

BULLETIN

NORDISKA INVESTERINGSBANKEN • DECEMBER 2005

Transport och kommunikation

**PPP-MODELL FÖR
UTVECKLING AV
INFRASTRUKTUR**

**FRAMTIDENS
LASTBILSMOTORER**

**RENARE LIVSMILJÖ
I ÖSTERSJÖN**

NIB

Stöd till en konkurrenskraftig region



Det finns minst två orsaker till att välja transport och kommunikation som tema för detta nummer av Bulletin. För det första är det ett av de viktigaste områdena för Nordiska Investeringsbankens aktiviteter i bankens alla medlemsländer. Transport och kommunikation utgör den tredje största sektorn i bankens låneportfölj, efter tillverkningsindustri och energi. NIB:s engagemang i den här sektorn överstiger 1,6 miljarder euro (utestående lån per 30 november 2005). För det andra är det en sektor som kräver fortlöpande uppgraderingar, vilket leder till nya investeringar.

I studie efter studie hävdas det att de nordiska länderna hör till de mest konkurrenskraftiga ekonomierna i världen. Ändå avspeglas inte detta faktum i någon särskilt hög investeringsaktivitet i regionen. Det kan finnas olika orsaker till det, men sett i ett globalt perspektiv är alla länder i regionen små, och området betraktas inte som en ekonomisk enhet av presumtiva investerare.

Sett som en helhet utgör Nordeuropa – de nordiska och baltiska länderna – med en befolkning på 32 miljoner en betydande marknad. Läger vi till nordvästra Ryssland och Polen får vi ett område som

är stort nog att vara attraktivt för investeringar och som har potential att bli en sjudande ekonomi. Detta kräver dock en tätare integration i en sammanhängande region. Väl fungerande intern logistik och transportsystem är i sin tur en förutsättning för en sådan integration.

På grund av regionens betydelse och framtida behov kommer NIB under de närmaste åren att fortsätta fokusera på Nordeuropa som tillväxtområde. För att detta ska ge lyckat resultat krävs ett starkt politiskt stöd.

Det är därför uppmuntrande att ministermötet i november i Bryssel, där EU-medlemsländernas samt Norges, Islands och Rysslands utrikesministrar deltog, bekräftade ett starkt engagemang för den här sektorn inom ramen för den nordliga dimensionen. De internationella finansinstitutionerna är väl rustade att ge stöd till utveckling av nya strategier, och erfarenheterna från samarbetet inom Nordliga dimensionens miljöpartnerskap ger en stabil grund för framtida arbete. ■

”En attraktiv ekonomi i Nordeuropa kräver en tät regional integration.”

December 2005

Johnny Åkerholm

HUVUDKONTOR

Fabiansgatan 34
PB 249
FI-00171 Helsingfors
Finland
Telefon +358 9 18001
Telefax +358 9 180 0210

ÖVRIGA KONTOR

KÖPENHAMN

Grønningen 17
DK-1270 København K
Danmark
Telefon +45 3314 4242
Telefax +45 3332 2676

OSLO

Dronning Mauds gate 15
(hos Eksportfinans)
NO-0119 Oslo
Norge
Telefon +47 2201 2201
Telefax +47 2201 2202

REYKJAVIK

Kalkofnsvegur 1
(i Seðlabanki Íslands byggnad)
IS-150 Reykjavík
Ísland
Telefon +354 569 9996
Telefax +354 562 9982

STOCKHOLM

Kungsträdgårdsgatan 10
(Jernkontorets fastighet)
Box 1721
SE-111 87 Stockholm
Sverige
Telefon +46 8 5662 6590
Telefax +46 8 5662 6591

SINGAPORE

78 Shenton Way # 16-03
Singapore 079120
Telefon +65 6227 6355
Telefax +65 6227 6455



Yodkanal St. Petersburg

- | | | | |
|-------|---|----|-------------------------------------|
| 4 | S:t Petersburg förbättrar avloppsreningen | 17 | Århus hamn fördubblar kapaciteten |
| 7 | Intervju med NIB:s projektgrupp | 18 | Scania utvecklar framtidens motorer |
| 10–21 | TEMA: TRANSPORT OCH KOMMUNIKATION | 20 | Telekom i Ryssland växer starkt |
| 10 | PPP-projekt uppgraderar Finlands mest trafikerade väg | 21 | Isländsk telefoni jubilerar |
| 13 | Norges andra PPP-vägsprojekt | 22 | NEFCO 15 år |
| 14 | Väg i Gdansk: ny port till Östersjön | 23 | Nyheter |
| 16 | PPP-projekt ger kvalitetsfördelar | 26 | NIB i korthet |
| | | 27 | Delårsrapport januari-augusti 2005 |

Scania Bildbyrå



© Vägförvaltningen / Antri Auto

BULLETIN

NIB:s kundtidning utkommer på svenska och engelska.

REDAKTION

Jamima Löfström, chefredaktör
Dimitrijs Alehins, Linda Hintze,
Pamela Schönborg

Layout Lowe & Partners, Helsingfors

Tryck Nomini, Helsingfors

UTGIVARE

NORDISKA INVESTERINGSBANKEN
Fabiansgatan 34
PB 249
FI-00171 Helsingfors, Finland
Telefon +358 9 18001
Telefax +358 9 180 0210
Internet www.nib.int
E-post info@nib.int

ADRESSÄNDRINGAR

Telefax +358 9 622 1483



Omslagsfoto
bildbyrån Gorilla



BÄTTRE MILJÖ I NÄROMRÅDEN

Östersjön blir en renare livsmiljö

Sydvästra avloppsreningsverket i S:t Petersburg är nu i drift. Nordiska Investeringsbankens lån på 45 miljoner euro var det största enskilda bidraget till projektet. Invigningen var en händelse på politisk toppnivå. Ändå finns det mycket kvar att göra för att helt eliminera utsläppen av orenat avloppsvatten från Östersjöområdetets största stad.

Att Sydvästra avloppsreningsverkets byggnadsprojekt har slutförts innebär en betydande minskning av orenat avloppsvatten som släpps ut i Finska viken och Östersjön. Trots att den kombinerade kapaciteten för reningsverken nu räcker för att rena allt avloppsvatten, renar staden bara 85 procent av sitt avloppsvatten, vilket fortfarande klart ligger under EU:s rekommenderade 95 procent.

Det återstående avloppsvattnet släpps ut i Finska viken via hundratals avlopp i S:t Petersburgs slitna avloppsnät. Livet i Östersjön är fortfarande i farozonen, för att inte tala om konsekvenserna av stadens föroreningar sett ur ett historiskt perspek-



YIT

Sydvästra avloppsreningsverket.

tiv – fram till år 1977 släppte staden, som då hette Leningrad, ut allt avloppsvatten direkt i havet.

– Även på denna nivå bidrar dock reningen av avloppsvattnet från regionens största enskilda förorenare, S:t Petersburg, till att göra Östersjön till en bättre plats för växter, djur och människor, säger Johnny Åkerholm, NIB:s verkställande direktör.

Invigningen i slutet av september 2005 var en händelse på politisk toppnivå. I ett kontrollrum som säkerhetstjänsten noggrant hade kontrollerat, i det nya reningsverket i utkanten av S:t Petersburg, tryckte stadens guvernör Valentina Matvienko på startknappen, under närvaro av Rysslands och Finlands presidenter samt Sveriges statsminister. Ett par sekunder senare forslade en smutsig ström vatten in i reningsverkets luftningsbassäng.

President Halonen, president Putin och statsminister Persson underströk den historiska vikten av projektet som ett makalöst exempel på samarbete i Nordeuropa. Guvernör Matvienko gick in på det hela i detalj:

– Det här internationella projektet har skapat en viktig förebild så till vida att (...) olika länder, finansinstitut i Europa och

856 privata företag har förenats i ansträngningarna att bygga upp denna miljöanläggning, som är den största i sitt slag på senare år och den bästa i Europa.”

Musklickningen som startade det enorma reningsverket är resultatet av en investering på 194 miljoner euro och fem års hårt arbete. Uppförandet av avloppsreningsverket började år 1987 men lades på is på grund av bristande finansiering.

”Projektet samlade länder, finansinstitut och 856 privata företag.”

Projektet återupplivades år 2000 när det kommunala vattenverket Vodokanal i S:t Petersburg bad NIB att samordna en förstudie om färdigställandet av reningsverket. Studien initierades och finansierades av det finska miljöministeriet och svenska Sida.

