

# حاجة الموانئ البحرية العربية

إلى دعم التكامل من خلال الاهتمام بالمفهوم اللوجستي

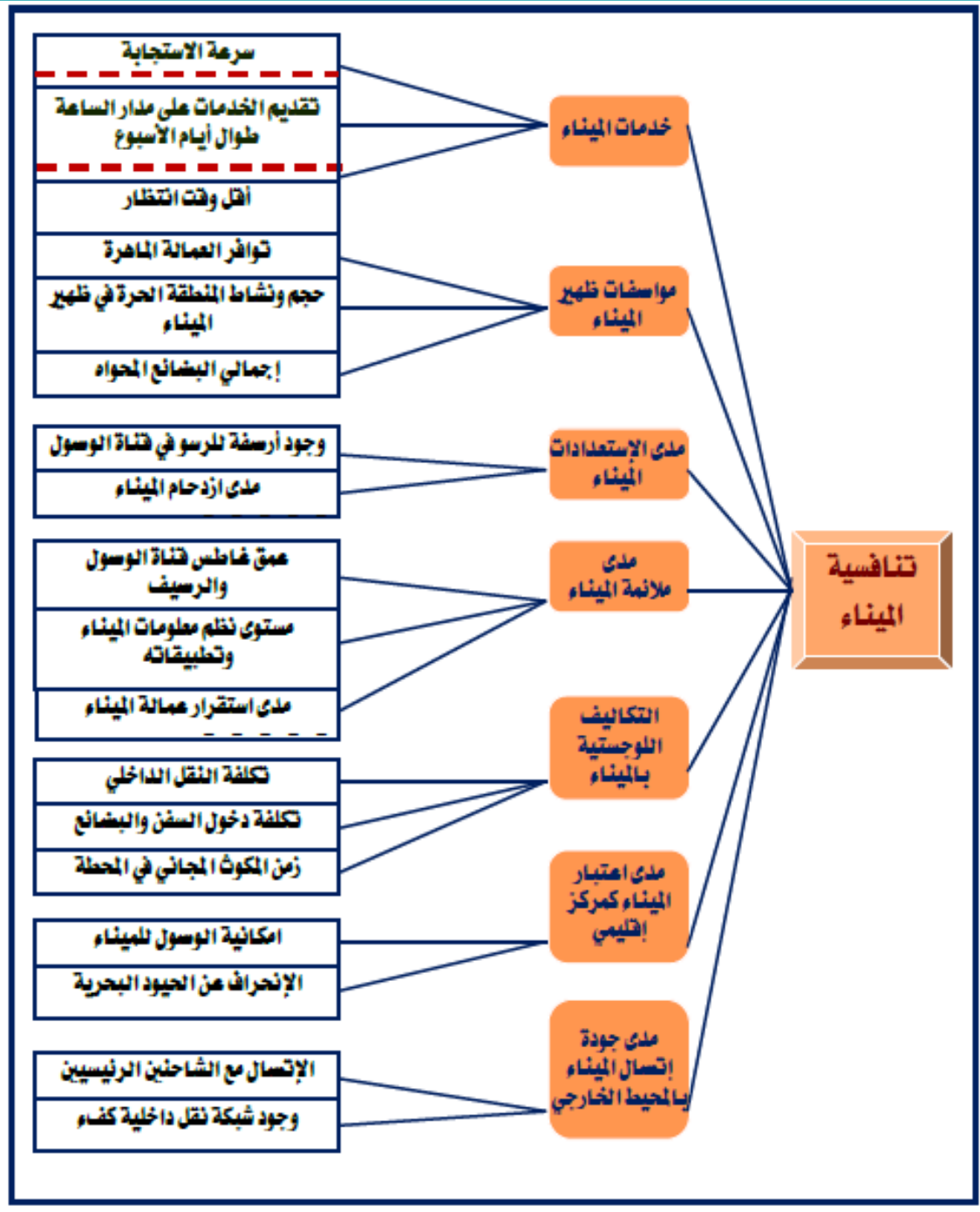
كابتن / عبدالله بن محمد الزهراني  
مدير عام ميناء الملك فهد الصناعي ببنبع  
رقم الجوال : 00966555363441  
بريد الكتروني : a.alhadi@ports.gov.sa



