



Bundesministerium
für Wirtschaft
und Energie



MITTELSTAND
GLOBAL
MARKTERSCHLIESSUNGS-
PROGRAMM FÜR KMU



Transport und Logistik in Saudi-Arabien

Zielmarktanalyse im Rahmen der Geschäftsanbahnungsreise für
deutsche Unternehmen nach Saudi-Arabien,
01. bis 06. Dezember 2019



Delegation der Deutschen Wirtschaft
für Saudi-Arabien, Bahrain und Jemen
German-Saudi Arabian Liaison Office
for Economic Affairs (GESALO)
مكتب الإتصال الألماني السعودي للشؤون الاقتصادية



Impressum

Herausgeber

MENA Business GmbH
Charlottenstr. 16
10117 Berlin

Text und Redaktion

Dorian Lötzer, Dominik Färber, Robert Gehrke, Hanna Riehle,
Delegation der Deutschen Wirtschaft für Saudi-Arabien, Bahrain
und Jemen (AHK Saudi-Arabien)

Gestaltung und Produktion

MENA Business GmbH

Stand

November 2019

Bildnachweis

©enanuchit - stock.adobe.com

**Die Studie wurde im Rahmen des BMWi-
Markterschließungsprogramms für das Projekt
Geschäftsanbahnung für deutsche Unternehmen im Bereich
Transport und Logistik in Saudi-Arabien vom 01. bis 06.
Dezember 2019 im Rahmen des BMWi-
Markterschließungsprogramms für KMU erstellt.**

Das Werk, einschließlich aller seiner Teile, ist urheberrechtlich geschützt. Die Zielmarktanalyse steht der Germany Trade & Invest GmbH sowie geeigneten Dritten zur unentgeltlichen Verwertung zur Verfügung.

Sämtliche Inhalte wurden mit größtmöglicher Sorgfalt und nach bestem Wissen erstellt. Der Herausgeber übernimmt keine Gewähr für die Aktualität, Richtigkeit, Vollständigkeit oder Qualität der bereitgestellten Informationen. Für Schäden materieller oder immaterieller Art, die durch die Nutzung oder Nichtnutzung der dargebotenen Informationen unmittelbar oder mittelbar verursacht werden, haftet der Herausgeber nicht, sofern ihm nicht nachweislich vorsätzliches oder grob fahrlässiges Verschulden zur Last gelegt werden kann.

Inhalt

TABELLEN.....	5
ABBILDUNGEN.....	5
1. ABSTRACT	6
2. LÄNDERPROFIL SAUDI-ARABIEN.....	8
2.1 Allgemeine Informationen.....	8
2.2 Demografie.....	9
2.3 Saudi Vision 2030	10
2.3.1 Saudisierung.....	12
2.4 Infrastruktur.....	12
2.5 Wirtschaftliche Situation	13
3. TRANSPORT- UND LOGISTIKBRANCHE IN SAUDI-ARABIEN	16
3.1 Branchenübersicht	16
3.2 Marktakteure	16
3.2.1 Öffentliche Akteure.....	16
3.2.1.1 National Industrial Development and Logistics Program.....	16
3.2.1.2 Royal Commission for Riyadh City (RCRC).....	17
3.2.1.3 Public Transport Authority (PTA)	18
3.2.1.4 General Authority for Civil Aviation (GACA).....	18
3.2.1.5 Ministry of Transportation (MOT)	18
3.2.1.6 Project Priority Office (seit Oktober 2019 unter der SAGIA)	19
3.2.1.7 Saudi Railways Organization (SRO)/ Saudi Railway Company (SAR)	19
3.2.1.8 Saudi Ports Authority (MAWANI).....	19
3.2.2 Private Akteure.....	19
3.2.2.1 Saudi Binladin Group	19
3.2.2.2 Al Rajhi Holding.....	20
3.2.2.3 Al Rashid Trading & Contracting Co. (RTTC)	20
3.2.3 Schienenverkehr	20
3.2.3.1 GCC Railway.....	21
3.2.3.2 Saudi Landbridge.....	23
3.2.3.3 Riad Metro - King Abdullah Public Transport Project	24
3.2.3.4 Dschidda Metro – Dschidda Public Transport Programme	27
3.2.3.5 Geplante Projekte.....	29
3.2.4 Luftverkehr.....	29
3.2.4.1 Flughafen King Abdulaziz International Airport in Dschidda	30
3.2.4.2 Flughafen Prince Mohammed Bin Abdulaziz International Airport in Medina.....	31
3.2.4.3 Flughafen Taif	31
3.2.5 Häfen	32

3.2.5.1	Jazan Economic City	33
3.2.6	Straßenverkehr	33
3.2.6.1	King Hamad Causeway	35
3.2.7	Sonstige Projekte	35
3.2.7.1	Wasserleitungen	35
3.2.7.2	New Dschidda Downtown	35
3.3	Markтчancen für deutsche Unternehmen	36
3.3.1	Ausbau des Schienenverkehrs (insbesondere Dammam-Riad)	36
3.3.2	Ausbau und Betreuung von Logistikhubs	36
3.3.3	Special Economic Zones	37
3.3.4	Digitalisierung	37
3.3.5	Ausbildungsprogramme	37
4.	POLITISCHE UND RECHTLICHE RAHMENBEDINGUNGEN	39
4.1	Politische Situation	39
4.2	Rechtliche Rahmensituation	40
4.2.1	Allgemeines Vertragsrecht	40
4.3	Vergaberecht	40
4.3.1	Investitionsrecht	41
4.3.2	Gesellschaftsrecht / Niederlassungsformen	41
4.3.3	Steuerrecht	42
4.3.4	Devisenrecht / Zahlungsverkehr	42
4.3.5	Rechtsverfolgung	43
4.3.6	Immaterielle Vermögensgegenstände	43
5.	MARKTEINSTIEG, -HINDERNISSE, IMPORTBESTIMMUNGEN UND FINANZIERUNGSMÖGLICHKEITEN	44
5.1	Marktstruktur und Marktattraktivität im Bereich Logistik	44
5.2	Markteinstieg	45
5.3	Importbestimmungen	47
5.3.1	SABER und SALEEM	47
5.4	Finanzierungsmöglichkeiten	48
5.4.1	Saudi Industrial Development Fund	48
5.4.2	Public Investment Fund	48
5.4.3	The Saudi Industrial Investment Company (Dussur)	48
5.4.4	Human Resources Development Fund [für saudische Angestellte]	49
5.5	SWOT-Analyse / Weitere Herausforderungen	49
6.	QUELLENVERZEICHNIS	51

Tabellen

Tabelle 1: Wesentliche demografische und wirtschaftliche Kennziffern	8
Tabelle 2: Wirtschaftsindikatoren Saudi-Arabien	14
Tabelle 3: Projektübersicht Schienenverkehr	20
Tabelle 4: Projektübersicht Luftverkehr.....	29
Tabelle 5: Projektübersicht Häfen	32
Tabelle 6: Projektübersicht Straßen.....	34

Abbildungen

Abbildung 1: Hauptlieferländer Saudi-Arabiens	13
Abbildung 2: Plan GGC Railway	22
Abbildung 3: Saudi Landbridge (rot)	23
Abbildung 4: Plan der Metro in Riad	25
Abbildung 5: System des Busnetzes in Riad	26
Abbildung 6: Zeitplan des Nahverkehrssystems in Dschidda	28
Abbildung 7: Grafische Darstellung der Jazan Economic City	33
Abbildung 8: Die Aufteilung des New Dschidda Downtown Projects	36
Abbildung 9: Der Prozess der Lizenzerteilung und erforderliche Folgeprozesse.....	46
Abbildung 10: SWOT Analyse der GTAI zu Saudi-Arabien	50

1. Abstract

Diese Studie beschreibt und analysiert den Logistiksektor in Saudi-Arabien und das Potenzial für deutsche Logistikdienstleister.

Saudi-Arabien erfährt eine Transformation, angetrieben durch die landeseigene makroökonomische Agenda, die „Vision 2030“. Dabei beruft sich Saudi-Arabien auf die veränderte Weltansicht seiner äußerst junge Bevölkerung und will seiner Abhängigkeit von Öleinkommen in Zeiten schwankender Ölpreise entgegenwirken.

Um das Land zu modernisieren, werden allmählich staatliche Subventionen abgebaut, die Benzin- sowie Elektrizitätspreise schrittweise angehoben und 2018 wurde eine Mehrwertsteuer eingeführt. Um diese neue Vision durchzusetzen, hat das Land zudem eine Vielzahl an gesellschaftlichen und wirtschaftlichen Transformationen und Modernisierungen angestoßen. Diese umfassen unter anderem eine Betonung der Wichtigkeit der Frauen für die Wirtschaft und eine Anzahl an Frauenförderungsmaßnahmen. Die Öffnung des Landes für den Tourismus stellt den neuesten Schritt dar und unterstreicht die Ernsthaftigkeit, mit der sich das Land reformiert.

Um den Standort zu stärken, wurden neue Institutionen zur Investitionsförderung geschaffen (PPO) und ausgebaut (SAGIA). Im Entwurf der neuen Geschäftswelt der Vision 2030 werden Prozesse transparent gemacht und öffentliche Ausschreibungen entpersonalisiert. „Freundschaftsdienste“ sollen im neuen Saudi-Arabien keine Rolle spielen. Die Einführung neuer Gesetze, wie dem „Government Tender and Procurement law“, unterstreichen das.

Der Logistiksektor ist einer der Schwerpunktssektoren der Vision 2030. Die ambitionierte Entwicklungsstrategie wurde im National Industrial Development and Logistics Program (NIDLP) festgehalten, durch das Saudi-Arabien zum Logistiknotenpunkt werden soll, was infolgedessen durch eine Verbesserung des Logistik- und Transportsektors die Lebensqualität (durch vereinfachte Mobilität und das Einsparen von Emissionen) erhöht und die Wirtschaft weiter ankurbelt.

Durch die ambitionierten Strategien im Rahmen von Vision 2030, der Öffnung des Landes für den Tourismus und die stetig wachsende Bevölkerung kommt dem Transport- und Logistiksektor jetzt eine deutlich erhöhte Stellung zu. Obwohl Saudi-Arabien ein recht gut entwickeltes Straßennetz besitzt, sind andere Bereiche, wie der Schienenverkehr, öffentlicher Personennahverkehr und moderne Transportlogistik wenig entwickelt.

Um die Transport- und Logistikstrategien auszuführen und weiterzuentwickeln ist das Land auf ausländische Investoren angewiesen. Diese Studie bietet einen Einblick in den Status Quo der Transport- und Logistikbranche, benennt die wichtigsten Akteure und geht auch auf aktuelle und zukünftige Projekte ein. Bei diesen Projekten ist ersichtlich, dass das Land eine Vielzahl von Möglichkeiten bietet, sich vor Ort zu engagieren und an diesem Wachstumsprozess teilzuhaben.

Im Rahmen der vielen Gigaprojekte und Ausbauten der Infrastruktur gibt es für deutsche Unternehmen zahlreiche Möglichkeiten, sich im Markt zu etablieren. Neben der Betreuung der Standorte selbst, gibt es in Saudi-Arabien insbesondere für deutsche Technik einen hohen Bedarf. Firmen mit Logistiklösungen, ob analog oder digital, werden in Saudi-Arabien einen stetig wachsenden Markt finden, der sehr daran interessiert ist, Langzeitpartnerschaften aufzubauen. Der reine Verkauf von Technik ist auch möglich, jedoch werden durch viele Programme der Vision 2030 hohe Lokalisierungsraten gefordert, welche das Betrachten des Königreichs als reinen Absatzmarkt realistisch macht.

Während sich die momentanen Möglichkeiten größtenteils auf den Ausbau existierender sowie den Bau von neuen Projekten beschränkt, sieht die Zukunft für Saudi-Arabien anders aus. Insbesondere in den Bereichen, die stark von Digitalisierung betroffen sind, werden sich rasant Türen öffnen. Dies gilt für einheitliche Softwarelösungen für den Güterverkehr, aber auch für die Etablierung von autonomen Fahrzeugen. Auch Weiterbildungsprogramme, um im

Rahmen von Lokalisierungsbestrebungen mehr Wissen fest im Land zu verankern, erleben eine hohe Nachfrage. Dementsprechend muss es ein Ziel von deutschen Firmen sein, sich nicht nur als Anbieter von Produkten und Dienstleistungen zu sehen. Es gibt viele Facetten des Logistiksektors, die sich global in einer Umwandlungsphase befinden. Für diese ist Saudi-Arabien ein fast idealer Testort, da Wettbewerb wie Regulierungen oft nicht so ausgebaut sind wie in Europa. Zudem gibt es sehr viele ungenutzte Flächen, die sich für solche Projekte anbieten (siehe den geplanten Bau von einer der größten Hyperloop Teststrecken der Welt)¹.

Auf den folgenden Seiten gibt Ihnen diese Studie, die durch Recherchearbeiten und Experteninterviews informiert, einen Überblick über das Land Saudi-Arabien, den Transport- und Logistiksektor des Landes, sowie politische und rechtliche Rahmenbedingungen und Informationen über den Markteinstieg.

¹ BBC 2019

2. Länderprofil Saudi-Arabien

Das Königreich Saudi-Arabien wurde 1932 durch Abdul-Aziz Al-Saud gegründet, der bis zu seinem Tod 1953 regierte. Seitdem entstammten alle Könige der Familie Al-Saud. Die Rechtsgrundlage ist das religiöse Gesetz, die Scharia. Der Islam durchdringt nahezu alle Bereiche des öffentlichen, gesellschaftlichen und privaten Lebens. Das Königreich ist der größte Erdölproduzent der Welt und besitzt etwa 15,7% aller weltweit bekannten konventionellen Ölreserven. Durch die Öffnung des Landes und den über einen langen Zeitraum hohen Ölpreis erlebt Saudi-Arabien seit 2003 ein anhaltend starkes Wirtschaftswachstum, das lediglich 2016/2017 kurz einbrach. Durch den Beitritt zur Welthandelsorganisation (WTO) im Jahre 2005 verbesserte das Königreich die Rahmenbedingungen für Investoren und Exporteure, wodurch Kontinuität und Sicherheiten im Außenhandel gewährleistet werden. Im Jahr 2018 belief sich das BIP auf 786,5 Mrd. USD, damit ist Saudi-Arabien die größte Volkswirtschaft der MENA-Region.² Dies entspricht einem Wachstum von 2,2% im Vergleich zum Vorjahr. Das BIP setzt sich wie folgt zusammen: 39 % Bergbau und Industrie, Handel, Gaststätten und Hotels 10,7%, Transport, Logistik und Kommunikation 6,4 %, Bau 6,0 %, Land,- Forst- und Fischerei 2,5 % und sonstige 35,2 %. Die Inflationsrate betrug 2018 2,5 %, für 2019 wird sie auf -0,7 % geschätzt³.

Der Außenhandelsüberschuss belief sich im letzten Jahr auf 294,5 Mrd. USD, nachdem er im Jahr 2017 noch bei 221,9 Mrd. USD gelegen hatte.⁴ Die Staatsverschuldung betrug im Jahr 2018 19,08 % des BIP. Die Staatsverschuldung ist in den letzten Jahren angestiegen, sie betrug im Jahr 2014 noch 1,56 % des BIP. Damit hat Saudi-Arabien die niedrigste Staatsverschuldung im Vergleich zu 159 anderen Ländern.⁵ Die drei großen Ratingagenturen bewerten Saudi-Arabien mit A1 (Moody's), A- (Standard & Poor's) und A+ (Fitch).⁶

2.1 Allgemeine Informationen

Tabelle 1: Wesentliche demografische und wirtschaftliche Kennziffern

Fläche	2.149.690 km ²
Einwohner	2019: 33,9 Mio.
Bevölkerungswachstum	2019: 1,93%*
Altersstruktur ⁷	2017:*
	< 25 Jahre: 40%
	25-64 Jahre: 57%
	> 64 Jahre: 3%
Analphabetenquote	2016: 7,0% (nur Saudis)
Geschäftssprachen	Arabisch, Englisch
Inflationsrate	2017: -0,9%, 2018: 2,5%, 2019: -0,7%*

² Statista 2019a

³ GTAI 2019a: S.1

⁴ GTAI 2019a: S.3

⁵ Indexmundi (2018)

⁶ Börsen-Zeitung (2019)

⁷ Global Media Insight (2019)

BIP in Mrd. USD	2019: 762,3*	
BIP pro Kopf in USD	2019: 22.507*	
Haushaltssaldo (Anteil am BIP)	2018: -4,6%	2019: -7,9%*
Investitionen (netto, öffentlich und privat, Anteil am BIP)	2015: 25,9%	2016: 27,1%*
Arbeitslosenquote ⁸	2019 (1.Quartal):	
- Gesamtbevölkerung	5,7%	
- Saudische Bevölkerung	12,5% (6,6% Männer, 31,7% Frauen)	
Mitglied in internationalen Wirtschaftszusammenschlüssen und -abkommen	OPEC, OAPEC, GCC, PAFTA, WTO u.a.; zu bilateralen Abkommen siehe http://ptadb.wto.org/	

*) Schätzung bzw. Prognose

Quellen: GTAI (2019), CIA (2016), General Authority for Statistics (2019).

Das Königreich Saudi-Arabien ist mit 32 Mio. Einwohnern⁹ (davon sind mindestens 30% im Land lebende Ausländer) die größte Volkswirtschaft und einziges G20-Mitglied der MENA-Region. Mit einer Gesamtfläche von rund 2,1 Mio. km² ist Saudi-Arabien in etwa sechsmal so groß wie Deutschland. Tabelle 1 fasst die wichtigsten Kennzahlen zusammen.

Es herrscht abseits der Küsten ein arides Wüstenklima mit wenigen jährlichen Niederschlägen. Weite Teile des Landes sind unbewohnt (wie das sog. „Leere Viertel“ im Südosten des Landes).

2.2 Demografie

Mit ca. 40% der Einwohner unter 25 Jahren hat Saudi-Arabien eine sehr junge Bevölkerung. Einwohner mit saudischer Nationalität sind überwiegend im öffentlichen Dienst beschäftigt, was unter anderem daran liegt, das im öffentlichen Sektor vergleichsweise höhere Löhne angeboten werden, als man aus Europa gewohnt ist. Somit ist der Zug der Privatwirtschaft durch hohe Vergütung geringer. Handwerkliche Tätigkeiten werden vorwiegend von ausländischen Gastarbeitern ausgeübt, wobei die Mehrheit der Ausländer aus dem arabischen, südasiatischen und ostafrikanischen Raum stammt. Die meisten afrikanischen und südasiatischen Migranten arbeiten im Niedriglohnsektor (z. B. als Fahrer, Reinigungskräfte, Handwerker/Arbeiter). Viele der ausländischen Arbeiter sind im Dienstleistungssektor, im Einzelhandel, in der Baubranche und auf den Erdöl- oder Erdgasfeldern angestellt. Darüber hinaus leben und arbeiten im Königreich mehrere 10.000 westliche Fachkräfte.¹⁰

Stärkere Richtlinien bezüglich ausländischer Fachkräfte – insbesondere die steigenden Gebühren, die pro abhängiges Familienmitglied für Aufenthalt bezahlt werden müssen – haben zwischen Q1 2017 und Q4 2018 zur Ausreise von mehr als einer Million hauptsächlich südasiatischer Fachkräfte geführt¹¹. Hiermit sollte der Privatsektor mehr Jobs für saudi-arabische Staatsbürger bereitstellen, was jedoch nicht in dem erwarteten Maße geschehen ist, da die nun viele freien Arbeitsplätze nicht von Saudis eingenommen werden. Das hat zu einem Sprung in der Arbeitslosenquote geführt und ist somit eines der großen Herausforderungen, die die Vision 2030 zu lösen sucht.

⁸ ArabNews (2019)

⁹ GTAI (2019).

¹⁰ Global Media Insight (2018)

¹¹ WashingtonPost (2019)

Der Staat investiert in die Modernisierung des Landes, um den Bedürfnissen der jungen und noch immer wachsenden Bevölkerung gerecht zu werden. Bis zum Jahr 2020 rechnete das Königreich mit einer Zunahme der Bevölkerung auf rund 37,2 Mio. Menschen, was aber nach dem Verlust der ausländischen Arbeitskräfte mittlerweile als sehr unwahrscheinlich gilt. Jedoch bleibt das Bevölkerungswachstum hoch, womit, wie schon in den vergangenen Jahrzehnten, eine überproportionale Zunahme des Strom- und insbesondere des Wasserverbrauchs einhergehen. Über 80% der Bewohner leben in den Zentren des Landes. Dies sind die Städte Riad, Dschidda, Dammam, Al-Khobar, Al-Dschubail, Mekka, Medina, Yanbu, Buraida, Hail, Tabuk und Abha. Die Urbanisierungsrate betrug 2017 ca. 83,62%.¹² Die saudischen Behörden schätzen, dass diese Rate bis 2025 auf 88% ansteigen wird¹³ – UNHabitat rechnet mit bis zu 97,6% bis 2030.¹⁴ Die Hauptstadt Riad wird bis 2030 voraussichtlich auf 8,2 Mio. Einwohner anwachsen, davon werden 75% saudische Staatsbürger sein.

Das Handwerk hat in Saudi-Arabien keine mit Deutschland vergleichbare Tradition. Umso mehr wird versucht, durch die Schaffung von Universitäten und Schulen ein volkswirtschaftliches Potential aufzubauen, um die Zahl ausländischer Arbeitnehmer und damit die Abhängigkeit von nicht im Land verankertem Know-how zu verringern. Diese Strategie zeigt sich aus der wirtschaftspolitischen Planung im Rahmen der Fünfjahrespläne seitens der Regierung (zuletzt 2015 bis 2019), in dem unter anderem neue Aus- und Weiterbildungsprogramme zur Anhebung der Qualität lokaler Arbeitskräfte geschaffen werden sollen¹⁵. Im gleichen Sinn erhalten auch viele junge Saudis Stipendien für europäische und nordamerikanische Elite-Universitäten oder werden durch lokale Förderungsprogramme für Praktika in großen internationalen Unternehmen ausgewählt. Solche Programme werden in der Regel größtenteils durch die MiSK Foundation gefördert, welches 2011 persönlich vom jetzigen Kronprinz Mohammed Bin Salman gegründet wurde und die Entwicklung der lokalen Jugend als Zweck hat¹⁶.

2.3 Saudi Vision 2030

Am 25. April 2016 stellte Prinz Mohammed bin Salman Al Saud, damals noch stellvertretende Kronprinz und Chairman der Board of Economic and Development Affairs, die sogenannte Vision 2030 vor. Diese Vision 2030 ist eine bedeutende Zielvorgabe für die wirtschaftliche und gesellschaftliche Entwicklung Saudi-Arabiens bis zum Jahr 2030. Daneben besteht der National Transformation Plan (NTP), der als Blaupause einen konkreteren Umsetzungsrahmen und Ziele für alle Ministerien definiert und als solches im Nachhinein an die Vision 2030 angepasst wurde.