Mot bakgrund av studien började NIB utveckla en skräddarsydd finansiell struktur

för projektet. Banken bad stora nordiska byggföretag att överväga en PPP-modell (*Public Private Partnership*) för uppförande och drift av reningsverket. Följden blev att tre nordiska företag – svenska Skanska och NCC samt finska YIT – tillsammans med Nordiska Miljöfinansieringsbolaget NEFCO och Vodokanal S:t Petersburg grundade ett för ändamålet ämnat bolag, Nordvod.

Ägarna investerade 15 miljoner euro i riskkapital i Nordvod. Samma ägare har bildat ett annat bolag, Ecovod, som driver vattenreningsverket under de närmaste tolv åren.

Utöver NIB:s lån på 45 miljoner euro finansierades projektet också genom lån från Europeiska investeringsbanken, Europeiska återuppbyggnads- och utvecklingsbanken samt de statsägda finansieringsbolagen Finnfund och Swedfund. Det sammanlagda lånebeloppet för projektet är 113 miljoner euro.

Reningsverket är det första färdigställda projektet inom ramen för Nordliga dimensionens miljöpartnerskap (NDEP). Projektets kostnader täcktes genom en kombination av eget kapital, lån, biståndsmedel och lokal finansiering. Tack vare ►

detta lyckades projektet erhålla 50 miljoner euro i bistånd från Finland, Sverige, Europeiska kommissionen och NDEP-fonden.

S:t Petersburg och Vodokanal investerade 15 miljoner euro i reningsverkets infrastruktur för vatteninströmning. Byggnadsarbetet inleddes i mars 2003 och tog över två år.

S:t Petersburg skall rena 100 procent av avloppsvattnet. Stadens myndigheter har fastslagit detta som målsättning.

– Vi kommer att bli den första staden i Östersjöområdet som renar allt sitt avloppsvatten, lovade guvernör Matvienko vid invigningen av reningsverket.

Detta är det första projektet som genomförts inom ramen för Nordliga dimensionens miljöpartnerskap.

Inom ramen för det program som kallas Neva Direct Discharge Closure Programme, planerar Vodokanal att färdigställa sitt huvudsakliga avloppsnät och ansluta det till det norra reningsverket.

En förstudie för att definiera de viktigaste investeringarna kommer att vara genomförd vid årsskiftet 2005-2006. NIB har rollen som ledande bank i projektet. Projektkostnaderna uppskattas till 300–350 miljoner euro. ■



Dmitrijs Alchins

I rampljuset: Vodokanalns direktör Felix Karmazinov stod som värd och var eftersökt av medierna under invigningsceremonin.

SYDVÄSTRA AVLOPPSRENINGSV VERKET (SWTP)

Sydvästra avloppsreningsverket kan avlägsna 70 procent av fosfor och kvävet i avloppsvattnet. Exakt beräknat innebär det att 370 ton fosfor och 2 200 ton kväve avlägsnas varje år. Utsläpp av organiska ämnen via reningsverket minskas med 14 800 ton per år, vilket motsvarar en reningseffektivitet på 90 procent.

Ryssland, Finland, Sverige och EU delar på bedriften.



Dmitrijs Alchins



Ebbe Thalín och Martin Relander



Charlotta Tallqvist

”Vi har en stadig grund för nya projekt i Ryssland”

Bulletinen har intervjuat Martin Relander, NIB:s chef för region Central- och Östeuropa, Charlotta Tallqvist, biträdande regionchef och Ebbe Thalín, juridisk rådgivare, som var drivkrafterna bakom SWTP-projektet på banken.

Varför deltog NIB i projektet?

Martin Relander: Östersjöområdet är ett prioriterat område för bankens verksamhet och miljön är en prioriterad sektor. Det var mycket viktigt för NIB:s ägare, särskilt för Finland och Sverige, att en institution som länderna har nära koppling till hade en nyckelroll i ett sådant projekt. Banken tog ansvaret för projektets finansiella struktur.

Hur kom ni på idén med en PPP-modell för projektet?

Martin Relander: Vodokanal och staden S:t Petersburg hade insett att de inte hade möjlighet att ta traditionella lån för Sydvästra avloppsreningsverket. Med hjälp

av en PPP-plan kunde projektet utnyttja olika finansieringskällor, inklusive biståndsmedel, privata företag, internationella finansinstitut och lokal finansiering. Jag anser att den PPP-modell vi använde var en stor framgång. Det var en oerhört komplicerad plan som skräddarsyddes för just det här projektet.

”Den skräddarsydda PPP-modellen var en stor framgång.”

Vilken var den största utmaningen i projektet?

Ebbe Thalín: Den största delen var att få till den juridiska strukturen. Det var i hög grad ett samarbete där juridiska rådgivare från alla deltagande finansinstitut bidrog, förutom experter på Vodokanal, byggföre-

tag och externa juristbyråer. En viktig roll för NIB, som ledande bank, var att hålla takten samt initiera och samordna den finansiella dokumentationen. Dokumentationen omfattade en bra bit över tusen sidor.

Charlotta Tallqvist: Dessutom fungerade vi som diplomatisk medlare mellan parterna i projektet. I Ryssland är ömsidigt förtroende en viktig fråga och jag tror att vi uppnådde detta under den långdragna förhandlingsprocessen. Vårt samarbete med Vodokanal står på fast grund och är en bra utgångspunkt för samarbetsprojekt i framtiden.

Martin Relander: Projektet som helhet var en viktig politisk fråga för både Finland, Sverige, EU och Nordliga dimensionen. Det i sin tur innebar att det gick att få den politiska stöd som behövdes från myndigheterna i Ryssland. ■



Världen krymper med bättre kommunikationer

I dag är avstånden inget hinder. Den teknologiska utvecklingen ger nya möjligheter att kommunicera oberoende av tid och plats. Förbättrade kommunikationer och ökade transportmöjligheter blir också allt viktigare förutsättningar för ekonomisk utveckling och konkurrenskraft.

NIB bidrar aktivt till att utveckla olika transport- och kommunikationslösningar genom finansiering av projekt; transport- och kommunikationssektorn står för cirka 14 procent av bankens utestående låneportfölj. I det här numret av Bulletin presenterar vi aktuella projekt som finansierats med lån från NIB.

I Finland, Norge och Polen satsar man stort på att förbättra vägnätet. Genom nya motorvägar länkas de nordiska ekonomierna allt tätare samman med Ryssland, och Sydeuropa får en direkt förbindelse med Östersjöområdet. På Island och i Ryssland byggs telenätet snabbt ut. En svensk lastbilstillverkare investerar i säkrare och miljövänligare fordon. Danska hamnar och fraktterminaler med allt större kapacitet tryggar industrins exportmöjligheter.

NIB erbjuder attraktiva finansieringslösningar för alla transport- och kommunikationsprojekt – också inom den privata sektorn.

KORT BYGGTID, HÖG KVALITET

Livscykelmodell ger fördelar i vägbygge

Den sista etappen av motorvägen E 18 mellan Helsingfors och Åbo i sydvästra Finland kommer att vara i bruk i slutet av år 2008. Vägprojektet gäller sträckan mellan Muurla och Lojo och är det största i sitt slag i Finland.

När vägsnittet på 51 kilometer är färdigt är hela leden mellan Helsingfors och Åbo en tvådelad, fyrfilig motorväg. E 18 är Finlands mest trafikerade väg i östvästriktning och den viktigaste leden för den internationella trafiken i landet.

Motorvägsavsnittet mellan Muurla och Lojo genomförs som ett livscykelprojekt, det vill säga den offentliga och privata sektorn samarbetar inom ramen för ett långsiktigt avtal. Livscykelmodellen går ut på att staten köper byggarbetet samt underhåll och finansiering av vägen av en privat entreprenör. I det här projektet köper finska Vägförvaltningen planering, byggande, finansiering samt drift och underhåll av ett privatägt bolag, Tieyhtiö Ykköstie Oy.

– Ykköstie bär totalansvaret och sköter projektledningen, berättar Tom Schmidt, verkställande direktör på vägbolaget Tieyhtiö Ykköstie Oy. Ykköstie är den part som lyfter banklånen, sköter det administrativa och har undertecknat huvudkontraktet med Vägförvaltningen.

Idén med livscykelmodellen är att det ligger i vägbolagets intresse att bygga en så bra väg som möjligt på så kort tid som möjligt. Vägbygget är inte beroende av medel från statsbudgeten utan finansieras med lån.

– Tid är lika med pengar i ett projekt som det här. Om projektet drar ut på tiden blir det dyrare, dels på grund av den organisation man behöver, dels på grund av att lånetiden blir längre. Om byggtiden är kort betalar vi också ränta under en kortare period, säger Schmidt.

En annan viktig aspekt i livscykelmodellen är riskfördelningen.