# تطور أجيال الموانئ البحرية العالمية

**Table III.1. Evolution of port function**

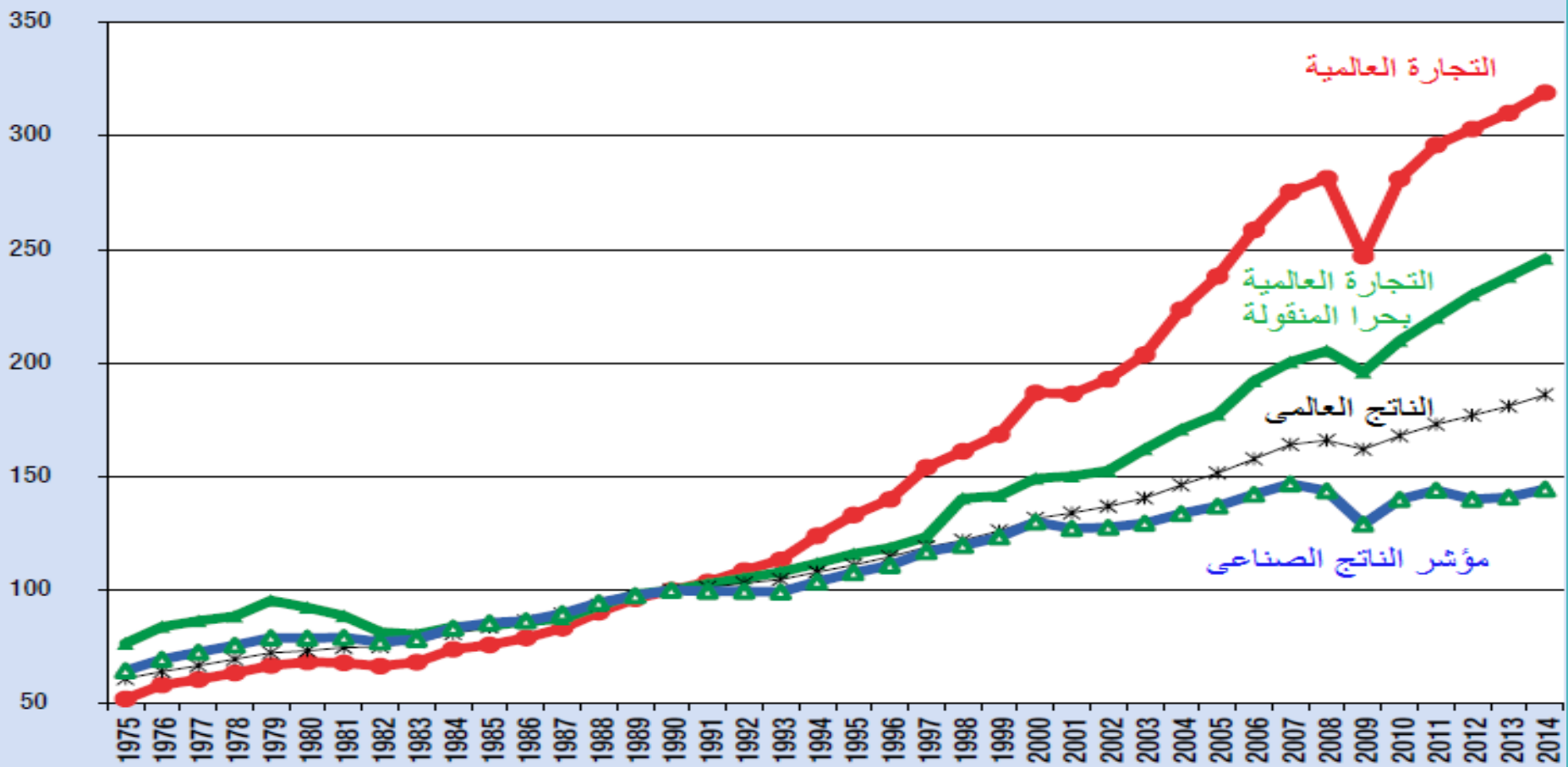
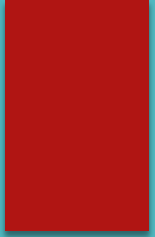
	<b>First generation</b>	<b>Second generation</b>	<b>Third generation</b>
<b>Start period:</b>	Before 1960s	After 1960s	After 1980s
<b>Principal cargo</b>	Conventional cargo	Conventional cargo and bulk cargo	Bulk and unit cargo containerization
<b>The port development position and development strategy</b>	Conservative junction point of the sea and inland transportation	Expansionism transportation and production centre	Industrial principle international trade base chain connecting transportation system
<b>Activity scope</b>	(1) Cargo handling, storage, navigation assistance-pier and	(1) + (2) Cargo type change (distribution processing), ship related industry - enlargement of port regions	(1)+(2) + (1) Cargo information, cargo distribution, logistics activity - Formation of the terminal and distribution centres
<b>Structure formation and specifics</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Everybody acts individually in the port</li> <li>- Port and its users maintain informal relations.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Relations between port and its users become more close</li> <li>- Emergence of the slight correlation among port activities</li> <li>- Negative cooperation relations between port and self-governing community</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Formation of the port cooperation system</li> <li>- Trade and transportation chain concentration in the port</li> <li>- Relations between port and self-governing community become more closer</li> <li>- Extension of the port structure</li> </ul>
<b>Character of the productivity</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Invention of the cargo distribution</li> <li>- Individual supply of the simple services</li> <li>- Low value added</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Invention of the cargo distribution</li> <li>- Cargo processing</li> <li>- Complex services</li> <li>- Increase of the value added</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- The flow of the cargo and information</li> <li>- Distribution of the cargo and information</li> <li>- Combination of the diversified services and distribution</li> <li>- Value added</li> </ul>
<b>Core factors</b>	Labour/capital	Capital	Technology and know-how



