



Det här verket har digitaliserats vid Göteborgs universitetsbibliotek och är fritt att använda. Alla tryckta texter är OCR-tolkade till maskinläsbar text. Det betyder att du kan söka och kopiera texten från dokumentet. Vissa äldre dokument med dåligt tryck kan vara svåra att OCR-tolka korrekt vilket medför att den OCR-tolkade texten kan innehålla fel och därför bör man visuellt jämföra med verkets bilder för att avgöra vad som är riktigt.

This work has been digitized at Gothenburg University Library and is free to use. All printed texts have been OCR-processed and converted to machine readable text. This means that you can search and copy text from the document. Some early printed books are hard to OCR-process correctly and the text may contain errors, so one should always visually compare it with the images to determine what is correct.



Rapport

R4:1984

CONTER

Transport till en avlägsen marknad

**Jonas Hermanson
Kaj Ringsberg**

INSTITUTET FÖR BYGGDOKUMENTATION	
Ac.nr	
Plac	<i>See</i>

*R
ANA*

Byggeforskningsrådet

R4:1984

CONTER

Tranport till en avlägsen marknad

Jonas Hermanson
Kaj Rinsberg

Denna rapport hänför sig till forskningsanslag
810273-0 från Statens råd för byggnadsforskning
till ILAB, Industriell Logistik AB, Mölndal

I Bygghforskningsrådets rapportserie redovisar forskaren sitt anslagsprojekt. Publiceringen innebär inte att rådet har tagit ställning till åsikter, slutsatser och resultat.

R4:1984

ISBN 91-540-4058-2
Statens råd för byggnadsforskning, Stockholm

INNEHÅLL

1.	BAKGRUND OCH MÅL	7
1.1	Bakgrund	7
1.2	Mål	7
2	ALLMÄNT OM SAUDI-ARABIEN	8
2.1	Geografi och klimat	8
2.2	Befolkning och religion	9
2.3	Politik och kapital	9
2.4	Arbetsmarknad	10
2.5	Transport och kommunikation	10
2.6	Bostadsbyggande	11
2.7	Tomt och mark	12
2.8	Skatter och finansieringsformer	12
2.9	Övrigt	14
2.10	Allmän statistik	15
3	TRANSPORTMÖJLIGHETER TILL SAUDI-ARABIEN OCH EGYPTEN	17
3.1	Geografiskt utseende	17
3.2	Tänkbara transportsystem	17
3.3	Transportmedel, transportvägar och frakt till Saudi-Arabien och Egypten	18
3.3.1	Båt till hamn i Mellanöstern (alt.1)	19
3.3.2	Bil till terminal vid Medelhavet därifrån båt till hamn i Mellanöstern (alt.2)	19
3.3.3	Bil till terminal i Mellanöstern (alt.3)	20
3.3.4	Järnväg till terminal i Mellanöstern (alt.4)	20
3.3.5	Järnväg till terminal vid Medelhavet därifrån båt till Mellanöstern (alt.5)	21
3.4	Sammanställning av prisindikationer	21
4	REDERIER OCH TRANSPORTÖRER	23
4.1	Rederier	23
4.1.1	Saudi-Arabien	23
4.1.2	Egypten	23
4.2	Transportörer	24
5	INHEMSKA TRANSPORTER	25
5.1	Inhemska transporter	25
5.2	Containerservice	25
6	EXEMPEL PÅ VÄRDERING FÖR "VAL" AV TRANSPORTSÄTT	28
6.1	Transportkostnad	28
6.2	Tidhållning	28
6.3	Leveranssäkerhet	29
6.4	Sammanställning	29

7	TERMINAL OCH LAGER	30
7.1	Avsikt	30
7.2	Förutsättningar	30
7.3	Investeringsbehov, kapitalkostnad, drift och underhåll	32
7.4	Lokalisering	37
8	HAMNAR	38
8.1	Saudi-Arabien	38
8.2	Hamnar för containerhantering i Saudi-Arabien	40
8.2.1	Damman	40
8.2.2	Jubail	41
8.2.3	Yanbu	41
8.2.4	Jeddah	41
8.3	Hamnförhållanden i Egypten	41
9	DOKUMENTATION	42
9.1	Dokumentation till Egypten	42
9.2	Dokumentation till Saudi-Arabien	42
9.3	Legalisering	43
9.4	Övrigt	43
10	PRAKTISKA ERFARENHETER FRÅN ETABLE- RINGAR I SAUDI-ARABIEN	45
10.1	Huvudområden	45
10.2	Praktiska problem	46
10.3	Ekonomiska problem	47
10.4	Personalmässiga problem	47
10.5	Relationer till andra parter	48
10.6	Kulturella problem	48
10.7	Satsningar i Saudi-Arabien	48
	- slutsatser	

FÖRORD

Bakgrundsmaterialet till rapporten består till stor del av intervjuer och företagsinternt material, samt diskussioner med olika svenska företag under perioden 1980-82.

Vi ber här att framföra vårt varma tack till de personer som medverkat vid rapportens tillblivelse, och givit oss åsikter och material.

SAMMANFATTNING

Syftet med rapporten är att ge en övergripande bild av transportmöjligheterna till Saudi-Arabien och Egypten.

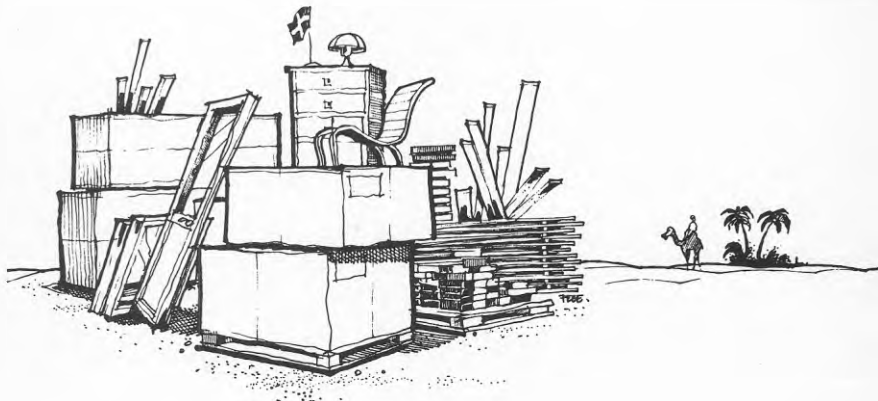
Tyngdpunkten i rapporten ligger på förhållandena i Saudi-Arabien.

Rapporten ger prisindikationer på systemkostnader vid olika kombinationer av transportsätt till Saudi-Arabien och Egypten. Hamnförhållanden, dokumentations- och emballagekrav beskrivs kortfattat. De inhemska transport- och tullrutinerna utreds.

Rapporten innehåller också en beskrivning av sociala, politiska och ekonomiska förhållanden i Saudi-Arabien av idag.

En kostnadsindikation på en terminal med lager i Saudi-Arabien enligt CONTER-idén ges. CONTER-idén innebär ett samarbete mellan svenska tillverkare av byggnadsmaterial vid export till Saudi-Arabien.

Rapporten avslutas med en sammanställning av olika problem som ett svenskt företag kan råka ut för vid en etablering i Saudi-Arabien.



1. BAKGRUND OCH MÅL

1.1 Bakgrund

En stor del av det material som svenska byggnadsindustrin använder vid objektsförsäljning utomlands kommer från svenska byggmaterialindustrin.

Byggmaterialindustrins export bör kunna utökas, och då genom att vända sig till den icke objektsbundna marknaden i utlandet.

Den bärande idén med CONTER är att de exporterande företagen gemensamt driver en "terminal" i det aktuella landet. Fördelarna för företagen med detta är:

- a. Riskspridning vid inbrytningen
- b. Lägre externa transportkostnader
- c. En etablering på platsen
- d. Samarbetsmöjligheter mellan företagen genom gemensamt bolag t.ex.

För entreprenören är den största fördelen en ökad när-service.

Genom att företagen gemensamt investerar och driver terminalen minskar den ekonomiska risken per företag räknat.

Då flera företags transporter bör kunna samorganiseras ökar fyllnadsgraden i lastbilar och containrar, samt att en bättre förhandlingsposition gentemot speditören erhålles.

Genom att etablera på platsen erhålls en närhet till marknaden som bör vara positiv ur marknadsförings-synpunkt.

En av de viktigaste fördelarna med CONTER är dock att den framkallar ett samarbete mellan företagen vid exportsatsningen. Denna kan ske inom gemensamt bolag tillsammans med egyptiska partner.

1.2 Mål

Målet med denna rapport är att ge en komprimerad sammanställning av transportmöjligheterna till Saudi-Arabien och Egypten. I den bilden ingår:

- o Tänkbara transportmöjligheter
- o Kostnader för transporter och terminal
- o Rederier och transportörer
- o Hamnförhållanden
- o Dokumentation
- o Inhemska transporter
- o Terminal och lager
- o Tullförhållanden

Tyngdpunkten i rapporten ligger på förhållandena i Saudi-Arabien.

2. ALLMÄNT OM SAUDI-ARABIEN

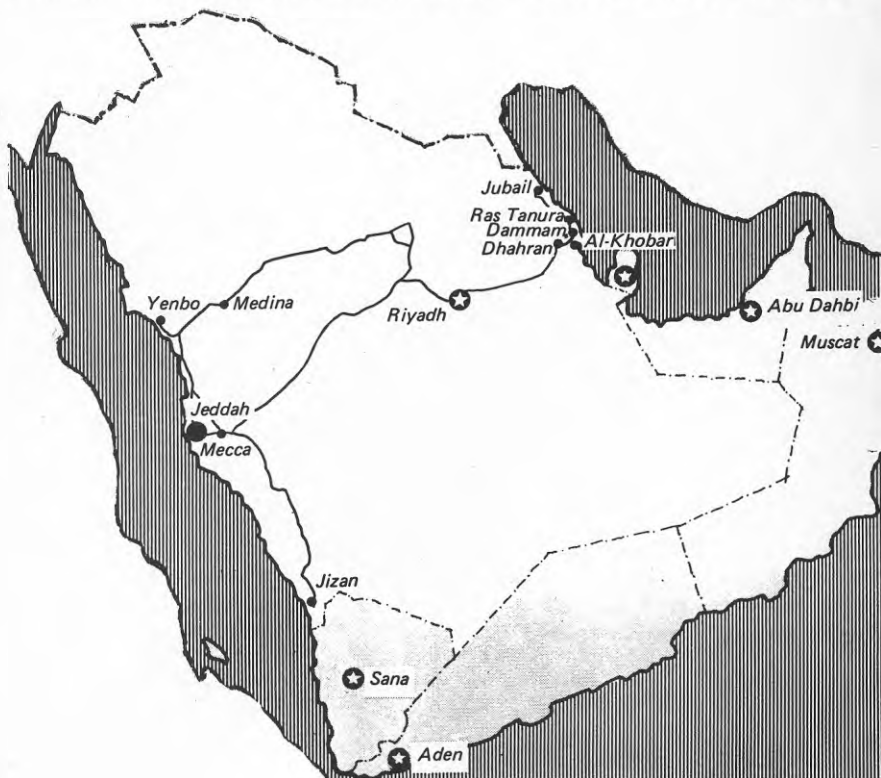
Här följer en sammanfattande bild över Saudi-Arabien av idag (1982).

2.1 Geografi och klimat

Kungariket Saudi-Arabien omfattar omkring 4/5 av arabiska halvöns 2.200.000 km². Landet består av en svagt sluttande högplata.

Ökenstaden Riyadh, som har ca 750.000 invånare, är huvudstad. Jeddah, som är det ledande handelscentrumet och beläget vid Röda Havet, har ca 700.000 invånare. Mecca är en välkänd vallfärdsort för pilgrimmer och ökar sin betydelse som handelscentrum.

Saudi-Arabiens klimat är till största delen torrt och hett, men det finns fuktiga områden vid kusterna och tempererade bergsområden. Dagstemperaturen kan uppgå till 50°C under sommaren, då damm- och sandstormar är vanliga. Under vintern oktober-maj, är temperaturen lindrigare med kvällstemperaturer mellan 15-20°C. Medelnederbörden varierar mellan 75 mm/år och 500 mm/år.