– Huvudprincipen är att den som bäst kan hantera risken tar den. De tekniska riskerna ligger hos byggaren, inte hos beställaren eller vägbolaget. De politiska riskerna ligger hos beställaren, det vill säga Vägförvaltningen och finska staten. Om det till exempel i den finska lagstiftningen görs ändringar som försvårar vägbolagets verksamhet, måste beställaren ta de ris-

kerna, säger Schmidt och fortsätter:

– När riskfördelningen är optimal sjunker projektets totalkostnader eftersom också bankerna värderar riskerna. Ju högre risk, desto dyrare lån.

Serviceavtalet mellan Vägförvaltningen och Ykköstie löper till år 2029 och uppgår till ett värde av 638 miljoner euro. Efter avtalsperioden överläts vägen till Vägförvaltningen. Till dess ansvarar Ykköstie för vägens servicekvalitet och för att vägen är tillgänglig. Då vägen tas i bruk i slutet av år 2008 börjar Vägförvaltningen betala en serviceavgift till vägbolaget. Serviceavgiften baserar sig på att vägen är tillgänglig, om vägen till exempel är stängd sjunker avgiften.

Ykköstie har anlitat ett konsortium som består av Skanska Tekra Oy och Lemcon Oy som bygger vägen och som också sköter underhållet när vägen är färdig.

– Den som bygger vägen står också för underhåll och service. Då ligger det i byggarens intresse att göra ett så bra jobb ►



Så fort avtalet mellan Vägförvaltningen och Ykköstie var klart inleddes vägarbetena. Vägen ska bli färdig på tre år.

ERFARET TEAM I FARTEN

Bakom vägbolaget Ykköstie Oy ligger samma krafter som bakom Nelostie Oy. Nelostie är vägbolaget som byggde den andra och sista sträckan av motorvägen mellan Helsingfors och Lahtis som blev färdig 1999 efter en rekordkort byggtid. Vägavsnittet byggdes på 2,5 år, jämfört med det första vägavsnittet som byggdes med offentliga medel och krafter och tog 17,5 år.

– Motorvägen mellan Helsingfors och Lahtis är ett lyckat projekt, konstaterar Tom Schmidt, vd för såväl Ykköstie Oy som Nelostie Oy. Kontraktmodellen har fungerat bra; byggaren och vägbolaget har tagit mycket eget ansvar, vägen planerades väl och byggdes noggrant för att undvika problem under drifts- och underhållsperioden. Samma modell används i projektet för Muurla-Lojovägavsnittet.

Ykköstie ägs av Skanska Infrastructure Development AB från Sverige, Laing Roads Ltd från Storbritannien och Lemminkäinen Oyj från Finland. Skanska och Laing Roads har stor erfarenhet av livscykelmodellen, eller PPP (*Private Public Partnership*) som man vanligen talar om i internationella sammanhang.

Enligt Schmidt växer modellen i popularitet i hela Europa, inte bara i Storbritannien där man använt den mycket. Finland var en av de första som provade på PPP. Motorvägen mellan Helsingfors och Lahtis var den andra vägen som öppnades i Europa som byggts enligt modellen.

– Men PPP-modellen passar inte alla projekt, man brukar säga att projektet ska ha ett investeringsvärde på minst 50 miljoner euro, berättar Schmidt.

MOTORVÄGEN MELLAN MUURLA OCH LOJO

Vägavsnitt	51,3 km
Ramper	16 km
Övriga vägar	36,3 km
Planskilda anslutningar	8 st
Broplatser/broar	48/76 st
Tunnlar	7 st / 5,2 km
Byggperiod	2005–2009
I bruk	hösten 2008
Byggkostnader	299 miljoner €



© Vägförvaltningen / Jukka Sillanpää

Av vägsnittets totala längd är en tiondel tunnlar, vilket är ovanligt mycket för finska förhållanden. En viktig orsak till att använda tunnlar är att man vill lindra vägens miljöverkningar.

som möjligt från första början så att vägen inte kräver så mycket underhåll då den är i bruk, säger Schmidt.

– Det finns likheter i hur PPP-projekt (*Private Public Partnership*) och människan fungerar. Om man gör ett bra jobb från början undviker man problem i framtiden. När man har totalansvaret, från planering, design och byggande till drift och underhåll, beaktar man helheten hela tiden, säger Schmidt.

Byggprojektets totalkostnader uppgår till 299 miljoner euro. NIB är med i finansieringen av projektet med ett långfristigt lån på 77 miljoner euro till vägbolaget Ykköste.

– NIB:s andel av lånefinansieringen är stor, det vill säga 25 procent, konstaterar Tom Schmidt.

NIB:s lån ska finansiera själva vägbygget. När låneavtalet var undertecknat i slutet av oktober 2005 kunde utbetalningarna av lånet inledas. Övriga finansiärer är Europeiska investeringsbanken, Nordea Finland Abp, Svenska Handelsbanken AB och Royal Bank of Scotland.

E 18 är en del av det transeuropeiska transportnätverket som kallas den nordiska triangeln och är en av EU:s 30 prioriterade transportkorridorer. Triangeln sammanlänkar de nordiska huvudstäderna Oslo, Stockholm och Helsingfors med den ryska gränsen, och förbättrar förbindelserna till Centraleuropa. Vägnetet är av betydelse för fri rörlighet av människor, varor och tjänster, och därmed viktigt för den ekonomiska och sociala utvecklingen i EU.

I ett lokalt perspektiv är E 18 av stor betydelse för hela sydvästra Finland och

tillväxtcentra som Åbo, Salo och Lojo. Förbättrade transporter och förbindelser till Helsingforsregionen stöder utvecklingen i de här regionerna.

När motorvägen mellan Helsingfors och Åbo i sin helhet är i bruk i slutet av år 2008 minskar restiden med nästan en halv timme trots att längden på själva vägen enbart blir två kilometer kortare. Motorvägen blir dessutom tre gånger säkrare än den nuvarande landsvägen och man räknar med att 250 personskador, av vilka 50 dödsfall, kommer att undvikas på tio år.

På lång sikt är det inte bara fråga om motorvägen mellan Helsingfors och Åbo, utan om en motorväg ända till den ryska gränsen. Enligt planerna ska den vara klar år 2015. ■

Andra vägbygget i Norge med PPP-modell

I södra Norge bygger man ut en vägsträcka på den så kallade kuststamvägen mellan Kristiansand och Trondheim. Vägsträckan på 17 och en halv kilometer mellan Lyngdal och Flekkefjord är en del av Europaväg 39. Vägbygget samt drift och underhåll av vägen genomförs som ett PPP-projekt (*Public Private Partnership*) där Vägbolaget Allfarveg bär ansvaret för finansiering, planering, bygge samt drift och underhåll av vägen i 25 år. Beställaren är norska statens vägverk.

Projektets totalkostnad uppgår till cirka 200 miljoner euro. NIB är med i finansieringen av Allfarveg, som ägs av Veidekke ASA och Sundt AS, med ett lån på 37 miljoner euro. Övriga finansiärer är ett banksyndikat lett av norska DnB NOR samt Europeiska investeringsbanken. I motsats till finansieringsupplägget i det finska vägprojektet E 18 mellan Muurla och Lojo (se s. 10-12) där NIB:s lån är avsett att finansiera själva vägbygget, utbetalas lånet från NIB till Allfarveg först när vägen är färdig och i bruk, det vill säga hösten 2006.

Vägsträckan är den andra i Norge som byggs som ett offentligt-privat samarbete. Utanför Trondheim på sträckan mellan Øysand och Thamshavn byggde vägbolaget Orkdalsvegen AS sammanlagt 22 kilometer väg under åren 2003 till 2005. Även den sträckan är en del av E 39. NIB var med i finansieringen av detta PPP-projekt också.

I Norge planerar man ytterligare ett tredje vägbygge som ska genomföras som ett PPP-projekt. ■



INFRASTRUKTUR I ÖSTERSJÖOMRÅDET

Motorvägen A1 skapar ny nord-sydlig axel i Europa

Förare som kör genom Polen kommer definitivt att uppskatta förändringen. En 90 kilometer lång tvåfilig motorväg av högsta klass till landets viktigaste hamn – Gdansk – kommer att vara färdig i november 2008. Som en del av finansieringen har investerarkonsortiet Gdansk Transport Company avtalat med NIB om ett lån på 140 miljoner euro.

Detta är ett av de senare årens största projekt inom infrastrukturutveckling i Europa. Hittills har passagerarströmmar och lasttransporter från Norden till övriga Europa dirigerats genom Tyskland. Eftersom det knappast går att vidareutveckla den nord-sydliga korridoren, är den nya möjligheten mycket välkommen.