## معايير إختيار العملاء للميناء

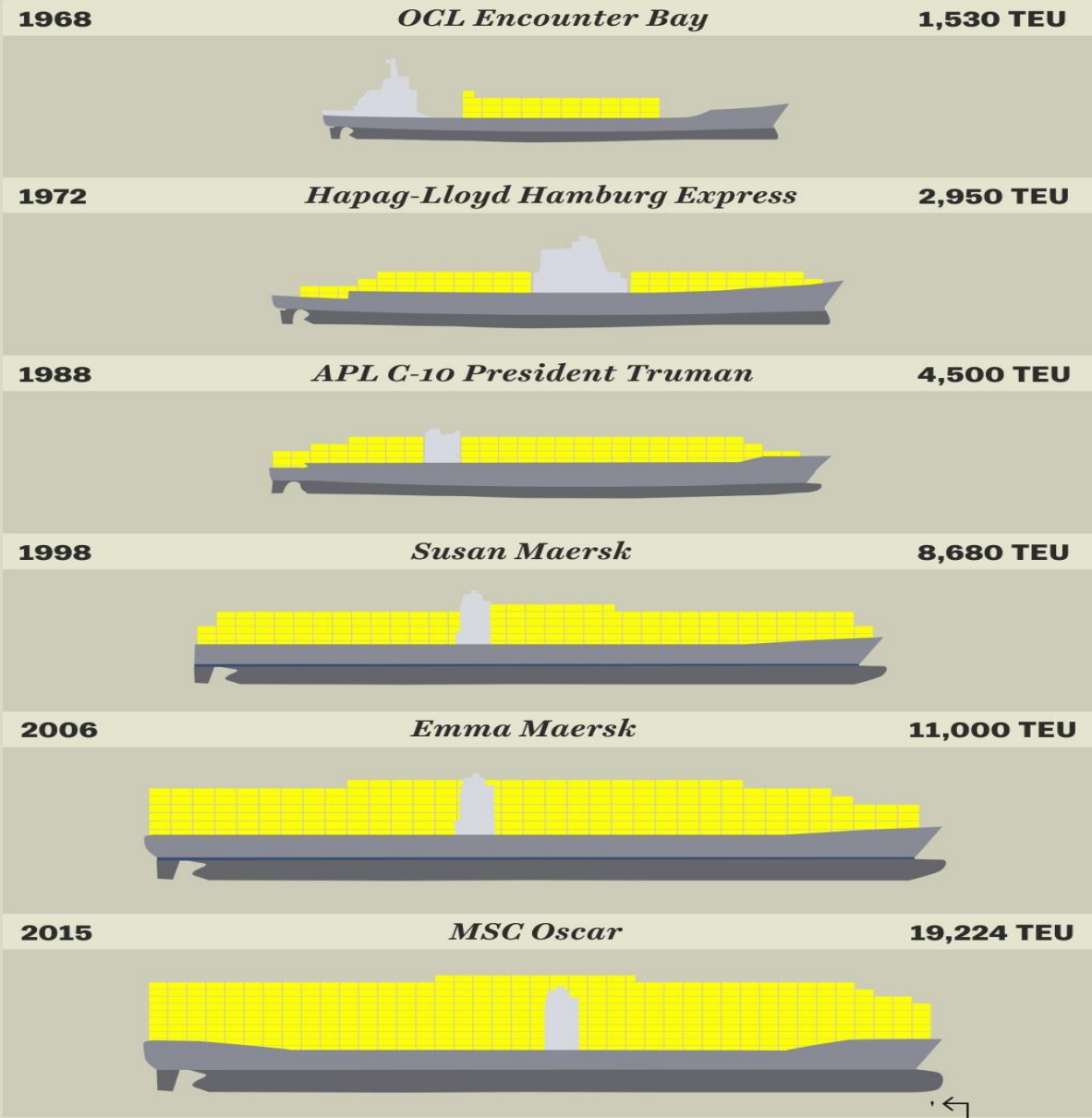


# تطور النقل البحري العالمي





■ = 50 TEU (20ft long containers)



←  
Person for scale

تطور سفن  
الحاويات



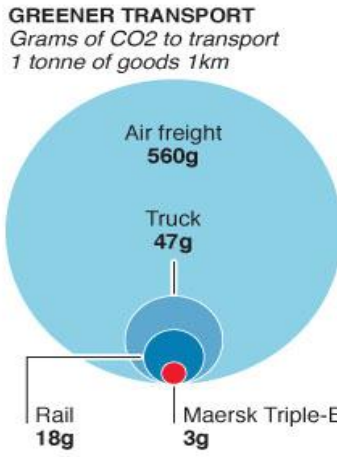
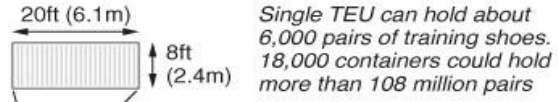
# Maersk Triple-E to be world's largest and most efficient ship

Maersk's *Triple-E* is a new class of fuel-efficient container ships, designed for lower speeds and CO2 emissions. The Danish carrier's giant vessels break the current record for container ship capacity and are expected to be the world's largest ships in service

**MAERSK TRIPLE-E CLASS – SPECIFICATIONS**

Length	400 metres
Beam (breadth)	59 metres
Deadweight	165,000 tonnes
Maximum speed	23 knots (43 km/h)
Crew	19 (normal), 34 (maximum)
Cost	\$190 million each (20 ships ordered)

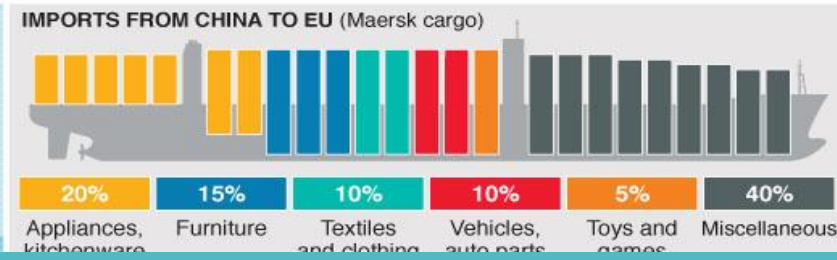
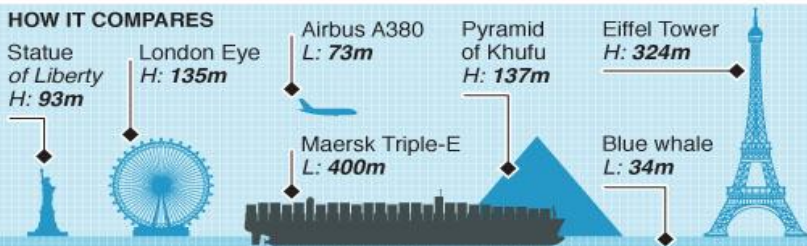
**Twenty-foot Equivalent Unit (TEU)**  
Standard unit for describing ship's cargo capacity. Triple-E can carry 18,000 TEU containers



