Legge til rette for videre utbygging av handels- og servicefunksjoner i havneområdet.
Petroleum	Nordkappregionen Havn IKS skal gjennom sin aktivitet tilrettelegge for maritim industriell utvikling i samarbeids-området. Videre skal Honningsvåg Havn framstå som et maritimt knutepunkt i nord med alle servicefunksjoner som kreves.	- Aktive bidragsyttere i de planprosesser som foregår lokalt, regionalt og nasjonalt. - Etablere gode nettverk for å sikre lokal og regional verdiskaping. - Framheve Nordkapps betydning som sentralt etableringsområde for framtidig petroleums-virksomhet. - Tilrettelegge sjørettet areal for framtidig olje og gassindustri.	- Aktive bidragsyttere i de planprosesser som foregår lokalt, regionalt og nasjonalt. - Etablere gode nettverk for å sikre lokal og regional verdiskaping. - Framheve Nordkapps betydning som sentralt etableringsområde for framtidig petroleums-virksomhet. - Tilrettelegge sjørettet areal for framtidig olje og gassindustri.
Drift og forvaltning	Nordkappregionen Havn IKS skal være en havn med god og sunn økonomi, og med rom for framtidige investeringer. Selskapet skal preges av effektiv forvaltning og myndighetsutøvelse og oppfattes som «lett på foten» og utviklingsorientert. Nordkappregionen Havn IKS skal gjennom kontinuerlige prosesser ønske å fremstå som et miljøfokust havneselskap	- Havneregulativet skal være konkurransedyktig. - Være «lett på foten» og utøve godt vertskap. - Nordkappregionen Havn IKS skal ha kapasitet og kompetanse som er nødvendig for å ivareta kvalitet, sikkerhet samt framtidsrettet utviklingsarbeid. - Samarbeide med lokale utviklingsaktører som styrker selskapets gjennomføringsevne. - Eiendommene forvaltes slik at de gir optimal verdiskaping. - Være et havnefaglig / maritimt organ for eierne. - Nordkappregionen Havn IKS skal preges av godt og trivelig arbeidsmiljø hvor personalet verdsettes som den viktigste ressursen.	- Gjennomføre brukerundersøkelser for å måle kundetilfredshet. - Tilby landstrøm/vann/nettilgang til fartøyene som besøker våre havner. - Videreutvikle informasjonstilbudet på hjemmesiden, samt utarbeide generelle presentasjoner av eierkommunene og Nordkappregionen Havn IKS. - Periodevis gjennomgang av forvaltningen av bygg, eiendom og kaier - Styrke selskapets utviklingskompetanse.