Im Fokus der Vision 2030 steht der Privatsektor, dessen Beitrag zum BIP von aktuell 40% auf 60% gesteigert werden soll. Vor allem kleine und mittelständische Unternehmen (KMU) sollen gefördert werden, um ihren Anteil am BIP von 20% auf 35% zu erhöhen. Außerdem soll die Arbeitsmarktpartizipation von Frauen von 22% auf 30% wachsen. Der Plan sieht ebenfalls vor, ausländische Direktinvestitionen in Saudi-Arabien von 3,8% auf 5,7% (gemessen am BIP) zu erhöhen. Bis auf 50% des BIP soll der Anteil von Nicht-Öl-Exporten steigen. Das wäre eine Steigerung auf mehr als das Dreifache des damaligen Werts.

Im Rahmen einer Privatisierungsinitiative plant Saudi-Arabien, private Investoren am staatlichen Erdölkonzern Saudi Aramco, der in 2017 laut Prinz Mohammed bin Salman einen Marktwert von ca. 2 Bio. USD [engl. trillion] hat, zu beteiligen. Nach der Veröffentlichung der Finanzen im April 2019 behauptete eine Reuters Breakingviews-Analyse, dass der tatsächliche Wert vielleicht nur die Hälfte dessen entsprach.¹⁷ Bis Ende 2018 sollten zunächst 5% oder Aktien im Wert von ca. 100 Mrd. USD an der Saudi Stock Exchange (Tadawul) gehandelt werden¹⁸ – der weltgrößte Börsengang, der aber dann verschoben wurde. Jetzt erwartet der Kronprinz ein Börsengang zwischen 2020 und

¹² Weltbank (2016)

¹³ Statista (2019)

¹⁴ UN Habitat (2017)

¹⁵ Siehe Abschnitt 2.1.4.1

¹⁶ Misk Foundation (2019)

¹⁷ Ellen R Wald (2019)

¹⁸ Aramco (2019)

Anfang 2021. Der Erfolg des Börsenganges wird jedoch von der Ölpreisentwicklung abhängen. Ein internationaler Handel an anderen Börsen, darunter der New York Stock Exchange, ist ebenfalls geplant. Die Einnahmen aus dem Börsengang sollen in den staatlichen Public Investment Fund (PIF) fließen, der damit zum größten seiner Art werden würde.¹⁹

Auch weitere staatliche Unternehmen sollen privatisiert werden, unter anderem die nationale Luftüberwachung und die dazugehörige IT-Sparte. Als Teil der Privatisierungsinitiative wurde die Riyadh Airports Company gegründet, die nun den King Khaled International Airport betreibt und für dessen Expansion zuständig ist. Ebenso wird der Flughafen in Medina von der türkischen TAV Holding betrieben.²⁰ Ferner soll der im Bau befindliche neue Flughafen in Dschidda in der zweiten Hälfte von 2019 privatisiert werden.^{21 22}

Es darf als Signal einer sukzessiven Transformation des Landes gewertet werden, dass seit Juni 2015 ausländische Investoren unter gewissen Bedingungen an der saudischen Börse agieren dürfen. Darunter fallen Investoren, die bereits Vermögenswerte in Höhe von mindestens 1 Mrd. USD verwalten. Bislang lag die Schwelle bei knapp 5 Mrd. USD. Diese Investoren dürfen bis zu 10% der ausstehenden Anteile an einem saudischen Unternehmen halten. Seit Januar 2017 dürfen registrierte ausländische Investoren (QFIs) auch Börsengänge zeichnen. Im Juli 2018 wurde der Aktienindex Tadawul All Share Index (TASI) zum MSCI Emerging Markets aufgewertet, was einen beträchtlichen Zufluss ausländischen Kapitals zugunsten gelisteter saudischer Unternehmen bewirkt²³.

Eine weitere entscheidende Entwicklung stellt die Einführung einer Mehrwertsteuer ab dem Jahr 2018 im Rahmen einer GCC-weiten Harmonisierung dar. Trotz einer Steuerbefreiung für ausgewählte Güter und Dienstleistungen – inklusive eines Energiekostenausgleichs für ca. 48% der Bürger – zeigte die Steuer einen erheblichen Einfluss auf Unternehmen. Laut Regierungsschätzungen wurden Mehreinnahmen in Höhe von bis zu 10 Mrd. USD pro Jahr erwartet.²⁴ Zur gleichen Zeit wurde ein weiterer Vorstoß in Richtung Subventionsabbau zu Lasten der Privatkunden geplant. Heute kostet zum Beispiel ein Liter Benzin umgerechnet 0,52 EUR, was eine Steigerung von über 200% gegenüber dem Preis von 2017 betrifft.²⁵

Vor dem Hintergrund gesunkener Staatseinnahmen war die Einführung der Mehrwertsteuer von 5% am 01.01.2018 ein Schritt in Richtung fiskalischer Stabilität.²⁶ Die Preisvolatilität des Rohöls und dessen Abhängigkeit von unsicheren globalpolitischen Faktoren zeigt, wie wichtig die Erreichung von Unabhängigkeit von Erdölexporten für Saudi-Arabien ist.

Ein erheblicher Teil der Vision 2030 war die Entwicklung des Tourismussektors des Landes. Als geographisch gut gelegene Nation mit einer großen Landschaftsvielfalt hat Saudi-Arabien hier ein großes Diversifizierungspotenzial entdeckt. Da es bisher nicht die Möglichkeit gab, das Land zu touristischen Zwecken zu betreten, mussten hierfür große Reformen geschaffen werden. Insbesondere die großen Tourismusprojekte wie das Red Sea Project wären von einer formellen Öffnung abhängig. Am 27. September 2019 wurde angekündigt, dass e-Visa nun erhältlich sind. Diese kosten 117 USD und gelten nur für Länder einer Positivliste von momentan ca. 49 Staaten, werden eventuell in Zukunft aber auch für diejenigen Reisenden gelten, die gültige Visa für europäische und nordamerikanische Länder vorzeigen können.²⁷ Dazu gehört auch Deutschland. In den ersten 10 Tagen seit Einführung dieser Visa sind 24.000 Touristen in das Königreich gereist.²⁸ Bis 2030 soll Tourismus 10% des BIP von Saudi-Arabien verantworten.

¹⁹ John Foley (2019)

²⁰ Tibiahairports (2019)

²¹ GACA (2019)

²² ArabNews (2018)

²³ Tadawul (2019)

²⁴ Lovin Saudi

²⁵ Bloomberg (2017).

²⁶ BBC (2018)

²⁷ Saudi Arabia Visa (2019)

²⁸ Arabnews (2019a)

2.3.1 Saudisierung

Wie es oft in der Region üblich ist, werden saudi-arabische Staatsbürger auf vielerlei Art gegenüber der ausländischen Arbeitskraft bevorzugt behandelt. Saudi-Arabien gehört zu den Ländern, die eine stabile soziale Absicherung haben, jedoch steht diese nur Staatsbürgern kostenlos zu. Viele der ausländischen Arbeiter sind im Bereich der Dienstleistungen, im Einzelhandel, in der Baubranche und auf den Erdöl- oder Erdgasfeldern angestellt. Die Regierung bemüht sich seit einigen Jahren, durch die Einführung einer Quotenregelung – der sog. Saudisierung – mehr saudi-arabische Staatsbürger in Beschäftigung zu bringen und die Zahl der ausländischen Arbeitnehmer entsprechend zu verringern.

Hier setzt das „Nitaqat“ Programm mit Mindestbeschäftigungsquoten an. Jede Firma, die in Saudi-Arabien tätig ist, muss somit eine bestimmte Zahl an Saudi-Arabern einstellen, die im Verhältnis zu Firmengröße steht und je nach Firmenbranche anders kalkuliert wird. In der Regel beinhaltet das jedoch eine Quote von ca. 30%. Je nachdem, welche Quoten man als Arbeitgeber erreicht, kann man bei Nichterfüllung unter anderem mit Bußgeldern versehen werden. Zur Saudisierung gehören auch andere Faktoren, wie zum Beispiel das Entlohnungsniveau und auf welcher Ebene der Arbeitnehmer in dem Unternehmen arbeitet. Zusätzlich gibt es bestimmte Berufe, die nur von saudi-arabischen Staatsbürgern ausgeführt werden dürfen, wie zum Beispiel Bankangestellte/r oder Rezeptionist/in.²⁹

2.4 Infrastruktur

See- und Flughäfen bilden die wichtigsten Umschlagsorte für Exporte nach Saudi-Arabien. Fast 95% aller Warenimporte gelangen über die Seehäfen ins Land, wobei allein über den Dschidda Islamic Port 65% aller Importwaren (und Exportwaren) abgewickelt werden.³⁰ Die Seehäfen Saudi-Arabiens entsprechen internationalen Standards und wurden in den vergangenen Jahren kontinuierlich ausgebaut. Mittlerweile können jährlich 11.000 Schiffe mit einer Kapazität von 5 Mio. Containern (TEUs) ihre Fracht löschen. Die Häfen stehen unter Aufsicht der staatlichen Hafenbehörde, werden jedoch privatwirtschaftlich geführt.

Das saudische Straßennetz ist gut ausgebaut und wird permanent erweitert. So wurde Anfang 2017 eine neue Direktverbindung in den Oman geschaffen, so dass man nicht mehr durch die Vereinigten Arabischen Emirate fahren muss. Besonders die Ballungszentren des Landes sind infrastrukturell gut erschlossen. Günstige Arbeitskräfte, niedrige Anschaffungskosten für Kraftfahrzeuge sowie ein niedriger Benzinpreis sorgen dafür, dass der binnenländische Warentransport zum Großteil per LKW erfolgt. Selbst nach der erheblichen Benzinpreiserhöhung um 80% Anfang 2018 ist der Preis pro Liter Oktan 95 mit umgerechnet ca. 0,52 EUR nach deutschen und globalen Maßstäben weiterhin günstig.³¹ Die Benzinpreiserhöhungen sollen dem stark wachsenden Konsum an Energieprodukten entgegenwirken, wobei ärmere und mittelständische Haushalte Ausgleichszahlungen bekommen.^{32 33} Die fortlaufende Entwicklung des saudischen Schienentransportsystems sind im „Saudi Railway Master Plan 2010-2040“ festgelegt, welcher zurzeit aktualisiert wird. Der Plan sieht vor, bis 2040 zahlreiche Strecken mit einer Gesamtlänge von etwa 10.000 km zu bauen. Im Moment bestehen die wichtigsten Zugverbindungen aus der Trasse zwischen Dammam und Riad sowie Riad und Qassim. Seit Oktober 2018 verbindet ein Hochgeschwindigkeitszug in einem 450 km langen Schienennetz die King Abdullah Economic City mit den Städten Mekka, Medina und Dschidda.³⁴

²⁹ Expat.com

³⁰ KSA Ports Authority (2014) und Arab News (2015).

³¹ Arabain Business (2018).

³² Saudi Gazette (2019)

³³ Bloomberg (2017).

³⁴ The Guardian (2018).

2.5 Wirtschaftliche Situation

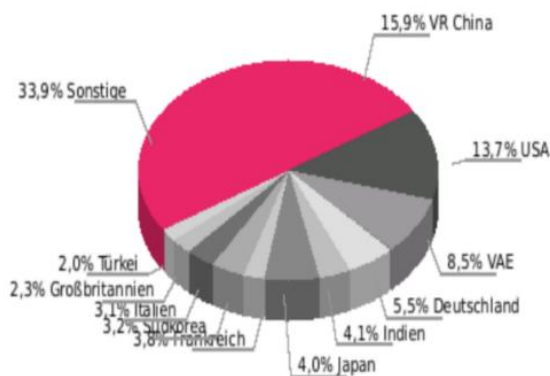
Saudi-Arabien ist nicht nur die größte Volkswirtschaft, sondern auch einziges G20-Mitglied der MENA-Region. Im Jahr 2018 konnte Saudi-Arabien eine reale BIP-Zuwachsrate von 2,2% verzeichnen.³⁵ 2019 wird voraussichtlich ein reales Wachstum von 1,8% und damit ein Anstieg des BIP auf 762 Mrd. USD erzielt werden (22.507 USD pro Kopf, nominal). Mit sinkendem Wirtschaftswachstum war auch die Inflation rückläufig: Lag die Inflationsrate 2008 noch bei 9,8%, so konnte sie bis 2016 auf 3,5% verringert werden.³⁶ Für 2019 wird eine Inflationsrate von -1,9% erwartet.

Das Wirtschaftswachstum hängt stark vom Ölpreis ab, da mit sinkenden Staatseinnahmen auch die öffentlichen Investitionen zurückgefahren werden. Die ausfallenden fiskalischen Stimuli sollen in der Zukunft vermehrt durch öffentlich-private Partnerschaften kompensiert werden.

In den letzten Jahren zeichnet sich also ein Paradigmenwechsel ab: Eine Wirtschaftspolitik des deficit spending zur Überbrückung der Wachstumsschwäche wird aufgrund einer stark ansteigenden Staatsverschuldung nicht weitergeführt, sondern durch eine Austeritätspolitik in Verbindung mit Steuererhöhungen ersetzt. Die Staatsverschuldung betrug 2016 noch ca. 12,4% des BIP – ein drastischer Anstieg im Vergleich zu den 5,0% von 2015. Nachdem die Staatsausgaben 2018 geringer waren als das Budget, wurde die Staatsverschuldung auf 136 Mrd. SAR (4,6% des BIP) von den Werten des Vorjahrs (195 Mrd. SAR bzw. 6,9%) verringert. Für 2019 wird jedoch wegen des niedrigen Ölpreises wieder eine höhere Verschuldung erwartet. Trotzdem hat Saudi-Arabien damit die zweitniedrigste Staatsverschuldung unter den G20 Staaten.³⁷

Abbildung 1: Hauptlieferländer Saudi-Arabiens

Hauptlieferländer
2018; Anteil in %



Quelle: Germany Trade and Invest 2019

Saudi-Arabien bezog 2016 ca. 7% seiner Importe aus Deutschland. 2018 waren dies noch lediglich 5,5%. (siehe Abbildung 1). Damit liegt Deutschland als drittgrößter nicht-regionaler Exporteur mit einigem Abstand hinter China und den USA. Im Vergleich zu den Vorjahren haben die chinesischen Exporte stetig an Anteilen gewonnen. Der Anteil Deutschlands fällt dagegen leicht ab, was unter anderem auf den Rüstungsexportstopp zurückgeführt werden kann.

³⁵ GTAI (2019).

³⁶ World Data Bank (2016).

³⁷ <https://de.statista.com/statistik/daten/studie/684061/umfrage/staatsverschuldung-in-den-g20-staaten/>

Ein Blick auf die absoluten Zahlen verdeutlicht, dass Deutschland nicht in erster Linie Marktanteile abgibt. Stattdessen schlagen sich die schwierigen wirtschaftlichen Bedingungen in Saudi-Arabien in den Außenhandelsstatistiken nieder. Deutsche Exporte in das Königreich sind im Jahr 2016 um 26,5% niedriger ausgefallen als im Vorjahr. In den darauffolgenden Jahren umfasste dieser Trend ein Exportwachstum von -10% und -4%. Somit belief sich der deutsche Exportwert 2018 auf 6,2 Mrd. EUR, 37% weniger als in 2015.³⁸ Importe aus Saudi-Arabien beliefen sich 2018 jedoch auf fast 1,2 Mrd. EUR und sind demnach im Vergleich zum Vorjahr um 46,8% gestiegen. Dies ist insbesondere bemerkenswert, weil 2016 der Import noch lediglich 0,6 Mrd. EUR umfasste.³⁹ Der deutsche Außenhandelsüberschuss gegenüber Saudi-Arabien betrug 2016 somit 6,7 Mrd. EUR. Seitdem blieb die generelle Tendenz ähnlich. 2018 betrug der Export Deutschlands letztendlich knapp über 6 Mrd. EUR, wovon die Hälfte allein auf Maschinen und Transportgeräte zurückzuführen ist. Schwankungen in den Exportstatistiken sind aufgrund von Großaufträgen üblich. Jedoch ist besorgniserregend, dass die deutschen Exporte nach Saudi-Arabien seit 2016 eine rückläufige Tendenz haben.

Rückläufig waren lange auch die ausländischen Direktinvestitionen (FDI). Sie betrugen 2016 ca. 7,453 Mrd. USD⁴⁰. Damit folgen die FDI's im Königreich seit 2009 einem, von Investitionsspitzen durchbrochenen, Abwärtstrend.⁴¹ Selbige lagen zu jenem Datum noch bei 36,458 Mrd. USD.⁴² Jedoch gibt es Anzeichen, dass dieser Trend sich ändern könnte. Wenn man sich die Anzahl der vergebenen Investorenlizenzen anguckt, sieht man, dass sich diese in Q2 2019 verdoppelte. Dieser Zuwachs existiert in allen Sektoren, ist aber am stärksten im Bausektor zu sehen und ist unter anderem auf die Reformen beim Lizenzierungsprozess der SAGIA zurückzuführen. Beim Ease of Doing Business Report der Weltbank für 2019 belegte Saudi-Arabien Rang 92.⁴³ Das Land liegt nach der jüngsten Euler Hermes Risiko-Einschätzung auf dem Risikolevel BB2 (mittleres Risiko)⁴⁴. Seit 2005 ist Saudi-Arabien Mitglied der WTO (World Trade Organization) und damit vertraglich an internationale Standards gebunden.

Tabelle 2: Wirtschaftsindikatoren Saudi-Arabien

WEF Global Competitiveness Index (2019)	Rang 36 von 141 Ländern, 2018: Rang 39 ⁴⁵
TI Corruption Perceptions Index (2018)	Rang 49 von 180 Ländern, 2017: Rang 49
Institutional Investor Country Credit Rating (2016)	Rang 34 von 180 Ländern, 2015: Rang 30
Euler Hermes Risiko-Einschätzung (2019)	Country Risk Level: Medium Risk, BB2
World Bank Logistics Performance Index (2018)	Rang 55 von 160 Ländern, 2016: Rang 52
World Bank „Ease of Doing Business Report“ (2019)	Rang 92 von 189 Ländern, 2015: Rang 84
Ratings	Fitch: A+ (stabiler Ausblick, April 2019) S&P: A- (stabiler Ausblick, März 2019)

³⁸ GTAI (2017).

³⁹ Aussenwirtschaftsportal Bayern (2019)

⁴⁰ GTAI (2019) Wirtschaftsdaten kompakt

⁴¹ Trading Economics (2019)

⁴² World Data Bank (2017).

⁴³ Weltbank (2017).

⁴⁴ Euler Hermes (2019), Country Report Saudi Arabia, https://www.eulerhermes.com/en_global/economic-research/country-reports/Saudi-Arabia.html

⁴⁵ WEF (2019): Global competitiveness report, http://www3.weforum.org/docs/WEF_TheGlobalCompetitivenessReport2019.pdf

	Moody's: A1 (stabiler Ausblick, Mai 2019)
--	---

Quellen: WEF (2015), TI (2016), Institutional Investor (2016), Euler Hermes (2016), Weltbank (2016a), Fitch Ratings (2016), Trading Economics (2016).

Trotz eines Aufwärtstrends, kann gesagt werden, dass die wirtschaftliche Lage in Saudi-Arabien angespannt bleibt. Die damals geplante Einführung der Mehrwertsteuer, eine in Ausarbeitung befindliche Energiepreisreform und vor allem die beschriebene Schwäche öffentlicher Investitionen haben das Königreich 2017 in eine milde Rezession geführt. Staatliche Großprojekte, wie der im Jahr 2017 angekündigte Bau einer Großstadt unter dem Projekt „NEOM“, trugen dazu bei, internationales Interesse an dem Königreich als Investitionsanlage aufrecht zu erhalten. Die erheblichen fiskalen Mittel des staatlichen Fonds PIF tragen dazu bei, die vielen außergewöhnlichen Gigaprojekte Legitimität zu verleihen. Die Finanzierung wird jedoch weiterhin von dem Erfolg des Börsenganges von Saudi Aramco und der Bereitschaft internationaler Investoren abhängen. In Zukunft könnte NEOM ebenfalls an die Börse gelangen.⁴⁶

⁴⁶ Arab News (2017a)

3. Transport- und Logistikbranche in Saudi-Arabien

3.1 Branchenübersicht

Die Transport- und Logistikbranche in Saudi-Arabien ist einer der größten Hoffnungsträger für die Erfüllung der Vision 2030. Der Bausektor wird explizit als eine der wichtigsten Sektoren, der eine Wirtschaftsentwicklung weg von Öl und Gas bewirken kann, beschrieben. Da der momentane Stand der Planung etliche Groß- und Megaprojekte beinhaltet, welche oft aus dem „Nichts“ der Wüste entstehen sollen, kann man sagen, dass die Priorität, die der Branche in der Theorie zugeschrieben wird, auch in der Praxis genossen wird. Dies spürt man auch im Alltag. Auf den Autobahnen sowie in Riad selbst merkt man, dass Transportprojekte mit Langzeitvorteilen auch auf Kosten der Mobilität der Bevölkerung durchgesetzt werden. Insbesondere der mehrjährige Bau der Riad Metro beeinträchtigt das Verkehrsnetz der Hauptstadt und führt zu etlichen sich verändernden Umleitungen.

Das logistische Potenzial Saudi-Arabiens mit seiner zentralen Lage auf der Arabischen Halbinsel, der größten Fläche in der MENA-Region sowie der guten geostrategischen Anbindung über zahlreiche Land- und Seewege an bedeutende Wirtschaftsregionen (Mittelmeerregion, Südostasien, Mittlerer Osten, Nord- und Ostafrika sowie Indischer Subkontinent) wurde von der Regierung als groß erkannt.

Im Jahr 2017 exportierte Saudi-Arabien Waren im Wert von 218,2 Mrd. USD und importierte gleichzeitig Güter für insgesamt 130,8 Mrd. USD.⁴⁷ Neben der Erweiterung des Schienennetzes werden ebenfalls Milliardenbeträge für die Ausweitung von Hafenanlagen verwendet, um eine gezieltere Versorgung gewährleisten zu können. Zwischen 2016 und 2020 will das Königreich 53,3 Mio. USD in die Verbesserung von Schienengüterverkehr, 8 Mio. USD in die Verbesserung des Schienennetzes und 46,4 Mio. in die Effizienzerhöhung der Häfen investieren.⁴⁸ Der Anteil des Transport- & Kommunikationssektors am Nicht-Öl-Bruttoinlandsprodukt lag 2017 bei rund 10,5%.