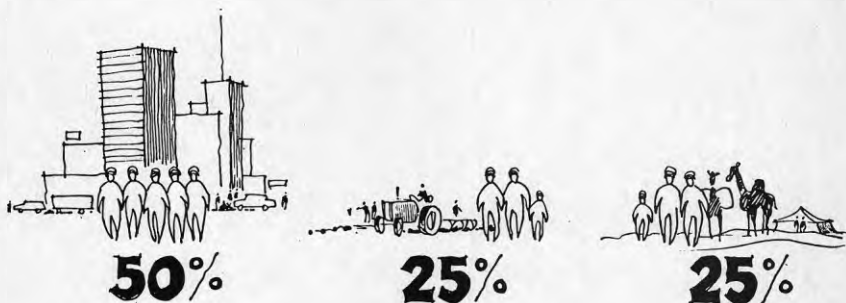


Figur 1. Karta över Saudi-Arabien

2.2 Befolkning och religion

Saudi-Arabiens befolkning uppgick till ca 5,6 miljoner 1975, då ingår ca 700.000 utländska arbetare från närliggande länder.

Omkring 50% av befolkningen bor i städer, 25% är jordbrukare och resten beduinomader. De flesta saudier har gemensamt ursprung och befolkningen är homogen med avseende på språk och religion.



Figur 2. Befolkningsfördelning

Det finns ej några infödda kristna eller judar i Saudi-Arabien, och icke-muslimer är ej välkomna i Mecca och Medina.

2.3 Politik och kapital

Det finns ej några nationella val eller någon folkvald lagstiftande församling i Saudi-Arabien.

Kungen heter för närvarande Fahd.

Den saudiska ekonomin styrs av 5-årsplanen, och planen för 1980-85 kommer att gynna den privata sektorn. En stödåtgärd som är vidtagen är att "The Saudi Industrial Development Fund" (SIDF) finansierar upp till 50% av ett projekt inom den privata sektorn.

De ökade statliga utgifterna har lett till att finansieringen ofta görs av leverantörerna av de importerade varorna.

Enligt Islam är det förbjudet att debitera ränta och enligt gällande lagar är det ej säkert att kapitalet kan återfås vid betalningsinställelse. Med denna grund är det ej svårt att förstå lokalbankernas motvilja att diskontera försäljningskontrakt eller understödja kredit på annat sätt.

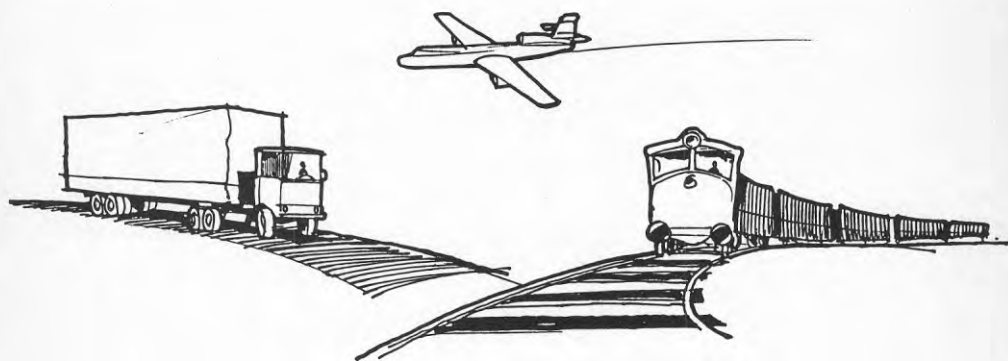
Finansieringen genomförs vanligen genom att leverantörer hjälper lokala distributörer att upprätta kreditavdelningar.

2.4 Arbetsmarknad

Enligt lag skall 2/3 av alla anställda antalsmässigt och hälften anställda lönemässigt bestå av saudier. Eftersom det råder en brist på saudisk arbetskraft följs ej lagen. Alla utlänningar måste ha arbetstillstånd och exit visa.

Den senaste femårsplanens tillväxtmål är begränsade av regeringens policy, som fordrar att arbetskraftbehovet skall vara så nära knutet som möjligt till utbudet av saudisk arbetskraft. Den icke-saudiska arbetskraftens storlek skall försöka hållas till nuvarande nivå, men den skall hållas flexibel, så att den kan möta eventuell efterfrågan på särskilda kunskaper och expertis.

2.5 Transport och kommunikation



Figur 3.

En enkelspårig järnväg finns mellan Damman och Riyadh, den är 575 km lång. Det finns ca 25.000 km asfalterad väg. Flygplatserna vid Jeddah och Dhahran betjänas av internationella flygbolag.

I de större städerna har man tillgång till telefon, men den fungerar ofta dåligt, men de internationella linjerna från Jeddah, Riyadh och Damman/Al-Khobar-området är bra. Viktiga centra förbinds genom radio och telegraf.

2.6 Bostadsbyggande

Behovet av bostäder är stort i landet, efterfrågan är ungefär dubbelt så stor som tillgången. Det aktuella utbudet av stadsbostäder av ordinär eller god standard sjunker i proportion till bostadsbehovet.

Det är ont om resurser för planering, byggande och underhåll av bostäder, liksom resurser för byggnadssektorn i sin helhet. Priset på arbetskraft har ökat drastiskt, och speglar bristen på grovarbetare, specialarbetare och arbetsledare. 1980 fanns det ca 2 miljoner utländska arbetare i landet, och den siffran förväntas stiga till 2,5 miljoner 1985.

Det råder brist på kapital för bostadsbyggande. Nästan allt byggande finansieras genom ägarnas sparande eller inkomster. Detta gör det svårt för familjer med ordinarie inkomster att få kapital till en egen bostad.

Det råder brist på byggnadsmaterial. Många byggnadsarbeten har avstannat pga. brist på cement eller stål.

Inom den privata sektorn saknas institutioner för att planera, finansiera, bygga och handha bostäder. Saudi-Arabien har ingen husbyggnadsindustri av någon större storlek utan snarare en mängd småföretag som arbetar på kontant basis för enskilda kunder. Att handla på kontant basis är fortfarande ett vanligt sätt i Saudi-Arabien.

I regeringens planer för 1975-1980 angående bostadsbyggande utgjorde bland annat följande mål och policy. riktlinjerna för de planerade bostadsbyggnadsprogrammen.

Planerat byggande av hus och byggklara tomter jämfört med beräknat behov 1975 till 1980

(Enheter i tusental)

	1975-76	1976-77	1977-78	1978-79	1979-80	Totalt
Privata sektorn						
Bostäder	20,3	21,9	24,0	26,5	29,4	122,1
Offentliga sektorn						
Bostäder						
Steg I	1,2	1,3	5,0	10,0	15,0	32,5
Steg II	-	-	-	5,0	10,0	15,0
Steg III	-	-	-	-	5,0	5,0
Byggklara tomter	-	2,2	5,1	11,4	25,6	44,3
Delsumma	1,2	3,5	10,1	26,4	55,6	96,8
Bostäder för byggnadsarbetare (tillfälliga)	1,0	5,0	10,0	15,0	20,0	51,0
Summa Tillgångar	22,5	30,4	44,1	67,9	105,0	269,9
Behov av nya och ersättningsbost.	38,2	40,8	43,9	47,2	50,9	221,0
Tillgång minus behov	(15,7)	(10,4)	0,2	20,7	54,1	48,9
Udermåliga enheter som kvarstår	133,0	143,4	143,2	122,5	68,4	

Figur 4. Bostadsbyggandeprogrammet för 1975-1980.

Källa: Institutet för byggdokumentation

2.7. Tomt och mark

I allmänhet får inte icke-saudier äga mark i Saudi-Arabien. Men om utländska företag har fått licens att driva verksamhet under "Foreign Capital Investment Decree" erhåller de tillåtelse att äga tillräckligt med land som behövs för deras verksamhet, inklusive bostäder för deras anställda.

På Industrial Estate var priset 1981 0,05 SR/m²* och år, vilket är mycket billigt. Där kan små och medelstora företag som ej kräver mer än 15.000 m² få hyra. Förutsättningen är dock att man tillverkar eller producerar något. Som enbart tradingföretag går det ej att hyra land där, utan då måste man köpa eller hyra land lokalt vilket är dyrt. Det går knappast att hyra utan säkrast är att köpa och då får man räkna med att priset är ca 3000-5000 SR/m² idag.

2.8 Skatter och finansieringsformer

- o Utlänningar betalar skatt på dels del av vinsten i delägt bolag, dels på vinst som görs i Saudi-Arabien av bolag som inte är registrerade i Saudi-Arabien. Man antar här att det icke-registrerade bolaget gör 15% vinst. Härtill räknas även teknisk och konsulterande service, ränta och kommissioner, försäkringar och leasing. Företagens olika skattesatser beräknas på följande vis:

	Vinst	Skattesats
	< 100.000 SR	25%
100.000	< 400.000 SR	35%
400.000	< 500.000 SR	40%
500.000	<	45%

- o Det har utkommit ett "kungligt dekret" som säger att personlig skatt ej skall existera.
- o Det går att få total skattefrihet för bolag i 10 år genom "Ministry of Finance". Det är statens sätt att inofficiellt få in pengar i bolag som är villiga att satsa i saudiska bolag genom joint-ventures och liknande.
- o Den saudier som tecknar ett tradingföretag, skall varje år betala 2% av det satta företagsvärdet i skatt. Efter detta är han skattefri. I övrigt är skattereglerna mycket oklara och avdragsreglerna mycket speciella. Ett saudiskt bolag får till exempel ej göra avdrag för utlandskonsultation.

* SR = Saudiska Rialer; 1 Rial motsvarar ca 2 SEK.

- o Inlämning av företags årsredovisning är tidsmässigt reglerat. Om man missar detta utgår relativt höga bötesbelopp. Redovisningen skall lämnas dels till "Ministry of Finance" och dels till "Ministry of Commerce".
- o Det förekommer inga valutarestriktioner i Saudi-Arabien. Pengar får fritt föras in och ur landet. SMA (Saudi Arabian Monetary Agency), landets riksbank, reglerar alla bankaktiviteter i Saudi-Arabien.
- o Den saudiska regeringen har insett vikten av en aktiv finansiell sektor för att uppnå sina mål och har etablerat sex specialiserade kreditinstitutioner som har nära anknytning till SAMA. Dessa institutioner är följande:

Saudi Agricultural Bank
 Saudi Credit Bank
 Credit Fund for Contractors
 Public Investment Fund, PIF
 Saudi Industrial Development Fund, SIDF
 Real Estate Development Fund, REDF

Dessa institutioner erhåller sitt kapital främst från staten, och ger medel- och lågfristiga lån räntefritt till jordbruket, industrin och husbyggande, med avsikt att uppmuntra investeringar i dessa sektorer.

REDF, SIDF och PIF hör till de stora lånegivarna. REDF ger lån till finansieringen av privata hem och kontorsbyggande. PIF möter finansieringsbehoven hos offentliga företag som är verksamma inom handel och industri, i synnerhet SAUDIA (det nationella flygbolaget). SIDF ger lån främst till industriella projekt, men har även finansierat andra, till industriell verksamhet knutna projekt som t.ex. kylhus. SIDF finansierar upp till 50% av det investerade värdet i fasta tillgångar. Till fasta tillgångar räknas land, byggnader, fabriker, maskiner och tre månaders rörelsekapital. Lånen ges till licensierade projekt i vilka minst 25% saudiskt delägande ingår.

De tre mindre kreditinstitutionerna, Saudi Agricultural Bank, Saudi Credit Bank och Credit Fund for Contractors är minst lika viktiga för landets utveckling genom det stöd de ger till sina respektive områden.

Förutom dessa speciella kreditinstitutioner finns de saudiska och utländska affärsbankerna.

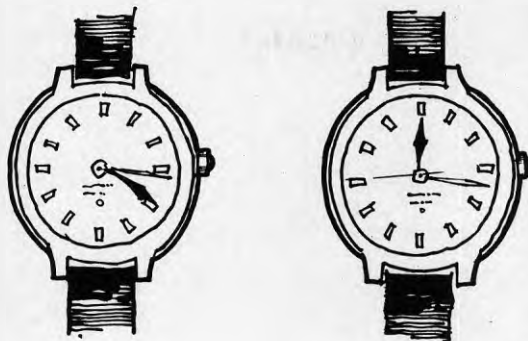
2.9 Övrigt

- Nyckeln till framgångsrika affärsförbindelser i Saudi-Arabien är personliga kontakter. Ofta krävs ett flertal resor dit innan ett utländskt företag kan erhålla ett kontrakt. För att kunna göra affärer i Saudi-Arabien måste man ha en saudiarabisk sponsor och saudiarabierna själva föreslår att en sponsor "utses med omsorg".
- Visum är nödvändiga för alla. Två typer av visum kan utföras för affärsmän som reser till Saudi-Arabien. För att få ett 3-månaders visum krävs att en saudiarabisk sponsor namnges i ansökan. En affärsman som saknar sponsor kan dock erhålla ett 72-timmars transitvisum.
- Islamisk tideräkning är annorlunda mot vår. Årtalet i Saudi-Arabien i år (1982) är 1402. Efter nyårsafton den 18 oktober börjar år 1403. Veckan har 7 dagar, men deras veckohelg infaller 2 dagar före vår. Gemensamma arbetsdagar är alltså måndag, tisdag och onsdag.
- Ett viktigt förhållande som man måste komma ihåg vid handel med Saudi-Arabien är bojkotten mot Israel. Man kan ej använda israeliska containrar, eller exportera israeliska varor. Vissa regler gäller också för fartyg och försäkringsbolag, så att de ej blir svartlistade pga. bojkotten.