De sammanlagda kostnaderna för den 90 kilometer långa sträckan uppskattas till 700 miljoner euro. Sträckan från norr till söder mellan Gdansk och Nowe Marzy i norra Polen är den första fasen för motorvägen A1, som kommer att gå via Polen till Tjeckien, Slovakien och Österrike.

– Projektet passar väl in i utvecklingsstrategin för motorvägar i Östersjöområdet. Gdanskområdet håller på att växa fram som det viktigaste logistiska navet för hela den här regionen, säger Erkki Karmila, vice verkställande direktör på NIB och ansvarig för internationell utlåning.

– Korridoren innebär effektiv transport av varor och människor, den skapar nya möjligheter för handel och investeringar både i Polen och i de länder som nu får tillgång till infrastrukturen i Östersjöområdet.

Den polska regeringens planer att uppgadera vägnätet får nu en rejäl knuff framåt, eftersom fyra av de nio transeuropeiska korridorer som fastställts av EU går genom Polen. Sedan år 2002 har Polen byggt 300

”Motorvägen skapar nya möjligheter till handel och investeringar.”

kilometer motorväg och för närvarande håller 570 kilometer väg på att byggas. Under samma period uppgick kostnaderna för underhåll, ombyggnad och byggnad av vägar till 9 miljarder euro. År 2004 var 45 procent av vägarna i Polen i gott skick och 26 procent krävde omedelbar modernisering.

För byggandet av de nya huvudvägarna vill myndigheterna hitta privata investerare som erbjuder koncessioner för finansiering, uppförande och drift av motorvägar. A1-projektet genomförs som ett PPP-projekt (*Public Private Partnership*). Polens regering har gett koncession fram till år 2039 åt Gdansk Transport Company (GTC), ett för ändamålet grundat bolag. Svenska Skanska Infrastructure Development är den största aktieägaren i GTC, som också

innefattar det brittiska företaget Laing Roads, det polska företaget NDI och det sydafrikanska företaget Intertoll.

– Projektet är Skanskas största byggprojekt hittills som huvudentreprenör i Polen och som en av huvudinvesteringarna i väginfrastrukturprojekt i Norden och Baltikum, säger Magnus Eriksson, vice verkställande direktör för Skanska Infrastructure Development AB och projektansvarig på GTC. Han påpekar att

utöver att de operativa riskerna överförs till den privata sektorn så innebär också PPP-modellen en möjlighet att optimera projektets livscykelkostnader. Enligt Magnus Eriksson kan användandet av PPP-modellen bidra till att kostnaderna minskas med 10 procent jämfört med traditionellt upphandlade projekt.

– Genom att använda den här modellen för A1-projektet kan Polen till en lägre kostnad få en färdig motorväg till ett fast pris och vid en viss tidpunkt, med garanterad kvalitet till år 2039, avslutar Magnus Eriksson.

NIB har beviljat GTC ett lån på 140 miljoner euro. Det är det största enskilda avtal som banken hittills tecknat. Lånet har en återbetalningstid på 30 år och avtalet undertecknades under sommaren 2005. ■



Fyra av nio transeuropeiska transportkorridorer korsar Polen.

FAKTA OM MOTORVÄGEN GDANSK-NOWE MARZY

Förutom 90 kilometer motorväg omfattar projektet 87 broar, sju korsningar och sex serviceställen. Vägen blir 28,5 meter bred med två filer på varje sida. Vägbygget kommer att förbruka 100 000 kubikmeter betong, 1,6 miljoner ton asfalt och 157 000 ton cement.

Den sammanlagda mängden jordarbete kommer att omfatta 15,6 miljoner kubikmeter. Arbetet beräknas ta tre år och sju månader. GTC har koncession på nästa 60 kilometer långa del av motorvägen A1 mellan Nowe Marzy och Torun.



Gdansk Transport Company



Motorvägen A1 i Polen under uppförande.

Offentligt-privat samarbete ger kvalitetsfördelar

Väggbyggena i Finland, Norge och Polen och bygget av avloppsreningsverket i Ryssland – som alla presenteras i detta nummer av Bulletin – är strukturerade som offentligt-privata samarbetsprojekt, PPP. För att få veta mer om sådana projekt har vi talat med dem som från NIB:s sida har varit delaktiga i de tre vägprojekten.

Det första PPP-samarbetet i Norden inleddes i slutet av 1990-talet.

– Nu har även nordiska politiker övertygats om att PPP-projekt ger valuta för pengarna, säger Askö Heilala, NIB:s biträdande regionchef för Finland.

– Det tog ett tag för dem att överväga modellen. Eftersom norra Europa är glest befolkat och avstånden mellan städerna är långa behövs skräddarsydda PPP-modeller. De speciella förhållandena i regionen kräver andra metoder än vägtullar för att återfå medlen som investerats i vägen, säger Yngve Söderlund, NIB:s biträdande regionchef för Baltikum och Polen.

Askö Heilala pekar ut sjukvården som ett potentiellt område för PPP-projekt. Sjukvårdssektorn kommer snart att överskrida sin kapacitet i vissa områden, till exempel i Helsingfors och i andra större städer i Finland. Myndigheterna måste

bygga nya sjukhus och renovera dem som redan finns.

– Hittills uppgår PPP-projekten till minst 300 miljoner euro. I norra Europa finns det ett ökande behov för mindre PPP-projekt, till och med under 100 miljoner euro, säger Nils Ole Møllenhuis, NIB:s biträdande regionchef för Norge. Intresset för PPP-projekt ökar i samband med att man minskar budgetunderskottet i många länder.

För NIB:s del ligger fördelen med PPP i projektens höga kvalitet. NIB har finansierat flera olika projekt med denna modell och enligt Yngve Söderlund delar man gärna med sig av kunskaperna till nya samarbetspartner i framtida projekt.

Riskkvaliteten i ett PPP-projekt är vanligtvis hög och passar väl in i NIB:s portfölj.

– Den längre maturiteten på NIB:s lån

är naturligtvis en fördel för låntagaren. Att finansiera offentligt-privata projekt är helt i linje med vår verksamhet, sammanfattar Askö Heilala. ■

KONTAKTINFORMATION

Askö Heilala:

telefon +358 9 180 0503

asko.heilala@nib.int

Yngve Söderlund:

telefon +358 9 180 0239

yngve.soderlund@nib.int

Nils Ole Møllenhuis:

telefon +358 9 180 0518

nils.o.mollenhuis@nib.int



Yngve Söderlund



Nils Ole Møllenhuis



Askö Heilala



Hamnen bygger ett nytt markområde för att utöka kapaciteten för lasthantering.

SJÖTRANSPORT

Århus hamn fördubblar sin kapacitet för lasthantering

Omkring 80 procent av containrarna som skeppas på Östersjön är på väg till andra världsdelar. Århus hamn växer för att kunna hantera det ökande lastflödet. Genom att fördubbla sin kapacitet för lasthantering och uppgradera hamnen kommer Århus att öka antalet stora lasttransporter till hamnen och bli regionens länk till resten av världen.

– Århus hamn kan bli den viktigaste knutpunkten för sjötransporter i Östersjöregionen. Vår plan är att fördubbla hamnens kapacitet så att den kan ta emot fler oceangående fraktfartyg från de stora rederierna, och ha regelbundna ruttor till flera europeiska hamnar inklusive Ryssland och Baltikum, säger Bjarne Mathiesen, hamnens verkställande direktör.

Utbyggnaden inleddes år 1999 och arbetet skall ta 25 år. Den östra hamnen har redan byggts ut och tre nya containerkranar har tagits i bruk. Hamnen kommer att ta 300 000 kvadratmeter ny mark i anspråk

för lastförvaring. Redan nu har Århus kapacitet för en årlig omsättning på 13 miljoner ton fraktgods och 600 000 TEU containerlast.

Hamnens investeringar i utbyggnad och förbättrad infrastruktur uppgår till 750 miljoner danska kronor (100 miljoner euro). Ett antal lån från NIB till Århus hamn på sammanlagt 300 miljoner danska kronor (40 miljoner euro) har haft en stor

betydelse för finansieringen av investeringen.

– Att stöda utvecklingen av den maritima infrastrukturen i Östersjöregionen är en del av NIB:s uppgift. Vi överväger gärna nya projekt för utveckling av hamninfrastruktur i Danmark, på Färöarna och Grönland, säger Per Klaumann, NIB:s regionchef för Danmark. ■

Hamnens tillväxt	1990	1995	2004
Anlöpande fartyg	5 022	7 800	7 542
Ton (1 000 BT)	30 792	39 793	58 664
Godsomsättning (1 000 ton)	6 908	7 119	10 500
Containrar (1 000 TEU)	171	247	500

Källa: Århus hamn



Scania Bildbyrå

Scania utvecklar framtidens motorer

Svenska lastbilstillverkaren Scania var först ut med att leverera bilar med motorer som uppfyller den nya europeiska avgasnormen Euro 4. Efterfrågan på de nya motorerna har varit stor eftersom de innebär stora ekonomiska fördelar för transportbolagen. NIB har deltagit i finansieringen av motorutvecklingen.