3.2 Marktakteure

3.2.1 Öffentliche Akteure

3.2.1.1 National Industrial Development and Logistics Program

Im Rahmen der Vision 2030 wurde das National Industrial Development and Logistics Program (NIDLP) gegründet. Mit der Gründung wurden Investitionen von 100 Mrd. SAR in die Industrie-, Bergbau-, Energie- und Logistiksektoren angekündigt.⁴⁹ Saudi-Arabien plant, den Logistik Performance Index (LPI) von Platz 52 (2016) auf Platz 25 zu verbessern und hat sich verschiedene Ziele gesetzt. Im Logistiksektor lauten diese wie folgt:

Ziel 1: Saudi-Arabien soll ein Logistikknotenpunkt werden

- Verbesserung der Infrastruktur
- Vereinfachung der Grenz- und Zollkontrollen („Clearance Time bereits von 4,8 Tage (02.2017) auf 1,9 Tage (03.2019) gesunken“)⁵⁰
- Verbesserung der Servicequalität und erhöhte Privatisierung

⁴⁷ GTAI (2019)

⁴⁸ Export.gov (2018)

⁴⁹ Jadwa Investment (2019)

⁵⁰ NIDLP (2019)

- Einführung von besonderen „Special Economic Zones“

Ziel 2: Verbesserung der Lebensqualität in Saudi-Arabien

- Verbesserung der Transportsicherheit
- Verbesserung der städtischen Mobilität / Verringerung von Verkehrsstaus durch öffentliche Verkehrsmittel
- Umweltstabilität durch Energieeffizienzstandards und umweltfreundlichen Fahrzeuge

Ziel 3: Steigerung der finanziellen Stabilität

- Erhöhung der Leistungen der Vermögen
- Erhöhte Privatsektorbeteiligung in Transport- und Logistikprojekten durch Konzessions- und PPP-Verträge

Ziel 4: Verbesserung der Leistungen von öffentlichen Stellen

- Neues Governance-Modell in dem Vermögensmanagement von den organisatorischen Rollen getrennt wird
- Erhöhte Kooperation und Fokus auf Verbraucherbedürfnisse

Es ist also zu verstehen, dass viel Zeit in die Analyse der größten Herausforderungen des Sektors investiert wurde. Dementsprechend ist das Land in der Lage, großflächige Veränderungsmöglichkeiten zu erkennen und umzusetzen. In dem Kontext wurde nicht nur erkannt, dass ein Infrastrukturausbau notwendig ist, sondern dass dieser durch Regulierungsänderungen unterstützt und durch Privatinvestitionen ermöglicht werden muss. Dies zeugt von großen Marktchancen für deutsche und internationale Unternehmen, in Projekte einzusteigen, die vorher sehr eng an die Regierung gebunden waren. Hierbei ist auch zu beachten, dass hier, wie in anderen Organisationen vor Ort, einen großen Fokus auf lokalen Inhalt gibt. Investitionen, die den lokalen Arbeitsmarkt nicht nur einstellen, sondern auch ausbilden und fördern sind deutlich beliebter.⁵¹

3.2.1.2 Royal Commission for Riyadh City (RCRC)

Die Royal Commission for Riyadh City (ehemalig Riyadh Development Authority (RDA) bzw. High Commission for the Development of Riyadh) wurde in 1974 nach einem Dekret des Saudi Council of Ministers gegründet und hat die Aufgabe, die Entwicklung von Riad zu beaufsichtigen. Wenn berücksichtigt wird, dass Riad der zurzeit wichtigste Investitionsstandort im Königreich ist, ist die RCRC somit als wichtiger Marktakteur zu erkennen. Sie ist nicht nur für Projekte wie die Begrünung der Stadt und Errichtung des King Salman Parks, welcher erheblich größer werden soll als Central Park in New York, zuständig, sondern auch für verschieden Infrastrukturprojekte wie die Riad Metro und die Riad Ring Road. Diese entwickeln sich im Rahmen von größeren Strategien, die sicherstellen sollen, dass die Entwicklung der Hauptstadt, welche durch viele verschiedene Projekte vorangetrieben wird, einheitlich stattfindet und im Rahmen der Vision 2030 geschieht.⁵²

Kontakt

Royal Commission for Riyadh City
 Cir 3, Al Safarat, Riyadh 12512
 Phone: 966-11-8020000
 Email: info@rda.gov.sa
 Website: ada.gov.sa

⁵¹ NIDLP (2019)

⁵² Royal Commission of Riyadh City 2019

3.2.1.3 Public Transport Authority (PTA)

Die Public Transport Authority (auch als Transport General Authority bekannt) reguliert, überwacht und bewirbt seit 2012 die Industrie für öffentlichen Transport. Außerdem beschreibt sie auch explizit, dass Umweltstandards bei Projekten in Bezug genommen werden.

Kontakt

Public Transport Authority
Phone: + 966118261111
Address: Al Ulaya, Riyadh 13315, Saudi Arabia
Email: info@pta.gov.sa
Website: pta.gov.sa/en/home

3.2.1.4 General Authority for Civil Aviation (GACA)

Die General Authority for Civil Aviation ist seit 2006 für den Flugbetrieb der derzeit 27 Flughäfen im Königreich zuständig. Somit fallen Flughafenprojekte und die Regulierung des Luftraums in ihr Portfolio. Ferner hat sich die GACA als Ziel gesetzt die Privatisierung des Flugsektors voranzutreiben. Aktuelle Projekte werden auf ihrer Website online ausgeschrieben.

Kontakt

General Authority of Civil Aviation
Riyadh - King Abdulaziz Center For National Dialogue
P.O. Box 47360 Riyadh 11552
Phone: +966 11 2682763
Saudi Arabia airports Contact number: 920011233
Email: gaca-info@gaca.gov.sa
Website: gaca.gov.sa/web/en-gb/page/home

3.2.1.5 Ministry of Transportation (MOT)

Das Ziel des Transportministeriums ist es, das Königreich in ein Transportknotenpunkt zwischen Afrika, Asien und Europa zu entwickeln. Das Ministerium kümmert sich unter anderem um den Bau und den Erhalt der Transportinfrastruktur des Königreichs, insbesondere in Bezug zu Straßenprojekten.

Die Kernaufgaben des Ministeriums belaufen sich hierbei auf:

- Ausbau der Land-, Schiff und Luftfahrt Dienstleistungen durch die Begrüßung und Förderung von privaten Investitionen in diesen Sektoren mit dem langfristig das nationale Know-how zu erhöhen
- Intelligente Transport Systeme ausweiten und verbessern
- Durch effiziente Regulierung den Privatsektor unterstützen
- Erweiterung und Umsetzung von elektronischen Systemen im Transportsektor, um eine komplette Transformation des elektronischen Transaktionssystems durchzuführen.

Kontakt

Ministry of Transportation
King Abdulaziz Road, P.O. Box 12628, Riyadh, Saudi Arabia
Phone: +966 11 8744444
Email: info@mot.gov.sa
Website: mot.gov.sa

3.2.1.6 Project Priority Office (seit Oktober 2019 unter der SAGIA)

Das Priority Project Office wurde 2017 gegründet, mit dem Ziel, ausländischen Investoren, die Probleme bei Lizenz- oder anderen Verfahren haben, zu unterstützen. Aus dieser Unterstützung heraus zieht das Büro die Informationen, die es braucht, Reformen in den jeweiligen Verfahren anzustoßen. Es wird insbesondere dann aktiv, wenn es sich um Projekte mit einem Investitionsvolumen von über 250 Millionen SAR oder ein Unternehmen, welches sich schon im Prozess befindet und Schwierigkeiten erfährt, handelt.

3.2.1.7 Saudi Railways Organization (SRO)/ Saudi Railway Company (SAR)

Die Saudi Railways Organization ist eines von zwei staatlichen Unternehmen des saudischen Schienenverkehrs. Die SRO, die 1966 gegründet worden ist, betreibt unter anderem die Haramain High Speed Rail und Strecke von Riad nach Dammam.

Die Saudi Railway Company wurde 2006 gegründet und verantwortet hauptsächlich das SAR-Project (North-South-Railway) und Schienentransportprojekte in der saudischen Ostprovinz.

3.2.1.8 Saudi Ports Authority (MAWANI)

Die Saudi Ports Authority ist seit ihrer Gründung 1976 die staatliche Aufsichtsbehörde der saudischen Häfen mit ihren 214 Anlegeplätzen, mit Ausnahme des King Abdullah Ports der KAEC. Wie bei der GACA laufen auch die Ausschreibungen der Hafenprojekte der von MAWANI betriebenen Häfen über diese Behörde.

Kontakt

Saudi Ports Authority
P.O. Box 5162, Riyadh 11422, Saudi Arabia
Tel.: +966 11-405-0005
Fax: +966 11-405-3508
Mail: info@ports.gov.sa
Web: <https://mawani.gov.sa>

3.2.2 Private Akteure

3.2.2.1 Saudi Binladin Group

Das Unternehmen wurde 1950 gegründet und ist heute eines der größten Bauunternehmen der Region mit einer Vielzahl abgeschlossener und laufender Hoch- und Tiefbau- sowie Infrastrukturprojekte wie dem Kingdom Tower in Dschidda oder der Beteiligung an der Erweiterung des King Abdulaziz Airport in Dschidda. Nachdem das Unternehmen aufgrund eines Kranumfalls 2015 für ein Jahr von Ausschreibungen ausgeschlossen wurde, nimmt das Unternehmen seit 2016 wieder an Ausschreibungen teil und ist unter anderen in Großprojekten wie der King Abdullah Economic City involviert⁵³.

Kontakt

Saudi Binladin Group
PO Box 8918, Dschidda 21492
Tel.: +966 11-664-3033
Mail: info@sbg.com.sa
Web: www.sbg.com.sa

⁵³ Saudi Binladen Group 2019

3.2.2.2 Al Rajhi Holding

Das 1936 gegründete Unternehmen ist in Saudi-Arabien und den VAE aktiv. Die Holding war mit der Construction-Sparte an der Haramain High Speed Rail beteiligt und ist aktuell an der Erweiterung des Flughafens in Medina beteiligt⁵⁴.

Kontakt

Al Rajhi Holding
Centriya Building, Tahiliyah Street, Riyadh 18927
Tel.: +966 11-511-8888
Mail: info@alrajhi-holding.com
Web: www.alrajhi-holding.com

3.2.2.3 Al Rashid Trading & Contracting Co. (RTTC)

Dieses saudische Unternehmen wurde 1957 gegründet und ist im Hochbau, Wasser und Schienentransportsektor aktiv⁵⁵. Das Unternehmen war im Bereich Schienenverkehr am SAR-Projekt beteiligt⁵⁶.

Kontakt

P.O. Box 307, Riyadh 11411
Tel.: +966 11 416 4111
Mail: info@rtcc.com.sa
Web: www.rtcc.com.sa/

3.2.3 Schienenverkehr

Zwischen 2016 und 2020 plant Saudi-Arabien ca. 53,3 Mio. USD für die Verbesserung der Eisenbahngüterkapazität sowie zusätzlich 8 Mrd. USD für die Verbesserung des Schienennetzes auszugeben.⁵⁷ Der Inlandstransport über das Schienennetz (2016: insgesamt 5.410 km) steigt schon seit einigen Jahren rapide. Ein wesentlicher Katalysator für die Restrukturierung des Logistiksektors ist die so genannte Landbridge, die von Dammam über Riad nach Dschidda verläuft und den Transport von Gütern zwischen dem Roten Meer und dem Persischen Golf ermöglicht. Zusätzlich zu den neuen Schienen werden die existierenden 450 km Strecke zwischen Riad und Dammam ausgebaut. Die Kapazitäten des Güterverkehrs werden somit auf jährlich 30 Mio. T gesteigert, während das daraus resultierende Gesamtpassagiervolumen auf ca. 23 Millionen geschätzt wird.

Das Königreich hat das Potenzial von Schienenausbau nach ersten erfolgreichen Projekten erkannt und der Sektor ist somit zu einem Fokus des gesamten Logistikplans geworden.

Tabelle 3: Projektübersicht Schienenverkehr

Projektname	Volumen (Mio. USD)	Status	Fertigstellung
PTA – Saudi Railway Program	60.300	Ausführung	2042
ADA - Riyadh Light Rail Transit (Riyadh Metro)	18.790	Ausführung	2019

⁵⁴ Zawya 2015i

⁵⁵ Meed 2015f

⁵⁶ Al Rashid 2019

⁵⁷ Export.gov (2018)

PTA - Riyadh Dammam High-Speed Rail	14.000	Studie	2023
Dschidda Metro Company - Dschidda Public Transportation Program (JPTP)	12.400	PQ	2024
Eastern Province Municipality - Dammam Metro	9.000	Studie	2025
Dschidda Metro Company - Dschidda Metro: Orange & Blue Lines	8.000	PQ	2023
PTA - Saudi Landbridge	7.000	Designphase	2023
ADA - Riyadh Light Rail Transit (Riyadh Metro): Lines 4, 5 & 6	5.060	Ausführung	2019
Taif Municipality - Taif Public Transport Network	5.000	Designphase	2026
ADA - Riyadh Light Rail Transit (Riyadh Metro): Line 3	4.080	Ausführung	2019
MMRTC - Mecca Metro: Phase 1 (Lines B, C): Part 1: Package 3 (SYS)	3.547	Studie	2024
Dschidda Metro Company - Dschidda Metro: Red Line	3.500	PQ	2023
MMRTC - Mecca Metro: Phase 1 (Lines B, C): Part 1: Civil: Package 1	2.653	Studie	2024
Medina Municipality - Medina Metro: Red line	1.900	Designphase	2024
Dschidda Metro Company - Dschidda Metro: Green Line	1.500	PQ	2023

Quelle: Eigene Darstellung, Meed (2019)

Die Public Transport Authority hat Tender für ein Beratungsprogramm ausgeschrieben. Es möchte den Schienenverkehrs-masterplan erneuern. Momentan beinhaltet dieser Plan einen Schienenausbau von 9.900 km für 94 Mrd. USD zwischen 2010 und 2040. Es wird erwartet, dass die Transportministerien von Saudi-Arabien und Bahrain gemeinsam eine PPP-Firma benennen, welche den King Hamad Causeway baut. Dieser Causeway wäre die zweite Verbindung der beiden Königreiche und die erste, mit Schienennetz, welches auch an die geplante GCC-Railway anbinden soll.

PPP-Programme wurden auch gerade für die Riad-Dammam Verbindung, die Nord-Süd Verbindung und die Yanbu-Dschidda Verbindung von der PTA eingeholt. Die Saudi Landbridge befindet sich momentan noch in der Durchführbarkeitsprüfungsphase mit einem chinesischen Auftragnehmer. Die Royal Commission for Mecca and Holy Sites hat der Firma Delitte/Mott Macdonald das Mecca Metro Projekt erteilt, welches sich in der Vor-Durchführbarkeitsprüfungsphase befindet. Das Jedda Corniche Tramprojekt wird voraussichtlich 2019/2020 an eine Beratungsfirma vergeben. Für die Metroprojekte in Dschidda, Medina und Dammam herrscht Unklarheit in Bezug zum erwarteten Fertigstellungszeitpunkt.

3.2.3.1 GCC Railway

Das Projekt GCC Railway soll entlang des arabischen bzw. persischen Golfes alle GCC-Staaten verbinden. Die Strecke soll von ihrem nördlichsten Punkt, Kuwait, Saudi-Arabien, Bahrain, Katar, die VAE und den Oman verbinden. Eine von beiden geplanten Streckenführungen führt dabei über Bahrain und Katar, die andere Route geht

entlang der saudischen Küste. Für das Projekt sind ca. 2217 km Schiene und 15,4 Mrd. USD veranschlagt. Die Fertigstellung des Projektes wurde von ursprünglich 2018 auf 2021-2023 verschoben. Bis Dezember 2021 sollen zunächst Oman, UAE, Saudi-Arabien und Katar miteinander vernetzt werden, Kuwait und Bahrain sollen dem Netzwerk bis Dezember 2023 beitreten.⁵⁸ Auf Saudi-Arabien werden 663 km der Gesamtstrecke entfallen, auf Bahrain 36 km⁵⁹. Jedes der teilnehmenden Länder ist für die Fertigstellung der Strecke auf dem eigenen Staatsgebiet selbst verantwortlich. Neben der Anbindung der großen Städte entlang der Küste, Kuwait City, Dammam, Manama, Doha (was nach der jetzigen politischen Lage unwahrscheinlich scheint), Abu Dhabi, Dubai und Muscat (und später eventuell auch Salalah), sollen auch die großen Industriehäfen eine Anbindung erhalten. Das kann die Situation an der Straße von Hormuz entspannen, da für das Funktionieren der Weltwirtschaft sehr wichtige Güter wie Öl dann über alternative Transportwege verfügen⁶⁰. In Saudi-Arabien wurde bereits mit dem Bau eines 200 km langen Teilstücks begonnen, wovon Teilabschnitte bereits fertiggestellt sind.⁶¹ Dennoch sind regelmäßige Abstimmungen der beteiligten Staaten notwendig, um eine zeitnahe Fertigstellung sicherzustellen. Verzögerungen sollten hier aber nicht überraschen⁶². Insbesondere die extremen klimatischen Bedingungen sowie wandernde Sanddünen stellen die Konstrukteure vor Herausforderungen, auch ist nicht klar, ob der Passagierbetrieb überhaupt wirtschaftlich zu betreiben ist. Laut Expertenmeinung müsste der Betrieb eventuell über die Gewinne der Frachttransporte quersubventioniert werden⁶³. Dessen ungeachtet gibt es bereits Überlegungen, die Strecke nach Jemen, Irak und Jordanien zu verlängern, sowie weiter nördlich an die Europa-Asien-Routen anzuschließen.

Abbildung 2: Plan GCC Railway



Quelle: Construction Week Online⁶⁴

Kontakt

Cooperation Council for the Arab States of the Gulf
Building, King Khaled Road, Saudi Arabia, Riyadh
Tel.: +966 11 4827777

⁵⁸ Barrow, K. (2018)

⁵⁹ SRO 2015:

⁶⁰ The Big Five 2015

⁶¹ Malek, C. (2019)

⁶² Railwayjournal 2015

⁶³ Scholze, Helmut 2015 in Technical Review Vol. 30 Issue 4: S. 48

⁶⁴ Construction Week Online 2015

Mail: info@gcc-sg.org

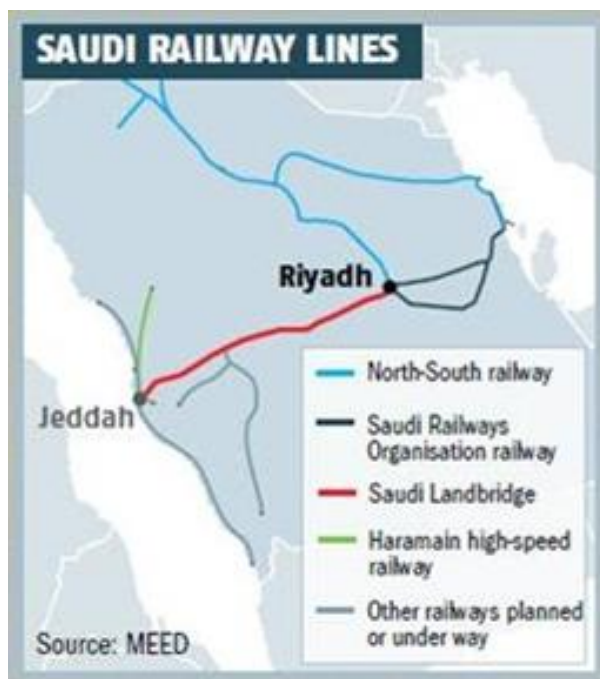
Web: www.gcc-sg.org

3.2.3.2 Saudi Landbridge

Die Saudi Landbridge ist eine Ost-West-Verbindung von Dschidda über Riad bis nach Dammam und Jubail und ein Teil des Railway Expansion Programms der Saudi Railway Organization. Die insgesamt 1300 km lange Verbindung wird die Im- und Exporthäfen mit dem Trockendock in Riad verbinden, der eine Abfertigung von Waren mit Bestimmungsort Riad und Umgebung vor Ort ermöglicht. Die bereits bestehende Verbindung von Riad nach Dammam wird im Rahmen der Konstruktion der Saudi Landbridge ausgebaut.

Ende des Jahres 2015 hat das Vergabeverfahren für die Konstruktion gestartet, die Phase des Projektdesigns läuft wurde 2017 abgeschlossen und der Beginn des Baus ist in Planung, ein Fertigstellungsdatum wurde seitens der SRO noch nicht veröffentlicht.⁶⁵ Der Bau der Landbridge ermöglicht deutschen Unternehmen ähnliche Möglichkeiten wie die Nord-Süd-Verbindung. Der Umfang des Projekts mit einem Investitionsvolumen von ca. 7 bis 10 Mrd. USD und die anstehenden Herausforderungen wie Sand, Verwehungen und eine Gebirgslandschaft (Carbonatgestein) bei Dschidda bieten hervorragende Chancen für große Aufträge und sind eine gute Referenz für weitere Projekte in Saudi-Arabien und der GCC-Region. Es sind Geschwindigkeiten von 300 km/h für den Passagierverkehr und 160 km/h für den Frachttransport geplant^{66,67}.

Abbildung 3: Saudi Landbridge (rot)



Quelle: Meed 2015

Kontakt

Public Investment Fund (PIF)

Ministry of Finance Compound, Building 2, King Abdulaziz Road, Saudi Arabia, Riyadh

Tel.: +966 11-401-6041

⁶⁵ Slider, H. (2017)

⁶⁶ Zawya 2015a

⁶⁷ Meed 2015a

Mail: pif@mof.gov.sa

Web: <http://www.mof.gov.sa/english/Pages/investment.aspx>

Saudi Railway Company (SAR)

S-24 Building, Saudi Arabia, Riyadh

Tel.: +966 11-250-1111

Mail: info@sar.com.sa

Web: www.sar.com.sa

3.2.3.3 Riad Metro - King Abdullah Public Transport Project

Der Bau der Metro in Riad ist eines der größten, teuersten und ambitioniertesten Vorhaben in Saudi-Arabien und der gesamten Golfregion. Die Hauptstadt des saudischen Königreichs, die bisher noch über kein öffentliches Personennahverkehrssystem verfügt – von einzelnen kleineren Buslinien abgesehen – wird derzeit mit einem sechs Linien und 85 Stationen umfassenden Netz mit ca. 176 km Gesamtlänge ausgestattet⁶⁸.

Das Investitionsvolumen beträgt 22,5 Mrd. USD. Auftraggeber des Projekts ist die RDA (Riyadh Development Authority). Die sechs Linien werden weite Teile der Stadt inklusive des neuen Financial Districts, des King Khaled Flughafens, des King Fahad Stadions sowie der Universitäten und der Ministerien miteinander verbinden. Die vier großen Umsteigestationen werden außerdem Einkaufszentren und Parkhäuser beinhalten. Zusätzlich sollen 21 Park and Ride Stationen mit einer Kapazität von 200 bis 600 Parkplätzen entstehen. Mit Hilfe von Solarenergie sollen 20 % des Stromverbrauchs der Stationen abgedeckt werden, durch die Errichtung von vier neuen, eigens zu diesem Zweck zu errichtenden Kraftwerken soll die Stromversorgung des gesamten Projekts sichergestellt werden.

Das Projekt soll bis 2021 fertiggestellt werden und in Betrieb genommen werden.⁶⁹

Die geplanten Linien im Einzelnen:

- Die blaue Linie (Nr. 1): Nord-Süd-Verbindung entlang der Straßen Al-Olaya Road, Al-Batha Road und Al-Hayer Road, die Gesamtlänge beträgt 38 km.
- Die rote Linie (Nr. 2): Ost-West-Verbindung entlang der King Abdullah Road, die Gesamtlänge beträgt 25.3 km.
- Die orange Linie (Nr. 3): Ost-West-Verbindung im südlichen Teil der Stadt entlang der Straßen Al-Madinah Al-Munawarah Road und Prince Saad Bin Abdurrahman I Road, die Gesamtlänge beträgt 40.7 km.
- Die gelbe Linie (Nr. 4): Verbindung des King Khalid International Airport mit den Linien zwei und sechs, die Gesamtlänge beträgt 29.6 km.
- Die grüne Linie (Nr. 5): Im Zentrum entlang der King Abdulaziz Road, die Gesamtlänge beträgt 12.9 km.
- Die violette Linie (Nr. 6): Südost-Nordwest-Verbindung entlang der Straßen Abdurrahman Bin Awf Road und Sheikh Hassan Bin Hussain Bin Ali Road, die Gesamtlänge beträgt 30 km.

