

Öppet brev till samtliga politiker i fullmäktige

Bäste politiker. För drygt 1 år sedan tog fullmäktige beslutet att dela upp hamnens utbyggnadsprojekt i tre etapper. Det var ett klokt beslut. Under det senaste året har det kommit fram så många nya faktorer som bör beaktas och få dig som politiker att överväga om inte planen behöver revideras ytterligare. Du vet säkert att det är oklart med avtal med rederierna och att kostnadsbilden förändrats. Idag talar Hamnbolaget bland annat om västlig infart och truckcenter i västra industriområdet. Konkurrenssituationen har dramatiskt hårdnat. Från Hamngruppens sida – vi har i dag 2 000 personer som följer vår utveckling – vill vi sammanfatta den förändrade situationen i 5 punkter.

1) Beslutsunderlaget är inte längre giltigt

I beslutet från maj månad 2010 var investeringen för etapp 1 på 417 miljoner och den kommunala borgen för ett lån 335 miljoner. Hamnbolaget skulle dessutom sälja av två fastigheter för att själv finansiera mellanskillnaden. Nu verkar det som om investeringen är reducerad med 40% till 250 miljoner och det innebär att en av beslutsunderlagets viktigaste del inte längre stämmer. Informationen har vi fått från hamnbolagets vd Tommy Halén och styrelseledamoten Ulf Sonesson vid möte den 31:e maj.

2) Rederierna strävar inte efter längre fartyg?

Som huvudanledning till utbyggnaden av hamnen uppgavs i ovanstående beslutsunderlag att rederierna vill investera i större fartyg på 230-240 meter och med dessa snarast trafikera vår hamn. Vi har inte från något rederi fått någon indikation om att de här fartygen kommer att byggas under det närmaste decenniet, ej heller att nuvarande färjor kommer att förlängas med 30-50 meter, och detta innebär att hamnen inom överskådlig tid inte har de behov som nämnts..

3) Hamnbolagets ekonomi bär inte investeringsgraden

Vi vill också ännu en gång försöka förklara bolagets mycket dåliga ekonomiska situation. Då bolaget under de senaste 10 åren investerat för nära 900 miljoner och samtidigt endast tjänat totalt drygt 20 miljoner, förstår man att investeringar måste noga övervägas och begränsas till endast nödvändiga investeringar fram till 2021.

Bolagets nyckeltal är enligt följande:

- En årsomsättning på cirka 200 miljoner där cirka en procent, 2 miljoner, blir nettovinst.
- De långfristiga skulderna uppgick per 31/12 2010 till 534 miljoner.

Kommentar: Alltför högt i relation till ovanstående siffror

- Kassaflödet var samtidigt negativt, drygt 21 miljoner, och det egna kapitalet uppgick endast till skrämmande låga 24 miljoner.
- Om vi utgår från Hamnbolagets egen kalkyl, redovisad av hamnchef Tommy Halén, så visar den på ett underskott på 100 miljoner fram till år 2020, vilket naturligtvis borde förklaras också för dig som är politiker.

Alla siffrorna tyder på ett bolag med mycket stora ekonomiska problem och som är i stort behov av att återhämta sig.

Det är detta bolag som nu i tre etapper vill bygga ut vår hamn/hamnområde för drygt 1,2 miljarder med trelleborgarnas borgen.

4) Hårdare konkurrenssituation

Femarnh Bält: Den kalkyl hamnbolaget presenterat bygger på en ökad volym. Dels kan det ifrågasättas om Trelleborg vinner på att fler lastbilar skall ta sin väg via Trelleborg om det inte finns ens ekonomisk vinst i detta. Dels kan det ifrågasättas var volymökningen skall komma ifrån. Det torde kanske snarare tyda på en minskad volym p.g.a. alternativa transportvägar.

[Läs mer på baksidan](#)

Konkurrenssituationen kommer det närmaste decenniet att ytterligare försvåras då tunneln mellan Danmark och Tyskland (Rödby-Puttgarten) blir klar 2020. Det innebär att en lastbil från Malmö kommer att kunna köra till Tyskland via Danmark på 2 timmar och 15 minuter. Det säger sig själv att många av "våra lastbilar" i framtiden kommer att ta denna väg.

Gedser: Våra farligaste konkurrenter i dagsläget är genvägen via Gedser-Rostock, där transportörerna i dagsläget vinner en timme. Denna färjelinje planerar i dagsläget stora investeringar för 230 miljoner euro i två nya fartyg och hamnanpassningar i Gedser.

Copenhagen Malmö Port: Vi har också en tuff rival i Copenhagen Malmö Port, där danska staten är huvudägare. Givetvis har dessa hamnar större resurser än Trelleborg.

Helsingborg: Vi får ej heller glömma den nya linjen mellan Helsingborg-Travemünde, på initiativ av Trelleborgs före hamnchef Leif Borgemark, och Polentrafiken via Ystad-Swinoujscie. Det planeras dessutom för en tunnel mellan Helsingborg och Helsingör på 20-talet.

5) Vi måste ta ansvar för både ekonomi och miljö

Det är i detta läge som vi förväntar oss att du som politiker i fullmäktige skall ta ditt fulla ansvar, sätta dig in i ärendet och kunna ompröva beslutet från maj månad 2010.

Vi kräver att politikerna förstår vad de beslutar avseende vår kommuns ekonomi, miljö och framtid. Vi kan inte vara med och utveckla vår stad efter en låglönsam hamnverksamhet med negativ miljöpåverkan.



Läs mer om hur det olika hamnarna arbetar på dittparlament.se

Hamngruppen, Trelleborg
Söndag den 19 juni 2011