Bilar med de nya motorerna levereras främst till kunder som trafikerar de tyska motorvägarna. I januari 2005 infördes vägavgifter för lastbilstransporter i Tyskland, baserade på fordonens miljöbelastning. Med de nya, renare motorerna får transportföretagen upp till 20 procent rabatt på avgifterna. Scania var den enda tillverkaren som kunde leverera bilar som uppfyller de nya kraven genast från start.



Den nya lastbilsseriens förarplats är ett resultat av många års utvecklingsarbete i samråd med kunderna. Omsorgen om förarmiljö och ergonomi var en av motiveringarna till att Scantias nya lastbilsserie fick utnämningen International Truck of the Year 2005.

Största delen av Scantias lastbilar och bussar säljs i Västeuropa, och företagets motorutveckling påverkas därför i hög grad av EU-lagstiftning. Den nya 12-litersmotorn uppfyller emissionskrav som blir obligatoriska för nykonstruerade motorer i Europa från oktober 2006 då den nya avgasnormen Euro 4 införs. I huvudsak innebär normen strängare gränsvärden för kväveoxider och partiklar i avgaserna.

Scantias nya lastbilsserie har väckt stort intresse. Under 2005 har Scania intagit positionen som största märke på den nordiska marknaden för tunga lastbilar; efter årets första tre kvartal toppade Scania registreringsstatistiken på varje enskild marknad i Norden, inklusive Island. Det handlar om en sammanlagd marknadsandel på cirka 36 procent av de tunga lastbilar som registrerats i Norden.

Enligt Per-Erik Lindquist, ansvarig för Scantias Europaförsäljning, finns det flera orsaker till att de nya lastbilarna har fått ett gott mottagande hos kunderna och i branschen.

– Vi har naturligtvis dragit fördel av att som första tillverkare kunna leverera bilar som uppfyller avgasnormen Euro 4. Åkare som kör sina lastbilar i länder som Tyskland och Schweiz får betydande skatte- och avgiftslättnader tack vare de nya motorerna. Men vår nya lastbilsserie erbjuder dessutom mervärden som lägre bränsleförbrukning, ökad lastförmåga och förbättrad förarkomfort.

Förarkomforten var en viktig motivering till att Scantias nya lastbilsserie fick utmärkelsen International Truck of the Year 2005, som delas ut av en jury med representanter för Europas ledande fackpress.

– En bra förarmiljö är också en trafik-säkerhetsfråga. Föraren skall ha full kontroll över bilen; funktioner och reglage skall vara intuitivt lätta att förstå. Det ger bra förutsättningar för att köra säkert, undvika olyckor samt spara bränsle och därmed belasta miljön så lite som möjligt. Vi lägger också stor vikt vid förarergonomi och hyttinteriör – chaufförerna tillbringar största delen av dygnet inne i förarhytten, säger Per-Erik Lindquist.

Under år 2004 satsade Scania över två miljarder svenska kronor, motsvarande över 230 miljoner euro, på forskning och utveckling. NIB bidrog till finansieringen av företagets motorutveckling med ett åtta-årigt lån på 40 miljoner euro. Lars Synnes, NIB:s biträdande chef för region Sverige, är nöjd över att banken kunde delta som finansör.

– Utlåning till miljörelaterade forsknings- och utvecklingsprojekt är en prioriterad del av vår verksamhet, och Scantias motorutveckling är ett utmärkt exempel på detta. Dessutom är Scania ett starkt och attraktivt bolag som låntagare. ■

SCANIAS FORSKNING OCH UTVECKLING

Utvecklingsenheterna för Scantias samtliga produktområden finns idag samlade i Scania Tekniskt Centrum i Södertälje. Här arbetar 1 800 tekniker med bland annat chassitestriggar, skakriggar, köld- och värmekammare samt bullerkammare. Utvecklingscentret har dessutom tillgång till närmare 20 km provbanor, 29 motorprovceller och ett välutrustat laboratorium för kemisk analys.

Också i fortsättningen består den största och mest resurskrävande utmaningen i att utveckla motorer som tillgodoser kundernas krav på en god bränsleekonomi, körbarhet och tillförlitlighet samt uppfyller emissionsbestämmelser. Redan under åren 2008–2009 införs följande avgasnorm för EU-området, Euro 5, som ställer än strängare krav på emissionsnivåerna.



Telekom i Ryssland växer starkt

Den ekonomiska utvecklingen i Ryssland har varit gynnsam, till stor del tack vare de höga energipriserna. Ryssland har också tagit ett rejält generationskliv framåt inom telekom. Sedan tidigt 1990-tal har telekomsektorn i landet genomgått stora moderniseringar med betydande leveranser, investeringar och lån från flera nordiska företag, banker och institutioner.

De ledande internationella mobilleverantörerna Ericsson och Nokia håller sig väl framme med leveranser av efterfrågad GSM-utrustning. Försiktigt beräknat står Ericsson och Nokia för hälften av utrustningsmarknaden. Ericsson är marknadsledare inom GSM-utrustning i Ryssland.

Även de nordiska teleoperatörerna har investerat i samägda GSM-operatörer; Telenor i Vimpelcom med sina 32 miljoner abonnenter och Telia Sonera i Megafon med sina 20 miljoner abonnenter.

Idag har Ryssland uppskattningsvis 86 miljoner abonnenter, vilket ger en användarpennetration på över 60 procent.

I Moskva och S:t Petersburg är penetrationen närmare 100 procent, vilket till och med slår nordiska nivåer.

NIB har deltagit i denna utveckling genom att stödja de nordiskt delägda operatörerna Vimpelcom och Megafon med lånefinansiering. År 2005 undertecknade banken två lån om 20 miljoner US-dollar respektive 30 miljoner US-dollar till Vimpelcom, och år 2004 ett lån om 30 miljoner US-dollar till Megafon. Syftet med dessa lån är att stödja operatörerna i deras regionala utbyggnad av mobiltelefonnätet. I många fall är Ericssons och Nokias teleutrustning den första fungerande och tillgängliga telefonin för landsbygdsbefolk-

ningen. NIB:s lån har givits parallellt med exportkrediter från Sverige och Finland. Också nordiska affärsbanker deltar i finansieringen.

– Möjligheten att mobilisera projektfinansiering har varit och är fortfarande i många fall nyckeln till att vinna kontrakt. Stödet från exportkrediter, nordiska banker och NIB fortsätter att vara avgörande, påpekar Alexander Khromov, ansvarig för kund- och projektfinansiering på Ericsson i Moskva. ■



Jubileumsår för isländsk telefoni

Island är trots sitt geografiska läge ett föregångsland när det gäller telekommunikationer och teknisk utveckling. Islänningarna är kända för att snabbt anamma innovationer och nyheter inom telekom. Landets mobilpenetration har länge varit bland de högsta i världen.

År 2006 är ett jubileumsår för isländsk telefoni. Det har gått 100 år sedan den första telefonen introducerades på Island. Landets isolering bröts då den första kabeln, som möjliggjorde direkta telegrafkontakter med omvärlden, anslöts. Sedan dess har mycket hänt.

En av de viktigaste aktörerna som varit med från början är Síminn eller Iceland Telecom, som har gått i täten för utvecklingen av landets telenät. Man har satsat stort på infrastrukturförbättringar såsom digitaliserade telefoncentraler, fiberoptiska kablar och bredband. Alla hushåll och företag i landet har försetts med fast nätförbindelse.

Síminn, som är det tidigare statliga telefonbolaget, har nyligen privatiserats. Bolaget är landets ledande teleoperatör och marknadsledare inom flera områden. Síminn erbjuder fasta telefonförbindelser, mobiltelefonjänster och dataöverföring såsom Internet och multimedietjänster via bredband. Dessutom erbjuds internationella och maritima förbindelser via undervattenskablar och satelliter.

– Vi vill erbjuda både privata kunder och företagskunder snabba, bekväma och pålitliga kommunikationer, säger Síminns informationschef Eva Magnúsdóttir.