⁶⁸ Arriyadh Development Authority 2019

⁶⁹ Nanji, N.(2018)

Abbildung 4: Plan der Metro in Riad



Quelle: Ar-Riyadh Development Authority (ADA) 2019a

Siemens wird als Teil des Konsortiums BACS um Saudi Arabian Bechtel Company LLC die Linien 1 und 2 mit fahrerlosen Zügen beliefern. Die Gerber Architekten sind für eine der vier großen Stationen, Al-Olaya, verantwortlich⁷⁰. Das BACS Konsortium hat mit einem Projektvolumen von 9,45 Mrd. USD den größten Anteil der drei am Bau der Metro beteiligten Konsortien⁷¹. Die Metro soll auch mit via einer 40km langen Linie mit der Unterhaltungsstadt Qiddiya verbunden werden.

Ein Busnetz mit ca. 1.000 Bussen verteilt auf 22 Linien, 6.765 Haltestellen und einer Länge von etwa 1.200 km ist für die Verbindung der gesamten Stadt und die Anbindung an das U-Bahn-Netz vorgesehen. Aufgrund der großen Fläche, über die sich das Gebiet der Stadt Riad erstreckt, das außerdem mit Straßen gut erschlossen ist, ist die Errichtung einer zusätzlichen Infrastruktur vonnöten, um die U-Bahn für die Bewohner zu einer guten Alternative zu machen. Mit

⁷⁰ Zawya 2015b: http://projects.zawya.com/ADA_Riyadh_Metro/project/161106061725/

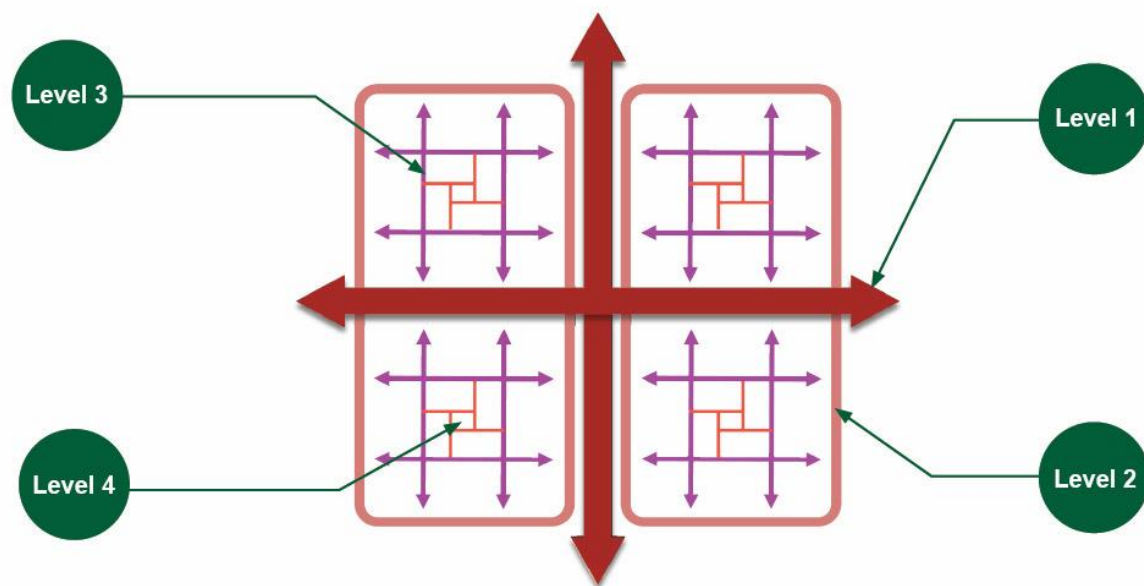
⁷¹ Meed 2015b

einem Investitionsvolumen von 2,1 Mrd. USD ist es quasi ein eigenes Großprojekt, das Vorhaben gehört allerdings zum Plan der ADA, Riad mit einem öffentlichen Personennahverkehrssystem auszustatten.

Es wird für die verschiedenen Einsatzbereiche in der Stadt verschiedene Busse geben. Es wird in einzelnen Vierteln ein System mit Kleinbussen geben (Level 4), diese Viertel werden mit größeren Bussen miteinander verbunden werden (Level 3). Die größten Busse werden die großen Bezirke der Stadt (Level 2) verbinden und die Hauptachsen bedienen (Level 1).

In drei Phasen wird zunächst der Süden der Stadt verbunden, die zweite Phase umfasst die Anbindung des Zentrums und die letzte Phase den nördlichen Teil⁷².

Abbildung 5: System des Busnetzes in Riad



Quelle: ADA 2015

Kontakt

Royal Commission for Riyadh City
 Cir 3, Al Safarat, Riyadh 12512, Saudi Arabia
 Tel.: +966 11-488-3331
 Mail: info@ada.gov.sa
 Web: www.ada.gov.sa

Siemens Ltd.
 Business Gate, Building C1, Airport Road, Riyadh 13244, Saudi Arabia
 Tel.: +966 11-277-8111
 Fax: +966 11-277-8330
 Mail: inquiries.sa@siemens.com
 Web: www.siemens.com.sa

⁷² ADA 2015

3.2.3.4 Dschidda Metro – Dschidda Public Transport Programme

Die zweitgrößte Stadt Saudi-Arabiens am Roten Meer soll bis 2025 ein insgesamt neun Linien umfassendes U-Bahn- und S-Bahn-Netz erhalten.⁷³ Das Projekt, das im Jahr 2012 vom saudischen Transportministerium genehmigt wurde, hat ein Volumen von knapp 12 Mrd. USD. Neben einem schienengestützten Nahverkehrssystem soll auch ein Bussystem sowie mit kleinen Schiffen („Wassertaxen“) ein in Küstennähe operierendes Wassertransportsystem aufgebaut werden. Durch die Errichtung weiterer Brücken, elf „park & ride“ Parkplätzen sowie einer zentralen Station, der Al-Muntalaq Multi-Modal Station, soll das Verkehrssystem der Stadt auf die Herausforderung der stark wachsenden Bevölkerungszahl vorbereitet werden: Die Bevölkerung der Stadt soll bis zum Jahr 2033 auf 6,2 Mio. anwachsen, derzeit leben etwa 3,9 Mio. Einwohner in Dschidda⁷⁴.

Die Planungsphase des Projekts ist bereit abgeschlossen. Der Baubeginn wurde aufgrund der Priorität anderer Bauprojekte auf unbestimmte Zeit nach hinten verlegt.⁷⁵

Die Metro wird aus vier Linien bestehen:

- Die blaue Linie wird 19 Stationen umfassen und vom Süden der Stadt ausgehend bis zum King Abdulaziz Flughafen führen, die Gesamtlänge beträgt 33 km.
- Die orange Linie wird 30 Stationen umfassen und von der North Obhur Bridge entlang der Madinah Road führen, die Gesamtlänge beträgt 42 km.
- Die grüne Linie wird als Ost-West-Verbindung zwölf Station umfassen, die Gesamtlänge beträgt 16,5 km.
- Die rote Linie wird 24 Stationen umfassen und vom King Abdullah Stadion im Norden der Stadt entlang der King Road verlaufen, die Gesamtlänge beträgt 58 km.

Das S-Bahn-Netz wird aus drei Linien bestehen:

- Die erste Linie wird 19 Stationen umfassen und entlang der Sari Street führen, die Gesamtlänge beträgt 17 km.
- Die zweite Linie wird mit neun Stationen entlang der Althalia Street verlaufen, die Gesamtlänge beträgt elf km.
- Die dritte Linie wird mit elf Stationen an der Falastin Road entlang verlaufen, die Gesamtlänge beträgt zunächst neun km und soll später auf 37 km verlängert werden.

Zusätzlich soll eine S-Bahn entlang der Dschidda Corniche mit 15 Stationen und 16 km Länge verlaufen und ein weiterer Nahverkehrszug die Endhaltestellen der Metro-Linien und S-Bahnen mit den Hauptachsen an der Ring Road verbinden. Dabei sollen 24 Stationen gebaut werden, die Strecke wird 159 km lang sein⁷⁶. Wie in der Hauptstadt Riad soll auch in Dschidda ein Busnetz entstehen, das sowohl in den einzelnen Vierteln als auch zwischen den Stadtvierteln Transportmöglichkeiten bietet. Das System setzt sich aus drei Bestandteilen zusammen:

- Eine Nord-Süd-Verbindung (Bus Rapid Transit) mit 30 Stationen entlang der King Fahd Road, die Gesamtlänge beträgt 29 km.
- Eine Linie entlang der Hauptachsen (Major Bus Corridor) deren Gesamtlänge 93 km beträgt.
- Ein Zubringersystem dessen Gesamtlänge ca. 182 km beträgt.

⁷³ Zawya 2018a

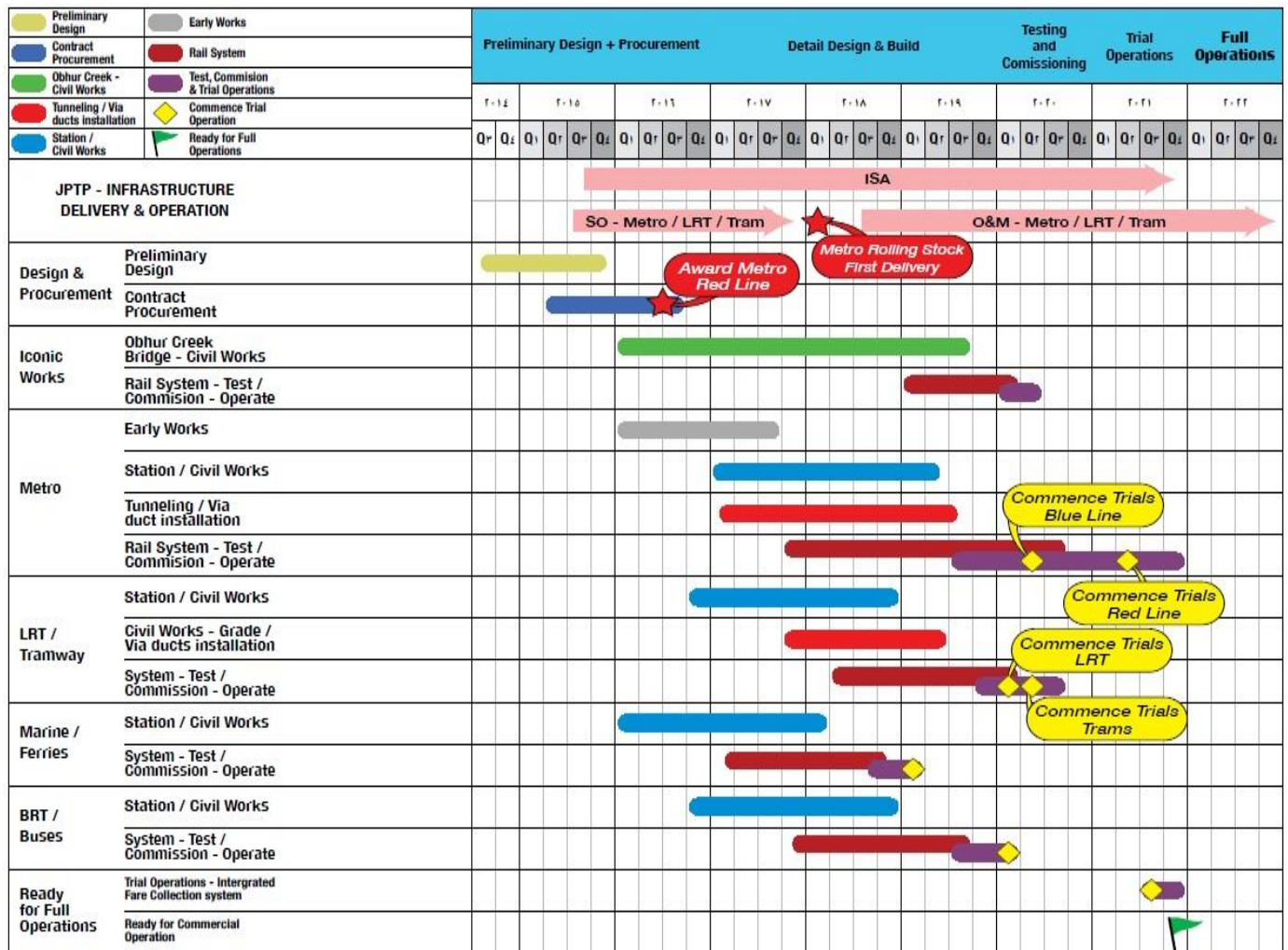
⁷⁴ Zawya 2015c

⁷⁵ Argaam 2019

⁷⁶ Metro Dschidda Co EN2

Die Stadt Dschidda wird dafür etwa 830 Busse verschiedener Typen anschaffen⁷⁷.

Abbildung 6: Zeitplan des Nahverkehrssystems in Dschidda



Quelle: Metro Jeddah Co.⁷⁸

Kontakt

Metro Jeddah Company

Abi Al-Qasim Al-Aqeli Street 25, P.O. Box 11143, Jeddah 21453, Saudi Arabia

Tel.: +966 12 2858600

Mail: info@metrojeddah.com.sa

Web: www.metrojeddah.com.sa

⁷⁷ Meed 2015c

⁷⁸ Die Abbildung wurde von Ghazi Adel Mousli, External Relations Manager der Jeddah Metro Co. zur Verfügung gestellt

3.2.3.5 Geplante Projekte

Es gibt im Bereich des Schienenverkehrs noch weitere Projekte. Im südlichen Teil des Landes soll eine 706 km lange Strecke von Taif über Khamis Mushayt nach Abha sowie eine 660 km lange Strecke von Dschidda nach Jazan entstehen. Auch eine Frachtverbindung von Yanbu nach Dschidda⁷⁹ ist geplant. Mit einem Projektvolumen von 4 Mrd. USD soll in Form des King Hamad Causeways (Ministry of Transportation) auch eine zweite Verbindung nach Bahrain hergestellt werden, welcher auch erstmals eine Schienenverbindung beinhalten soll. In Taif soll, wie in Riad oder Dschidda, ebenfalls ein Netzwerk an öffentlichen Verkehrsmitteln entstehen. Das Projekt hierfür umfasst ca. 5 Mrd. USD.

3.2.4 Luftverkehr

Die Luftfahrt nimmt in der Saudi Vision 2030 eine Schlüsselrolle ein. Die saudi-arabische Regierung hat 2018 entsprechend die Gesamtausgaben für den Sektor auf 293 Mio. USD erhöht. Neben den Erweiterungen und dem Neubau von internationalen Flughäfen, schreitet die Privatisierung von allen 28 Flughäfen bis 2020 weiter voran, was für deutsche Firmen besonders interessant ist. Zusätzlich zur Suche nach Investoren, soll der Betrieb der Flughäfen, die Verwaltung von Passagierketten, die Flugsicherung und der IT-Bereich in private Hände übergeben werden. Durch das starke Wachstum der saudischen Bevölkerung, der Pilgerzahlen und des Tourismus, werden die Passagierzahlen von 92 Mio. im Jahr 2017 weiter stark zunehmen.

Zwei Jahre nach der Vergabe von PPP-Verträgen von der General Authority of Civil Aviation für vier große Flughäfen (Hail, Qassim, Yanbu, Taif) sind die Projekte noch pausiert. Wegen des steigenden Bedarfs in der Branche und der Öffnung des Tourismussektors gelten solche Verträge als lukrative und sichere Investition. Gleichzeitig wurden aber kürzlich für 3 kleinere Flughäfen (Baha, Al-Jouf, Qunfudhah) drei EPC-Verträge von der GACA verliehen, was die grundsätzliche Stärke des Markts bestätigt. Es wird dementsprechend gehofft, dass die Projekte bald wieder freigegeben werden und Investoren anlocken.

Die kulturelle und touristische Öffnung des Landes spielt insbesondere in diesem Bereich eine weitere treibende Rolle. Das Königreich möchte seine geographische Situation nutzen, sich nicht nur als Handelszentrum zu etablieren, sondern auch für den internationalen Personenverkehr an Relevanz zu gewinnen. Somit fungiert es als Konkurrenz zu Dubai und Doha, die jeweils auch sehr angesehene Fluggesellschaften haben.

Tabelle 4: Projektübersicht Luftverkehr

Projektname	Volumen (Mio. USD)	Status	Fertigstellung
GACA - King Abdulaziz International Airport in Dschidda	19.989	Ausführung	2035
GACA - King Khalid International Airport Expansion: Terminal VI	3.000	PQ	2024
GACA - King Khalid International Airport Expansion	2.354	Ausführung	2020
GACA - Taif International Airport	800	Ausführung	2023
SAEI - King Abdulaziz International Airport: Aircraft Maintenance Hangars	800	Gebotsbewertung	2021

⁷⁹ SRO (o.D.):

GACA - King Abdullah bin Abdulaziz Airport in Jizan	685	Ausführung	2022
GACA - King Khalid International Airport Expansion: Terminals Upgrade	533	Ausführung	2021
General Authority for Civil Aviation - Abha Regional Airport	510	Designphase	2022
MRDA - Al Faisaliah Smart City Development : Airport	500	Studie	2024
PIF - NEOM : Airport	500	Studie	2023
GACA - Abha Regional Airport : Terminal Building	490	Designphase	2022
Public Investment Fund - Amaala: Airport	400	Gebote	2021
GACA - Shaqraa Domestic Airport in Saudi Arabia	300	Studie	2023
GACA - Expansion of Wadi Al Dawasir Domestic Airport	300	Designphase	2022
GACA - Turaif Domestic Airport Expansion	300	Designphase	2022

Quelle: Eigene Darstellung, MEED 2019

3.2.4.1 Flughafen King Abdulaziz International Airport in Dschidda

Der Flughafen der Stadt Dschidda ist gemessen an den Passagierzahlen der größte Flughafen in Saudi-Arabien und ein wichtiger Knotenpunkt für die muslimischen Pilger. Im Jahr 2014 wurden 28 Mio. Passagiere gezählt, im Jahr 2013 26,5 Mio.⁸⁰ Die Notwendigkeit des Ausbaus ergibt sich durch die stark ansteigenden Passagierzahlen.⁸¹ Der Ausbau des Flughafens wird in drei Phasen erfolgen. Die erste Phase wurde bereits abgeschlossen und hat die Passagierkapazität auf 30 Mio. Passagiere pro Jahr verdoppelt. Nach Abschluss der Baumaßnahmen, laut Plan im Jahr 2035, soll der Flughafen eine Kapazität von 80 Mio. Passagieren pro Jahr haben. Die zweite Phase soll bis 2025 abgeschlossen sein und die Kapazität auf 43 Mio. erhöhen. Die Projektkosten belaufen sich auf 11,3 Mrd. USD. Es zählt damit zu den größten Projekten im Königreich. Es handelt sich dabei um einen kompletten Umbau des bestehenden Flughafens. Neben der Erneuerung der zwei bestehenden Terminals werden ein neues Terminal und ein neuer Kontrollturm gebaut. Die Verkehrsinfrastruktur wird stark erweitert und umfasst unter anderem einen neuen Bahnhof und 25.000 Parkplätze. Die Bauarbeiten haben im Jahr 2011 angefangen.⁸²

Das neue Terminal wird via 72 Fluggastbrücken Platz für 46 Flugzeuge am Terminal bieten, darüber hinaus werden 42 Vorfeldpositionen zur Verfügung stehen⁸³. Die Pläne für eine Airport City werden zum Zeitpunkt der Erarbeitung dieser Studie nicht weiterverfolgt. Das Projekt soll auf 2,4 Mio. m² Platz für Industrie, Handels- und Geschäftszentren sowie Wohn- und Freizeiteinrichtungen bieten⁸⁴.

Kontakt

⁸⁰ GACA 2015

⁸¹ Gulfbusiness 2015b

⁸² Zawya 2015d

⁸³ Zawya 2015e

⁸⁴ Zawya 2015f

General Authority of Civil Aviation
Bin Malek Street, Jeddah, Saudi Arabia
Tel.: +966 12 640 5000, +966 12 6403876
Mail: gaca-info@gaca.gov.sa
Web: www.gaca.gov.sa

3.2.4.2 Flughafen Prince Mohammed Bin Abdulaziz International Airport in Medina

Medina liegt etwa 200 km nördlich von Dschidda und ist sowohl eine bedeutende und große Stadt sowie ein wichtiges spirituelles Zentrum des Islams. Der Flughafen bezieht seine Bedeutung vornehmlich durch die Pilger, die nicht nur zu dem jährlichen Hadsch die Region besuchen. Zur Bewältigung der steigenden Passagierzahlen der Region werden noch weitere Kapazitäten benötigt, der Ausbau des Flughafens in Dschidda wird durch den Aus- und Neubau der Flughäfen von Medina und Taif flankiert.

Der Flughafen von Medina wird seit 2011 in der Form eines Private-Public-Partnerships von Tibah Airports betrieben. Die erste Erweiterung im Umfang von 1,2 Mrd. USD ist rechtzeitig im zweiten Quartal 2015 abgeschlossen worden. Der Flughafen kann jetzt 12 Mio. Passagiere pro Jahr abfertigen; vor Beginn der Erweiterungsmaßnahmen waren es 8 Mio.⁸⁵. Die zweite Phase des Flughafens, das ursprünglich für eine Fertigstellung in 2020 vorgesehen wurde und 1 Mrd. USD kosten soll, befand sich lange Zeit im Baustopp.⁸⁶ Momentan werden dafür aber wieder aktiv Projekte ausgeschrieben.⁸⁷ Der Ausbau soll unter anderem eine zweite Landebahn, sowie mehrere Luftbrücken und einem 172.000 m² großen Passagierterminal hinzufügen und somit die Kapazität auf 14 Millionen Passagiere pro Jahr erhöhen⁸⁸.

Eine Dritte Phase soll bis 2034 den Flughafen so ausbauen, dass er dann 27 Millionen Passagiere im Jahr beherbergen kann. Die Entwicklung des Flughafens Medina zeigt, dass PPP-Projekte in Saudi-Arabien erfolgreich durchgeführt werden können.