Figur 5. Gemensamma arbetsdagar är måndag, tisdag och onsdag.

Normal kontorstid är mellan 9.00-13.00 och 16.00-20.00.
Myndigheterna nås vanligen mellan kl. 8.00 och 14.00.
Den geografiska tidsförskjutningen är 4 timmar.



Figur 6. 4 timmars tidsförskjutning

2.10 Allmän statistik

I 5-årsplanen uppskattades förbrukningen under perioden 1980-85 av vissa byggnadsmaterial till:

Material	Milj.ton
Cement	68
Stålbalkar	10
Betongrör	0,6
Plåt	3,5
Stålrör	50
Bearbetad aluminium	0,2
Virke	9
Övrigt stål	0,6
Glas	0,3
Isolering	0,4
Innertak	36 milj.m ²
Färg	133,4 milj.liter

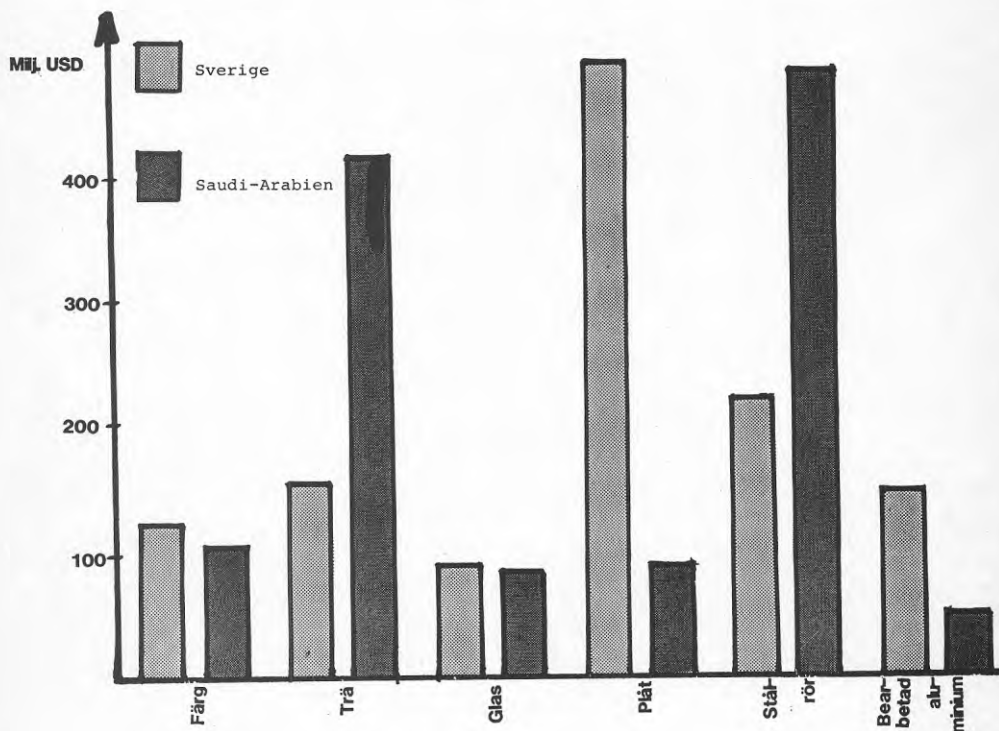
Källa: Business America, March 9, 1981

Nedan redovisas utvalda statistiska uppgifter från 1978 och 1979 över årsimporten till Saudi-Arabien av vissa byggnadsmaterial.

Färg	110,7 milj. \$
Trä	421,4 milj. \$
Cement	446,1 milj. \$
Glas	78,3 milj. \$
Plåt	80,1 milj. \$
Stålrör	482,1 milj. \$
Bearbetad aluminium	53,2 milj. \$

Motsvarande importsiffror för Sverige under samma tidsperiod är:

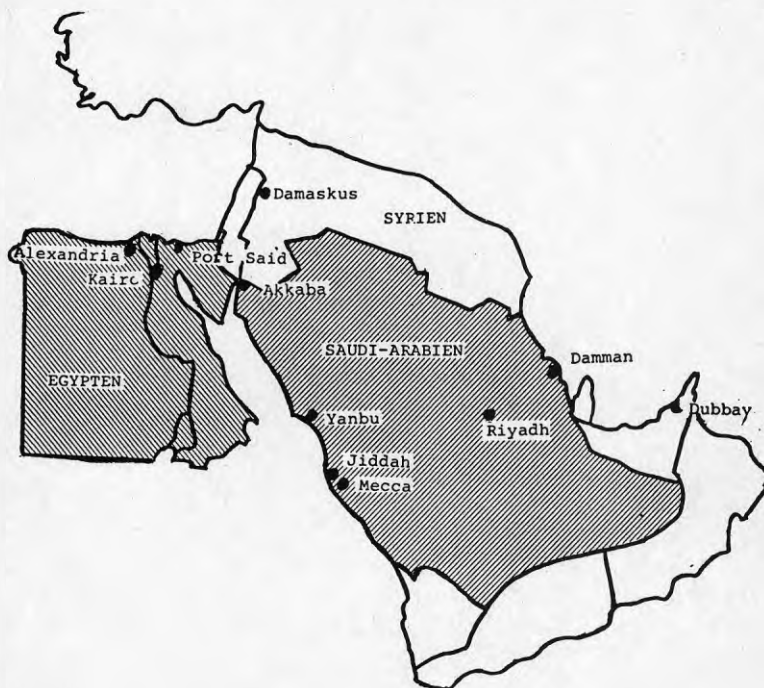
Färg	124,3 milj. \$
Trä	163,7 milj. \$
Cement	-
Glas	93,3 milj. \$
Plåt	469,2 milj. \$
Stålrör	240,1 milj. \$
Bearbetad aluminium	153,8 milj. \$



Figur 7. Sverige och Saudi-Arabien's import av vissa byggnadsmaterial under 1978 och 1979.

3. TRANSPORTMÖJLIGHETER TILL SAUDI-ARABIEN OCH EGYPTEN

3.1 Geografiskt utseende



Figur 8. Karta över Egypten och Saudi-Arabien.

3.2 Tänkbara transportsystem

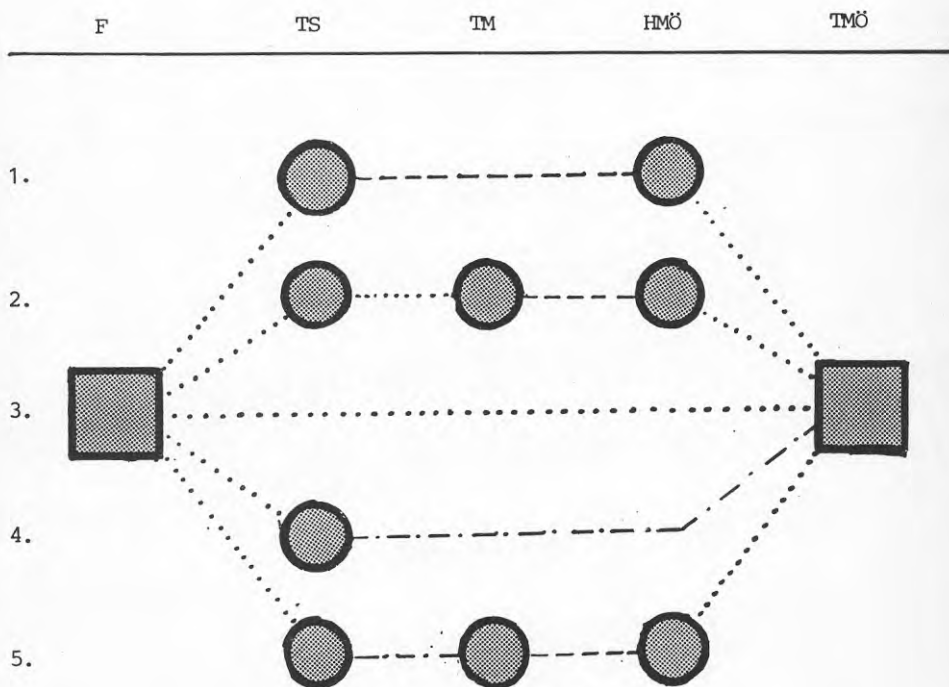
Vid transportsystem till en avlägsen marknad går det vanligen att använda ett större antal olika typer och kombinationer av transportmedel.

Här redovisas de transportsystem som är tänkbara vid transport till Egypten eller Saudi-Arabien.

Flygfrakt är ej aktuellt vid transport av varor, typ byggmaterial med ett lågt värde per viktsenhet.

F = Fabrik i Sverige
 TS = Terminal i Sverige
 TM = Terminal vid Medelhavet
 HMÖ = Hamn i mellanöstern
 TMÖ = Terminal i mellanöstern

..... = Bil
 ----- = Båt
 -·-·-· = Järnväg



Figur 9. Olika tänkbara transportsystem till Saudi-Arabien och Egypten.

3.3 Transportmedel, transportvägar och frakt till Saudi-Arabien och Egypten

De transportvägar som behandlas här är från hamn i Sverige till hamn i Egypten eller Saudi-Arabien. Transporten i Sverige är svår att bedöma då den är beroende av fabrikenas geografiska placering. Transporten från mottagarhamn i Egypten eller Saudi-Arabien kommer att beskrivas senare.

Alla priser som anges är prisindikationer i 1981 års prisläge. Förutsättningarna är, där inget annat anges, 20 till 40 st 20-fots containrar à 17 ton netto per år.

3.3.1 Båt till hamn i Mellanöstern (alternativ 1)



Egypten:

Här sker transporten från terminal i Sverige med fartyg som anlöper hamn i Egypten. Transporttiden är ca en månad. Broströms Rederi AB har exempelvis turer var 14 dag.

Transport- exempel	villkor	ca-pris/ container	ca-pris m ³ el.ton	Terminal- avgift
Göteborg- Alexandria	kaj-kaj	ca 2.300\$	165\$	ca 300 SEK

Saudi-Arabien:

Här sker transporten från terminal i Sverige till terminal i Saudi-Arabisk hamn. Transporttiden är ca 1 månad.

Transport- exempel	villkor	ca-pris/ container	ca-pris m ³ el.ton	Terminal- avgift
Göteborg- Jeddah	kaj-kaj	2.000\$	140\$	300 SEK

3.3.2 Bil till terminal vid Medelhavet därifrån båt till hamn i Mellanöstern (alternativ 2)



Egypten:

Transporten sker med bil från Sverige till hamn i Medelhavet, t.ex. Italien, därifrån sker transporten med båt till hamn i Egypten.

Exempel på villkor för trailer:

Max 1 dags lastning för trailern i Sverige, och den måste tillbaka från Egypten efter 7 dagar.

<u>Transportexempel</u>	<u>Pris</u>
Göteborg-Alexandria	ca 43.000 SEK för 2 st 20 fots containrar à max 12,5 ton

Saudi-Arabien:

Biltransporter till Saudi-Arabien går vanligen genom Jugoslavien, och skeppas därifrån till Syrien. Därifrån körs de till Saudi-Arabien. Transporten tar ca 14 dagar

<u>Transportexempel</u>	<u>Pris</u>
Göteborg-Jeddah	ca 55.000 SEK för 2 st 20 fots containrar à max 12,5 ton

3.3.3 Bil till terminal i Mellanöstern (alternativ 3)



Egypten:

Enbart biltransport i kombination med båt är möjlig till Egypten.

Saudi-Arabien:

Det går att anordna transport med bil till Saudi-Arabien utan skeppning. Transporten går då bland annat genom Turkiet.

<u>Transportexempel</u>	<u>Pris</u>
Göteborg-Jeddah	62.000 SEK för 21 ton

3.3.4 Järnväg till terminal i Mellanöstern (alternativ 4)



Egypten:

Transport till Egypten med användandet av enbart järnväg är ej möjlig. Sista delen av transporten måste ske med båt.