**Propulsion:** Twin 32MW (43,000hp) diesel engines drive two propellers at lower design speed than traditional container vessels – reducing fuel consumption by 37% and CO2 emissions per container by 50%\*

**Interior:** Extra space created by U-shaped hull. New vessels will have 16% greater capacity (equal to 2,500 containers) than current largest container ship, *Emma Maersk*

Bulbous bow for greater fuel efficiency

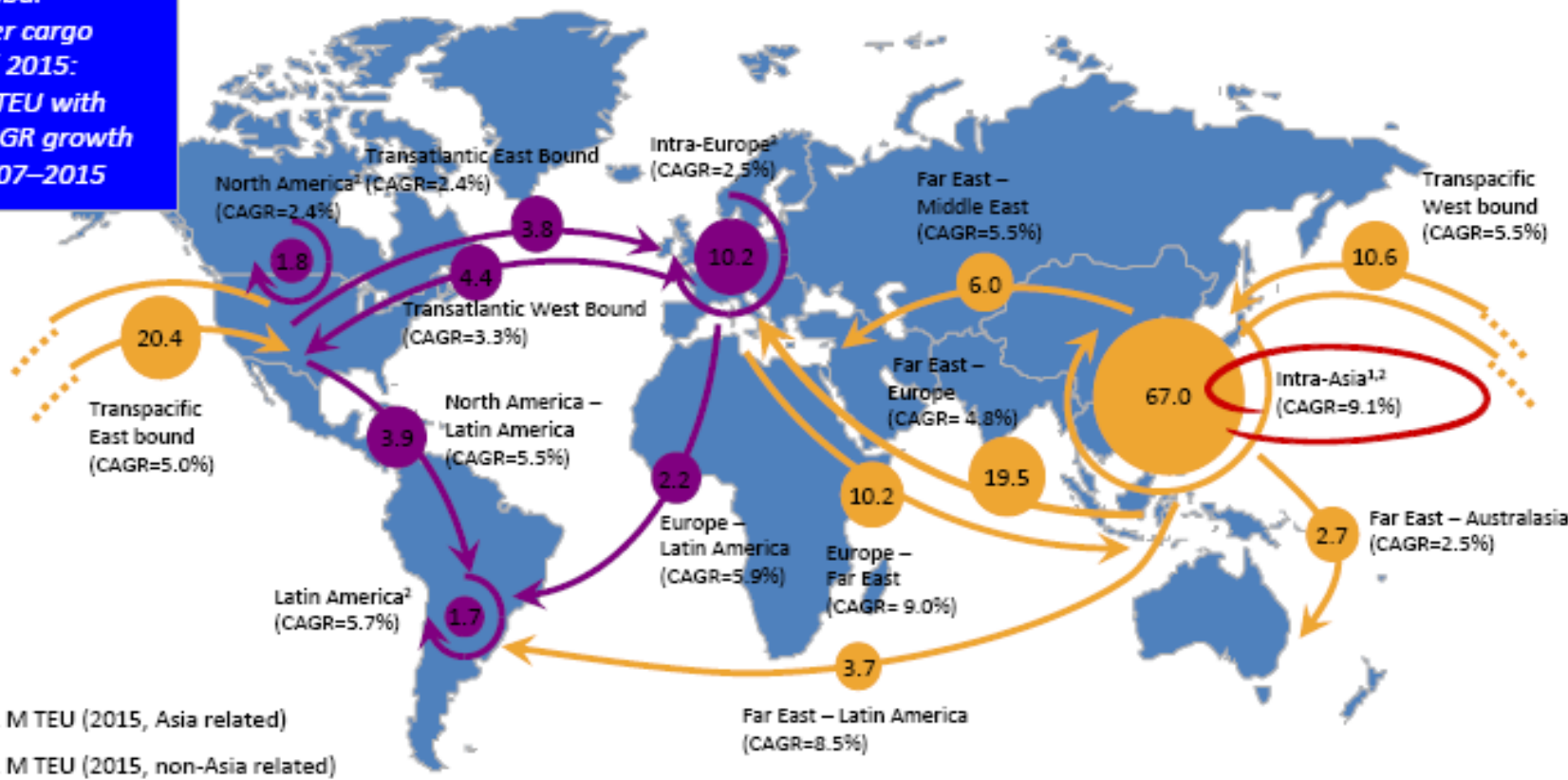




# ارتفاع حركة تداول الحاويات العالمية بين المناطق المختلفة

Global container flows by main trades, 2015 (MTEU)

**Total global container cargo demand 2015: ~208M TEU with 6.2% CAGR growth from 2007-2015**



**These routes will be pivotal to sustained profitable growth of global shipping lines in future**

1. Includes NE, SE, and S. Asia 2. Includes domestic  
 Note: Container flows based on forecasts excluding empties and transshipment but including domestic for intra-regional trade; some trades excluded for display purposes; CAGR based on 2007-2015



# تعريف وأهداف إقامة المراكز اللوجستية

## التعريف بالمركز اللوجستي:

يتم إنشاء المركز اللوجستي في منطقة محددة بهدف ممارسة كافة الأنشطة ذات الصلة بالنقل واللوجستيات وتوزيع البضائع لكل من السوق المحلي والترانزيت الدولي ويتم تشغيلها بواسطة عدد من المشغلين على أسس تجارية، والمشغلين يمكن أن يكونوا ملاك أو مستأجرين للمباني والتسهيلات (مخازن، مراكز توزيع، ساحات تخزين، مكاتب، خدمات شاحنات، وغيرها) والتي أقيمت هناك كي تستجيب لقواعد المنافسة الحرة.