Kontakt

General Authority of Civil Aviation
Bin Malek Street, Jeddah, Saudi Arabia
Tel.: +966 12 6405000
Mail: gaca-info@gaca.gov.sa
Web: www.gaca.gov.sa

3.2.4.3 Flughafen Taif

Die Stadt Taif, die im Westen des Landes etwa 100 km östlich von Dschidda und 50 km östlich von Mekka liegt, soll im Rahmen eines PPP-Projektes einen internationalen Flughafen erhalten. Der neue Flughafen wird den bisherigen Regionalflyhfen, der nur Ziele im Inland bedient, ablösen. Der Auftrag zum Neubau des Flughafens umfasst auch den Betrieb des bisherigen Flughafens bis zur Betriebsaufnahme des neuen Flughafens. Wie oben bereits beschrieben, soll auch der Flughafen von Taif die Kapazitäten der Region und vor allem Mekkas vergrößern⁸⁹. Insgesamt soll der Flughafen 6 Mio. Passagiere abfertigen können und es werden aktuell Angebote, Blaupausen und Designentwürfe

⁸⁵ Zawya 2015g

⁸⁶ Argaam (2018)

⁸⁷ Zawya 2015h

⁸⁸ ProTenders (2019)

⁸⁹ Meed 2015d

angenommen.⁹⁰⁹¹ Der Flughafen sollte 2020 fertiggestellt werden, was jedoch vor dem Hintergrund des jetzigen Projektstandes als unwahrscheinlich gilt.

Kontakt

General Authority of Civil Aviation
Bin Malek Street, Jeddah, Saudi Arabia
Tel.: +966 12 6405000, +966 12 6403876
Mail: gaca-info@gaca.gov.sa
Web: www.gaca.gov.sa

3.2.5 Häfen

Saudi-Arabien plant große Investitionen in seine Häfen, die Modernisierung der Infrastruktur und die Erweiterung der Kapazitäten. Neben der Privatisierung des Dschidda Islamic Port und des King Abdullah Sea Port laufen derzeit verschiedene Projekte mit einem Gesamtvolumen von rund 1,6 Mrd. USD. Rund 8 Mrd. USD wurden von der Saudi Ports Authority für künftige Projekte zurückgestellt.

Tabelle 5: Projektübersicht Häfen

Projektname	Volumen (Mio. USD)	Status	Fertigstellung
Saudi Aramco - Jizan Economic City: Seaport	358	Ausführung	2021
Saudi Aramco - JEC: Commercial Port Onshore in Jizan (Tender No. 3000626454)	307	Ausführung	2019
RSNF - The Marine Docks Project and the Ship Repair Facility	300	Gebote	2021
PDC – KAEC: King Abdullah Port Expansion	200	Studie	2022
Ministry of Finance - Expansion of Cargo Area of Salwa Port	128	Ausführung	2020
Royal Saudi Naval Forces - Expansion of Ras Meshaab Military Port Berths	80	Gebotsüberprüfung	2021
SPA - Northern Area Multipurpose Terminal Quay wall at Duba Port	40	PQ	2021
TRSDC - Red Sea Tourism Project: Phase I: Marine works	36	Ausführung	2020
Ministry of Agriculture - Fishing Ports in Tabuk	31	Ausführung	2019

Quelle: Eigene Darstellung, MEED 2019

Die Häfen des Landes sind für den Im- und Export von herausragender Bedeutung. Nach Angaben der Saudi Ports Authority werden 95 % der Im- und Exporte (außer Öl und Ölprodukte) über die Häfen abgewickelt. Im Jahr 2017

⁹⁰ Saudi Gazette (2019a)

⁹¹ Meed 2015e

wurden über die Häfen 107,4 Mio. t importiert und 150,4 Mio. t exportiert. Der größte Importhafen ist der Islamic Port Dschidda, mit 35,8 Mio. t, gefolgt vom Yanbu Industrial Port mit 29,9 Mio. t. Bei den Exporten liegt der Hafen Al-Jubail Industrial mit 56,9 Mio. t an erster Stelle, den zweiten Platz belegte der Hafen Yanbu Industrial mit 53,4 Mio. t⁹².

Der Hafen von Dschidda ist ebenfalls ein bedeutender Umschlagplatz. Bisher existierte neben Dschidda nur ein weiterer Umschlaghafen in Saudi-Arabien: Der Hafen von Dammam. Mittlerweile existiert mit dem King Abdullah Port jedoch ein weiterer Groß- und Transithafen Saudi-Arabiens am Roten Meer.

3.2.5.1 Jazan Economic City

Die Jazan Economic City ist eine von vielen gesonderten Industriezonen, die es im Königreich bereits gibt und weiterhin ausgebaut werden. Der Fokus liegt auf Schwerindustrie. Sie wird sich an der Westküste des Königreichs in der gleichnamigen Provinz befinden und beinhaltet eine 11,5 km lange Wasserfront mit eigenem Industriehafen.⁹³ Der Hafen soll eine Fläche von 2,4 Mio. Quadratmeter belegen und ist geografisch so gelegt, dass er in die Hauptroute der Neuen Seidenstraße fällt und somit eine Verbindung zur afrikanischen und mediterranen Seite der Initiative herstellen soll. Ursprünglich sollte der Hafen im August 2018 operativ werden, die Fertigstellung ist nun aber auf 2021 verlegt wurden, wobei zu bemerken ist, dass es momentan eine Phase des Projektstopps gibt.

Abbildung 7: Grafische Darstellung der Jazan Economic City



3.2.6 Straßenverkehr

Ein wesentlicher Teil des inländischen Transports wird auf der Straße abgewickelt. Das Straßennetz hatte 2014 eine Gesamtlänge von 627.000 km, wovon 151.000 km aus Hauptstraßen bestehen. Auch hier sind größere Umstrukturierungen in der Realisierung. Generell werden lokale Firmen als Bauherren bei Straßenprojekten eingesetzt. Für deutsche Firmen der Zulieferindustrie gibt es jedoch interessante Kooperationsmöglichkeiten.

⁹² Ports Authority 2017: https://mawani.gov.sa/en-us/EServices/Statistics/Documents/statistics_2017_English.zip

⁹³ Jazan Economic City 2019

Tabelle 6: Projektübersicht Straßen

Projektname	Volumen (Mill. USD)	Status	Fertigstellung
PIF - NEOM: Infrastructure and Utilities	98.818	Ausführung	2025
MOT - King Hamad Causeway	4.000	Studie	2024
King Fahd Causeway Authority - King Fahd Causeway Expansion	3.842	Ausführung	2023
Mecca Municipality - Fourth Ring Road Mecca	1.959	Ausführung	2019
Umm Al Qura - King Abdulaziz Road Project in Mecca: Infrastructure in Makkah	1.786	Ausführung	2020
Murooj Dschidda Company - Murooj Dschidda (Wadi Al Asla): Infrastructure	1.500	Designphase	2022
PIF - Sharma Complex : Royal Residential Buildings	1.321	Ausführung	2020
MOT - Riyadh Second Ring Road	1.250	Ausführung	2024
MOI - South Border Infrastructure Project	1.220	Ausführung	2019
Dschidda Metro Company - JPTP: Obhur Suspension Bridge	1.000	Designphase	2022
Albalad Alameen - Jabal Al Sharashif Development in Mecca: Infrastructure	1.000	Designphase	2025
MOT - Qassim Mecca Road	726	Ausführung	2035
Rakaa - AJA City: Infrastructure	720	Ausführung	2020
MOT - Riyadh Second Ring Road: Phase 1	700	Ausführung	2021

Quelle: Eigene Darstellung, MEED 2019

Das Transportministerium hat 88 Straßenprojekte angekündigt, welche insgesamt einem Projektwert von 1,37 Mrd. USD entsprechen. Diese beinhalten lediglich zu 43% Projekte innerhalb der industriellen Regionen wie Riad oder der Ostprovinz, während 40% in weniger entwickelten Regionen wie Tabuk, Asir und Hail stattfinden sollen. Diese Aufteilung deckt sich mit dem größeren Ziel der Regierung, in unterentwickelte Regionen zu investieren. Diese Projekte werden jedoch hauptsächlich für lokale Unternehmer ausgeschrieben, bilden dementsprechend in der ersten Instanz nur bedingt Investitionsmöglichkeiten für deutsche Investoren. Es wird erwartet, dass die Obhur Suspension Bridge-PPP nächstes Jahr ausgeschrieben wird. Der Vertrag für die Konzeptentwicklung für Verbindung zwischen Saudi-Arabien und Ägypten (Tiran) soll auch bald ausgeschrieben werden. Medina Bus Rapid Transit und Dschidda Ring Road sind jeweils in der Präqualifikationsphase.

3.2.6.1 King Hamad Causeway

Als Entlastung für die bestehende Verbindung zwischen Saudi-Arabien und Bahrain ist seit 2014 eine zweite Brücke in Planung. Zusätzlich zu dem existierenden King Fahd Causeway soll nun der King Hamad Causeway entstehen, welcher die Verkehrsbelastung ausgleichen sowie um zwei Eisenbahnlinien erweitert werden soll.⁹⁴ Zurzeit werden die Beratungsverträge von mehreren Firmen bewertet.

Kontakt

Ministry of Transportation
King Abdulaziz road, P.O. Box 12628, Riyadh, Saudi Arabia
Phone: +966118744444
Email: info@mot.gov.sa
Website: mot.gov.sa

3.2.7 Sonstige Projekte

3.2.7.1 Wasserleitungen

Die Hauptstadt Riad plant (durch PPP-Partnerschaften) 3 große Wasserleitungen:

- 527km von Riad nach Qassim
- 350km von Dschubail nach Buraydah
- 300km von Mohaison nach Mekka

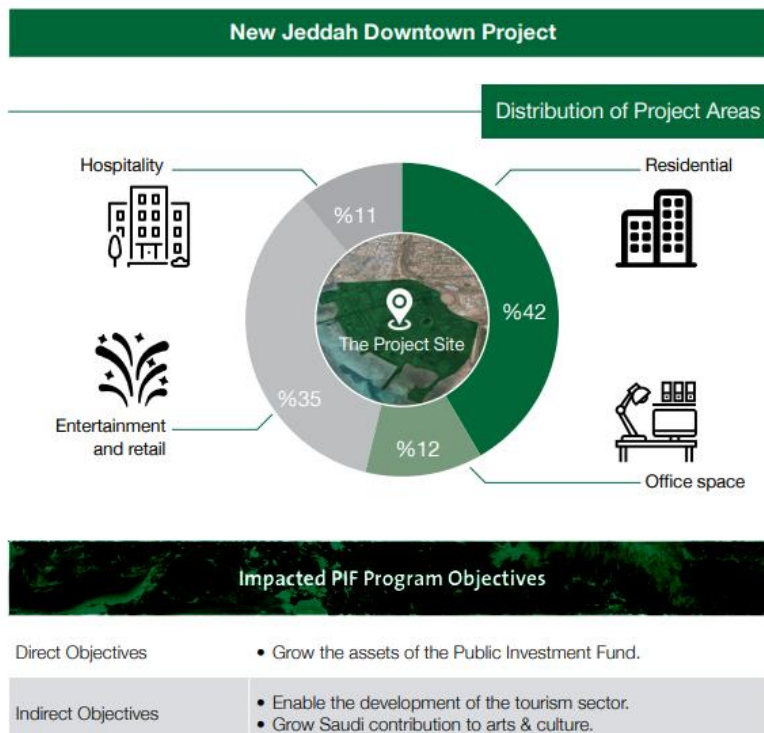
In August 2019 wurden Firmen dazu eingeladen, für diese Projekte Vorschläge zu erstellen. In Kombination dazu will Riad auch erstmals Wasserspeicher als sogenannte „independent strategic water reservoirs (ISWRs) entwickeln.

3.2.7.2 New Dschidda Downtown

In der Hafenstadt Dschidda plant der Public Investment Fund (PIF) die Erneuerung der Innenstadt und Corniche. Dies soll unter anderem die Tourismusattraktivität der bereits beliebten Stadt fördern. Das Projekt hat ein Volumen von 4,8 Mrd. USD und wird unter anderem 12.000 Wohneinheiten beinhalten und somit 42% der Gesamtfläche.⁹⁵ Die aktive Bauphase soll noch dieses Jahr beginnen. Der Fertigstellung von Phase 1 soll in Q4 2022 stattfinden.

⁹⁴ Dianne Apen-Sadler 2019

⁹⁵ Argaam 2018a

Abbildung 8: Die Aufteilung des New Dschidda Downtown Projects

Quelle: PIF (2017)

3.3 Marktchancen für deutsche Unternehmen

3.3.1 Ausbau des Schienenverkehrs (insbesondere Dammam-Riad)

Insgesamt kann man sagen, dass der Schienenverkehr vielleicht die meisten Marktchancen für Investoren liefert. Insbesondere die Strecke zwischen Dammam und Riad wird als Hoffnungsträger gehandelt. Momentan findet der Großteil der Lieferungen zwischen den Städten mit Lastkraftwagen auf der Autobahn statt. Dieses beinhaltet Expertenmeinungen zufolge pro Jahr 40.000 Transfers alleine von Saudi Aramco mit Flugzeugbenzin für den Flughafen in Riad. Dazu kommen die Lieferungen, die von Flugweg auf Seeweg (oder Umgekehrt) transferiert werden müssen. Die daraus resultierende Quantität an Befahrung der Straße von Transporten hinterlässt schwere Straßenschäden, dessen Reparatur sehr große Teile des Staatshaushalts aufbraucht und langfristig unprofitabel ist. Dementsprechend ist der baldige und breite Ausbau des Schienennetzes, insbesondere auf dieser Strecke, eine hohe Priorität der Regierung. In dem Zusammenhang wird darüber gesprochen, innerhalb von drei Jahren den gesamten Logistikbezogenen Verkehr von der Straße auf die Schiene umzulagern.⁹⁶

3.3.2 Ausbau und Betreuung von Logistikhubs

Mit dem stetigen Ausbau von den Logistikzentren des Königreichs kommt auch der Bedarf der Expertise, nicht nur im Baubereich, sondern auch in der Betreuung. Auch weil der Trend der Regierung weiterhin in Richtung Privatisierung zeigt, bleiben insbesondere die Häfen und Flughäfen interessante Investitionsmöglichkeiten. Die Geschichte zeigt auch, dass PPP-Projekte in der Region große Risiken mit sich bringen. Trotzdem ist zu erwarten, dass der Trend

⁹⁶ Expertenaussage

anhält und sich durch bessere Vorbereitung und der Sammlung neuer Erfahrungen die häufigen Probleme beheben lassen werden. Die ersten Anzeichen hierfür zeigen sich in dem neuen Tender & Procurement Law, welches offensichtlich viele der Problemzonen erkannt hat.

Auch Projekte im Transportbereich bieten ähnliche Möglichkeiten. Mit der baldigen Fertigstellung der Bauphase des Riyadh Metro-Projekts geben Experten an, dass es Ausschreibung zu den verschiedenen Elementen der Langzeitbetreuung geben wird. Dies ergibt Chancen in Form von Inbetriebnahme der Metro an sich, aber auch für Anbieter von technischen Servicedienstleistungen. Dieser Prozess wird sich wahrscheinlich auch mit dem Ausbau des öffentlichen Nahverkehrsnetzes in anderen Städten wie Dschidda wiederholen.

3.3.3 Special Economic Zones

Am internationalen King Khaled Airport von Riad soll eine „Special Economic Zone“ (SEZ) entstehen, die als integrierter Logistikstandpunkt, funktionieren soll. Im Rahmen der „Integrated Logistics Bonded Zone“ kurz ILBZ, sollen sich Unternehmen des Logistik-, IT- und Tourismussektors ansiedeln.⁹⁷ Das ILBZ soll unter der Leitung der GACA funktionieren und SAGIA ist mit der Mobilisierung von Investitionen betraut.

Steuerbefreiungen, erleichterte Gewinnrückführung, sowie die Vereinfachung des Erreichens einer Aufenthaltserlaubnis, sollen diese Zone für Investoren und Unternehmen attraktiv machen. Im Vergleich zu anderen solcher Zonen in der Region punktet der Standort Saudi-Arabien durch seine zentrale Position.⁹⁸ Es wird erwartet, dass in den kommenden Jahren einige solcher Zonen etabliert werden.

3.3.4 Digitalisierung

Mit der stetigen Erweiterung der Logistikbranche und eine stark vorangetriebene Digitalisierungskultur werden mehrere technische Branchen immer bedeutsamer in Saudi-Arabien. Insbesondere Anbieter von Dienstleistungen und Technologie im Bereich Big Data, Künstliche Intelligenz und Industrie 4.0 werden hier eine große Rolle spielen. Auf dem Saudi Energy Forum in April 2019 wurde die Industrie 4.0 als „Bullet Train“ beschrieben, bei der man entweder einsteigen kann oder zurückgelassen wird. Man kann also feststellen, dass Saudi-Arabien nicht nur das Potenzial, sondern auch die Notwendigkeit der Digitalisierung erkannt hat. Saudi-Arabien zeigt sich zum Beispiel selbstfahrenden Lastwagen für den Transport von Gütern nicht abgeneigt. Die Grundlagen hierfür sind insbesondere wegen der hohen Verbreitung von Internet in Königreich gefördert. Die Penetration von Internet über das mobile Netz liegt bereits bei fast 100%.⁹⁹ Der Ausbau des 5G-Netzwerks soll bereits 2019 beginnen und auch im nächsten Jahr schon in Riad verfügbar sein.

Ebenfalls gibt es Anreize, die sonst technisch getrennten Logistikbereiche des Königreichs innerhalb einer einheitlichen Plattform zu integrieren. Diese würde Güter gänzlich von Einreise bis Verkauf bzw. Ausreise verfolgen, um somit den Überblick der Produktbewegungen zu gewinnen und Daten aufzufangen. Eine solche Plattform würde auch der anhaltenden Digitalisierung und Vereinfachung der Zollprozesse zu Gute kommen. Hier wird jetzt schon viel Wert daraufgelegt, Zertifizierungs- und Einreiseprozesse zu simplifizieren, um nicht nur die Bearbeitungsgeschwindigkeit zu erhöhen, sondern den Dokumentationsaufwand erheblich zu verringern. Die sogenannte „Clearance Time“ von Gütern an der Grenze wurde innerhalb solcher Programme in wenigen Jahren erheblich auf einen Schnitt von 1,9 Tagen verringert.¹⁰⁰

3.3.5 Ausbildungsprogramme

Dr. Craig Voortman von dem Yanbu Supply Chain and Logistics Center hat im Rahmen einer Logistikkonferenz in Riad über die Entwicklung von Supply Chain Logistics gesprochen. Einer seiner wichtigsten Punkte war der offensichtliche Mangel an vernünftigen Trainingsprogrammen für Supply Chain Logistics in Saudi-Arabien und der GCC-Region. Auch weil momentan sehr viel Energie und Geld in die Ausbildung der saudi-arabischen Jugend

⁹⁷ Arabian Business (2018)

⁹⁸ KPMG (2018)

⁹⁹ Zawya 2018b

¹⁰⁰ NIDLP (2019)

investiert wird, gibt es dementsprechend umso mehr Potenzial, hier mehr solcher Programme aufzubauen. Hier bietet sich die Möglichkeit, dass deutsche Experten in einem Gemeinschaftsprojekt mit der Regierung solche Programme an vorhandenen Universitäten oder Zentren aufbauen, um so langfristig in die Förderung der Branche zu investieren. Weil ein solches Vorhaben gleichzeitig die Logistikbranche fördern und die Expertise des Königreichs erweitern würde, wäre es sehr wahrscheinlich attraktiv für die Regierung und somit auch lukrativ. Auch weil immer mehr Frauen in die Arbeitswelt einsteigen, erhöht sich der potenzielle Kundenstamm rapide.

4. Politische und rechtliche Rahmenbedingungen

4.1 Politische Situation

Saudi-Arabien ist eine absolute Monarchie. Die Verfassungsgrundlage des Königreichs bilden der Koran und die Sunna. Letztere umfasst die überlieferten Aussagen des Propheten Mohammad sowie seine überlieferten vorbildlichen Handlungsweisen. Das Grundgesetz von 1992 bestimmt die wesentlichen Merkmale von Staat und Gesellschaft mit dem Islam als Staatsreligion.

Seit der Staatsgründung 1932 herrschten bzw. herrschen sieben Könige über das Reich. Alle stammten aus dem Hause der Familie Al Saud, einschließlich des seit dem 23. Januar 2015 amtierenden Königs und Premierministers Salman bin Abdulaziz Al Saud. Dieser ist sowohl Staatsoberhaupt als auch Regierungschef und trägt den Titel „Hüter der beiden heiligen Stätten Mekka und Medina“. Gemäß den Artikeln 55, 60 und 61 des Grundgesetzes besitzt der König die alleinige Staatsgewalt. Damit ist er zudem oberstes sicherheitspolitisches Gremium und oberster Befehlshaber der Streitkräfte. Der König regiert allein, spricht sich mit dem Ministerrat ab und lässt sich von der Shura, einem Ratbeirgremium basierend auf islamischem Recht, beraten. Eine Entscheidung wird abschließend als „Royal Decree“ ratifiziert.

Im Juni 2016 wurde Mohammed bin Salman zum Kronprinzen ernannt. Der designierte Thronfolger hat weitreichende Kompetenzen und hat mit der Saudi Vision 2030 ein ambitioniertes Reformprogramm auf den Weg gebracht.

Ein Parlament im Sinne einer gewählten Volksvertretung gibt es nicht, jedoch besteht seit 1992 die Beratende Versammlung (Majlis Al-Shura), die zu Gesetzesvorhaben Stellung nimmt. Der König ernennt die Hälfte der inzwischen 150 Mitglieder für jeweils vier Jahre. Der Rat hat die Funktion eines Konsultativorgans. Er ist jedoch nicht befugt, selbst aktiv zu werden. Vorschläge können allerdings von den Ministerien eingereicht werden. Gleichzeitig werden seit 2005 Kommunalräte alle vier Jahre zu 50% vom Volk gewählt. Bei der Wahl im Dezember 2015 hatten Frauen hier zum ersten Mal das aktive und passive Wahlrecht. Die andere Hälfte der Mitglieder wird durch den Minister für kommunale Angelegenheiten (Minister of Municipal and Rural Affairs) bestimmt.

Am 6. Juni 2017 hat die deutsche Botschaft in Riad die Reise- und Sicherheitshinweise für Saudi-Arabien leicht angepasst, indem auf die schweren Beeinträchtigungen des Reiseverkehrs zwischen Saudi-Arabien und Katar hingewiesen wurde. Darüber hinaus hat sich laut Auswärtigem Amt keine Änderung der Sicherheitslage innerhalb von Saudi-Arabien ergeben.

Im Rahmen des Aufbaus des Tourismussektors hat Saudi-Arabien auch einige Reformen für ausländische Reisenden verabschiedet¹⁰¹. So müssen Frauen mittlerweile weder ein Hijab (Kopftuch) noch eine Abaya (Mantel) tragen und sind nur noch verpflichtet, sich konservativ zu kleiden. In der Praxis heißt dies, dass Beine, Schultern und Dekolleté bedeckt sein müssen. Das Tragen der Abaya ist weiterhin auch für westliche Frauen erlaubt und ist in religiösen Regionen oder im Austausch mit konservativen Vertretern von Firmen und der Regierung zu empfehlen.

Der wahhabitische Islam und Stammestraditionen bilden die Grundpfeiler der saudi-arabischen Gesellschaft. Während noch vor wenigen Jahren eine strikte Geschlechtertrennung galt, wird diese nur noch selten ausgeübt. Dies unterscheidet sich von Region zu Region. Insbesondere im Geschäftskontext wird oft mit Frauenquoten geworben. Frauen sind zudem inzwischen sowohl im Ministerrat als auch im Majlis Al-Shura vertreten und stellen gut die Hälfte des akademischen Nachwuchses.

