

Investeringsunderlag för Göteborgs Stads Leasing

Avseende perioden 2020-2030

Processbeskrivning

Bolagets övervägande investeringsvolym består av anläggningstillgångar som är inköpta för att leasa eller hyra ut till förvaltningar och bolag inom staden. Det är investeringar i lös egendom såsom fordon, maskiner, IT-utrustning, möbler etc. Dessa har vi inga beslut eller andra underlag att gå på utan det är ett antagande att den volym som varit de senaste åren fortsätter. Antagandet är att investeringstakten är ungefär oförändrad under hela perioden med en liten ökning främst beroende på inflation. Vi tror att det krävs en del extra klimatinvesteringar om vi skall klara målet "Fossilfritt 2023" även om vi ser en lägre investeringstakt på grund av besparingskrav i stadens verksamheter. Sammantaget antas detta ge en oförändrad investeringsvolym.

Vad gäller revisioner av spårvagnar så börjar rostrevisionerna av M32 att bli klara. Samtliga avtal har lagts över på Västtrafik vid årsskiftet och vi har kännedom om de revisioner som gått via Trafikkontoret vilket reserverat för i bokslutet. Det finns dock ett antal vagnar kvar att rostrevidera och enligt leveransplan skall den sista vagnen levereras i början av 2021. Vi räknar med en kvarstående volym av dessa på 50 mkr varav 10 ligger i början av 2021. Det blir alltid en liten eftersläpning innan vi får de godkända fakturorna och kan starta avtal varför vi räknar med att några vagnar kommer under 2021. Regionen har tagit över pågående investeringskostnader för M33 under slutet av 2019 och vi har därför tagit bort de investeringsvolymerna vi hade i tidigare prognoser avseende spårvagn M33.

Det som är upptaget som reinvesteringar är främst fordon som bolaget tillhandahåller med operationell leasing. Bolaget antar att denna volym ungefär svarar mot beräknade utbyten av fordon varje år. Då staden växer finns det ett visst behov av nyinvesteringar, inte minst på grund av "Fossilfritt 2023". Merkostnaden för dessa redovisas som nyinvesteringar i fordon och maskiner. Vi räknar med att dessa i sin helhet kan räknas som gröna investeringar. Investeringsvolymen kommer inte att öka totalt då vi räknar med en fortsatt högre nyttjandegrad av befintliga fordon bland annat med hjälp av bilpooler och optimering av fordonsparkerna. Även inom reinvesteringarna kommer en stor del att vara gröna investeringar men då det inte finns gröna alternativ till 100 % så har dessa inte definierats som gröna i investeringsmallen.

Vad gäller posten leasingobjekt, som avser all finansiell leasing förutom spårvagnar, så har allt lagts som nyinvesteringar då bolaget som finansiär inte har några uppgifter om andel reinvesteringar i denna tillgångsmassa. Ett visst mått av reinvesteringar finns självklart men övervägande del torde ändå utgöras av nyinvesteringar. En del av dessa investeringar kommer naturligtvis också att vara gröna men någon uppskattning av denna fördelning är svår att göra varför inget definieras som grönt i prognosen.

Investeringsområden

De investeringsområden som redovisas är leasingobjekt, revision av äldre spårvagnar samt fordon och maskiner för operationell leasing. Leasingobjekten innefattar all typ av lös egendom inom staden och då bolagets verksamhet enbart är finansiering av egendomen finns ingen kunskap om vilken typ av egendom det gäller förutom för fordon och maskiner där drygt 95 % utgör investeringar i fordon och knappt 5 % utgör investeringar i maskiner för verksamheternas behov inom staden.

Avvikelse jämfört tidigare år

Avvikelseberäkning inom finansiell leasing är inte relevant då alla investeringar görs på uppdrag av annan part. Antagandet är att investeringsvolymen kommer att vara i stort sett oförändrad med antagande av en mindre ökning beroende på att staden växer och att priserna ökar något.

Finansieringsbehovet kommer att gradvis öka då bolaget trots en god lönsamhet och stora avskrivningar har hamnat i en situation där ackumulerade överavskrivningar gradvis kommer att minska. Detta beror på att en stor del av dessa är uppbyggda av spårvagnsavtalen där avskrivningstiderna är mycket långa. Då bolaget inte kommer att få in några nya spårvagnsavtal medför detta en minskning av underlaget för avskrivningar och bolaget räknar med en upplösning om mellan 400 och 500 mkr under perioden 2020-2030. Bolaget har räknat med att denna förändring i sin helhet kommer att medföra att bolaget betalar detta i koncernbidrag till Stadshus AB vilket påverkar rörelsekapitalet och medför ett upplåningsbehov under perioden. Då kassaflödet i övrigt är positivt är en god uppskattning att lånebehovet kommer att uppgå till drygt hälften av detta belopp under perioden. Lånebehovet är alltså inte beroende av verksamhetens utveckling utan beror i sin helhet på upplösning av obeskattade reserver.

Jämställdhetsberäkning

I årets investeringsprognoser skall ingen jämställdhetsberäkning göras men bolaget gör ändå antagande att samtliga investeringar är helt jämställda då leasingobjekten används av alla typer av personal och vänder sig till alla göteborgare. Investeringarna är därför hänförliga till demografin i stort inom kommunen.

Indexberäkningar

Bolaget har inte räknat med några indexberäkningar i investeringsmallen då vilka typer av investeringar som skall göras är okänt vilket beskrivs ovan under investeringsområden. Samtliga investeringsbelopp är nettoinvesteringar.

Göteborg 2020-02-25

Jan Melin