أي أن المراكز اللوجستية تقام لتصبح مراكز خدمات صناعية ولوجستية تعمل كمراكز تجميع وتوزيع للبضائع الواردة إليها بعد التخليص عليها جمركياً والصادرة منها، وتصبح مراكز صناعات قيمة مضافة تساهم في رفع القيمة الاقتصادية للمواد المصنعة والنصف مصنعة.

## الأهداف الاقتصادية لإقامة المراكز اللوجستية:

خلق منطقة لجذب الاستثمارات الأجنبية وإنعاش اقتصاد الدولة.

زيادة الجودة.

إستقدام نظم تكنولوجيا حديثة (كما هو الحال في المناطق الحرة).

خفض التكاليف الإجمالية للمنتج.

خلق خبرات فنية وإدارية متطورة نتيجة الإحتكاك بخبرات عالمية.

سرعة تنفيذ طلب العميل.

ربط الإقتصاد المحلي بالمتغيرات والتطورات العالمية.

دعم القدرة التنافسية للميناء.

دعم فرص للمنافسة في الأسواق الخارجية وتنشيط حركة الأسواق المحلية.

مساهمة العائد في زيادة الدخل القومي.





# الشروط الواجب توافرها في المركز اللوجستي العالمي

- ▶ موقع جغرافي متميز بالقرب من الموانئ أو مراكز التصنيع أو التجارة.
- ▶ توفر بيئة تشريعية ملائمة للمفاهيم الاقتصادية الحديثة.
- ▶ توفر مطار قريب لخدمة المنطقة اللوجستية إذا وجد.
- ▶ توفير العمالة الماهرة وبأجور مجزية.
- ▶ استقرار سياسي للدولة.
- ▶ شبكة نقل متطورة طبقاً للمعايير العالمية.
- ▶ وجود نظم إدارية حديثة.
- ▶ توفر نظم إتصالات ومعلومات حديثة بالميناء.
- ▶ البيئة الصناعية المناسبة.
- ▶ متعهدى النقل والوكلاء الملاحيين.
- ▶ خدمات اللوجستيات الداعمة.
- ▶ الخدمات المتعلقة بالنقل مثل إصلاح السيارات، صيانة وإصلاح حاويات، تنظيف للحاويات.
- ▶ المستودعات والتخزين.



# أنشطة المراكز اللوجستية

الأنشطة الرئيسية		الاقتصاد	
التخزين، التجهيز، التجميع، التصنيف، التوحيد النمطي، الترانزيت، لصق العلامات، التعبئة، التغليف، الرقابة على الجودة،.... إلخ. يسمح بالتصنيع جزئياً.		سنغافورة	
التصنيع، التخزين، التجهيز، التجميع، التصنيف، التوحيد النمطي، التعبئة، التغليف، لصق العلامات، المعارض، التحاليل والاختبارات، التصدير والاستيراد، الخدمات المالية، التجارة الوسيطة.		الصين	
مثل الموانئ الحرة يسمح بكافة الأنشطة بما في ذلك: التصنيع، التخزين، التجهيز، التجميع، التصنيف، التوحيد النمطي، التعبئة، التغليف، لصق العلامات، المعارض، التحاليل والاختبارات، التصدير والاستيراد، الترانزيت.		هونج كونج، الصين	
التصنيع، التجميع، التجهيز، لصق العلامات، التعبئة، التغليف.	منطقة تجميع الصادرات	الصين	
البحث والتطوير، دعم الصناعات، التدريب على المنتجات التكنولوجية.	منطقة الصناعات العلمية		
التجارة، المستودعات، خدمات النقل إلى مراكز الدولية للدعم اللوجيستي لحوض المحيط الهادي وآسيا.	المنطقة المتخصصة		
التخزين، تصنيف، رقابة وتفتيش، تجميع، وضع العلامات، التعبئة والتغليف، معارض السلع المستوردة.		منطقة التعاون الأجنبي	
تصنيع، تجميع، تجهيز، تخزين، تفتيش، اختبار، تحويل، وضع العلامات، التعبئة والتغليف، التصدير ومعارض السلع.		منطقة التجارة الحرة	
مناولة خامات، تخزين، معارض، توزيع، تجهيز، الإصلاح وأنشطة الدعم اللوجيستي الدولية الأخرى.		كوريا	



# دور المراكز اللوجستية في أهمية دور الموانئ البحرية العربي

في ضوء الأهمية النسبية للمراكز اللوجستية وأن الهدف الإستراتيجي للنقل البحري العربي أصبح هو المساهمة الفعالة في نمو الإقتصاد العربي وذلك من خلال تحويل الموانئ الى مراكز خدمات لوجستية وإقتراح عدد من المواقع لتمثل نواة لإقامة مناطق لوجستية، أصبح من الهام التعرف على دور المراكز اللوجستية في تعظيم دور الموانئ البحرية العربية في التنمية الإقتصادية والتي من أهمها:

- توفير كافة الخدمات التي تتطلبها الخطوط الملاحية مما يساهم في جذبها للموانئ العربية.
- تقليل نسبة البطالة: توفير فرص العمل (مباشرة - غير المباشرة) مع التدريب الفني للأيدي العاملة.
- تنويع الهيكل الصناعي للدول العربية: تأكيد الانتشار المكاني للأنشطة الصناعية مما يساهم في تنمية القدرة التصديرية، خاصة مع توفر مزايا المواقع المقترحة بالقرب من موانئ التصدير وأسواق الاستهلاك الرئيسية.
- تنمية المشروعات الصغيرة الحجم وكثيفة العمالة والأنشطة الحرفية لتوفير مزيد من فرص العمل المنتج.
- دعم شبكات الاتصال بين المراكز العمرانية وبين المناطق المقترحة.
- إقامة قاعدة اقتصادية تعتمد على توافر مقومات التنمية الصناعية والتجارية الدولية في المناطق المقترحة.
- استغلال وتطوير المناطق المحيطة بالمواقع المختارة اقتصادياً وعمرانياً.
- زيادة الكفاءة التصديرية والنتاج المحلي وضمان احداث تراكمات رأسمالية تساهم في تحقيق التنمية المرجوه.
- جذب رؤوس الأموال الأجنبية والمحلية لاستثمارها في العديد من المشروعات الصناعية على ضوء التسهيلات المقدمه واكتساب متحصلات صافية من العملات الأجنبية مقابل الخدمات المقدمة.
- استقدام النظم التكنولوجية المتقدمة .
- ربط الاقتصاد المحلي بالمتغيرات والتطورات العالمية والمجالات الاقتصادية والتكنولوجيا العالمية .
- زيادة الدخل القومي نتيجة استغلال المناطق اللوجستية، مع ايجاد مصادر جديدة للدخل القومي بزياده الصادرات والقيمة المضافة واستغلال المواد الخام في حاله توفرها.
- ربط المناطق الصناعية والمخازن والميناء والمطار بشبكة ضخمة من الطرق والشوارع وخطوط السكك الحديدية.