¹⁰¹ Fattah et. al 2019

Im Rahmen der Vision 2030 wurde die Liberalisierung vorangetrieben, so dass seit 2018 öffentliche Kinos in den Großstädten eröffnen. Diese scheinen als große Investitionsmöglichkeit erkannt worden zu sein. Die emiratische Gruppe Majid Al Futtaim hat bereits 2018 2 Milliarden SAR in das Königreich investiert und plant damit 600 VOX-Kinos zu eröffnen. Dies ist eine Einschätzung, die auch viele Wettbewerber teilen.¹⁰²

4.2 Rechtliche Rahmensituation

4.2.1 Allgemeines Vertragsrecht

Verträge können grundsätzlich mit jedem beliebigen Partner über jedes nicht verbotene Geschäft formlos abgeschlossen werden. Der wesentliche Vertragsinhalt muss umfassend, abschließend und endgültig unmissverständlich, in sich stimmig und inhaltlich schlüssig formuliert sein.¹⁰³ Der Gegenstand des Vertrages muss zulässig und *Scharia*-konform sein, also insbesondere nicht auf etwas Unmögliches oder etwas Verbotenes gerichtet sein. Es gelten die Prinzipien der Bestimmtheit und der Bedingungsfeindlichkeit. Deliktische Schadensersatzansprüche entstehen – im Gegensatz zu vertraglichen Ersatzansprüchen – nur bei schuldhafter Vertragsverletzung. Indirekte und zukünftige Schäden, insbesondere entgangener Gewinn, sind gemäß *Scharia*-Recht nicht erstattungsfähig. (Ertrags-) Zins als finanzieller Vorteil ohne Gegenleistung ist nicht zulässig.

4.3 Vergaberecht

Das Vergaberecht öffentlicher Einrichtungen ist in Saudi-Arabien im Vergabegesetz (Government Tenders and Procurement Law), den Ausführungsbestimmungen dazu sowie in verschiedenen Beschlüssen des Ministerrates geregelt. Öffentliche Ausschreibungen sind grundsätzlich für jedermann, ob Saudi-Araber oder nicht, zugänglich. Das Informationsmaterial muss allerdings gegen eine Gebühr erworben werden. Die Gebühr wird für jede Ausschreibung individuell festgelegt und kann mehrere tausend Euro betragen. Die darin genannten Formvorschriften müssen sehr genau beachtet werden. Bei der Entscheidungsfindung spielt der Preis eine sehr gewichtige Rolle, bei großen Aufträgen erhöhen langfristige Zahlungsmöglichkeiten und Ausbildungsprogramme für saudi-arabische Staatsangehörige die Chancen. Die Wirtschaftlichkeitsaspekte des deutschen Vergaberechts spielen im saudischen Vergaberecht keine Rolle. Der Ablauf des Verfahrens ist grundsätzlich mit dem deutschen Verfahren nach VOB/A vergleichbar. Die Angebote können auch in Saudi-Arabien elektronisch eingereicht werden. Im Unterschied zu Deutschland gibt es in Saudi-Arabien aber eine Bietungsbürgschaft i.H.v. ein bis zu zwei Prozent und eine Bindefrist von 90 Tagen. Aufträge kommen erst mit einem Vertrag zustande, d.h. der Zuschlag allein reicht nicht aus.

Im Juli 2019 wurde bekannt gegeben, dass beschlossen wurde, das Tender & Procurement Law zu erneuern und am 1. August wurde das Gesetz in der „Saudi Official Gazette“ veröffentlicht¹⁰⁴. Ziel des neuen Gesetzes sei die Vermeidung von persönlichen Interessen der Entscheidungsträger.¹⁰⁵ Dazu kommt eine neue Art von Gebot – neben dem üblichen „invitation to bid“ Modell –, das sogenannte „Request for Proposal bid“ (RFP), welches bei Projekten gewählt werden soll, die ein besonderes Maß an Fachwissen benötigen. Hier können dann mehr Faktoren als Preis gewichtet werden, wie z.B. Qualität des Projektes und die Erfahrung der entsprechenden Firmen. Außerdem soll Schlichtung die erste Lösungsinstanz bei Streitproblemen werden, um solche Situationen schneller zu beseitigen und die Möglichkeit der Vertragskündigung bei regelmäßigen Verspätungen soll geschaffen werden.¹⁰⁶ Zusätzlich können Regierungsinstitutionen dann auch Subunternehmer direkt bezahlen um Projektverzögerungen vorzubeugen. Ein letzter wichtiger Punkt für deutsche Unternehmen ist, dass das Gesetz vorsieht, lokale Firmen und KMUs in dem Vergabeprozess zu bevorzugen.

¹⁰² Frank Kane (2018)

¹⁰³ Es gilt insoweit ein vertragsrechtliches Grundprinzip der Scharia zu beachten: „Der Vertrag ist das Gesetz der Parteien“; e contrario gilt, dass, was nicht schriftlich fixiert wurde, im Zweifel auch nicht vereinbart ist. Das bedeutet, dass ein Vertrag nicht nur so genau wie möglich, sondern auch möglichst umfassend formuliert werden muss.

¹⁰⁴ Originalversion auf Arabisch: <https://www.uqn.gov.sa/articles/1564685604578670400/>

¹⁰⁵ Gulf Business (2019)

¹⁰⁶ STA Law firm (2019)

Prinzipiell scheint dieses Gesetz ein Anzeichen dafür zu sein, dass die Ursache für die häufigen Projektverzögerungen und -blockaden in Saudi-Arabien verstanden wurden. Für die häufigsten Auslöser soll es damit jetzt Lösungen geben. Wie sich die Bevorzugung von lokalen Firmen in der Praxis ausspielt, gilt es abzuwarten, da dieses Gesetz zum Verfassungszeitpunkt dieser Analyse nur in seinen Absichten und nicht im genauen Wortlaut vorliegt.

4.3.1 Investitionsrecht

Die Zulässigkeit ausländischer Beteiligungen an saudi-arabischen Kapitalgesellschaften regelt das Gesetz über ausländische Investitionen (Foreign Investment Law - FIL). Danach können Ausländer bis zu 100 % an solchen Gesellschaften halten, sofern sich nicht aus der sog. Negativliste im Sinne des Art. 3 FIL etwas anderes ergibt. Diese Negativliste verbietet die ausländische Ausführung von Geschäften in bestimmten Produktions- und Dienstleistungsbereichen, wie z.B. Ölförderung, Rüstungsindustrie, Immobilienvermittlung, Versicherungen, Druck- und Verlagswesen, Groß- und Einzelhandel und Fischerei. Aus formeller Sicht bedarf ein Investitionsvorhaben einer gesonderten Investitionsgenehmigung (investment license) durch die Saudi Arabian General Investment Authority (SAGIA). Diese wird nur dann erteilt, wenn das Investitionsvolumen eine gewisse Höhe aufweist. Mindestinvestitionssummen werden in anderen Bereichen verlangt, und zwar unabhängig von der Rechtsform. Industrieprojekte erfordern mindestens fünf Mio. SAR, landwirtschaftliche Projekte mindestens 25 Mio. SAR, während alle anderen Bereiche eine Mindestinvestition von zwei Mio. SAR erfordern.

Das Gesetz über ausländische Investitionen statuiert auch eine Reihe von Garantien, darunter Inländergleichbehandlung (Art. 6, d.h., dass ausländische und inländische Anbieter grundsätzlich gleichbehandelt werden müssen) und Schutz vor willkürlicher und entschädigungsloser Enteignung (Art. 11). Zwischen Saudi-Arabien und Deutschland existiert ein Investitionsschutzabkommen.

4.3.2 Gesellschaftsrecht / Niederlassungsformen

Das saudi-arabische Gesellschaftsrecht ist überwiegend im Königlichen Dekret M/6/1385 H (1965) normiert und seitdem wiederholt angepasst worden. Die Rechtsform einer LLC (Limited Liability Company), die einer deutschen GmbH entspricht, gilt als der beliebteste Gesellschaftstyp für ausländische Investoren. Mit ihr kann fast jeder Gesellschaftszweck verfolgt werden; ausgenommen sind Finanzdienstleistungen wie Bankgeschäfte und Versicherungen.

Die Anzahl ihrer Gesellschafter darf zwei nicht unter- und 50 nicht überschreiten. Ein Mindestkapital ist nicht mehr erforderlich. Der entsprechende Passus in Art. 158, der ein Mindestkapital von 500.000 SAR vorsah, wurde 2007 gestrichen. Die Parteien können die Höhe des Gesellschaftskapitals einer GmbH frei bestimmen. Es muss zur Zeit der Gesellschaftsgründung jedoch bereits vollständig eingezahlt sein. Es gilt zu beachten, dass ein Durchgriff auf das persönliche Vermögen der Gesellschafter möglich ist, die Gesellschafter haften gemäß ihren Anteilen an der Gesellschaft (nicht als Gesamtschuldner). Es muss mindestens ein Geschäftsführer bestellt werden. Die LLC muss dem Handelsministerium spätestens sechs Monate nach Ende eines jeden Rechnungsjahres eine geprüfte Bilanz sowie einen Bericht der Geschäftsführung vorlegen. Unter dem neuen *Companies Law* von 2016 können LLCs nun auch als Ein-Mann-GmbHs mit nur einem Gesellschafter gegründet werden.

Die Gründung einer Joint Stock Company (Aktiengesellschaft) erfordert mindestens fünf Gesellschafter. Das Mindestkapital beträgt 2 Mio. SAR. Werden die Aktien zur Zeichnung durch die Öffentlichkeit ausgelegt (im Fall einer börsennotierten AG), so ist ein Mindestkapital von 10 Mio. SAR nötig. Das Mindestkapital muss zum Zeitpunkt der Gesellschaftsgründung bereits zur Hälfte eingezahlt sein. Im Rahmen des Gründungsverfahrens muss eine Machbarkeitsstudie vorgelegt werden. Die AG wird durch einen Erlass des Handelsministers zugelassen, das Verfahren ist also anspruchsvoller als die Gründung einer GmbH.

Weiterhin können ausländische Firmen ein Scientific and Technical Office (STO) eröffnen. Solche Büros sind auf Tätigkeiten wie Kundenbetreuung und - soweit es sich um die Durchführung öffentlicher Aufträge handelt - Überwachungs- und Instandhaltungsarbeiten begrenzt. STOs dürfen keine Rechnungen stellen, keinen Import oder Verkauf betreiben und auch keine Inkasso-Aufgaben übernehmen.

Während eine Permanent Branch (in Form einer Aktiengesellschaft) nur mit mindestens 500.000 SAR Startkapital als dauerhafte und unselbstständige Niederlassung gegründet werden kann, sind zeitlich begrenzte Projekte in Form einer Temporary Branch (sogenannte Temporary Commercial Registrations, worunter auch STOs fallen) auch ohne Startkapital durchführbar. Die Zeitdauer entspricht z.B. der eines Projektes und die entsprechende Niederlassung kann nicht außerhalb dieses Projektes tätig werden. Für freiberufliche Tätigkeiten kommt eine Professional Partnership in Frage, die zusammen mit einem saudi-arabischen Experten gegründet werden muss, dessen Beteiligung 25 % nicht unterschreiten darf.

4.3.3 Steuerrecht

Direkte Steuern unterliegen dem königlichen Dekret M/1/1425 H (2004). Dieses differenziert dahingehend, ob das Steuersubjekt einem der GCC-Staaten (Bahrain, Katar, Kuwait, Oman, Saudi-Arabien, VAE) angehört oder nicht. Mit Ausnahme von Investitionen im Öl- und Gassektor werden nur Ausländer, die keiner Arbeitnehmertätigkeit nachgehen bzw. ausländische Beteiligungen zur Einkommensteuer herangezogen. Saudi-Araber, Angehörige der weiteren GCC-Staaten und rein saudische Unternehmen unterliegen nur der Zakat, eine religiös begründete Abgabe in Höhe von 2,5 % des Vermögens bzw. Gewinns.

Besteuerungsgrundlage der Einkommensteuer sind Einkünfte auf Kapitalinvestitionen, also Gesellschaftsbeteiligungen in Aktiengesellschaften und LLCs. Der Steuersatz beträgt einheitlich 20% auf die auf den ausländischen Anteil entfallenden Gewinne. Bei gemischt saudi-arabischen-ausländischen Gesellschaften wird also der von den ausländischen Gesellschaftern gehaltene Anteil und anfallende Gewinn mit 20% und der von Saudi-Arabern gehaltene Anteil und anfallende Gewinn mit 2,5 % besteuert. Die Ausnahmen sind folgende: Einkünfte im Erdölsektor werden mit 85 %, im Erdgassektor mit 30 % versteuert.

Wer in Saudi-Arabien weder ansässig noch im Besitz einer Betriebsstätte ist, unterliegt hinsichtlich der dort erwirtschafteten Einkünfte einer Quellenbesteuerung. Deren Satz beträgt zwischen 5% und 15%. Die Vergütungen eines Geschäftsführers schlagen mit 20% zu Buche. Ausländer, die Einkünfte aus unselbstständiger Arbeit erzielen, sind in Saudi-Arabien nicht einkommensteuerpflichtig. Es gibt keine Gewerbesteuer, Kapitalertrags- und Kapitalzuwachssteuer oder Grund- und Vermögensteuer.

Indirekte Steuern, wie Umsatz- oder Verbrauchssteuern werden erst seit kurzem erhoben. Eine Mehrwertsteuer von 5% wurde zum 01.01.2018 eingeführt¹⁰⁷. Außerdem wird seit 2017 eine selektive Steuer auf gesundheitsschädliche Genussmittel (Tabak und E-Zigaretten (100%) zuckerhaltige Erfrischungsgetränke (50%), und Energydrinks (100%) erhoben¹⁰⁸¹⁰⁹.

Es gibt zwischen Deutschland und Saudi-Arabien kein Doppelbesteuerungsabkommen. Für Arbeitnehmer, die in Saudi-Arabien arbeiten, aber weiterhin einen Wohnsitz oder gewöhnlichen Aufenthaltsort in Deutschland beibehalten, gilt das sogenannte Welteinkommensprinzip, wonach alle weltweit erzielten Einkünfte in Deutschland unbeschränkt zu versteuern sind. Eine rechtzeitige Überprüfung des steuerlichen Status ist empfehlenswert.

4.3.4 Devisenrecht / Zahlungsverkehr

Nur grenzüberschreitende Transaktionen zwischen Banken bedürfen der vorherigen Zustimmung durch die Finanzaufsichtsbehörde Saudi Arabian Monetary Authority (SAMA). Sonstige Transferzahlungen (z.B. Überweisungen zwischen Privatpersonen) ins Ausland stehen unter keinem Genehmigungsvorbehalt. Lediglich wenn das Volumen 100.000 SAR übersteigt, muss die Überweisung bei der SAMA angezeigt werden.

¹⁰⁷ General Authority of Zakat & Tax 2019

¹⁰⁸ Vivian Nereim 2019

¹⁰⁹ General Authority of Zakat & Tax 2018

4.3.5 Rechtsverfolgung

Die Anerkennung und Vollstreckung ausländischer Urteile ist theoretisch möglich; zuständig dafür ist das Board of Grievances. Dieses Gericht ist auch das de-facto Handelsgericht. Die neuen Handelsgerichte sind noch nicht gegründet. Erforderlich ist allerdings die Verbürgung der Gegenseitigkeit, die im Verhältnis zu Deutschland fehlt. Überhaupt ist die Gegenseitigkeit aus Sicht des Königreichs nur dann verbürgt, wenn ein entsprechendes bi- oder multilaterales Abkommen auf völkerrechtlicher Ebene existiert, wie z.B. die „Convention of the Arab League on the Enforcement of Judgements“. Etwas einfacher gestaltet sich die Lage bei der Anerkennung und Vollstreckung ausländischer Schiedssprüche, denn Saudi-Arabien ist seit 1994 Mitglied der entsprechenden New Yorker UN-Schiedskonvention aus dem Jahr 1958. Jedoch ist bislang kein einziger ausländischer Schiedsspruch bekannt, der im Königreich vollstreckt worden wäre. Es ist jedenfalls damit zu rechnen, dass der Ordre-public-Vorbehalt in Art. V Abs. 2 des Abkommens dafür herhalten muss, die Vollstreckung von Schiedssprüchen, die nicht konform mit islamischem Recht sind, zu verhindern. Die Verlegung des Schiedsstandortes in ein arabisches Land kann zur Akzeptanz in Saudi-Arabien beitragen, hier sind erfolgreiche Vollstreckungen bekannt.

Die AHK Saudi-Arabien bietet ein Mediationsverfahren an. Dessen Ziel ist eine Beilegung des Streits ohne Abbruch der geschäftlichen Beziehungen. Falls es zu einer Rechtsverfolgung kommt, ist unbedingt ein lokaler Anwalt zu engagieren, da ohne anwaltliche Vertretung die Erfolgsaussichten sehr gering sind. Grundsätzlich gibt es keinen Anwaltszwang. Die Gerichtssprache ist arabisch, die Ausübung des Anwaltsberufes ist ausschließlich Saudi-Arabern vorbehalten. Zur Anwendung kommt ausschließlich saudi-arabisches Recht. Ausländische Kanzleien können aber den vor Gericht auftretenden saudi-arabischen Anwälten ausländische Kollegen zur Seite stellen. Eine weitere wichtige Besonderheit ist, dass jede Partei die Anwaltsgebühren, zumindest größtenteils, tragen muss.

4.3.6 Immaterielle Vermögensgegenstände

Der Schutz des geistigen Eigentums in Saudi-Arabien wurde im Vorfeld des WTO-Beitritts des Landes (Dezember 2005) umfassend den internationalen Standards angepasst. Dies betrifft gleichermaßen das Urheberrecht, das Markenrecht sowie das Patentrecht. Alle diese Gesetze wurden gemäß den Trade Related Intellectual Property Rights (TRIPS-) Vorgaben grundlegend überholt. Auch trat das Königreich den entsprechenden internationalen Abkommen bei. Über das in Riad ansässige GCC Patent Office besteht die Möglichkeit, Patente gleichzeitig für alle sechs Staaten des Golf-Kooperationsrates (Bahrain, Kuwait, Oman, Katar, Saudi-Arabien und die Vereinigten Arabischen Emirate) anzumelden. Auf dem Gebiet der praktischen Durchsetzung bestehen noch bedeutende Schwachpunkte. Zwar schreitet die für die Verfolgung von Zuwiderhandlungen zuständige Behörde mittlerweile konsequenter ein, viele Verstöße bleiben jedoch immer noch ungeahndet. Im Global Competitiveness Report rangiert Saudi-Arabien dennoch auf einem guten 27. Platz beim Schutz des geistigen Eigentums¹¹⁰.

¹¹⁰ WEF 2019

5. Markteinstieg, -hindernisse, Importbestimmungen und Finanzierungsmöglichkeiten

Saudi-Arabien präsentiert sich als dereguliertes und geschäftsfreundliches Land, in dem ausländische Unternehmen die gleichen Vorteile genießen wie lokale. Firmen können zu 100% im ausländischen Besitz stehen und unterliegen keinen gesonderten Steuerprogrammen. Dazu kommt, dass im Königreich generell weniger Steuerregularien existieren, was insbesondere mit der Abwesenheit von Einkommenssteuern zusammen mit vergleichsweise hohen Löhnen das Land sehr attraktiv für gut ausgebildete Arbeitskräfte macht.

Durch die Diversifizierung der Wirtschaft und den Abbau von Subventionen hat Saudi-Arabien 2018 erstmals eine Mehrwertsteuer von 5% eingeführt und die Benzinpreise in den letzten Jahren kontinuierlich angehoben.¹¹¹ Diese Reformen sind notwendig, um langfristig einen stabilen Haushalt aufzubauen, der von den Öleinnahmen unabhängiger wird.

5.1 Marktstruktur und Marktattraktivität im Bereich Logistik

Die Transport- und Logistikbranche besitzt als großer Sektor einen gut entwickelten Markt. Deutsche Unternehmen wie DHL, Siemens oder DB Schenker sind zum Teil schon seit vielen Jahrzehnten im Markt aktiv und beschäftigen viele Mitarbeiter. Auch viele andere internationale und saudische Unternehmen sind am Markt präsent¹¹². Dementsprechend besteht ein intensiver Wettbewerb um die meist von staatlichen Stellen vergebenen Aufträge.

Es ist im saudi-arabischen Markt üblich, dass sich Unternehmen für die Ausschreibungen zu Großprojekten zu Konsortien zusammenschließen. Diese Konsortien werden oft von einer saudischen Firma angeführt. Neben der Teilnahme an Konsortien besteht die Möglichkeit, als Unterauftragnehmer eines Konsortiums oder als Einzelbewerber bei kleineren Ausschreibungen an Aufträge zu kommen.

Die Abwicklung der Bauprojekte unterscheidet sich in Saudi-Arabien nicht wesentlich von international üblichen Abläufen. Die Projektsteuerung und -überwachung wird in den meisten Fällen an internationale Architektur- und Ingenieurbüros übertragen. In der Regel erhalten interessierte Unternehmen zunächst die Gelegenheit zur Abgabe von Interessensbekundungen. Im Anschluss werden von den interessierten Unternehmen dann einige (oder alle) zur Angebotsabgabe aufgefordert. Dieser Prozess kann viel Zeit in Anspruch nehmen, eine Verlängerung einzelner Phasen wie der Angebotsabgabe wird manchmal vorgenommen.^{113,114}

Deutsche Unternehmen haben prinzipiell aufgrund des guten Rufs deutscher Produkte und der positiven Reputation deutschen Geschäftsgebarens gute Chancen im Wettbewerb um Aufträge in Saudi-Arabien. „Made in Germany“ hat in der Golfregion generell einen hohen Stellenwert. Jedoch stehen deutsche Unternehmen in dem Ruf, unflexibel zu sein. Deutsche Unternehmen müssen vor Ort zeigen, dass sie bereit sind, sich auf diesen Markt und die große Dynamik, die ihm zu eigen ist, einzustellen. Dabei sollte die deutsche Technologieführerschaft betont werden: Deutsche Mittelständler können hochspezialisierte Produkte, Leistungen und Know-how anbieten, die exakt die Anforderungen des Marktes erfüllen¹¹⁵.

¹¹¹ BBC 2018

¹¹² GTAI 2015a

¹¹³ GTAI 2015b

¹¹⁴ Erfahrungswerte der AHK Saudi-Arabien

¹¹⁵ Erfahrungswerte der AHK Saudi-Arabien

Sobald der Markteinstieg gelungen ist, wird es für das Unternehmen zudem einfacher, an Folgeaufträge oder neue Aufträge in Saudi-Arabien zu gelangen¹¹⁶.

5.2 Markteinstieg

Der Markteintritt kann auf unterschiedliche Art und Weise erfolgen. Neben der Möglichkeit, einen lokalen Partner für den Vertrieb der eigenen Produkte zu finden, können deutsche Unternehmen eine Kooperation in Form eines Joint Ventures mit einem lokalen Unternehmen eingehen, um Investitionen im Königreich zu tätigen oder ihre Produkte direkt zu vertreiben. Die lokalen Unternehmen dienen dabei typischerweise als finanzieller und administrativer Partner, internationale Unternehmen agieren vorwiegend als Technologielieferanten.