Saudi-Arabien:

Det föreligger problem med en järnvägstransport till Saudi-Arabien. Detta beror främst på de varierande spårvidderna i Mellanöstern som kräver många omlastningar. Transporter längre än till Bagdad är mycket svårt att arrangera. Pga. av väntetider i Turkiet blir transporten lång, ända upp till en månad.

Transportexempel	Pris
Sverige-Bagda	ca 35.000 SEK för 15 ton

3.3.5 Järnväg till terminal vid Medelhavet därifrån båt till Mellanöstern (alternativ 5)



Egypten:

Transport till Egypten sker med tåg till en hamn vid Medelhavet, där omlastning till båt sker. Båten går sedan till en hamn i Egypten.

Transportexempel	Pris
Göteborg-Genua	8.700 SEK
Genua-Alexandria	5.000 SEK

3.4 Sammanställning av prisindikationer

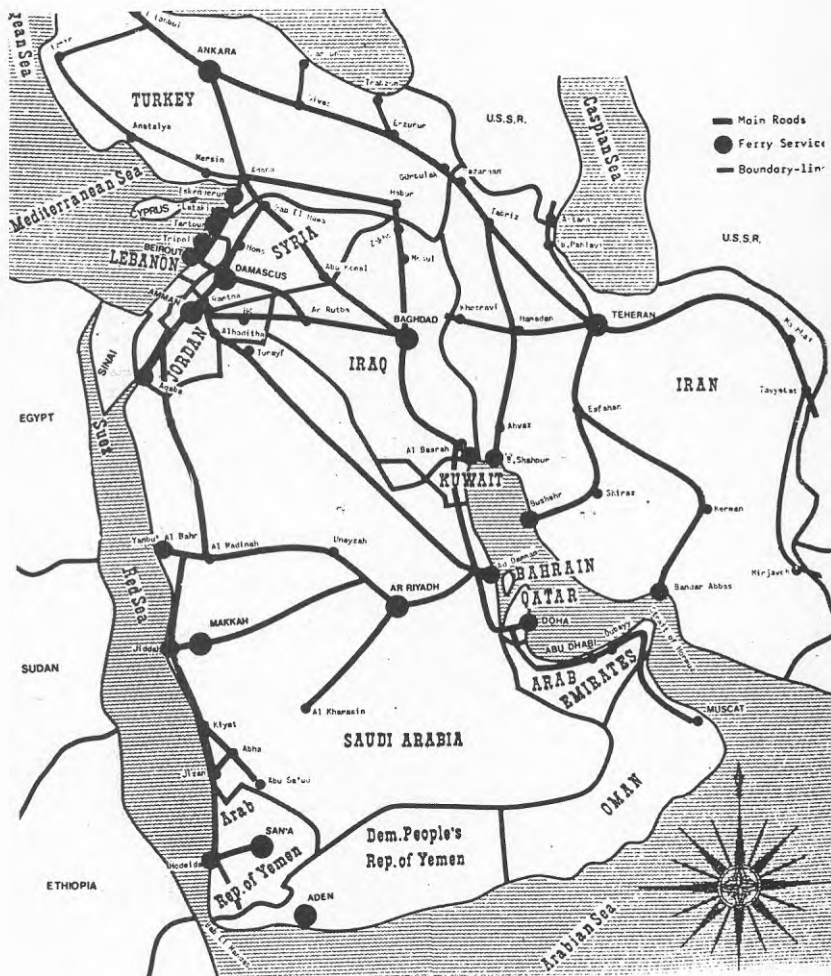
Där ej annat anges gäller prisindikationer för 20-fots containrar à 17,5 ton netto i 1981 års prisläge.

Eg = Egypten
S-A = Saudi-Arabien

Transport-system	Till	Kostnad/ container	
alternativ 1 båt	Eg	2.300 \$	
	S-A	2.000 \$	
alternativ 2 bil-båt	Eg	43.000 SEK	2 st 20 fots containrar à 12,5 ton
	S-A	55.000 SEK	
alternativ 3 bil	Eg	-	
	S-A	62.000 SEK	21 ton gods
alternativ 4 järnväg	Eg	-	15 ton gods till Bagdad
	S-A	35.000 SEK	
alternativ 5 järnväg-båt	Eg	13.700 SEK	
	S-A		

Av tabellen framgår att:

- o alt.1 (båt) och alt.5 (jvg-båt) är lämpligast till Egypten
- o till Saudi-Arabien är båtalternativet och bilalternativen intressantast.



Figur 10 Kommunikationsnätet i Saudi-Arabien

4. REDERIER OCH TRANSPORTÖRER

4.1 Rederier

Det finns olika typer av godshantering inom sjöfarten:
t.ex:

- o Konventionell godshantering (styckegods; bulkods)
- o Enhetslasthantering med LO/LO eller RO/RO-fartyg
- o Hantering med specialfartyg

Genom att ta hänsyn till de olika alternativen inom sjöfrakt, planering, emballage och hantering, kan man välja det transportsätt som är mest ekonomiskt.

Rederierna har ofta i nära samarbete med lokala speditörer och transportföretag byggt upp egna organisationer för att kunna vidarebefordra godset.

4.1.1 Saudi-Arabien

Sealand har trafik var nionde dag från Rotterdam till Jeddah, och Damman. Från Göteborg går ett feederfartyg varje onsdag. Detta ger en total restid av 14-23 dagar till Jeddah, Dubai 21-28 dagar och Damman 23-30 dagar. Sealand är helt specialicerat på containergods och har ej möjlighet att ta annat gods.

Genom att skeppa gods med Tor Line till Felixstowe kan Foss, Fredrik Olsson Sea Speed, utnyttjas. De har trafik till Akaba, Jeddah och Damman. Foss använder RO-RO-fartyg.

Det italienska rederiet Mezario Lines avgår från Malmö eller Göteborg var 14 dag till bland annat Damman. All trafik sker med containerfartyg.

Andra rederier som har trafik på Saudi-Arabien är:

- o Walleniusrederierna (RO/RO-fartyg)
- o Mideastcargo (RO/RO-fartyg)
- o Pakistan National Shipping Co (konventionell trafik)
- o Broströms (RO/RO- och LO/LO-fartyg)

4.1.2 Egypten

Till Egypten går bland annat Broströms orientlinje som har avgångar från Göteborg. Broströms har dessutom en egen terminal i Alexandria.

Salén-rederierna AB har avgångar från Helsingborg och anländer till bland annat Alexandria.

4.2 Transportörer

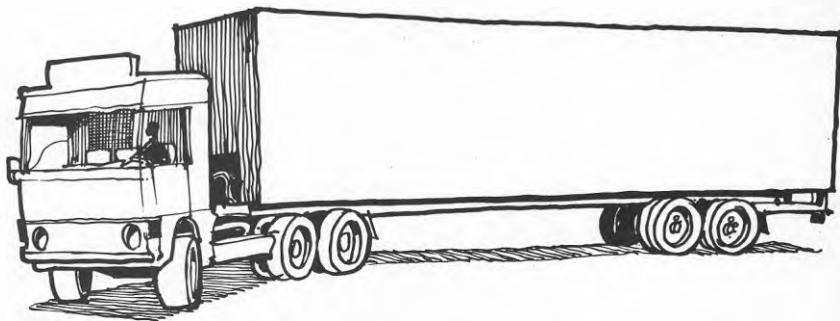
Det finns många biltransportörer som har linjetrafik på Saudi-Arabien, så är ej fallet med Egypten. Men bla. ASG kan förmedla transporten dit med ett österrikiskt bolag.

Transporttiden med bil till Saudi-Arabien är 14-20 dagar. Det kan tyckas att biltransport är onödigt då hamnarna i området fungerar, men en flaskhals är förtullningen och där görs tidsvinster vid en biltransport. En annan fördel med biltransporten är att omlastningen av godset undviks, och att chauffören hela tiden kan ha lasten under uppsikt.

Den vanliga traden till Saudi-Arabien går genom öststaterna till den jugoslaviska hamnstaden Koper och därifrån med färja till hamnstaden Tartus i Syrien. Sjösträckan trafikeras av fyra rederier som tillsammans har en sammanlagd billängds kapacitet av nära 10.000 m.

Sovjet har nu också ökat antalet bilar de släpper igenom, vilket är intressant då den vägen är kortare.

Speditörer som har trafik till Saudi-Arabien är bland andra Jerre, Autotransit, ASG, Schenker och Co och PIE transport.



Figur 11 Flera svenska transportörer har idag trafik till Saudi-Arabien.

5. INHEMSKA TRANSPORTER

5.1 Inhemsk transport

Större, rikstäckande transportföretag av svensk modell finns ej i Saudi-Arabien. De inhemska transporterna sköts av lokala åkerier. Det finns ingen fast prisbild genom taxesättning eller motsvarande. Vid styckegods- trafik gäller dagspriser och förhandlingar.

Landtransport med bil är egentligen det enda sätt som kan komma i fråga. Järnväg existerar endast mellan Riyadh och Damman. Flygtransport inom landet är ofta mycket dyrt. Varor som skall levereras i Riyadh bör lossas i Jeddah och transporteras därifrån eftersom det är dyrare att transportera från Damman då konkurrensen inte är lika stor i Damman och man kan hålla högre priser där än i Jeddah.

Möjligheten för ett utländskt företag att starta upp en egen åkeriverksamhet är begränsad, då ägarmajoriteten enligt lag måste vara saudisk. Vid transporter inom Saudi-Arabien bör man alltså eftersträva att få ett avtal med ett lokalt åkeri. Det åkeriet kan då ombesörja trafiken mellan hamn och terminal.

I den nuvarande 5-årsplanen (1980-1985) är 12,6 miljarder \$ avsatta för utveckling av transporter, dvs inköp av olika nyttofordon, och 12 miljarder \$ för vägbyggnad, samt 375 mijoner \$ för en järnvägslinje mellan Damman och Riyadh. Dessutom avser man bygga en linje mellan Jubail och Damman.

Vägnätet kommer under den nuvarande 5-årsplanen att byggas ut från 21.000 km väg till 27.650 km. Detta medför att de permanentade vägarna ökar med 32%, och det totala vägnätet med 73%. Därtill kommer sekundära förbindelser som bevattningsvägar, militärvägar och tillförselvägar.

5.2 Containerservice

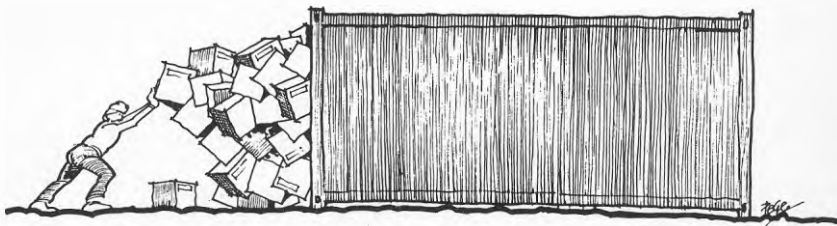
Containrar levereras vanligen till mottagarens lager. Det finns många transportföretag som utför denna service. Dessa transportörer levererar containrarna från hamnen efter det att tullformaliteterna klarats av. Tullformaliteterna sköts antingen av mottagaren själv eller av transportören. Det kan också tänkas att fartygsagenten sköter detta. Fartygsagenten kan ta hand om containern redan vid fabriken i Sverige och svara för dess transport ända till mottagarens adress i Jeddah. Agenten skall kunna lämna ett totalpris för denna service.

Tullkontroll

Tullkontroll utförs idag av all last som kommer till Saudi-Arabisk hamn. Priset för en sådan kontroll (stripping) av en container är 360 SR

Efter tullformaliteterna måste containern lämna hamnområdet innan omlastning kan ske.

Vid tullkontroll av containrarna i t.ex. Jeddahs hamn förstörs mycket av innehållet. Tullarna sliter ut allt och tar ofta liten hänsyn till om innehållet är ömtåligt eller inte. Skadorna kan bli ganska omfattande. Likaså blir det ofta problem om containrarna är "datafyllda", dvs att man med datahjälp har kommit fram till hur containern skall fyllas för att man skall få plats med så mycket som möjligt. När tullarna har slitit ut innehållet ur en sådan container blir ofta 10-20% kvar på marken då det ej får plats i containern igen.



Figur 12 Problem kan uppkomma med datalastade containrar.

Containerhyra

Tömda containrar går automatiskt tillbaka med transportören från mottagaren efter max 6 timmar. Överskrids denna tid får mottagaren betala ett skadestånd på ca 150 SR/tim.