# أهمية المراكز اللوجيستية في دعم أنشطة الموانئ البحرية (استعراض حالات رائدة بالمنطقة)

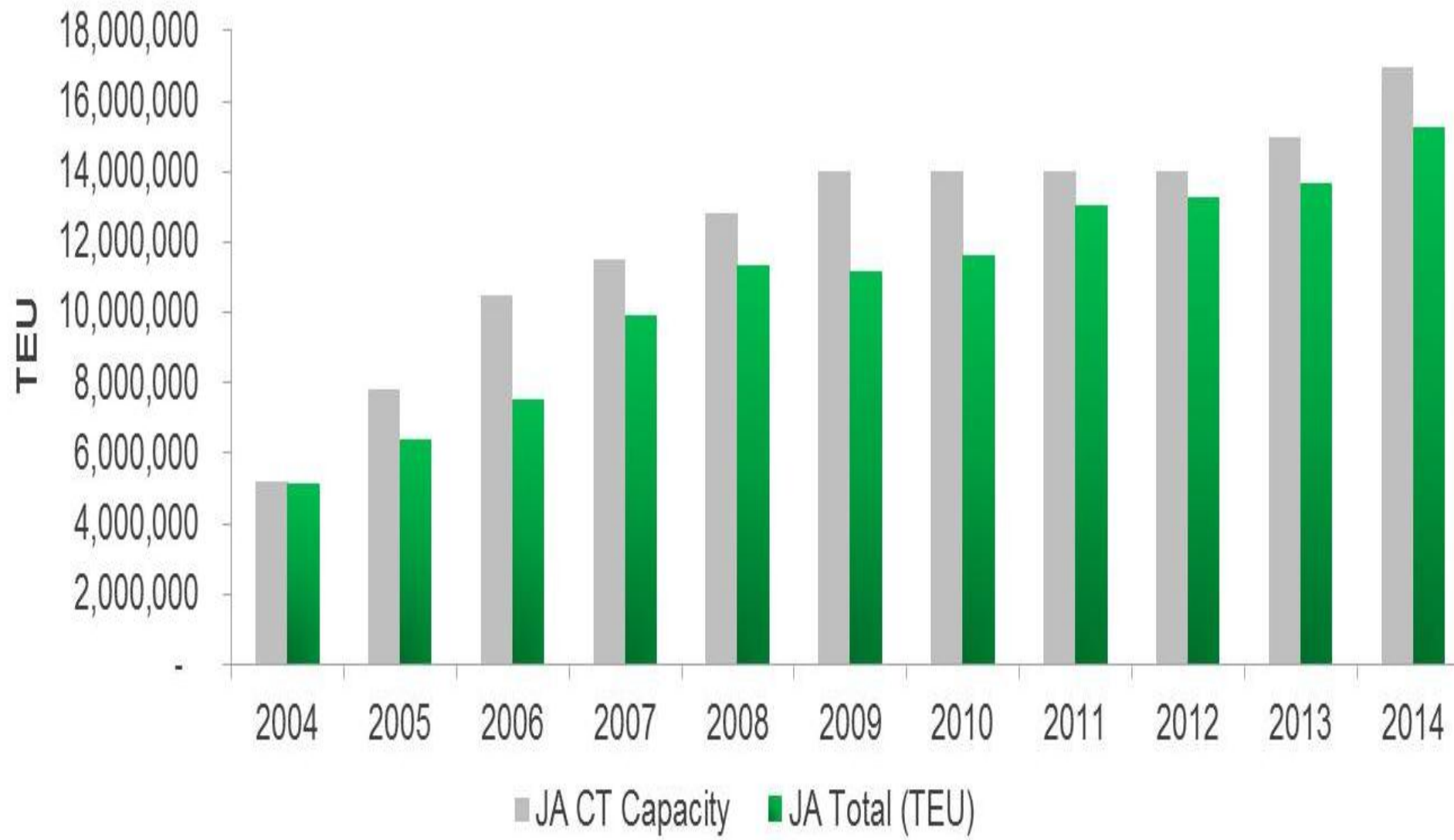


# رؤية متكاملة لميناء جبل علي وارتباطه بمناطق العالم المختلفة





# تطور حجم الحاويات المتداولة بميناء جبل علي





# أهم الامكانيات الداعمة لميناء جبل علي

## ميناء جبل علي - محطة الحاويات رقم 1

### المساحة 2.057,904 متر مربع

سعة	9 million حاوية نمطية
سعة الساحات	213,455 حاوية نمطية
نقاط التبريد	2,582
رافعات جسرية على إطارات (RTG) سكة (RMG)	123 رافعات جسرية على إطارات (RTG)
مناول الحاويات الفارغة	37
عربات مناولة الحاويات	3
الرافعات الشوكية	9
الجرارات	415
العربات المقطورة	459



### الرصيف 5

رافعات جسرية	13
المراسي	5
الطول (متر)	1,545
عمق المرسى (متر)	10.5

### الرصيف 4

رافعات جسرية	10
المراسي	2
الطول (متر)	830
عمق المرسى (متر)	16

### الرصيف 3

رافعات جسرية	46
المراسي	15
الطول (متر)	4,875
عمق المرسى (متر)	16 - 13.7



# أهم الامكانيات الداعمة لميناء جبل علي

## ميناء جبل علي - محطة الحاويات رقم 2

### المساحة 3,010,212 متر مربع

سعة	6 مليون حاوية نمطية
سعة الساحات	129,887 حاوية نمطية
نقاط التبريد	4,361
رافعات جسرية على إطارات سكة (RTG) // رافعات جسرية على سكة (RMG)	60 رافعات جسرية على سكة
مناول الحاويات الفارغة	17
عربات مناولة الحاويات	2
الرافعات الشوكية	3
الجرارات	293
العربات المقطورة	326