Daneben besteht die Möglichkeit, als Konsortium in Saudi-Arabien geschäftlich aktiv zu werden. Der Zusammenschluss mehrerer rechtlich und wirtschaftlich eigenständiger Unternehmen dient der zeitlich beschränkten Erfüllung eines Geschäftszwecks, z. B. der Planung, dem Bau und dem Betrieb eines Kraftwerkes. In diesem Fall ist es ratsam, einen lokalen Partner einzubeziehen. Alternativ kann im Zielland selbst die Gründung einer GmbH oder einer anderen Rechtsform beantragt werden, was wiederum mit hohen Kosten verbunden ist.

Eine empfehlenswerte und kostengünstige Rechtsform für einen Markteintritt in Saudi-Arabien ist das Scientific and Technical Office (STO).¹¹⁷ Diese Präsenzform dient üblicherweise der Unterstützung von Kunden und Handelsvertretern im Königreich.¹¹⁸ Das STO darf selbst nicht gewerblich tätig werden. Die Finanzierung erfolgt durch das ausländische Mutterunternehmen, mit der Folge, dass es sich bei einem STO buchhalterisch stets um ein reines cost-center handelt. Es darf nur eine beschränkte Zahl ausländischer Mitarbeiter – meistens sieben – beschäftigen. Berichterstattungspflicht besteht gegenüber dem Handelsministerium. Obwohl der Ministerialerlass über STO nur die Unterstützung des Handelsvertreters und die Informationsbeschaffung für die Muttergesellschaft als Tätigkeiten eines STO nennt, wird diese Niederlassungsform in der Praxis häufig als Marketingbüro verwendet. Für die Gründung ist die schriftliche Zustimmung eines mit der Muttergesellschaft des STO in vertraglicher Beziehung stehenden Handelsvertreters bzw. Vertragshändlers erforderlich, jedoch kein Mindestkapital. Trotz dieser Zustimmungspflicht untersteht das STO vollkommen der Muttergesellschaft. Seit 2013 verlangt SAGIA überdies im Rahmen der Genehmigung von STO-Projekten, dass der Handelsvertreter- bzw. Vertriebsvertrag beim Handelsministerium registriert wurde.

Entscheidend für den erfolgreichen Einstieg im Zielmarkt ist die Auseinandersetzung mit den Standortfaktoren und lokalen Eigenheiten. Ein wichtiger Faktor für ausländische Investoren sind die regelmäßigen Änderungen der Regulierungen des Lizenzverfahrens durch die saudi-arabische Investitionsbehörde Saudi Arabian General Investment Authority (SAGIA). In der jüngeren Vergangenheit konnte eine großzügigere Vergabe von Lizenzen an deutsche Unternehmen beobachtet werden. Lizenzen werden in der Regel für ein Jahr vergeben, in Ausnahmefällen auch für fünf Jahre. Bei Antragsstellung müssen Investoren einen Businessplan vorlegen, der den Mehrwert der Investition für die Volkswirtschaft erläutert und einen dreijährigen verbindlichen Saudisierungsplan beinhaltet. Zielvorgabe ist es, dass mittelfristig saudische Staatsbürger eine je nach Branche unterschiedlich hohe Quote der Arbeitnehmerschaft ausmachen. Vor allem für kleine und mittlere Unternehmen stellt diese rechtliche Bindung aufgrund der Flexibilitätseinbußen eine Herausforderung dar. Schlussendlich entscheidet die Compliance über die Lizenzverlängerung und damit die Lebensdauer einer ausländischen Investition.¹¹⁹

Der Markteinstieg durch ausländische Unternehmen erfährt seit dem Jahr 2017 eine grundlegende Vereinfachung. Die SAGIA fungiert für den ausländischen Investor bzw. Exporteur als One-Stop-Shop von der Erteilung einer Lizenz über die Eröffnung eines Bankkontos bis zur Erfüllung aller anderen Registrierungspflichten. Die SAGIA ist somit die Kontaktstelle für ausländische Unternehmen zu allen relevanten saudischen Ministerien. Zur Erteilung einer Lizenz

¹¹⁶ Erfahrungswerte der AHK Saudi-Arabien

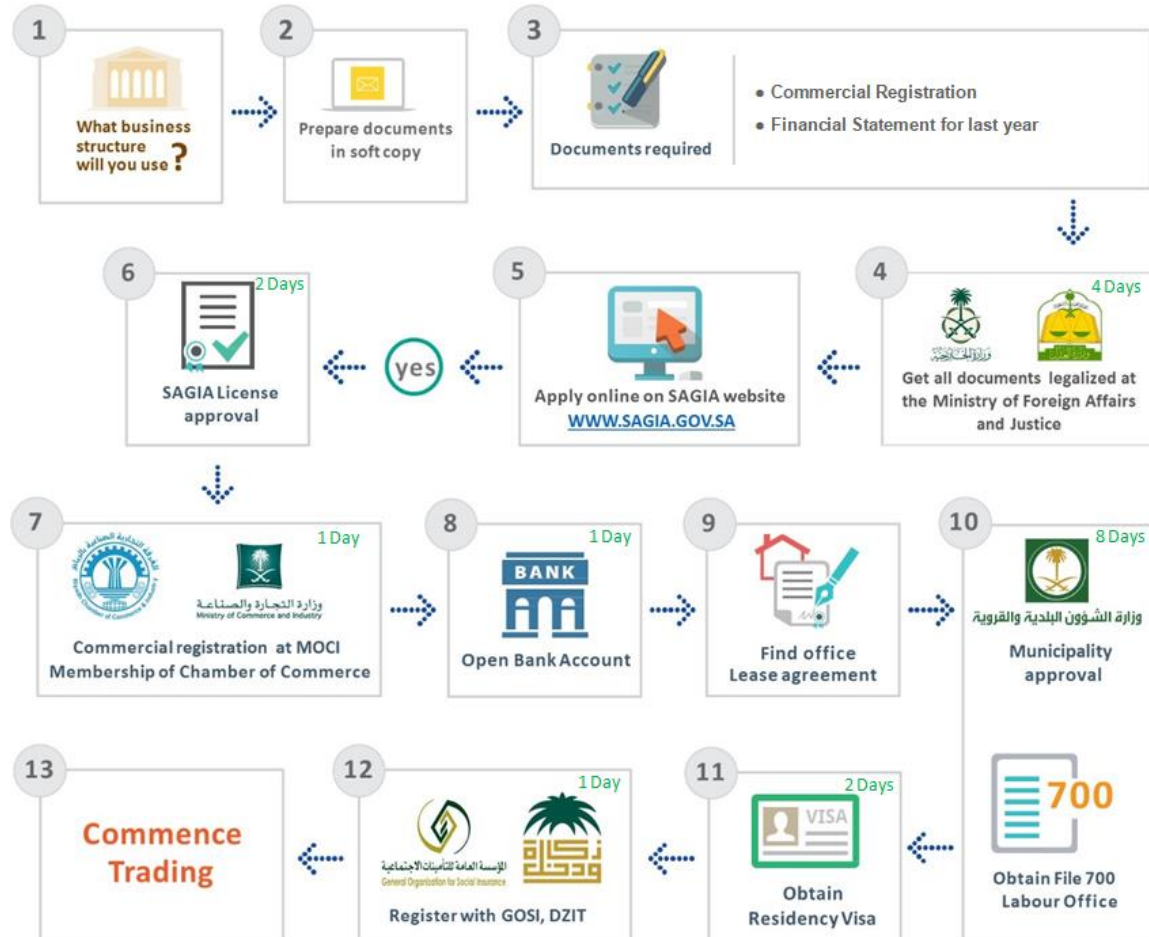
¹¹⁷ Delegation der Deutschen Wirtschaft für Saudi-Arabien, Bahrain und Jemen (2015).

¹¹⁸ Rechtsgrundlage ist der Ministerialerlass Nr. 1532 vom 26.01.1980.

¹¹⁹ Saudi Arabian General Investment Authority (2015).

sind lediglich der Beleg einer Registrierung im Handelsregister und ein Geschäftsbericht bei der SAGIA einzureichen. Jeder Antrag wird von einer Kommission geprüft, es werden Einzelfallentscheidungen getroffen. Der Prozess der Lizenzerteilung wird in Abbildung 9 dargestellt.

Abbildung 9: Der Prozess der Lizenzerteilung und erforderliche Folgeprozesse



Quelle: Saudi Arabian General Investment Authority (2017).

Beim Markteintritt in Saudi-Arabien sollte man auch die interkulturellen Unterschiede nicht außer Acht lassen. Im Unterschied zu westlichen Kulturen basieren Geschäftsbeziehungen nicht in erster Linie auf Verbindlichkeiten, sondern orientieren sich an der kollektivistischen und beziehungsorientierten Ausgestaltung des Verhältnisses. Vertrauen und Loyalität der Geschäftspartner haben einen höheren Stellenwert als formale Dokumente und schriftlich fixierte Verträge. Bei der Kommunikation kommen die Werte der Machtdistanz und Unsicherheitsvermeidung stark zum Ausdruck. Vertragsabschlüsse sollten daher auf der höchsten Hierarchiestufe angestrebt werden. Die Machtunsicherheit drückt sich auch im Bedürfnis nach freundschaftlichen bzw. vertrauensbasierten Verhältnissen zwischen den Geschäftspartnern aus.¹²⁰ Deutsche Unternehmen sollten sich dementsprechend über die kulturellen Eigenheiten informieren und diese bei der Erarbeitung einer Markteintrittsstrategie berücksichtigen.

¹²⁰ UK Trade&Investment (2013), S. 50.

5.3 Importbestimmungen

Exporte nach Saudi-Arabien müssen über einen saudi-arabischen Importeur geregelt werden. Dieser ist in der Regel der Ansprechpartner für ausländische Firmen und es ist somit sehr wichtig sich einen zuverlässigen Partner auszusuchen. Unter anderem kann ein gut vernetzter Importeur in der Praxis viele der bürokratischen Hürden beschleunigen und die Kommunikation zu den örtlichen Behörden vereinfachen.

Generell müssen alle Exporte nach Saudi-Arabien registriert und zertifiziert sein. In der Regel fällt die Registrierung unter die SASO (Saudi Standards, Metrology and Quality Organization), welche für die Regulierungen von Produktkategorien zuständig ist. In manchen Fällen wird diese Zuständigkeit an andere Behörden übertragen. Somit ist für Lebensmittel und medizinische Produkte zum Beispiel die SFDA (Saudi Food and Drug Authority) zuständig.

Produkte werden von der SASO in zwei Kategorien unterteilt: reguliert und unreguliert. Regulierte Produkte müssen bestimmte Anforderungen erfüllen, um nach Saudi-Arabien importiert zu werden. Der Nachweis für die Konformität (Certificate of Conformity) muss somit bei jedem Import vorhanden sein. Zusätzlich müssen alle Produkte (somit auch die unregulierten) bei der SASO registriert sein. Dieser Prozess befindet sich momentan in der Erneuerung und wird in großen Teilen digitalisiert.

5.3.1 SABER und SALEEM

Im Sinne der Vision 2030 werden viele bürokratische Prozesse stetig digitalisiert. Dazu gehört auch die Registrierung von Importware. SALEEM steht für Saudi Product Safety Program und ist ein neues Programm, das für die Zertifizierung von Produkten in Saudi-Arabien verwendet wird. Das Programm wurde 2018 eingeführt und ersetzt die bisher am Ort des Exportbeginns erstellten Konformitätszertifikate (CoC) durch digitale Zertifikate. Der Prozess wird insofern tendenziell beschleunigt und günstiger. Momentan gibt es 46 Produktkategorien, die unter SALEEM gesonderte Regulierungen erhalten haben.¹²¹ Dies geschieht auf Risikobasis. Dazu wurden auch schon mehrere Kategorien angekündigt, welche in den nächsten Monaten ebenfalls als reguliert gelten. In der Praxis lohnt sich die Überprüfung der Produktregulierungen im Einzelfall, da für diejenigen Kategorien, die noch nicht von SALEEM aufgenommen wurden, noch immer unter dem vorherigen Regulierungsprozess fallen. Generell muss festgehalten werden, dass alle Produkte für jede Lieferung bei der SASO registriert sein müssen und die regulierten Produkte zusätzlich ein CoC brauchen.

In der Praxis wird die Produktregistrierungs- und Zertifizierungsprozess durch das Onlineportal SABER durchgeführt. SABER ist ein webbasiertes Tool, welches zur Beantragung der Zertifizierung von bestimmten zu importierenden Produkten gemäß dem SALEEM-Programm entwickelt wurde. Die Konformität muss von einer akkreditierten Prüfstelle im Exportland bestätigt werden. Über SABER werden alle relevanten Unterlagen für die Beantragung eines Certificate of Conformity (CoC) für regulierte Produkte eingereicht, die Verifikation der Produktkonformität abgewickelt und im Erfolgsfalle das entsprechende Zertifikat erstellt. Hier kann auch der Bearbeitungsstand verfolgt werden. Im negativen Falle wird der Antragsteller über die mangelnde Konformität informiert. Bei größeren Lieferungen wird die ein gesondertes CoC für die gesamte Lieferung ausgestellt, wobei man beachten muss, dass dennoch alle einzelnen Produkte (inklusive der unregulierten) im Rahmen dieser CoC registriert sein müssen.¹²²

Je nachdem, wie viel und oft nach Saudi-Arabien exportiert wird, lohnt es sich, den SABER-Prozess mit Drittanbietern zu durchlaufen. So haben sich Firmen wie Intertek in diesen Prozessen spezialisiert. Ein solcher Anbieter kann zu den Produktionsstädten der zu exportierenden Produkte reisen, dort jegliche Überprüfungen durchführen und somit dann – bei positivem Ergebnis – garantieren, dass dieses Produkt ein CoC erhalten wird.

¹²¹ Intertek 2019

5.4 Finanzierungsmöglichkeiten

Insgesamt gibt es kein breites Spektrum an formellen Finanzierungsmöglichkeiten für ausländische Firmen im Königreich. Viele Investitionsprogramme werden von der Regierung durch die Vision 2030 angestoßen und sind somit eher darauf bedacht, lokale Firmen und Lokalisierungsmöglichkeiten zu unterstützen. Dies ist eine Auswirkung von der Tatsache, dass sich Saudi-Arabien als „Global Player“ etablieren und nicht mehr als Absatzmarkt gesehen werden will. Dies heißt jedoch nicht, dass ausländische Investitionen nun ungerne gesehen werden. Man ist sich durchaus bewusst, dass internationale Expertise benötigt wird. Das Ziel ist, dieses Wissen auch im Land zu behalten.

Hieraus ergibt sich eins der größten Potenziale im Königreich. Diejenigen Firmen, die zu erkennen geben, dass Sie Langzeit im Königreich tätig werden und zur Lokalisierung beitragen wollen, werden oft mit offenen Armen empfangen. In diesen Fällen erhält man vielleicht nicht durch formelle staatliche Finanzierungsprogramme Unterstützung, sondern stattdessen von dem jeweiligen Partner. Insbesondere die großen Firmen wie Saudi Aramco und SABIC haben ihre eigenen Lokalisierungs- und Förderungsprogramme und investieren sehr viel in ihre Partner. Ähnliches Verhalten sieht man auch in den öffentlichen Institutionen. Wenn man ein Businessplan vorstellt, der hohe saudi-arabische Beteiligung, lokale Produktion oder Weiterbildungsmöglichkeiten ermöglicht aufzeigt, kann man Erfahrungsgemäß mit großzügigen Angeboten rechnen.

5.4.1 Saudi Industrial Development Fund

Der Saudi Industrial Development Fund (SIDF) vergibt Darlehen von 50-75% der Projektkosten bei Laufzeiten von 15 oder 20 Jahren ab einem Projektvolumen von 1 Mio. SAR. Dabei ist bemerkenswert, dass Zinsverpflichtungen gegen Scharia Law gehen und somit grundsätzlich nicht anfallen. Stattdessen fallen einmalige Kosten von 2,5% und jährliche geringe Bearbeitungsgebühren an. Dazu kann man in der Regel auch herkömmliche lokale Bankkredite aufnehmen.

Die typische Finanzierungsaufteilung im Königreich würde dann ein SIDF-Darlehen von 50%, einen kommerziellen Kredit von 25% sowie einen Eigeneinsatz von 25% beinhalten. Investoren erhalten außerdem Sonderzollkonditionen, wie z.B. Zollfreiheit für jegliche notwendige Ausrüstung, die nicht in gleichwertiger Güte aus inländischer Produktion bezogen werden kann oder Steuerermäßigungen für Projekte, die für weniger entwickelte Regionen vorgesehen sind.

5.4.2 Public Investment Fund

Der Public Investment Fund (PIF) ist der Staatsfonds von Saudi-Arabien, der unter anderem für die Finanzierung vieler Projekte in Königreich zuständig ist. Dazu gehören Gigaprojekte, wie NEOM oder Red Sea Project, aber auch Investitionsprogramme im Ausland. Um das Portfolio des Fonds zu erweitern, werden auch Investitionen in Startups und Firmen wie Uber getätigt. Das jetzige Ziel des Fonds ist, bis 2020 ein Portfolio im Wert von 400 Mrd. USD zu verwalten, der bis 2030 auf 2 Billionen USD wachsen soll. Die Verteilung von inländisch zu ausländischen Investitionen soll etwa 50:50 entsprechen. Dem PIF gehören auch Firmen, die früher noch formell im staatlichen Besitz waren. So wurde die Saudi Electric Company bei der Privatisierung in 2017 zu 74% erworben.¹²³

5.4.3 The Saudi Industrial Investment Company (Dussur)

Dussur wurde 2014 per Royal Decree gegründet und ist eine direkte Umsetzung von Vision 2030. Die drei Shareholder - Saudi Arabian Investment Fund (PIF) (50%), Saudi Aramco (25%) und Sabic (25%) - sind die Eckpfeiler der saudischen Wirtschaft. Dussur fungiert hierbei als Finanzier der Diversifizierung der saudischen Wirtschaft durch die Unterstützung von vielversprechenden Unternehmen. Der Hauptinvestitionsfokus liegt hier vor allem in den Branchen der Downstream Chemikalien, IWWT, Maritim-, aber auch der Auto- und Solarindustrie. Insbesondere ist zu bemerken, dass Dussur dabei viel Wert darauf legt, dass Firmen hohes Lokalisierungspotenzial haben.

¹²³ SEC Annual Report 2017

Kontakt

The Business Gate, Building B14, Level 2
Eastern Ring Road
P.O. Box 47340, Riyadh 11552, Saudi Arabia
Tel: +966 11 826 5000
Email: info@dussur.com
Website: www.dussur.com

5.4.4 Human Resources Development Fund [für saudische Angestellte]

Der Human Resources und Development Fund hat zum Ziel vor allem das nationale Humankapital durch Weiterbildungen und Rekrutierungen im privaten Sektor zu unterstützen. Dies versucht der HRDF, indem es Finanzielle Anreize und Unterstützung für Trainings für Angestellte im Privatsektor anbietet.

Kontakt:

Olaya St, Riyadh 12213, Saudi Arabia
Phone: +966 9200 20301
E-Mail: Care@hrdf.org.sa
Website: <https://hrdf.org.sa/>

5.5 SWOT-Analyse / Weitere Herausforderungen

Heute ist Saudi-Arabien nach Angaben der Weltbank auf Platz 92 des „Ease of Doing Business Report“ platziert. Zuvor war das Königreich jedoch noch auf Platz 94 und wurde in diesem Jahr unter anderem in der Rubrik „most improved in dealing with construction permits“ mit Rang 3 belegt. Somit profiliert sich das Königreich zeitgleich als „good practice“-Beispiel für die Digitalisierung der Unternehmungsgründungsprozesse¹²⁴. Hintergrund für positive wie negative Entwicklungen ist eine kontinuierliche Neuregulierung des Lizenzverfahrens der saudischen Investitionsbehörde SAGIA. Durch die rasanten Optimierungen und Digitalisierungen in diesem Bereich ist es für viele im Ausland sitzenden Unternehmen nicht immer einfach auf dem neusten Stand zu sein. Der One-Stop-Shop-Ansatz der SAGIA und das dazugehörige Online-Portal ist ein Beispiel für die stetige Vereinfachung des Investitionsprozesses. Lizenzen werden in der Regel für 5 Jahre vergeben. Hinzu kommt die Gründung von Organisationen wie dem Priority Project Office (PPO) und Strategic Partnership Office (SPO), welche die explizite Aufgabe haben, die Integration von ausländischen Unternehmen im lokalen Markt zu unterstützen. Dies geschieht mit der Unterstützung bei regulatorischen Prozessen sowie bei der Klärung von Kommunikationsschwierigkeiten und Rechtsprozessen. Zugleich befinden sich bei der SPO Ansprechpartner für verschiedene Länder und Regionen, welche großes Interesse daran haben als Kooperationspunkt zu fungieren. Die Gründung von solchen Büros ist ein klares Zeichen, dass die Regierung weiß, dass es auch in Zukunft ausländische Investoren brauchen wird und dass ein unsicherer und komplizierter Prozess als Hindernis gesehen wird.

Seit einigen Jahren müssen Investoren den Mehrwert ihrer Investition für die Entwicklung des Landes darstellen sowie einen Dreijahres-Saudisierungsplan detailliert bei Antragstellung vorlegen. Eine Verlängerung der Lizenz wird von der Erfüllung des Plans abhängig gemacht.

Ein wichtiger Punkt ist die steigende Tendenz zur Pflichtlokalisierung in Saudi-Arabien. Die besten Beispiele hierfür bieten die beiden Industriegiganten Saudi Aramco und SABIC. Jede dieser Firmen hat ihr eigenes Lokalisierungsprogramm (Saudi Aramco: IKTV; SABIC: Nusaned), welches ihre Zulieferer nach lokaler Produktionsmenge beurteilt. Je mehr man vor Ort produziert, desto mehr Vorteile werden einem geboten. Jedoch, im Falle von Aramco, werden diese Vorteile auch durch Nachteile bei mangelnder Lokalisierung supplementiert. Das heißt in der Praxis, das Zulieferer in der Zukunft einen verbindlichen Lokalisierungsplan einreichen müssen, der von einer dritten Organisation beurteilt wird. Bei Nichteinhaltung dieses Plans werden Strafen oder sogar

¹²⁴World Bank (2019)

Vertragskündigungen fällig. Das Königreich möchte sicherstellen, dass so viel Wissen und Wert wie möglich Langzeit erhalten bleibt.

Solche Lokalisierungsprogramme werden in der GCC-Region immer mehr zum Regelfall. Die Bemühungen werden hierbei nicht nur positiv aufgenommen, da die Befürchtung besteht, dass zu starke Lokalisierungsanforderungen die Eintrittsbarrieren für ausländische Unternehmen erhöht. Insbesondere weil Lokalisierungsprogramme nicht länderübergreifend sind, können sie sich zu erheblichen Problemen für potenzielle Lieferanten entwickeln, welche die ganze Region beliefern wollen, jedoch nur in einem Land lokalisieren können. Somit besteht die Gefahr einer Marktfragmentierung. Es gilt als unwahrscheinlich, dass ein solcher „Lokalisierungswettbewerb“ entwickelt. Sollte es jedoch soweit kommen, wäre Saudi-Arabien als größter Markt der GCC am besten aufgestellt.