Tullavgift

Tull på varorna varierar mellan 0-20% beroende på typ av vara. Om varan sedan tidigare produceras i Saudi-Arabien kan det vara upp till 20% skyddstull. Detta för att skydda den inhemska tillverkningen. Då förutsätts att denna inhemska tillverkning förser marknaden med vad den behöver.

Generellt som man kan betänka i samband med förtullning

Varorna måste ha gått igenom tullformaliteter inom 10 dagar efter lossningen från fartyget. Har inte detta skett får mottagaren betala en avgift på 10 SR/viktton och dag för varje dag utöver de 10 första. En fast avgift på 38 SR/viktton tas dessutom alltid ut.

Efter 15 dagar tar linjen ut ett skadestånd för sin utrustning dvs för containrarna. Detta rör sig om ca 10-15 \$ per container.

Det är mycket viktigt att dokumentationen från Sverige är korrekt, så att allt överensstämmer med vad som verkligen är levererat, att faktura, konossement och övriga handlingar innehåller samma information. Tullmyndigheterna här är så noggranna så även om det endast är fråga om bagatellartade fel så kan leveransen stoppas. Om dokumenten är felaktiga på något sätt får oftast leverantören stå för följderna. En sak som rekommenderas är att försöka skaffa en kontakt som har kännningar i hamnen och tullen och som kan hjälpa till om något hänger upp sig. Att ha en sådan kontakt kan kosta mycket pengar men kan i längden vara mycket lönsam.

6. EXEMPEL PÅ VÄRDERING FÖR "VAL" AV TRANSPORTSÄTT

Vid val av transportsystem till en avlägsen marknad skall tre krav på transporten primärt ställas:

1. Rätt kostnad
2. Tidhållning (rätt tid)
3. Leveranssäkerhet

(Järnvägstransporter till Saudi-Arabien används för närvarande inte på grund av de stora svårigheterna att komma längre än till Bagdad. Det utelämnas därför ur detta avsnittet).

6.1 Transportkostnad

Hela transportkostnaden från leverantör till mottagare, skall beaktas.

Skillnaden prismässigt mellan båt och biltransporter är stor, men den minskar i och med att båtfrakten ej omfattar:

- o transport från tillverkare till hamn
- o transport från hamn till terminal

Även om dessa punkter medtages i en kostnadskalkyl så kommer en båttransport att vara betydligt billigare.

För närvarande ligger skillnaden i kostnad mellan en båttransport från hamn i Sverige till hamn i Saudi-Arabien och en biltransport från fabrik i Sverige till terminal i Saudi-Arabien på ca 40-50.000 SEK.

6.2 Tidhållning ("rätt tid")

Vid en båttransport till Saudi-Arabien måste godset

- o transporteras till hamn
- o förtullas
- o invänta lämplig avgång
- o fraktas
- o förtullas
- o transporteras till terminal

Allt detta sker med samma fordon.

Tidsåtgången för en båttransport till Saudi-Arabien är ca en månad, samt att man måste invänta en lämplig avgång. Ett av de rederier som kör tätast har exempelvis avgångar var nionde dag.

Förtullningen i hamnarna i Saudi-Arabien är tidskrävande, det är ej ovanligt att tidsåtgången är 14 dagar. Till dessa tider skall då tiderna för transporter i Sverige och Saudi-Arabien läggas. Detta kan ge en total transporttid av 45-55 dagar.

Biltransport från Sverige till Saudi-Arabien tar ca 14 dagar och förtullningen går betydligt snabbare än vid båttransport. Detta kan ge en total transporttid av ca 20 dagar.

Skillnaden i transporttid är 25-35 dagar till fördel för biltransporten.

6.3 Leveranssäkerhet

Här har biltransport fördelar. Chauffören har hela tiden uppsikt över godset. Han har tillgång till alla dokument rörande godset och känner leveransdatum. Däremot kan en bil råka ut för diverse tekniska fel, vilket kan medföra förseningar.

Båttransporterna följer oftast tidtabellen, däremot är förtullningen i hamnen en stor risk, där godset kan bli skadat vid hanteringen.

6.4 Sammanställning

Fördelarna med biltransport till Saudi-Arabien är kort leveranstid, och hög leveranssäkerhet, dvs att rätt vara skickas och kommer fram hel.

Fördelarna med båttransport till Saudi-Arabien är lågt pris och hög leveranspålitlighet, dvs tillförlitligheten i transporttid från hamn till hamn.

Typen av gods skall avgöra vilken typ av transport som väljs. Krävs en snabb leverans av exempelvis policyskäl skall biltransporten väljas. Om det däremot är fråga om en ordinär transport förordas av ekonomiska skäl en båttransport.

7. TERMINAL OCH LAGER (ETT BERÄKNINGSEXEMPEL)

7.1 Avsikt

Avsikten med detta avsnitt är att ge en indikation på kostnadsläget för driften av en terminal med lager i Saudi-Arabien. Uppläggningsen av kostnadsberäkningen är gjord på ett sådant sätt att känslighetsanalyser lätt kan utföras.

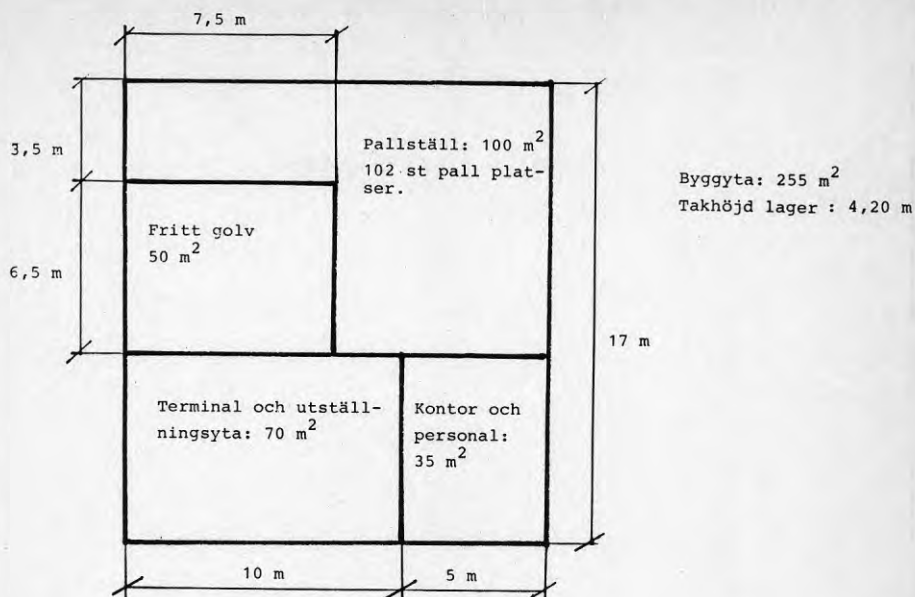
7.2 Förutsättningar

Storleken på lager och terminal kommer att beräknas efter förutsättningarna för uppskattningen av transportkostnaden. Dessa förutsättningar är:

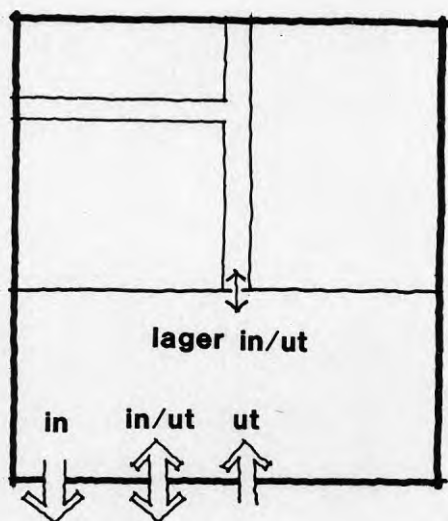
-
- o Transportvolymen är 40 st 20 fots container per år.
 - o 70% av godset är pallat, 10% långgods och resten lösgods.
 - o Varje container innehåller 11 st pallar.
 - o Omsättningshastigheten i lagret sätts till 3 pga den långa transporttiden.
 - o Flödet genom terminalen är 40 st container à 17,5 ton netto, vilket motsvarar 700 ton/år.
-

Beräkningarna över kostnaderna som är förknippade med lager och förråd, skall ses som en indikation på kostnadsläget.

Skisserna som är gjorda över layouter, är tänkbara lösningar, baserade på de förutsättningarna som är uppräknade tidigare.



Figur 13 Layout för indikerat ytbehov



Figur 14 Godsflödets vägar

7.3 Investeringsbehov, kapitalkostnad, drift och underhåll

OBJEKT	INVESTERING	AVSKRIVNING tid år	ränta %	ANNUITETS- FAKTOR	KAPITAL- KOSTNAD
<u>TERMINAL</u>					
Mottag, 70 m ² å 2000 kr	140.000	20		0,159	31.800
1 st truck 1,5 ton eltruck	150.000	5		0,32	48.000
1 st lyft- vagn	2.000	5		0,32	640
1 st våg	10.000	5		0,32	3.200
Övrig ut- rustning	20.000	5		0,32	6.400
<u>LAGER</u>					
Byggnad, 160 m ² å 2.500 kr	400.000	20		0,159	63.600
Pallställ	20.000	10		0,223	4.460
<u>KONTOR OCH PERSONAL</u>					
Byggnad 3,5 m ² å 3.000 kr	105.000	20		0,159	16.695
Inredning	100.000	10		0,223	22.300
TOTALT	947.000				197.100

OBJEKT	DRIFT kr/år	UNDERHÅLL kr/år	SUMMA kr/år
<u>TERMINAL</u>			
El	5.000		
Utrustning	4.000	7.000	
Byggnad		5.000	
			21.000
<u>LAGER</u>			
Pallställ		5.000	
Utrustning	4.000	5.000	
El	5.000		
			19.000
<u>KONTOR OCH PERSONAL</u>			
El	5.000		
Inredning		2.000	
<u>PERSONAL</u>			
1 man	110.000		110.000
SUMMA	473.000	29.000	157.000

Totalkostnaden per år

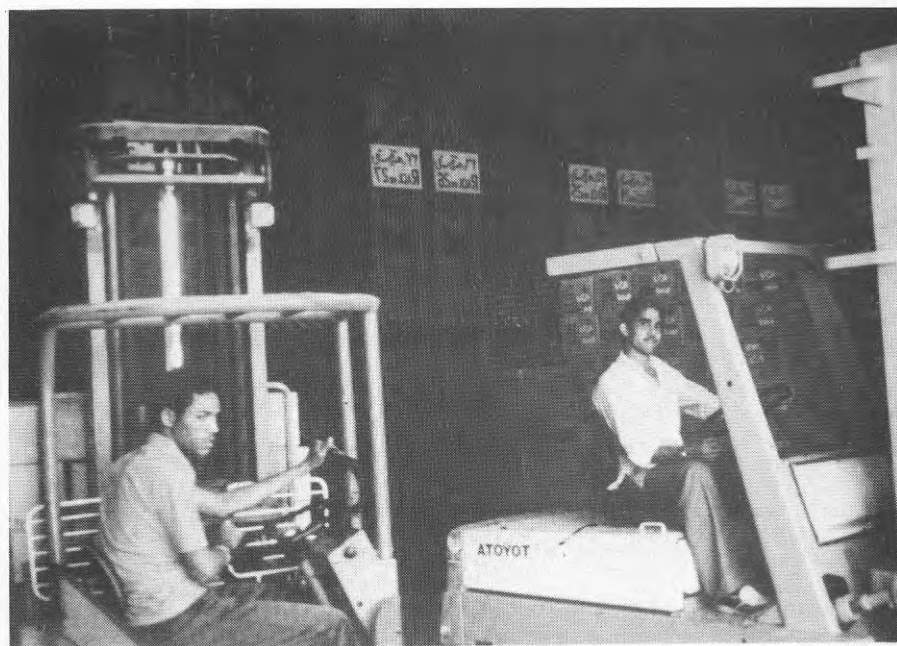
Kapitalkostnader	197.100 kr/år
Drift och underhållskostnader	157.000 kr/år
SUMMA	<u>354.100 kr/år</u>



Italienskt grossistlager för VVS-produkter i Saudi-Arabien.



Ett lager i trakten av Jeddah.



Ett fungerande lager i Jeddah.

7.4 Lokalisering

De två befolkningscentra som finns i Saudi-Arabien är Riyadh, som är huvudstaden, och Jeddah, som är handelscentrat.

Det är logiskt och taktiskt riktigt att lokalisera CONTER till någon av dessa platser. Detta beror dels på att CONTER vänder sig till den icke objektsbundna marknaden, där byggnationen till större delen utföres av mindre saudiarabiska byggföretag. Dessa företag har problem med materialtillgången, och dels för att en stor del av byggnationen sker i eller i anslutning till dessa två städer.