Síminn äger andelar i de två fiberoptiska undervattenskablar som förbinder Island med omvärlden. Cantat-3 korsar Atlanten från Kanada via Island och Färöarna till Danmark, England och Tyskland. Sedan år 2004 finns kabeln Farice-1 som förbinder Reykjavik och östra Island med Färöarna och Edinburgh. Ifall den ena förbindelsen är ur funktion kan den andra kabeln alltid

användas. Telefon- och dataförbindelserna till öriket är på det här sättet alltid tryggade.

Konkurrensen är hård på den isländska telekommarknaden och möjligheterna till tillväxt begränsade.

– Hemmamarknaden är mättad och våra tillväxtmöjligheter finns nu utomlands. Isländska företag expanderar världen över och vi vill erbjuda dem tjänster där de etablerar sig. Internationaliseringen ger oss möjligheter till tillväxt, säger Eva Magnúsdóttir.

Síminn har redan under ett antal år samarbetat med NIB. Banken har under 2005 deltagit med sitt andra lån till Síminns infrastrukturinvesteringar. NIB har också deltagit i finansieringen av kabeln Farice-1. ■



Marije Koivumäki

Harro Pitkänen, i mitten, har ansvarat för NEFCO:s verksamhet sedan starten 1990. I januari 2006 avgår han som direktör. Till vänster Magnus Rystedt och till höger Solveig Nordström.

NEFCO

Effektiv miljöfinansiering i 15 år

Läggs det för mycket resurser på att reducera kväveutsläpp i Östersjön? En nygjord sammanställning av information om läget i Östersjön visar att felsatsningar till och med kan förvärra situationen och öka algblomningen. Frågan diskuterades under ett seminarium vid Nordiska Miljöfinansieringsbolaget NEFCO:s 15-årsjubileum.

En oberoende, internationell expertgrupp har på uppdrag av svenska Naturvårdsverket nyligen utvärderat all den information som finns idag om övergödningen av Östersjön. Detta ville NEFCO uppmärksamma under sitt jubileumsseminarium i oktober. Temat för seminariet var de nya tankar om Östersjöns situation som lades fram i expertgruppens rapport, berättar NEFCO:s direktör Harro Pitkänen.

– Det är intressant att man ifrågasätter om det är rätt att satsa så mycket på reduktion av kväveutsläpp som det nu görs, delvis baserat på EU-lagstiftning. Expertgruppens syn på saken är att det inte är kväve utan främst fosfor som får de blågröna algerna att frodas. Om det

fortsättningsvis satsas miljardertals euro på effektivare reduktion av kväveutsläpp framom fosfor, så kan situationen rentav förvärras i vissa delar av Östersjön.

Genom åren har NEFCO finansierat ett stort antal projekt som gäller näringsutsläpp i Östersjön, så diskussionen om nyttan med kvävereduktion är angelägen. Det är viktigt att lokalisera de mest kostnadseffektiva miljöinvesteringarna och NEFCO:s verksamhet är inriktad på Östeuropa där kostnadseffektiviteten är hög.

– Dels handlar det förstås om att det finns stora utsläppskällor i våra grannområden i öster- och söderled. Men där kan

vi dessutom åtgärda utsläppen till mycket lägre kostnader än på hemmaplan. Vi mäter och jämför hela tiden vad samma åtgärder skulle kosta i Norden och det är fråga om stora skillnader. Att uppnå stora positiva miljöeffekter i Östeuropa kostar bara en åttonde- eller tiondedel av vad det skulle kosta i Norden, påpekar Harro Pitkänen.

Den största förändringen under NEFCO:s 15 verksamhetsår har varit den geopolitiska förskjutningen allt längre österut. Verksamheten startade med projekt i Centraleuropa, främst Polen, men nu etableras samarbete med Ukraina och blickarna riktas också mot Vitryssland. Verksamheten i Baltikum kommer suc-

cessivt att trappas ned som en följd av de baltiska staternas EU-medlemskap.

Harro Pitkänen har lett NEFCO ända sedan starten 1990. I januari 2006 avgår han som direktör, men ser mycket positivt på miljöbolagets framtid.

– Det finns stora omedelbara utmaningar i de länder där vi redan jobbar, arbetet där kommer inte att ta slut på väldigt länge. NEFCO:s koncept har visat sig vara innovativt och framgångsrikt, även internationellt sett. Vår styrka ligger i att finna nya lösningar, fungera kreativt och i vissa fall vara en pådrivande spjåpets. ■

www.nefco.fi

NORDISKA MILJÖFINANSIERINGSBOLAGET NEFCO

- är en internationell finansieringsinstitution specialiserad på miljöfinansiering.
- startade verksamheten år 1990 som en miljöenhet inom NIB. Utgör sedan 1993 en fristående organisation.
- förvaltar ett antal fonder med miljöinriktning i Nordens närområden. De viktigaste är Investeringsfonden, Nordiska Miljöutvecklingsfonden och klimatfonden Testing Ground Facility.
- förvaltar också andra medel som olika uppdragsgivare har anvisat för specifika projekt.
- hör tillsammans med NIB, Nordiska Utvecklingsfonden NDF och Nordiska projektportfonden Nopef till Nordiska finansgruppen, stationerad i Helsingfors.
- har för tillfället 15 anställda.

PRESENTATIONER I NYA MEDLEMSLÄNDER

I oktober och november arrangerade NIB:s ledning informationsmöten för parlamentariker och medier i Estland och Lettland. Vid tillställningarna framhöll NIB:s verkställande direktör Johnny Åkerholm de möjligheter som banken kan erbjuda de nya medlemsländerna.

– NIB är er bank. Använd den som ett verktyg för att stärka era ekonomier. Vi är medvetna om att ni inte har några problem med kortsiktig finansiering. På lång sikt kommer utvecklingen att bero på hur effektivt dessa finansiella resurser investeras. Tack vare vår erfarenhet av projektstrukturering i Baltikum kan vi bistå vid användningen av finansiella resurser, förklarade Johnny Åkerholm vid mötet i Riga.

På mötet i Riga deltog även Oskars Spurdziņš, Lettlands finansminister och medlem av bankens råd. På mötet i Tallinn deltog Madis Üürke, rådgivare i Estlands finansministerium och medlem av NIB:s styrelse. ■

SAMARBETSAVTAL MED SRI LANKA

NIB har undertecknat ett samarbetsavtal med Demokratiska socialistiska republiken Sri Lanka. De nordiska länderna har under flera år engagerat sig aktivt i Sri Lankas sociala och ekonomiska utveckling, inte bara gällande fredsförhandlingar och fredsbevakning utan också utvecklingsstöd, tekniköverföring och kommersiella transaktioner.

– De senaste åren har NIB mottagit allt fler förslag på finansiering av projekt med ömsesidigt intresse i Sri Lanka, vilket lade grunden för avtalet. Jag tror att NIB inom en nära framtid kommer att kunna bidra till finansiering av större projekt inom sektorer som energi, vattenförsörjning, tillverkning med mera, i enlighet med vad som prioriteras av myndigheterna i Sri Lanka, säger Søren Mortensen, NIB:s chef för region Asien. ■

NIB:S KREDITVÄRDIGHET BEKRÄFTAD

Sommaren 2005 bekräftade de internationella kreditvärderingsinstituten Standard & Poor's och Moody's Investors Service NIB:s kreditvärdighet: AAA/Stable/A-1+ och Aaa/Prime-1, med stabil utsikt.

Båda instituten underströk NIB:s förmåga att punktligt uppfylla sina finansiella förpliktelser, vilket avspeglar medlemsländernas stöd, bankens stabila likviditet och den höga kvaliteten på NIB:s tillgångar.

Standard & Poor's gav NIB kreditbetyget AAA för långsiktig upplåning år 1982, och A-1+ för kortsiktig upplåning år 1981. Moody's gav NIB kreditbetyget Aaa för långsiktig upplåning år 1982 och Prime-1 för kortsiktig upplåning år 1980. ■

SEMINARIER I VIETNAM

I november höll NIB tillsammans med Vietnams investerings- och utvecklingsbank BIDV tre seminarier; i Hanoi, Quy Nhon City och Ho Chi Minh City. Syftet med seminarierna var att ge information till potentiella mottagare av det låneprogram på 20 miljoner US-dollar som NIB undertecknade med BIDV år 2004. Låneprogrammet är avsett för projekt inom den privata sektorn i Vietnam.

Seminarierna samlade drygt 150 deltagare med verksamhet inom möbelindustri, vindkraftsproduktion, massa- och pappersindustri, bilindustri och mjölkproduktion. ■



Från vänster: Søren Kjær Mortensen, NIB:s regionchef för Asien, Vu Hoang Ha, ordförande för Folkets kommitté i Binh Dinh-provinsen, samt Bengt Farneman, NIB:s biträdande regionchef.