Abbildung 10: SWOT Analyse der GTAI zu Saudi-Arabien



Quelle: Eigene Darstellung, basierend auf GTAI 2018

6. Quellenverzeichnis

Al Rashid 2019: North and South Railway Project.

http://www.rtcc.com.sa/contracting/projectdetailsRailwaysandRoads_new?ListName=ProjectDetails_For_RailwaysandRoads&Name=North%20and%20South%20Railway%20Project&languageidentity=1# (Abgerufen am 07.10.2019).

Arabian Business (2018): Saudi Arabia to establish special economic zone to woo foreign investors,

<https://www.arabianbusiness.com/transport/406603-saudi-arabia-to-establish-special-economic-zone-too-woo-foreign-investors>

Arabnews 2019: Saudi Arabia's unemployment rate drops to 12,5%. <https://www.arabnews.com/node/1505976/saudi-arabia> (Abgerufen am 11.09.2019).

Arabnews 2019a: 24.000 visitors to Saudi Arabia within 10 days of new tourist visa system.

<https://www.saudiarabiavisa.com/saudi-tourist-visa/>. (Abgerufen am 10.10.2019).

Arabnews 2018: New Dschidda Airport operator “by second half of 2019.”

<https://www.arabnews.com/node/1424851/saudi-arabia> (Abgerufen am 10.10.2019)

Ar-Riaydh Development Authority 2015: King Abdulaziz Project for Riyadh Public Transport.

http://www.ada.gov.sa/ADA_e/DocumentShow_e/?url=/res/ADA/En/Projects/RiyadhMetro/index.html (Abgerufen am 07.10.2015).

Ar-Riaydh Development Authority (ADA) 2019a: Riyadh Metro. <http://riyadhmetro.sa/> (Abgerufen am 22.09.2019).

Ar-Riaydh Development Authority (ADA) 2019b: Homepage. <http://ada.gov.sa/> (Abgerufen am 17.08.2019).

Argaam 2018a: 6 major tourist projects underway in Saudi Arabia.

<https://www.argaam.com/en/article/articledetail/id/576186> (Abgerufen am 10.10.2019).

Argaam 2019: Dschidda Metro project to be delayed further: official.

<https://www.argaam.com/en/article/articledetail/id/601446> (Abgerufen am 26.08.2019).

Argaam 2018: King Abdulaziz Airport expansion costs \$3.8 bln: report.

<https://www.argaam.com/en/article/articledetail/id/547978>, (Abgerufen am 11.09.2019).

Aussenwirtschaftsportal Bayern 2019: Export und Import aus Saudi Arabien. <https://www.auwi-bayern.de/Asien/Saudi-Arabien/export-import-statistik.html>,

(Abgerufen am 11.09.2019).

Barrow, Keith 2018: GCC Railway to link four Gulf states by 2021. <https://www.railjournal.com/regions/middle-east/gcc-railway-to-link-four-gulf-states-by-2021/>.

(Abgerufen am 25.09.2019).

Bloomberg 2017: Saudi Arabia Plans to Raise Gas Prices by 80% in January.

<https://www.bloomberg.com/news/articles/2017-12-11/saudis-are-said-to-plan-80-gasoline-price-increase-in-january>

(Abgerufen am 13.10.2019)

Bloomberg 2017a: Saudi Arabia and Qatar Are Still Friends When It Comes to Tankers.

<https://www.bloomberg.com/news/articles/2017-06-30/saudi-arabia-and-qatar-keep-sharing-oil-tankers-amid-tensions>

(Abgerufen am 13.10.2019)

Börsenzeitung 2019: Länder Ratings. https://www.boersen-zeitung.de/index.php?li=312&subm=laender&sort=1_2.

(Abgerufen am 21.08.2019).

BBC 2019: Hyperloop track to be built in Saudi Arabia. <https://www.bbc.com/news/technology-49096675> (Abgerufen am 10.10.2019).

BBC 2018: Saudi Arabia and United Arab Emirates introduce VAT for the first time.

<https://www.bbc.com/news/business-42508883>, (Abgerufen am 11.09.2019).

Central Department of Statistics and Information 2015a: Population Estimates.

<http://www.cdsi.gov.sa/pdf/PopulationEstimates2010-2025-admareas.pdf> (Abgerufen am 07.10.2015).

Central Department of Statistics and Information 2015b: The number of pilgrims for the Years From 1416H. (1995) to 1435H. (2014G.).

http://www.cdsi.gov.sa/english/index.php?option=com_docman&task=doc_download&gid=830&Itemid=173 (Abgerufen am 07.10.2015).

Central Informatics Organisation 2015: Population by Nationality & Sex - (1995 - 2014).

<http://www.data.gov.bh/en/ResourceCenter/DownloadFile?id=1453> (Abgerufen am 07.10.2015).

CIA 2019: The World Factbook – Saudi Arabia. <https://www.cia.gov/library/publications/the-world-factbook/geos/sa.html>. (Abgerufen am 10.10.2019)

Construction Week Online 2015: GCC Railway route.

http://www.constructionweekonline.com/pictures/3_GCC_Railway_map_1.jpg (Abgerufen am 22.10.2015).

DB International 2015: DB International erhält Zuschlag für High Speed Project Al Haramain. http://www.db-international.de/dbi-de/start/news/4290326/130812_al_haramain.html (Abgerufen am 07.10.2015).

Delegation der Deutschen Wirtschaft für Saudi-Arabien – AHK Saudi-Arabien. 2012: Vergaberecht Saudi-Arabien. Rechtstipps für öffentliche Ausschreibungen. S. 10 -56.

Dianne Apen-Sadler: Work on the King Hamad Causeway between Bahrain and Saudi Arabia to begin in 2021.

<https://www.timeoutbahrain.com/news/415367-work-on-king-hamad-causeway-between-bahrain-and-saudi-arabia-to-begin-in-2021> (Abgerufen am 10.10.2019).

Dornier Consulting 2019: SAUDI RAILWAY MASTER PLAN 2010 – 2040. https://www.dornier-consulting.com/sro_2011_dt/. (Abgerufen am 21.08.2019).

Ellen R Wald 2019: Remember That Aramco IPO? Prince Mohammed Does.

<https://www.forbes.com/sites/ellenwald/2019/06/17/remember-that-aramco-ipo-prince-mohammed-does/#1cc01afb33e3>, (Abgerufen am 11.09.2019).

Euler Hermes 2019: Country Report Saudi Arabia, https://www.eulerhermes.com/en_global/economic-research/country-reports/Saudi-Arabia.html

Expat.com: Saudization: What it means, <https://www.expats.com/en/guide/middle-east/saudi-arabia/17784-saudization-what-it-means.html> (Abgerufen am 08.10.2019)

Export.gov (2018): Saudi Arabia – Transport and Logistics, <https://www.export.gov/article?id=Saudi-Arabia-Transport-and-logistics> (Abgerufen am 13.10.2019)

Fattah et al. 2019: Saudi Arabia Drops Dress Code For Foreign Women in Tourism Push.

<https://www.bloomberg.com/news/articles/2019-09-26/saudi-arabia-opens-to-foreign-tourists-and-their-foreign-ways> (Abgerufen am 10.10.2019).

Frank Kane 2018: Coming soon: 600 VOX screens to Saudi Arabia.

<https://www.arabnews.com/node/1287731/business-economy>, (Abgerufen am 11.09.2019).

GACA 2019: GACA Unprecedented achievements that contribute to the development of the global air transport system. <https://gaca.gov.sa/web/en-gb/news/gacanews-100119-hf01> (Abgerufen am 10.10.2019).

General Authority of Civil Aviation 2015: Statistical Yearbook 2014. <http://www.gaca.gov.sa/en-us/Statistics/Documents/2014/AnnualBook2014e.pdf> (Abgerufen am 07.10.2015).

General Authority for Statistics 2019: <https://www.stats.gov.sa/en> (Abgerufen am 10.10.2019).

General Authority of Zakat & Tax 2019. <https://www.vat.gov.sa/en> (Abgerufen am 10.10.2019).

General Authority of Zakar and Tax: General Authority of Zakat and Tax Excise Tax Implementation – Excise Tax Guidelines. <https://www.gazt.gov.sa/sites/default/files/2018-03/Excise%20Tax%20Guidelines%20%20.pdf> (Abgerufen am 10.10.2019).

Global Media Insight 2019: Saudi Arabia's Population Statistics of 2019. <https://www.globalmediainsight.com/blog/saudi-arabia-population-statistics/>, (Abgerufen am 11.09.2019).

GTAI 2015a: Golfregion: Top-Projekte und Top-Auftragnehmer. <https://www.gtai.de/GTAI/Navigation/DE/Trade/Maerkte/suche,t=golfregion-topprojekte-und-topauftragnehmer,did=1175182.html> (Abgerufen am 07.10.2015).

GTAI 2015b: Branche kompakt - Bauwirtschaft (Tiefbau/Infrastrukturbau) - Saudi-Arabien, 2015. <https://www.gtai.de/GTAI/Navigation/DE/Trade/Maerkte/Branchen/Branche-kompakt/branche-kompakt-bauwirtschaft,t=branche-kompakt--bauwirtschaft-tiefbauinfrastrukturbau--saudiarabien-2015,did=1248706.html> (Abgerufen am 07.10.2015).

GTAI 2018: SWOT-Analyse Saudi-Arabien Januar 2018. <https://www.gtai.de/GTAI/Navigation/DE/Trade/Maerkte/Geschaefspraxis/swot-analyse,t=swotanalyse--saudiarabien-januar-2018,did=1851624.html> (Abgerufen am 5.10.2019).

GTAI 2019a: Wirtschaftsdaten kompakt: Saudi-Arabien. https://www.gtai.de/GTAI/Content/DE/Trade/Fachdaten/MKT/2016/11/mkt201611222061_159740_wirtschaftsdaten-kompakt---saudi-arabien.pdf?v=6 (Abgerufen am 21.08.2019).

Gulf Business 2019: Understanding Saudi's new tenders and procurement law: What are the main changes? <https://gulfbusiness.com/understanding-saudis-new-tenders-procurement-law-main-changes/>, (Abgerufen am 11.09.2019).

Gulf Construction Vol. XXXVI No. 7. Hrsg.: Anwar Abdul Rahman. S. 24.

H. Plecher 2019: Degree of urbanization in Saudi Arabia in 2017. <https://www.statista.com/statistics/262497/degree-of-urbanization-in-saudi-arabia/>, (Abgerufen am 11.09.2019).

Indexmundi 2018: Ländervergleich Staatsverschuldung. <https://www.indexmundi.com/g/r.aspx?v=143&l=de> (Abgerufen 21.08.2019).

Intertek 2019a: SASO to implement the Saudi Product Safety Programme (SALEEM). <http://www.intertek.com/government/export-import/saudi-saleem-saber/> (Abgerufen am 10.10.2019).

International Railway Journal 2015: GCC Railway making good progress. <http://www.railjournal.com/index.php/middle-east/gcc-railway-making-good-progress.html> (Abgerufen am 07.10.2015).

Jadwa Investment (2019): The Saudi Economy in 2019

Jazan Economic City 2019: <https://www.rcjy.gov.sa/en-US/Jazan/Documents/EPD-JEC-Q1.pdf> (Abgerufen am 10.10.2019)

John Foley (2019): Breakingviews – Saudi Aramco is big, just not big enough. <https://www.forbes.com/sites/ellenrwald/2019/06/17/remember-that-aramco-ipo-prince-mohammed-does/#1cc01afb33e3>, (Abgerufen am 11.09.2019).

Kareem Fahim 2019: Saudi Arabia encourages foreign workers to leave – and is struggling after so many did In. https://www.washingtonpost.com/world/saudi-arabia-encouraged-foreign-workers-to-leave---and-is-struggling-after-so-many-did/2019/02/01/07e34e12-a548-11e8-ad6f-080770dcddc2_story.html?noredirect=on (Abgerufen am 11.09.2019).

Koffler 2013: Dornier Consulting. Session 9: Infrastructure Megaprojects. Integrated Development Strategies for Infrastructure Megaprojects in the KSA: The Saudi Railway Master Plan 2010 – 2040.

http://www.business.ghorfa.de/fileadmin/inhalte/wirtschaftsforum/2013/PPP/Dr.%20Juergen%20R.%20Koffler_Dornier%20Consulting%20GmbH.pdf (Abgerufen am 07.10.2015).

KPMG (2018): Kingdom of Saudi Arabia to set up first Special Economic Zone for Integrated Logistics, <https://home.kpmg/content/dam/kpmg/sa/pdf/2018/Kingdom%20of%20Saudi%20Arabia%20to%20set%20up%20first%20Special%20Economic%20Zone%20for%20Integr...pdf> (Abgerufen am 10.10.2019)

Lovin Saudi 2019: Saudi Arabia is expected to earn this much from VAT <https://lovinsaudi.com/news/saudi-arabia-is-expected-to-earn-this-much-from-vat/>, (Abgerufen am 09.11.2019).

Malek, C. (2019): How Saudi Arabia is improving its railways. <http://www.arabnews.com/node/1460881/saudi-arabia>. (Abgerufen am 25.08.2019).

Meed 2015a: Saudi Landbridge prequalification to start late this year. <http://www.meed.com/sectors/construction/saudi-landbridge-prequalification-to-start-late-this-year/3209856.article> (Abgerufen am 07.10.2015).

Meed 2015b: Riyadh Metro. <http://www.meed.com/projects/project-profiles/riyadh-metro/3186575.article> (Abgerufen am 07.10.2015).

Meed 2015c: Dschidda seeks firms for bus network. <http://www.meed.com/sectors/transport/Dschidda-seeks-firms-for-bus-network/3214348.article> (Abgerufen am 07.10.2015).

Meed 2015d: Saudi Arabia seeks investors for next airport PPP. <http://www.meed.com/sectors/construction/saudi-arabia-seeks-investors-for-next-airport-ppp/3211068.article> (Abgerufen am 07.10.2015).

Meed 2015e: Saudi Arabia prequalifying firms for airport PPP. <http://www.meed.com/sectors/transport/aviation-and-airports/saudi-arabia-prequalifying-firms-for-airport-ppp/3215465.article> (Abgerufen am 22.10.2015).

Meed 2015f: Al-Rashid Trading & Contracting Company. <http://www.meed.com/knowledge-bank/companies/al-rashid-trading-and-contracting-company/> (Abgerufen am 07.10.2015).

MEED Vol 59 Nr. 21. Hrsg.: Meed Ltd. S.14.

MEED Vol 59 Nr. 3. Hrsg.: Meed Ltd. S. 36 – 37.

Metro Dschidda Company (o.D.): Industry Briefing Day for JPTP.

Misk Foundation 2019: <https://misk.org.sa/en/> (Abgerufen am 11.09.2019).

National Industrial Development & Logistics Program (2019). http://www.arabia-saudita.it/files/news/2019/02/nidlp_2019_en.pdf, (Abgerufen am 11.09.2019).

Nanji, N. 2018: Riyadh metro mega-project to be fully operational by 2021. <https://www.thenational.ae/business/travel-and-tourism/riyadh-metro-mega-project-to-be-fully-operational-by-2021-1.711522> (Abgerufen am 26.08.2019).

Ports Authority 2014: http://www.ports.gov.sa/English/Statistics/Documents/Statistics_%202013.zip (Abgerufen am 07.10.2015).

ProTenders 2019: Prince Mohammed Bin Abdulaziz Airport Expansion. <https://www.protenders.com/companies/general-authority-of-civil-aviation/projects/prince-mohammed-bin-abdulaziz-airport-expansion>, (Abgerufen am 11.09.2019).

Public Investment Fund Program 2017: The Public Investment Fund Program (2018-2020). https://vision2030.gov.sa/sites/default/files/attachments/PIF%20Program_EN_0.pdf (Abgerufen am 10.10.2020).

Saber 2018: Know more about Saber's platform. <https://saber.sa/home/aboutsaber> (Abgerufen am 01.08.2019).

Saudi Arabia Visa 2019: <https://www.saudiarabiavisa.com/saudi-tourist-visa/>. (Abgerufen am 10.10.2019).

Saudi Aramco 2019: Saudi Aramco signs share purchase agreement to acquire 70% majority stake in SABIC from the Public Investment Fund of Saudi Arabia. <https://www.saudiaramco.com/en/news-media/news/2019/aramco-sabic>, (Abgerufen am 11.09.2019).

Saudi Binladen Group 2019: King Abdullah City. http://www.sbg.com.sa/economic_city.html (Abgerufen am 10.10.2019).

Saudi Gazette 2019: Saudi Arabia raises fuel price <http://saudigazette.com.sa/article/571841>, (Abgerufen am 11.09.2019).

Saudi Gazette (2019a): Set for opening in 2020, Taif airport still in designing stage.

<http://saudigazette.com.sa/article/572035>, (Abgerufen am 11.09.2020).

SEC Annual Report 2017. <https://www.se.com.sa/en-us/Pages/AnnualReports.aspx> (Abgerufen am 10.10.2019).

Slider, H. 2017: Saudi Arabia completes detailed design of its 950-km Land Bridge railway project. <http://www.albiladdailyeng.com/saudi-arabia-completes-detailed-design-of-its-950-km-land-bridge-railway-project/> (Abgerufen am 25.08.2019).

STA Law firm 2019: Saudi Arabia: Saudi Arabian Tender And Procurement Law Update. <http://www.mondaq.com/article.asp?articleid=840420>, (Abgerufen am 11.09.2019).

Statista 2019a: Bruttoinlandsprodukt (BIP) in Saudi-Arabien bis 2018. <https://de.statista.com/statistik/daten/studie/157166/umfrage/bruttoinlandsprodukt-bip-in-saudi-arabien/> (Abgerufen am 21.08.2019)

Systra 2015: Systra signs a major contract for Medina's future metro system. http://www.systra.com/IMG/pdf/pr_medine.pdf (Abgerufen am 22.10.2015).

Tadawal 2019: Saudi Stock Exchange Joins MSCI Emerging Market Index. https://www.tadawul.com.sa/wps/wcm/connect/36e2a80e-6826-47e9-9770-fa27b1ad8dc1/TMD-Tadawul-MSCI+Coverage+EDM-EN.pdf?MOD=AJPERES&CONVERT_TO=url&CACHEID=ROOTWORKSPACE-36e2a80e-6826-47e9-9770-fa27b1ad8dc1-mhzLdv4, (Abgerufen am 11.09.2019).

Technical Review Middle East. Vol 30 Issue 4. Hrsg.: Nick Fordham. S. 48.

The Big Five 2015: World Bank: \$15.5 billion GCC Rail project on track. <https://www.thebig5hub.com/news/2015/april/world-bank-155-billion-gcc-rail-project-on-track/> (Abgerufen am 07.10.2015).

Tibahairports 2019: <http://tibahairports.com/> (Abgerufen am 10.10.2019).

Trade Arabia 2015: Work on \$815m Bahrain airport expansion to start soon. http://www.trade Arabia.com/news/TTN_288457.html (Abgerufen am 05.10.2015).

Trading Economics 2019: Saudi Arabia Foreign Direct Investment – Net Flows. <https://tradingeconomics.com/saudi-arabia/foreign-direct-investment>, (Abgerufen am 11.09.2019).

UNHabitat 2017: Country Profile Saudi Arabia. <https://www.futuresaudicities.org/wp-content/uploads/2017/07/Country-Profile-Saudi-Arabia-English.jpg> (Abgerufen am 07.10.2019)

Vivian Nereim 2019: Saudi Arabia Widens Excise Tax to Sweetened Drinks, E-Cigarettes. <https://www.bloomberg.com/news/articles/2019-05-19/saudi-arabia-widens-excise-tax-to-sweetened-drinks-e-cigarettes>.

WEF 2019: Global competitiveness report,
http://www3.weforum.org/docs/WEF_TheGlobalCompetitivenessReport2019.pdf (Abgerufen am 10.10.2019).

World Bank Group. 2011. Doing Business 2011: Making a Difference for Entrepreneurs. Washington, DC: World Bank. <https://www.doingbusiness.org/content/dam/doingBusiness/media/Annual-Reports/English/DB11-FullReport.pdf> (Abgerufen am 11.09.2019), (Abgerufen am 11.09.2019).

World Bank Group 2015: Economy Rankings. <http://www.doingbusiness.org/rankings> (Abgerufen am 07.10.2015).

Zawya 2015a: PIF Saudi Landbridge. http://projects.zawya.com/PIF_Saudi_Landbridge_/project/161106072246/ (Abgerufen am 07.10.2015).

Zawya 2015b: ADA - Riyadh Metro. http://projects.zawya.com/ADA_Riyadh_Metro/project/161106061725/ (Abgerufen am 07.10.2015).

Zawya 2015c: Dschidda metro to eliminate 30% of traffic movement.
http://projects.zawya.com/Dschidda_metro_to_eliminate_30_of_traffic_movement/story/ZAWYA20150817031419/ (Abgerufen am 07.10.2015).

Zawya 2015d: GACA - King Abdulaziz International Airport Development Project - Phase 1.
http://projects.zawya.com/GACA_King_Abdulaziz_International_Airport_Development_Project_Phase_1_/project/100707092331/ (Abgerufen am 07.10.2015).

Zawya 2015e: GACA - King Abdulaziz International Airport Development Project - Phase 1 - New Terminal.
http://projects.zawya.com/GACA_King_Abdulaziz_International_Airport_Development_Project_Phase_1_New_Terminal/project/240409075625/ (Abgerufen am 07.10.2015).

Zawya 2015f: GACA - King Abdulaziz International Airport - Airport City.
http://projects.zawya.com/GACA_King_Abdulaziz_International_Airport_Airport_City/project/300709013712/ (Abgerufen am 07.10.2015).

Zawya 2015g: GACA - Prince Mohammed Bin Abdulaziz Airport Expansion - Phase 1.
http://projects.zawya.com/GACA_Prince_Mohammed_Bin_Abdulaziz_Airport_Expansion_Phase_1/project/180707061526/ (Abgerufen am 07.10.2015).

Zawya 2015h: GACA - Prince Mohammed Bin Abdulaziz Airport Expansion - Phase 2.
http://projects.zawya.com/GACA_Prince_Mohammed_Bin_Abdulaziz_Airport_Expansion_Phase_2/project/240311013105/ (Abgerufen am 07.10.2015).

Zawya 2015i: Al Rajhi Holding Group. http://projects.zawya.com/Al_Rajhi_Holding_Group/company/1004446/ (Abgerufen am 07.10.2015).

Zawya 2018a: Saudi to issue Dschidda Metro tenders to private sector.
https://www.zawya.com/mena/en/business/story/Saudi_to_issue_Dschidda_Metro_tenders_to_private_sector-ZAWYA20180315113251/ (Abgerufen am 26.08.2019).

Zawya 2018b: Mobile, internet penetration nears 100% in 2018 in Saudi Arabia,
https://www.zawya.com/mena/en/business/story/Mobile_internet_penetration_nears_100_in_2018_in_Saudi_Arabia-ZAWYA20190102050230/ (Abgerufen am 13.10.2019)