De fördelar som en lokalisering i Jeddah ger är följande:

- o Nära till en av Saudi-Arabiens största hamnar, vilket medför kort landtransport till CONTER.
- o Nära till de övriga städerna på västkusten.
- o Jeddah är handelscentrat i Saudi-Arabien och dessutom expansivt.

De fördelar som en lokalisering i Riyadh kan ge är:

- o En central lokalisering i Saudi-Arabien.
- o Nära till städerna på östkusten.
- o Riyadh är huvudstaden i landet och expanderar starkt.

En lokaliserings slutgiltiga läge måste bestämmas av resultatet av en marknadsundersökning, som berör de företag som går med i CONTER-projektet.

8. HAMNAR

8.1 Saudi-Arabien

Hamnförhållandena i Saudi-Arabien har förbättrats då myndigheterna byggt nya vägar till dessa och planerar järnväg. Detta är delvis beroende på den expansion hamnverksamheten genomgått. En indikation på detta är följande uppgifter om kapacitet för containerhantering i 5 st saudiarabiska hamnar (angivet i antal 20 fots containrar per år, TEU).

År	TEU/år
1976	99.000
1979	946.000
1980	1.293.000

Detta kan jämföras med siffrorna för lossade containrar.

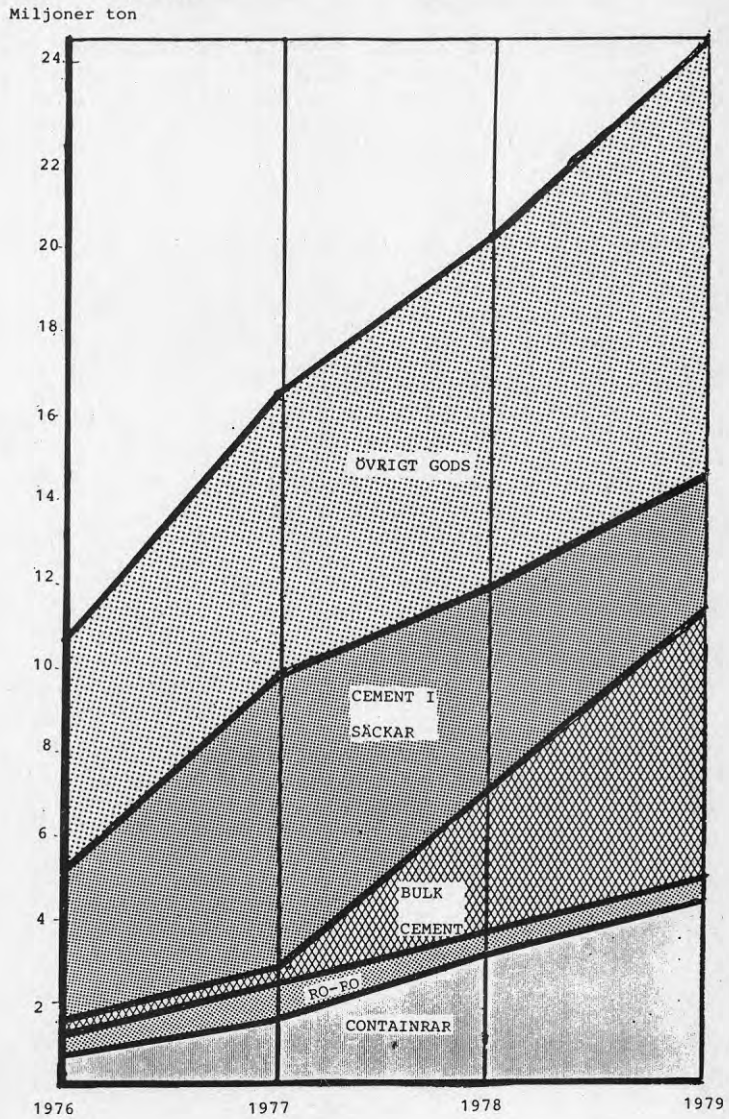
År	TEU/år i Jeddah	Damman
1976	87.400	10.400
1978	340.000	158.000
1979	496.300	211.000

Andelen containeriserat gods i förhållande till styckegods var under 1979 39% för Jeddah och 21% för Damman.

Den totala godskvantiteten, som lossas i saudiarabiska hamnar har under tidsperioden 1976-1979 ökat från 10,6 milj. ton till 24,4 milj. ton. Vid slutet av 1979 hade landets 5 största hamnar 98 kajplatser för oceangående fartyg och en årskapacitet av 31,1 milj. ton.

1980 hade lossningen av styckegods uppnått kapaciteten av 1000 ton per dag och kajplats, vilket är ungefär samma nivå som europeiska hamnar med samma struktur har på ankommande gods.

Utbyggnaden av de saudiarabiska hamnarna fortsätter. Särskilt bör man då observera Jubail, beläget ca 100 km norr om Damman, där världens största hamnprojekt för närvarande genomförs. Hamnen kommer att bestå av två delar, där den industriella kommer att klara petrokemi, gödningsämnen, stål, aluminium samt andra varor i bulk. Den kommersiella delen byggs för att försörja befolkningen i de östliga proviserna. Utvecklingen i de saudiarabiska hamnarna under tidsperioden 1976 -79 framgår av nedanstående figur.



Figur 15 Utvecklingen i de saudiska hamnarna 1976-1979

Man måste även ha klart för sig att nya regler och förordningar snabbt kommer upp angående sjötrafiken till Saudi-Arabien. 1978 föreslogs t.ex. att varje container skulle förses med dörrar på alla 4 sidor och lasten placerad så att passagemöjlighet gavs mellan containerväggarna och lasten. Detta genomfördes dock aldrig.

Saudi-Arabien tog nyligen ett uppmärksammat beslut angående containertransport per båt. Från och med den 24 maj 1982 är det förbjudet att skeppa en rad godsslag i containrar till Saudi-Arabien. Syftet anges vara att underlätta tullinspektion samt att hindra att dåligt säkrat gods slår sönder containrarna och skadar hantlingsutrustning och chassier.

Följande godsslag förbjuds att transporteras i slutna containrar:

- o Trävaror och plywood
- o Stålkonstruktioner
- o Byggnadsmaterial inklusive sanitets-, säck- och fatgods, om inte dessa är enhetslastade för gaffeltruckshantering
- o Tunga maskiner och maskinutrustning om inte kollivikten understiger 2000 kg och godset är emballerat så att hantering med gaffeltruck är möjlig.
- o Bilar

Detta kommer givetvis att påverka containertrafiken per båt negativt och gynna konventionella fartyg och landtransportörer.

På vissa håll har detta beslut tolkats som ett försök att stoppa smuggling av sprit, vapen och ammunition till Saudi-Arabien.

8.2 Hamnar för containerhantering i Saudi-Arabien

8.2.1 Damman

Kajlängden här är 720 m med ett djup jämsides kajen av 14 m. Hamnen är utrustad med 4 st 40 tons kranar. De rederier som går hit är bland andra Sealand Service Inc, Foss Lines och Hansa Line.

Hamnens 23-25 kajplatser kommer att utökas med 13 där 2 av dem är utrustade för RO-RO-fartyg, de övriga är för LO-LO-fartyg.

8.2.2 Jubail

Containerterminalen här har en kaj med 500 meters längd och vattendjupet är 13 m. Den är utrustad med 4 stycken 40 tons containerkranar. Här arbetas bara med LO-LO-fartyg.

8.2.3 Yanbu

I Yanbus hamn kan bara containrar hanteras om de kommer med RO-RO-fartyg. Kajen är 500 m lång och har ett djup av 12 m. Den är utrustad med 2 stycken 40 tons kranar.

8.2.4 Jeddah

Jeddahs kaj är 180 m lång och har ett vattendjup av 12 meter. Hamnen arbetar med LO-LO-fartyg och har två stycken 30 tons kranar.

8.3 Hamnförhållanden i Egypten

Här är uppgifterna betydligt knappare. De hamnar som europeiska rederier använder till linjetrafik är Alexandria, Port Said och Suez. Den vanligaste hamnen är Alexandria, där förhållandena vanligen beskrivs som något kaotiska. Väntetiden för att få en kajplats är vanligen lång. Detta brukar lösas med att lossningen av fartyget sker på redan med härför speciella kranbåtar.

Broströms rederi AB har en egen terminal i Alexandria som dessutom är utrustad med Broströms egen materiel.

9. DOKUMENTATION

För att exportsatsning snabbt skall nå slutmålet krävs dokumentation. Dokumentationen till Saudi-Arabien skall viseras av Handelskammaren och därefter legaliseras av mottagarlandets konsulat. Legalisering vid export till Egypten är endast nödvändigt om köparen så begär. Detta innebär att man får räkna med att det tar upp till en vecka efter det att dokumentationen är utskriven tills dess den kan vidarebefordras till köparen.

9.1 Dokumentation till Egypten

Dokumentationen till Egypten består vanligen av:

- o Handelsfaktura
- o Ursprungsbevis

Handelsfakturan skall innehålla uppgifter om bl.a. säljarens och köparens namn och adresser, kollins märken, nummer, antal och slag, noggrann varubeskrivning, betalningsvillkor och uppgift om varu-ursprung.

Ursprungsbeviset utfärdas av tullmyndighet och skall åtföljas av en försäkran om varu-ursprung.

Särskilda intyg krävs för maskiner. Intyget skall utvisa att maskinerna är utrustade med alla de anordningar till skydd mot olycksfall i arbetet, som är föreskrivna i produktionslandet för samma slags maskiner. Tillverkarens underskrift och vederhäftighet skall styrkas genom visering av Handelskammaren.

Särskilda intyg krävs även vid import av animaliska produkter och farmaceutiska preparat.

9.2 Dokumentation till Saudi-Arabien

Vid export till Saudi-Arabien krävs följande dokument:

- o Handelsfaktura
- o Ursprungsbevis
- o Intyg från exportör
- o Intyg från rederi
- o Intyg från försäkringsbolag

Handelsfakturan skall innehålla uppgifter om säljarens och köparens namn och adresser, fartygets namn, kollins märken, nummer, antal och slag, noggrann varubeskrivning, brutto och nettovikter, pris per enhet och totalt för varje varuslag samt leverans och betalningsvillkor.

Varubeskrivningen bör utformas på ett så enkelt språk som möjligt, då den måste översättas till arabiska innan den presenteras för de saudiarabiska tullmyndigheterna.

Ursprungsbeviset kan ej legaliseras utan att det åtföljs av ett intyg från exportören som utvisar att tillverkarna ej bryter mot den arabiska bojkotten av Israel.

I intyget från rederiet skall framgå att fartyget, med vilket godset skeppas, ej är svartlistat enligt bestämmelserna för den arabiska bojkotten mot Israel, och att fartyget ej kommer att anlöpa israelisk hamn under resan.

Om transportförsäkringen täcks av exportören skall detta bestyrkas med ett intyg från försäkringsbolaget. Här skall även framgå att försäkringsbolaget ej är svartlistat enligt bestämmelserna för den arabiska bojkotten mot Israel.

Särskilda intyg krävs vid import av levande djur och animaliska produkter. Vid import av järnvaror erfordras ett kvalitetsintyg.

9.3 Legalisering

Vid export till Saudi-Arabien skall alla dokument, utom intyget från rederiet som enbart behöver vara bestyrkt, först bestyrkas av den egna handelskammaren, sedan legaliseras av saudiarabiska konsulatet. Legaliseringar är gratis, men en avgift för bestyrkningen uttages.

Vid export till Egypten tas både bestyrknings- och legaliseringsavgift ut. Dock kräver ej Egyptens föreskrifter legalisering om köparen ej vill ha det.

9.4 Övrigt

Vid utskrift av handelsfakturer bör man tillämpa nettofakturerering, dvs att givna rabatter dras av direkt på å-priset så att noteringar om rabatter ej förekommer i fakturan. I annat fall kan mottagaren få besvärligheter med tullmyndigheterna i det mottagande landet.

För att undvika misstag och missförstånd beträffande handläggningen av skeppningen bör en leveransinstruktion utfärdas. Den bör innehålla:

- o Namn på beställande företag samt kontaktmän.
- o Godsadress i Sverige och i utlandet.
- o Allmänna uppgifter, använda benämningar, dokumentationsspråk, besiktning och leveransplan.
- o Märkning av gods och emballage/ID-märkning - märkning av emballageuppgifter om leveranshandlingar som skall bifogas godset.
- o Emballeringen och packningen av gods, rostskyddsbehandling av godset, tillverkning av emballagepackning av godset - maxdimensioner på skrymmande gods.