NIB

EMISSION PÅ 500 MILJONER US-DOLLAR

I augusti emitterade NIB ett obligationslån på 500 miljoner US-dollar på eurobondmarknaden. Obligationslånet har fast ränta och fyra års löptid som förfaller den 30 januari 2009. Ledande arrangörer var Royal Bank of Canada Capital Markets och TC Securities.

NIB utnyttjade en relativt lugn period på primärmarknaden för US-dollar före den väntade höstruschen på kapitalmarknaden, och valde att rikta emissionen till andra köpare än de stora institutionella investerarna, som utgör grunden för bankens globala transaktioner i US-dollar.

– På senare år har efterfrågan på NIB:s

benchmark-emissioner på 1 miljard US-dollar varit störst bland centralbanker i Asien och andra stora investerare globalt, men det strategiska målet med den här emissionen var att bredda bankens investerarbas genom att rikta oss till privata och mindre institutionella investerare, i synnerhet i Europa, säger Kari Kukka, upplåningsdirektör på NIB.

Över hälften av obligationerna gick till investerare i Europa och cirka 40 procent till investerare i Asien. Bankens totala upplåningsbelopp för år 2005 är cirka 2,5 miljarder euro. ■

LÅN FÖR SMÅ OCH MEDELSTORA FÖRETAG I ESTLAND OCH LITAUEN

NIB har inrättat två nya låneprogram för små och medelstora företag i Estland och Litauen. Båda avtalen undertecknades sommaren 2005. Vidareutlåningen är i bägge fallen öronmärkt för tillverknings- och serviceindustrin samt exportorienterade företag.

Det estniska låneprogrammet, som uppgår till sammanlagt 10 miljoner euro, genomförs med den finskägda banken Sampo Pank i Estland.

– Det är en naturlig fortsättning på det långsiktiga samarbetet mellan NIB och Sampo Pank, med syfte att främja finansiering av investeringsprojekt i små och medelstora företag, säger Ivar Pae, finansdirektör på Sampo Pank. Det är NIB:s andra låneprogram för finansiering till små och medelstora företag tillsammans med Sampo Pank. Det tidigare låneprogrammet innebar vidareutlåning till 17 projekt, där lånebeloppen låg mellan 25 000 euro och 900 000 euro.

När det gäller låneprogrammet i Litauen är samarbetsparten en av landets minsta banker, Šiaulių Bankas. Intermediären har fått en låneram på 2 miljoner euro. År 2002



Šiaulių Bankas kundservicecenter i staden Kėdainiai.

fick Šiaulių ett lån på 1 miljon euro för vidareutlåning till kvinnliga entreprenörer i bankens närregion, Šiauliai i nordvästra Litauen. Tack vare goda resultat följde NIB ett år senare upp lånet med ytterligare 1 miljon euro för samma ändamål. ■

UTNÄMNINGAR

Torben Nielsen (Danmark) har utnämnts till vice verkställande direktör från den 1 december. Han fortsätter som finansdirektör med ansvar för bankens upplåning, likviditet och kapitalförvaltning. Han anställdes vid NIB år 1997 och har verkat som finansdirektör och medlem av bankens ledningsgrupp sedan år 2004.

Hilde Kjelsberg (Norge) har utnämnts till direktör och chef för kredit- och analysavdelningen – en nyinrättad avdelning på banken. Hon blir medlem av NIB:s ledningsgrupp. Hilde Kjelsberg har examen från Norges Handelshøyskole. Hon har bred erfarenhet från bank- och finanssektorn och har arbetat vid både A/S Eksportfinans och Nordea Bank Norge ASA innan hon övergick till SEB-gruppen år 1997.

Gunnar Okk (Estland) har utnämnts till administrativ direktör och medlem av bankens ledningsgrupp. Okk blir chef för den nya administrationsavdelningen med ansvar för bankens resurser och koordinering av verksamhetsplanen. Han har examen från Tallinns tekniska universitet och har en omfattande bakgrund inom estniskt affärsliv. Han kommer närmast från Eesti Energia AS, Estlands statliga energikoncern, där han verkat som verkställande direktör. Okk blir den första anställda från ett av bankens nya medlemsländer som utnämnts till en ledande befattning vid NIB.

Kari Kukka (Finland) har befordrats till direktör vid bankens finansavdelning. Han fortsätter som chef för upplåningen.

Harro Pitkänen (Finland), som verkar som direktör för Nordiska miljöfinansieringsbolaget NEFCO, har utnämnts till direktör vid NIB med ansvar för projekt i Ryssland och inom den nordliga dimensionen. ■



LÅN TILL UNGERSK BANK

I november tecknade den ungerska banken Central-European International Bank (CIB) och NIB ett låneavtal om sammanlagt 30 miljoner euro. CIB genomför ett investeringsprogram med syfte att utöka sitt distributionsnätverk, utveckla nya pro-

dukter och öka den administrativa kapaciteten. Det svenska byggföretaget Skanska Property Hungary är totalentreprenör för kontorsbyggnaden i Budapest där CIB:s 900 anställda skall arbeta. ■

Från vänster: Tore Emanuelsson, biträdande regionchef på NIB, Daniele Fanin, chef för internationell företagsutveckling på CIB, Béla Terami, direktör för internationella avdelningen på CIB, Erkki Karmila, vice verkställande direktör på NIB och Mirja Koskimäki, senior jurist på NIB.

ENORMA MILJÖFÖRBÄTTRINGAR I POLSKT KRAFTVERK

Det polska elbolaget BOT Elektrownia Belchatów S.A. gör stora investeringar i sina kraftenheter. En ny kraftenhet och modernisering av befintliga enheter kommer att förbättra effektiviteten och minska miljöförrorenande utsläpp. Investeringen leder till att kraftverken, som drivs med brunkol, uppfyller såväl polska som europeiska miljökrav.

Mellan åren 1994–2009 kommer utsläppen av svaveldioxid att minska med 320 000 ton per år. Målet är att minska utsläppen till 20 000 ton per år senast år 2016. Detta kan jämföras med hela Sveriges utsläpp av svaveldioxid som ligger kring 50 000 ton per år. BOT Elektrownia Belchatóws kraftverk är dock mycket stort, det har en årlig kapacitet på 4 400 megawatt, jämfört med ett normalstort europeiskt kärnkraft-

verk som har en kapacitet på 1 000 megawatt.

– Det viktigaste är att de gränsöverskridande utsläppen minskar avsevärt. Kraftverket har varit en stor bidragande orsak till sura regn i regionen, men kommer inte att vara det i fortsättningen, berättar NIB:s miljöchef Johan Ljungberg.

Investeringarnas värde uppgår till 1,6 miljarder euro och NIB lånar 120 miljoner euro till elbolaget. Lånebeloppet utökades med 30 miljoner euro till 150 miljoner euro i december 2005.

– Det här är ett av NIB:s största lån någonsin och det största miljölånet genom tiderna, berättar biträdande regionchef Yngve Söderlund på NIB.

BOT Elektrownia Belchatów S.A. är Polens största elproducent och står för

20 procent av den polska elproduktionen. Hela BOT-gruppen producerar en tredjedel av all polsk elektricitet. Den polska energimarknaden håller på att avregleras och från början av år 2006 kommer mellan 60 och 70 procent av BOT Elektrownia Belchatóws elproduktion att säljas på den fria marknaden i Polen.

– För NIB är det viktigt att vi är med i projekt som det här. Tillgången på energi är en nyckelfråga för den ekonomiska utvecklingen i Östersjöområdet och det här projektet säkerställer eltillgången i regionen, säger Söderlund. ■



Detta är NIB

Nordiska Investeringsbanken (NIB) finansierar privata och offentliga projekt som prioriteras i bankens medlemsländer och av låntagarna. Banken finansierar projekt både i och utanför medlemsländerna. NIB erbjuder sina kunder långfristiga lån och garantier på konkurrenskraftiga, marknadsmässiga villkor.

Banken anskaffar medlen för sin utlåning genom upplåning på den internationella kapitalmarknaden. NIB:s obligationer åtnjuter högsta möjliga kreditvärdighet, AAA/Aaa hos de ledande kreditvärderingsinstituten Standard & Poor's och Moody's.

NIB är en multilateral finansieringsinstitution som drivs enligt bankmässiga principer. Banken upprättades ursprungligen av de fem nordiska länderna Danmark, Finland, Island, Norge och Sverige. I början av år 2005 fick NIB ytterligare tre ägare då Estland, Lettland och Litauen blev medlemmar i banken. NIB:s verksamhet styrs av en internationell överenskommelse mellan medlemsländerna, samt därtill anslutna stadgar.

NIB har huvudkontor i Helsingfors samt kontor i Köpenhamn, Oslo, Reykjavik, Stockholm och Singapore. Banken har ca 150 anställda.

DETTA FINANSIERAR NIB

NIB finansierar investeringsprojekt och projektexport av ömsesidigt intresse för medlemsländerna och för låntagarländerna. NIB finansierar projekt i medlemsländerna, i OECD-länderna och på tillväxtmarknaderna.

Hög prioritet har investeringar som främjar det ekonomiska samarbetet mellan medlemsländerna. Lån och garantier ges för investeringar som tryggar energiförsörjning, förbättrar infrastruktur eller

stöder forskning och utveckling. Hög prioritet har projekt som förbättrar miljön i medlemsländerna och i deras närområden. NIB kan delta i finansieringen av inkommande direktinvesteringar med sysselsättningsfrämjande effekter i medlemsländerna. I olika delar av världen finansierar NIB investeringar som är av ömsesidigt intresse för mottagarlandet och för medlemsländerna.

Utöver att ge lån beviljar NIB garantier för projekt som uppfyller bankens villkor.

De projekt som banken överväger att finansiera genomgår en analys där projektens bärkraft och miljökonsekvenser undersöks. Dessutom beaktas sociala konsekvenser i växande utsträckning.

LÅN I MEDLEMSLÄNDERNA

I medlemsländerna beviljar NIB medel- och långfristiga investeringslån med löptider på i regel mellan fem och femton år. Lånen beviljas i olika valutor till fast eller rörlig, marknadsmässig ränta och för upp till hälften av projektets totalkostnad.

NIB finansierar:

- projekt inom tillverkningsindustrin, bland annat investeringar i industrianläggningar,
- infrastruktursatsningar inom energisektorn, samfärdsel, telekommunikation, vattenförsörjning och avfallshantering,
- miljösatningar, både inom näringslivet och den offentliga sektorn,
- gränsöverskridande investeringar, bland annat företagsförvärv,
- forskning och utveckling,
- utländska investeringar i medlemsländerna,
- främjande av de ekonomiska villkoren för små och medelstora företag i prioriterade områden.

LÅN UTANFÖR MEDLEMSLÄNDERNA

Kärnan i NIB:s utlåning utanför medlemsländerna är lån under bankens projektinvesteringslåneordning. Det är fråga om långfristiga lån – upp till 20 år – för projekt på tillväxtmarknaderna i Afrika och Mellanöstern, Asien, Central- och Östeuropa samt Latinamerika. Lånen ges företrädesvis till låntagarlandets regering eller en offentlig finansinstitution. Projektinvesteringslån beviljas även utan statsgaranti, främst till infrastrukturinvesteringar inom privatsektorn. Lån beviljas för upp till hälften av projektets totalkostnad. Lånen kan användas för finansiering av alla typer av projektkostnader inklusive de lokala kostnaderna. Lånen ges till marknadsmässig ränta och i den valuta som kunden önskar. Hittills har projektinvesteringslån lämnats för projekt i cirka 40 länder.

I medlemsländernas närområden beviljar NIB i huvudsak lån till infrastrukturprojekt och projekt som främjar de ekonomiska villkoren för små och medelstora företag. Banken har en speciell miljörelaterad ordning för finansiering av miljörelaterade projekt i medlemsländernas närområden. Projekten skall bidra till att minska miljöbelastningen och därmed också de gränsöverskridande föroreningarna. Miljöinvesteringslån beviljas på bankmässiga villkor till stater, myndigheter, institutioner och företag.

NIB beviljar även investeringslån till projekt och företags investeringar – bland annat samriskföretag och företagsförvärv – inom OECD-området. ■

Ökad utlåning, god lönsamhet

NIB:s ägarkrets utvidgades i början av 2005, då de tre baltiska länderna Estland, Lettland och Litauen blev medlemmar i banken. Som en följd av detta trädde en ny överenskommelse och nya stadgar för banken i kraft den 1 januari.

Johnny Åkerholm tillträdde som verkställande direktör den 1 april, och efterträdde Jón Sigurðsson som varit verkställande direktör sedan 1994.

NIB uppvisar ett gott resultat för årets första åtta månader. Verksamhetens överskott ökade med 5,2 % till 117 miljoner euro, jämfört med 111 miljoner euro i slutet av augusti 2004. Räntenettet ökade till 110 miljoner euro (31/8 2004: 109) och balansomslutningen till 19 miljarder euro (17). Nettolikviditeten steg till 3 445 miljoner euro (3 189). Till ägarna år 2004 betalade banken under verksamhetsperioden 55 miljoner euro i utdelning av överskottet för 2004.

Nya avtalade lån steg kraftigt från förra årets nivå, och uppgick under de första åtta månaderna till 1 747 miljoner euro (1 031). Utbetalade lån uppgick till 1 378 miljoner euro (779), vilket är bankens högsta utbetalningsnivå någonsin. Det utestående lånebeloppet steg betydligt, och uppgick till 11 315 miljoner euro (10 472).

Tillverkningsindustrin och energisektorn var de största låntagarna i medlemsländerna. Av lånen till tillverkningsindustrin gick merparten till finansiering av gränsöverskridande företagsförvärv. Miljövänliga och energibesparande investeringar i massa- och pappersindustrin i Sverige och Finland var också betydande. I Estland, Finland, Lettland och Norge beviljade banken lån för expansion och förbättringar av eldistributionsnät.

Den internationella utlåningen dominerar fortsättningsvis av lån till infrastrukturinvesteringar, främst inom energi, transport och telekommunikation. Bland andra projekt har NIB beviljat lån till finansiering av en motorväg i Polen, ett moderniseringsprojekt i ett pappers- och massa- bruk och en stormbarriär i Ryssland samt

expansion av mobilnätverk i Filippinerna och Thailand. De största internationella låntagarregionerna var Asien och Central- och Östeuropa.

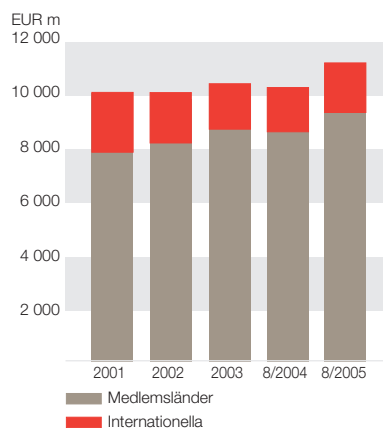
Under perioden beviljade banken 16 nya miljölån på totalt 232 miljoner euro. Av de utbetalade lånen under perioden var en femtedel miljölån. Viktiga miljöprojekt gällde bland annat energieffektivisering och vindkraftverk samt utsläppsminskande investeringar i massa- och pappersbruk. Alla dessa projekt har betydande positiva miljöeffekter.

NIB innehade ordförandeskapet i styrgruppen för Nordliga dimensionens miljöpartnerskap (NDEP) under perioden juli 2004–juli 2005. Det första NDEP-projektet som slutfördes var Sydvästra reningsverket i S:t Petersburg som invigdes i september 2005.

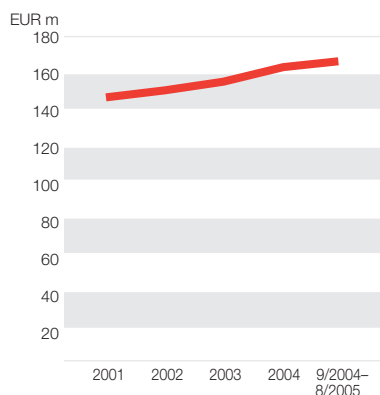
Under årets första åtta månader gjordes 21 (13) upplåningstransaktioner i 7 (6) olika valutor till ett belopp motsvarande 1 923 miljoner euro (1 545). Bankens genomförde under våren 2005 sin fjärde globala benchmarktransaktion på 1 miljard US-dollar i form av fem års obligationer.

NIB förväntas göra ett gott resultat för hela år 2005, vilket är i linje med årets första åtta månader. ■

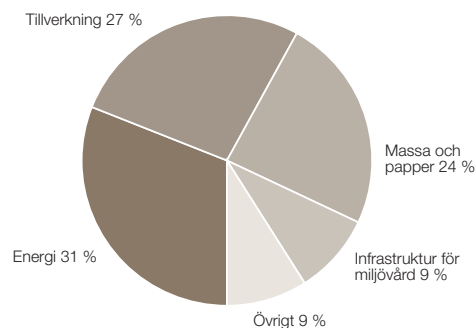
Utestående lån



Räntenetto



Utestående miljölån
Sektorfördelning 31/8 2005





www.nib.int