- o Leverans, tidpunkter att iakttaga för godsets leverans - färdiganmälan - packlistor - uppgift om vilken speditör som handhar exportskeppningen - försäkring - ev. uppgifter om exportlicens.
- o Bilagor, prov på leverantörens färdiganmälan - avsändningsavisering - packlistor.

Denna leveransinstruktion bör medfölja kollit eller enhetslasten vid transporten.

För mer utförlig beskrivning hänvisas till Exportrådets skeppningshandbok.

10. PRAKTISKA ERFARENHETER FRÅN ETABLERINGAR I SAUDI-ARABIEN.

10.1 Huvudområden

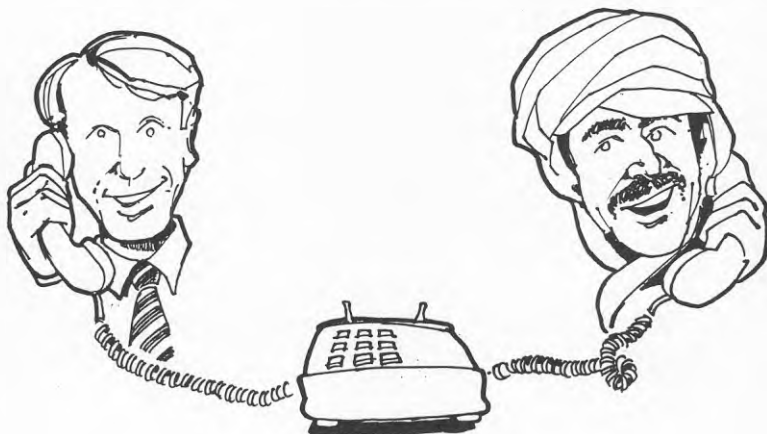
Några av de erfarenheter som etablerade och ny-etablerade företag gjort i Saudi-Arabien kommer här att redovisas:

Huvudområden

- a. Praktiska
 - b. Ekonomiska
 - c. Personalmässiga
 - d. Relationer till andra parter
 - e. Kulturella
- a. Praktiska
 - o Telefon, telex
 - o Bankväsende
 - o Byråkratin
 - o Import
 - o Vatten
 - b. Ekonomiska
 - o Likviditet
 - o Skatteuppbörd
 - o Lån
 - c. Personalmässiga
 - o Rekrytering
 - o Fritid
 - d. Relationer till andra parter
 - o Moderbolaget
 - o Partnern
 - o Andra svenska företag
 - o Myndigheter och institutioner
 - e. Kulturella
 - o Osäkerhet
 - o Okunnighet
 - o Lagen och religionen
 - f. Några slutsatser från tidigare satsningar

10.2 Praktiska problem (a)

Praktiska problem följer alltid i den snabba utvecklingens spår, där tekniska faciliteter och infrastrukturens nivå och standard ej alltid förmår svara mot efterfrågan. Telefon och telex är för oss helt naturliga hjälpmedel, men det var bara för några år sedan de var ovanliga i Saudi-Arabien. Nu håller man på att bygga ut ett telenät. Fortfarande förekommer svårigheter, det går bra att ringa från Saudi-Arabien till Sverige, men i motsatta riktningen kan det vara svårt.



Figur 16 Telenätet är under uppbyggnad.

För tillverkande företag är vatten en viktig faktor, och vatten är en knapp resurs i Saudi-Arabien, vilket innebär att det kan bli tomt i ledningarna ibland. Staten gör nu stora ansträngningar att bygga avsaltningsanläggningar, "kommunala" vatten och avloppssystem m.m.

Det byråkratiska samhället gör sig ständigt påmint. Exempel på detta är bankväsendet, där det kan ta flera månader att transferera pengar. På grund av detta gör man helst kontanta inbetalningar i Saudi-Arabien.

Ett annat exempel är visuminstitutionen. Det ligger i saudiska statens strategi att inte släppa in mer utlänningar än nödvändigt, samt att inte tillåta dem få för stort grepp om ekonomin. Mycket vanligt är därför att man bara beviljas tre månaders visum, därefter får man åka hem till Sverige och söka nytt.

Saudi-Arabien har än så länge ingen utvecklad industri. Detta leder till att allt som behövs måste importeras. Ett starkt importberoende innebär problem med transporter, hamnar m.m. Den saudiska regeringen uppmanar därför företagen att i första hand köpa av den inhemska tillverkningen.

10.3 Ekonomiska problem (b)

Likviditetsproblem är vanliga bland företag som arbetar i Saudi-Arabien. Skälet till detta är:

- o Stora projekt kräver stora resursinsatser.
- o Statliga myndigheter innehåller medvetet en viss %-sats av kontraktsumman, tills allt är exakt som de tolkar avtalet. Det kan ta 3-4 år tills dess full betalning erhålles.
- o Betalningsstömmarna är mycket ojämna under budgetåret. Under Ramadan (fastemånaden) och Hadj (pilgrims-månaden), vanligen maj och oktober, stoppar den ekonomiska verksamheten upp.

Vid startandet av ett bolag i Saudi-Arabien måste svenska företag betala den saudiske partners aktiekapital. Detta innebär att man får ligga ute med pengar som ej ger någon avkastning till det egna bolaget. Slutligen måste aktiekapitalet sättas in på ett räntefritt spärrat konto under registreringstiden, vilket innebär att företagen går miste om ränta under ca tre månader.

Skatten blir en belastning på företaget, som det i och för sig kan kompensera sig för, genom att ta ut ett högre pris, men den vägen går man inte. Istället får företagen kalkylera med en lägre vinst.

Anledningen till denna skatt är att den saudiska staten vill gynna inhemska underleverantörer. Tendenser av det här slaget kan få företag att tänka på en egen tillverknings i Saudi-Arabien.

Ett annat ekonomiskt problem är företagens lånesituation. Trots att Saudi-Arabien är ett land med enorma tillgångar är det svårt att ordna lån.

Finansieringsmöjligheter behövs ofta för byggföretagen då kunderna ibland kräver upp till 100% låneteckning.

10.4 Personalmässiga problem (c)

Rekryteringen är det mest överhängande problemet. För det första är det svårt att få tag på yrkeskunniga svenska arbetare, och för det andra kan det vara svårt att rekrytera rätt tjänstemanna- och managementpersonal. Och i den mån man lyckas är det svårt att få dem att stanna i mer än 2-3 år. Incitament som höga skattefria löner tycks inte alltid hjälpa. Rekryteringsproblemet ger följdverkningar som kontinuitetsproblem. Ny personal måste utbildas och lära sig landet. Misstag begås pga bristande kulturell och ekonomisk kunskap. De saudiska kundernas och myndigheternas förhandlare får ett övertag pga sin gedigna erfarenhet.

Att rekrytera inhemska personal är än så länge nästan omöjligt. Effekten är att svenska företag måste rekrytera arbetskraft från andra länder än Sverige och Saudi-Arabien.

Detta ligger inte i saudiernas intresse och därför är ambitionen satt mycket högt vad avser inhemska utbildning.

10.5 Relationer till andra parter (d)

En viktig förutsättning för lyckanden ur företagsekonomisk aspekt, är att samspelet mellan olika parter fungerar.

Svenska företag pratar inte tillräckligt med varandra. Många företag skulle vinna på ett samarbete. Nu är situationen sådan att svenska företag konkurrerar med varandra.

Arbetet borde istället präglas av samförstånd, där man antingen delade marknaden mellan sig eller om så är praktiskt möjligt, kommer överens om vissa priser. I andra fall borde svenska företag gemensamt kunna ta projekt som de, var och en, är för små för att klara av.

Man får se det kärva ekonomiska läget och den hårda konkurrensen som skäl till varför man från svenskt håll inte vågar samarbeta.

Relationen till de saudiska myndigheterna kan anses vara tämligen utvecklade. Skälen härtill får anses vara naturliga. Ett är språkhindret vilket gör att de flesta av kontakterna går genom den saudiske partnern. Bristen på kontinuitet bidrar till att relationerna ej hinns bygga upp.

10.6 Kulturella problem (e)

Många är okunniga om de kulturella traditionerna i Saudi-Arabien. Den saudiska kulturen kan vara mycket främmande för en västerlänning. Goda insikter om vad exempelvis fastemånaden och pilgrimsmånaden innebär, samt kännedom om den islamska lagen kan underlätta mycket, för de som kommer i kontakt med Saudi-Arabien. Givetvis bör affärsmän studera skatte- och tullsystem.

10.7 Satsningar i Saudi-Arabien - slutsatser (f)

Då många svenska företag gjort satsningar i Saudi-Arabien kan en mängd slutsatser dras, med deras erfarenheter som grund.

Allmänna slutsatser

- Företagen bedömer de politiska riskerna som små.
- Saudiska staten tenderar att prioritera inhemska bolag.
- Den svenska partnern får ofta även satsa den saudiske partners aktiekapital.
- Saudiska staten försöker starkt, att med ekonomiska incitament, locka till sig utländskt kunnande.
- En ökad medvetenhet har inträffat hos araberna vad avser behovet av att investera nu, och tjäna mera sedan, jämfört med att ta ut all vinst på en gång utan någon reinvestering.
- Svenskarnas marknadsföring är traditionell och bygger på kvalité och pålitlighet. Detta räcker ej till.
- Konkurrensen är mycket h rd i Saudi-Arabien, världens hårdaste menar många, i synnerhet nu efter Iran-krisen, då allt fler företag satsar på Saudi-Arabien.
- Det g r ej att skriva vattentäta avtal och  r inte heller tillr dligt, då det kan tas som ett tecken på bristande förtroende.

Orsaker till misslyckande

Nedan finns orsaker till misslyckande vid etablering i Saudi-Arabien listade. Detta kan ses som en sammanfattning över tänkbara fel ett svenskt företag kan göra.

Orsakerna  r hämtade från svenska företags erfarenheter i Saudi-Arabien.

- De svenska företagen trodde det skulle vara enklare att generera vinst än vad som var fallet.
- De saudiska partnerna har ej i f rventad utsträckning ordnat kontrakt utan skött mer praktiska frågor.
- Erforderliga förarbeten och förstudier av Saudi-Arabien, ur ekonomiskt, politiskt, socialt och kulturellt perspektiv har ej vidtagits i tillräcklig omfattning.
- Dålig kontinuitet bland personalen skapar problem. Det  r få personer i nyckelbefattningar som stannar i mer än 2-3  r.
- Den svenska marknadsföringen  r outvecklad och/eller ej tillräckligt anpassad för Saudi-Arabien.

- Företagens cash flow planering är dåligt anpassad till de saudiska förhållandena. Många av företagen har likviditetsproblem.
- Byråkratin och trögheten i affärsvärlden är större än vad man trodde.
- Flera företag saknar en väldefinierad strategi.
- Företagen har ännu ej i tillräcklig omfattning integrerat saudier i beslutsfattandet. Detta kan exempelvis gälla prissättning och personalfrågor.
- Det är viktigt att svenska företag medverkar till saudiers utbildning inom ekonomi och teknik.
- Personal som skall arbeta i Saudi-Arabien har ej erhållit en utbildning speciellt inriktad på saudiska förhållanden.
- Den svenska kostnadssituationen hämmar konkurrensförmågan, vilket borde leda till att fler icke-svenskar anställs. Detta har inte skett.
- Samarbetet mellan svenska företag är dåligt. Generellt kan man säga att de svenska företagen ej anpassat sig till det saudiska samhällets behov och förutsättningar.

Källor:

Exportrådets skeppningshandbok

Institutet för byggdokumentation, 1981
Saudi-Arabien, Stockholm

Transport och Hantering; 1/79, 8/79, 6-7/80, 4/81, 4/82

Transportnytt; 9/80

Patrick Finlay, 1979,
Jane's Freight Containers
(Macdonald and Jane's publishers Limited) London

Entreprenörer i Egypten (utdrag ur The Trade Directory)

The Atlas General Contractings Co .P.S.
23, Kasr El-Nil St.
Cairo
Tel. 59257 - 59786

The Alexandria General Contracting Co
16, Adly St.
Cairo
Tel. 916788 - 904889

The Red Sea General Contracting Co. P.S.
78, Goumhoureya St
Cairo
Tel. 916355 - 916526

The Constructions & Industrial Services Co.P.S.
26, Adly St.
Cairo
Tel. 48600 - 49506 - 974315

The Reconstruction & Popular Houses
4, American Latin St.
Garden City
Cairo
Tel. 28355 - 28353 - 23408 - 28354

The Goumhoureya General Contractings Co. P.S.
13 A, Mahmoud Basinouny St.
Cairo
Tel. 971205 - 974448

The Giuza General Contractings Co.P.S.
46, El-Falaki St.
Cairo
Tel. 23728 - 20706 - 26151

The Delta General Contractings Co.P.S.
19, Kasr El-Nil St.
Cairo
Tel. 970230 - 976054 - 43134

The Norht General Contractings Co.P.S.
16, Sherif St.
Cairo
Tel. 918210 - 58712 -972459

The Said General Contractings Co.P.S.
5, 26th July St.
Cairo
Tel. 916277 - 912617

The Arab Foudations Co.P.S.
6, Champolion St.
Cairo
Tel. 51582 - 971992 - 971927 - 24776

The General Constructions Co.P.S.
5, 26th.July St.
Cairo
Tel. 915755

The Sanitary Works General Contractings Co.P.S.
8, El-Shawarby St.
Cairo
Tel. 976937 -974073

The Arab General Contractings Co.P.S.
26 A, Sherif St.
Cairo
Tel. 974754

The Arab Civil Operations Co.P.S.
3, Mansheat El-Kataba St., Abdin,
Cairo
Tel. 977457 - 977458

The Cairo General Contractings Co.P.S.
10, Youssef El-Guindi St., Bab El-Louk
Cairo
Tel. 32943 - 32973

The Canal General Contractings Co.P.S.
32, Kasr El-Nil St.
Cairo
Tel. 59813 -59812

The Egyptian Dredging Co.P.S.
88, Kasr El-Ainy St.
Cairo
Tel. 25307

The Egyptian Limited Contractings Co, ex."El-Abd". P.S.
8, Talaat Harb St.
Cairo
Tel. 971483 - 971484

The Egyptian Rural Houses General Co.P.S.
7, El-Tahrer Square,
Cairo
Tel. 49557 - 49556

The Egyptian Civil Works. P.S.
43, Kasr El-Nil St.
Cairo
Tel. 911380

The Egyptian Constructions Co. P.S.
5, Emad El-Din St.
Cairo
Tel. 910148

The Egyptian Contractings Co. Ex.Mokhtar Ibrahim P'S.
8, Champolion St,
Cairo
Tel. 40808 - 977230 - 974235 - 978301

The Arab Contractors Co.P.S.
Osman Ahmed Osman & Co
Head Office: 34, Adly St.
Cairo
Tel.49988

The El-Nasr Facilities Works General Co.P.S.
41, Talaat Harb St.
Cairo
Tel. 59888 - 59856

The Nasr Contractings General Co
Hassan Mohamed Allam P.S.
7, Abdelkalek Sarwat St.
Cairo
Tel. 970152 - 970156

The Nasr Civil Works Co.P.S.
26, Sherif St.
Cairo
Tel. 977476 - 54396 - 46574

The Nasr Buildings & Constructions Co
(EGYCO) P.S.
106, Mohamed Farid St.
Cairo
Tel. 53695 - 47534

The El-Nasr Mechanical & Electrical Contractings Co.P.S.
49, Abdelkjalek Sarwat St.
Cairo

The Nile Roads Construction General Co
4, Mahmoud Talaat St. Heliopolis
Cairo
Tel. 836784 - 835653

The Nile Construction & Macadamization General Co.P.S.
31, El-Falaki St.
Cairo
Tel. 32980 - 42625 - 27478

Konsulter i Egypten (utdrag ur The Trade Directory)

Ismail Shateela & Co.
12 (a) Hassan Sabry St. Zamalek
Cairo
Tel. 802371

Everest for Engineering & Contracts
44, Talaat Harb St. Doss Bldg.
Cairo
Tel. 979124 - 41990

The International Experts
Dr. Salih Farid & Co
1095 Corniche el Nile, Garden City
Cairo
Tel. 2076

United for Distribution (Raleigh)
20, Al Goumhouria St.
Cairo
Tel. 938638

The Arab Consultants - Eissa & Co.
2, Mathlounh St. Falaky Square,
Cairo
Tel. 44178

The Arab Consultants - Mustafa Abbas Zaki
1, Talaat Harb Square
Cairo
Tel. 40291

The Consultative Agency
Ahmed Hussein Abdel Wahab
62, Al Azhar St., Apt 24 and 2, 26 July St.
87 The Continental Passage,
Cairo
Tel. 917028

M Emile Awad Barsoum
11, Orabi St., Apt. 2
Cairo
Tel. 45373

Anfessina - Mohamed Mamdouh Abdo
21, Dareeh Saad St. Apt.4
Cairo
Tel. 20898

Trade And Engineering Association (S.A.)
Essam Kareem
2. Maarouf St.
Cairo
Tel. 56665

Tewfik Bebawi Mansour
33, Abdel Khaleq Sarwat St.
Cairo
Tel. 42347, 54239

Eng. Hussein Mohamed Raddi
1081, Korniche el Nile Garden City
Cairo
Tel. 24666

Zaki Mohamed al Desouki
34, Talaat Harb St.
Cairo
Tel. 40332

The Kuwaiti-Egyptian Investment Co
34, Kasr el Nile St.
Cairo
Tel. 52312

Hassan Abdel Tawab Awad & Co
29, Mohamed Shafeeq. St. Heliopolis
Cairo
Tel. 871753

The Arab-Swiss Company for Engineering (ASEC)
16, Al Saleh Ayoub, Zamalek
Cairo
Tel. 814866

The Egyptian Company for Investment
Consultations and Commerce
Ahmed Abul Ela & Co
50, Kasr El-Nile St.
Cairo
Tel. 933669, 939705

The Phaoronic Engineering & Industry Co
Mikhail William Mikhail & Co
9, 11, 33 Oraby St.
Cairo
Tel. 43684, 50553

Intrend Company for Development & Industry
41, Abdel Khaleq Sarwat St.
Cairo
Tel. 935553, 904671

Forum for Investment & Management
Mohamed Mahmoud Hassan & Co
4, Talaat Harb St.
Cairo
Tel. 45660, 973392

Luther & North Africa Co. Ltd.
22, Kasr el Nile St.
Cairo

Mohamed Mahmoud Sobhi Al Itribi
4, Kamel al Shenawi St.
Apt. 15 Garden City
Cairo
Tel. 31324

Talal Abu Gazala & Co.
11, Tahrir Square, Apt. 29
Cairo
Tel. 975901, 971660

M. Ali Mohamed Amin Wali
4, Maarouf St., Kasr el Nile
Cairo
Tel. 56861

M. Fouad Ragheb
31, Champollion St.
Cairo
Tel. 55116

Cairo Consulting Centre (C.C.C.)
Dr Mohamed Aly Sheta & Co
3, Huda Sharawy St.
Cairo
Tel. 46156

The Consulting Bureau for Commerce &
Investment - Mohamed Ghaenm
37, Abdel Khalek Sarwat St.
Cairo
Tel. 905063, 902572

The Middle East Consulting Bureau
Mustafa Kamal Mohamed Moussa Al Bihnissawy
28, Adly St. Apt. 43
Cairo
Tel. 40843

The International Engineering Bureau IEA
Eng. Salah Dine Ghaleb - Eng. Ahmed Refaai
10, Abdel Rahman Fahmy St.
Garden City
Tel. 22362, 29433

Netro - Eng. Ali Mohamed Ahmed & Co
35, Champollion St.
Cairo
Tel. 50257

Yussef Kamel Tweig
19, 26th July St.
Green Passage
Cairo
Tel. 54597 - 48986

Youssef Youssef Fahmy Co (FAHMYOUM)
1, 26th July St. Apt. 312, 3rd floor
Cairo
Tel. 933982, 906557

Uniconsult - Abdel Hameed Bahgat Badawi
37, Talaat Harb St. Abdeen,
Cairo
Tel.

Transportörer i Egypten

The General Nile Co for Transportation

Head Office:

Alexandria

Tel. 72200 - 72208

Cairo Office:

165, Mohamed Farid Street

Tel. 902974, 917884

The General Nile Co for Direct Transportation

16 A, July Street

Cairo

Tel. 972473, 972474

Fahmy Saba Gabriel & Co

55, Gomhoureya Street

Cairo

Tel. 903182

Farouk Sabet Ahmed

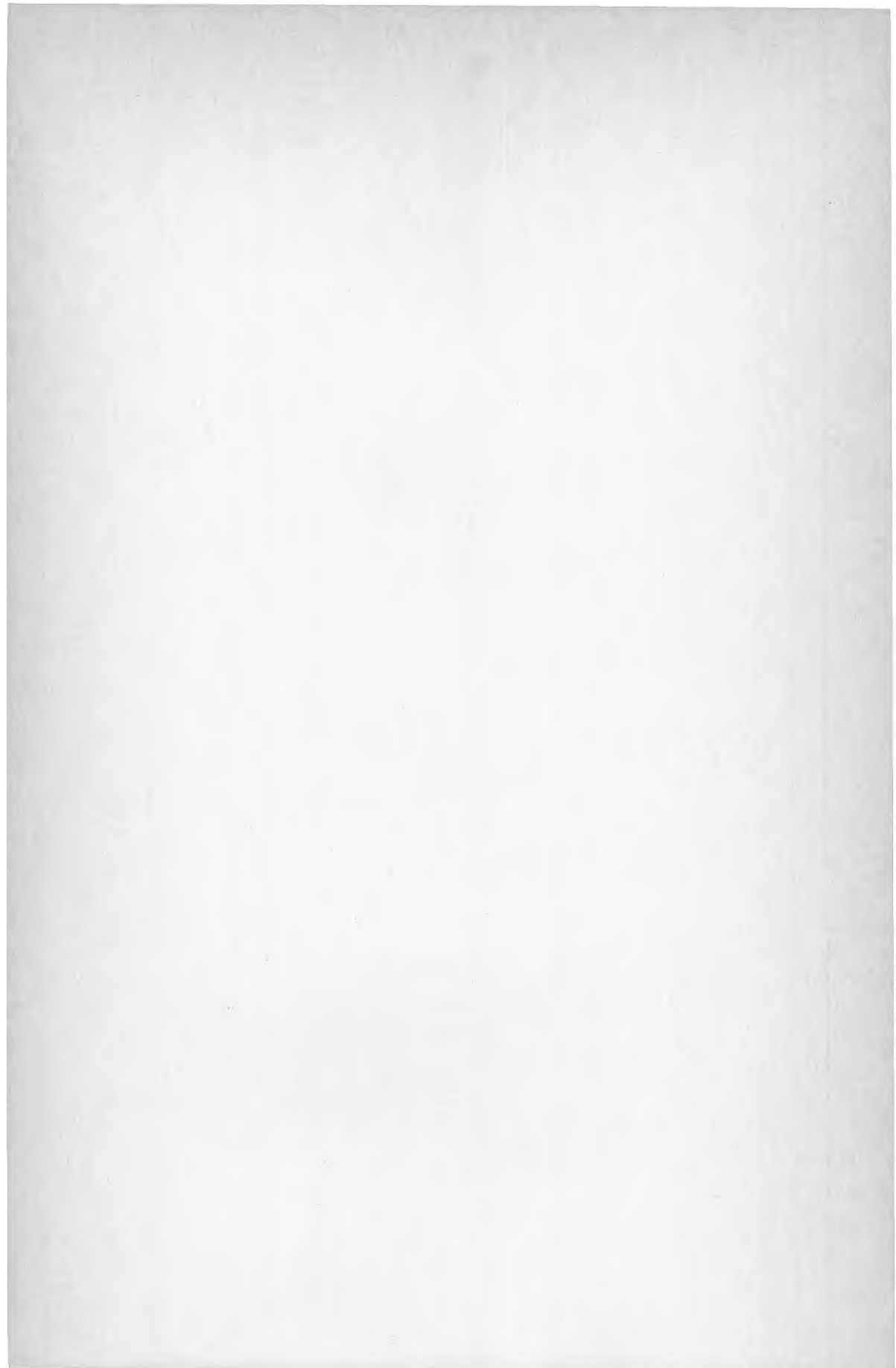
13, Ahmed Al-Awadly Street

Al-Sahel

Cairo

Tel. 947202





**Denna rapport hänför sig till forskningsanslag
810273-0 från Statens råd för byggnadsforskning
till ILAB, Industriell Logistik AB, Mölndal.**

R4: 1984

ISBN 91-540-4058-2

Statens råd för byggnadsforskning, Stockholm

Art.nr: 6704004

**Abonnemangsgrupp:
R. Bygandets ekonomi
och organisation**

**Distribution:
Svensk Byggtjänst, Box 7853
103 99 Stockholm**

Cirka pris: 30 kr exkl moms