### 1 الرصيف

رافعات جسرية	29
المراسي	8
الطول (متر)	3,000
عمق المرسى (متر)	16





# أهم الامكانيات الداعمة لميناء جبل علي

## ميناء جبل علي - محطة الحاويات رقم 3

### المساحة 720,000 متر مربع

سعة 4 million حاوية نمطية

سعة المساحات 103,764 حاوية نمطية

نقاط التبريد 1,620

رافعات جسرية على إطارات (RTG) /  
رافعات جسرية على سكة (RMG) (ARMG)50

مناول الحاويات الفارغة 7

عربات مناولة الحاويات 2

الجرارات 190

العربات المقطورة 178



### الرصيف 10

رافعات جسرية 19

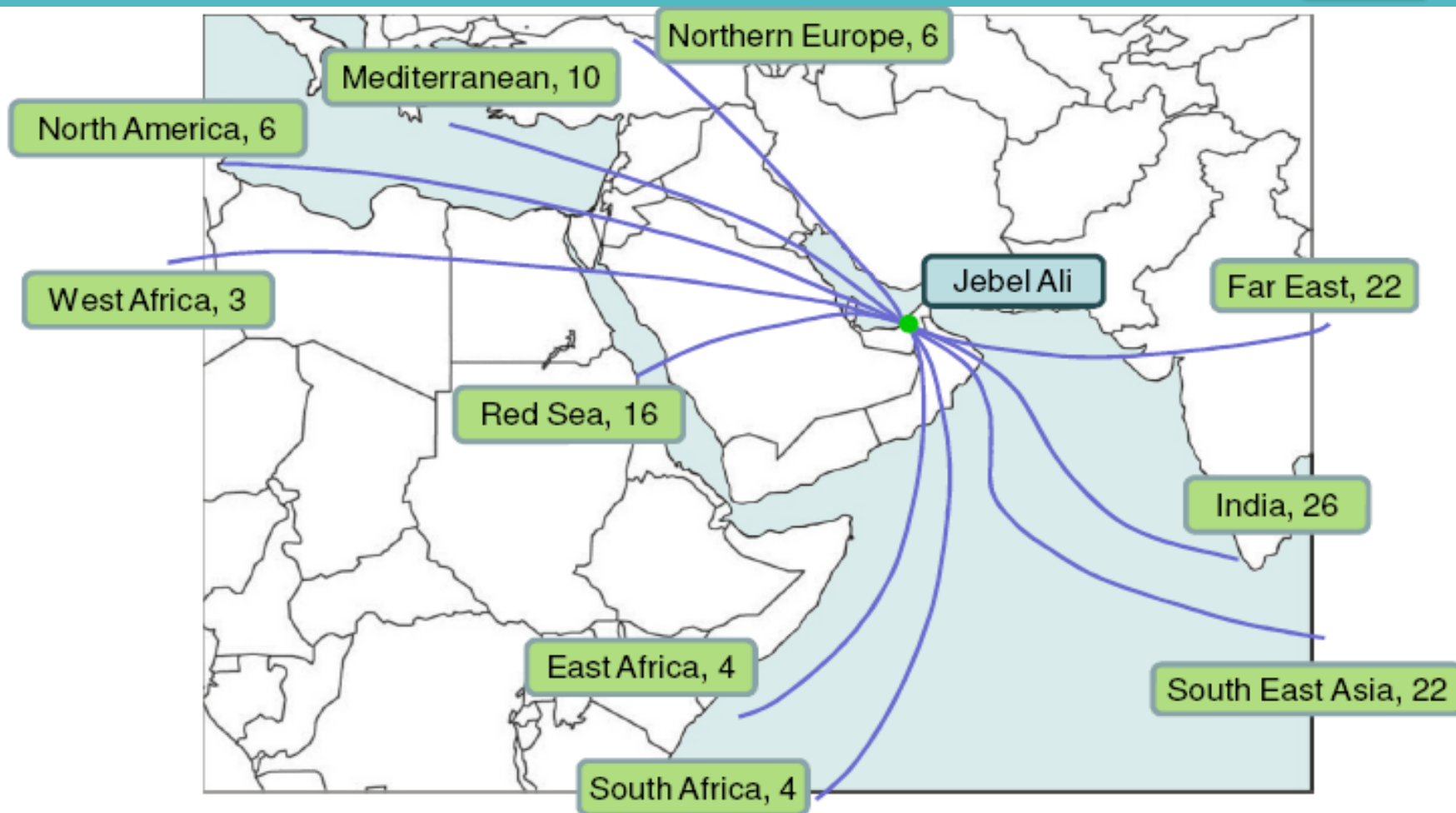
المراسي 6

الطول (متر) 1,862

عمق المرسى (متر) 17



# أهمية المراكز اللوجيستية والمناطق الحرة في دعم ارتباط الميناء بمناطق العالم المختلفة

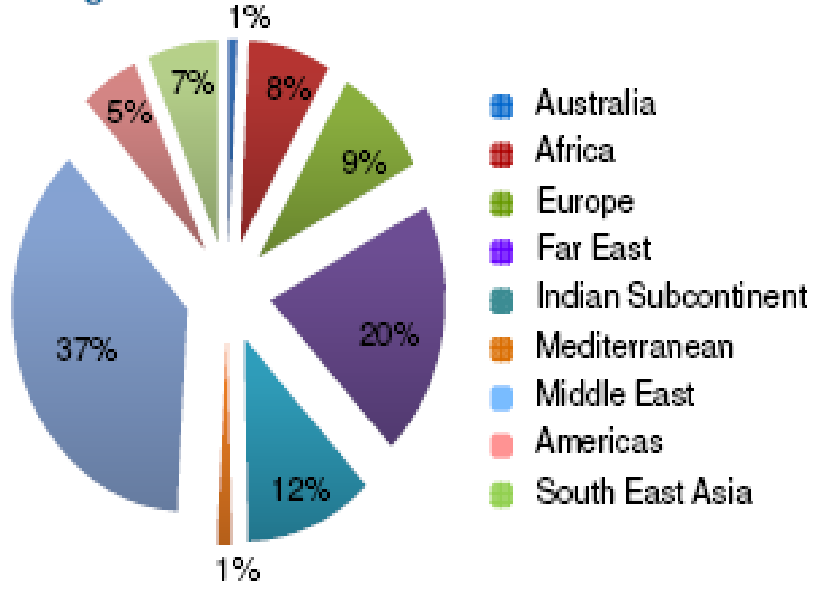


- 48 Mainline Vessels (excluding feeder) call on Jebel Ali per week
- 25 continue on East-West border route, and 23 return to their region



# دعم المركز اللوجيستية لحركة سفن الروافد المترددة علي الميناء

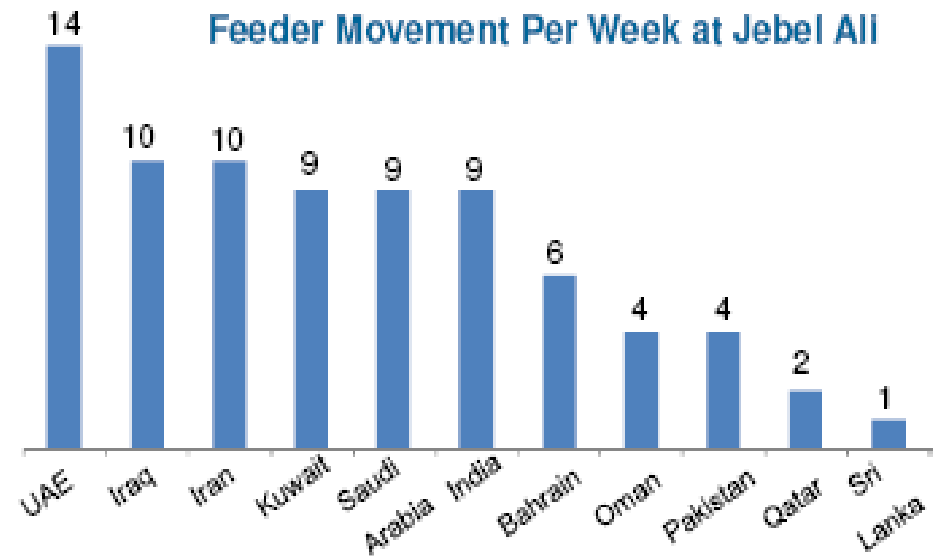
Origin of Container Traffic to Jebel Ali



- Jebel Ali - Gateway to Middle East, India and Africa
- 10-Yr CAGR of nearly 14% for container traffic
- More than 6,000 container vessels calls annually

- Middle East and Far East account for more than 50% of traffic handled at Jebel Ali
- 80% of transshipment is for Middle East
  - 75% movement is within Gulf

Feeder Movement Per Week at Jebel Ali

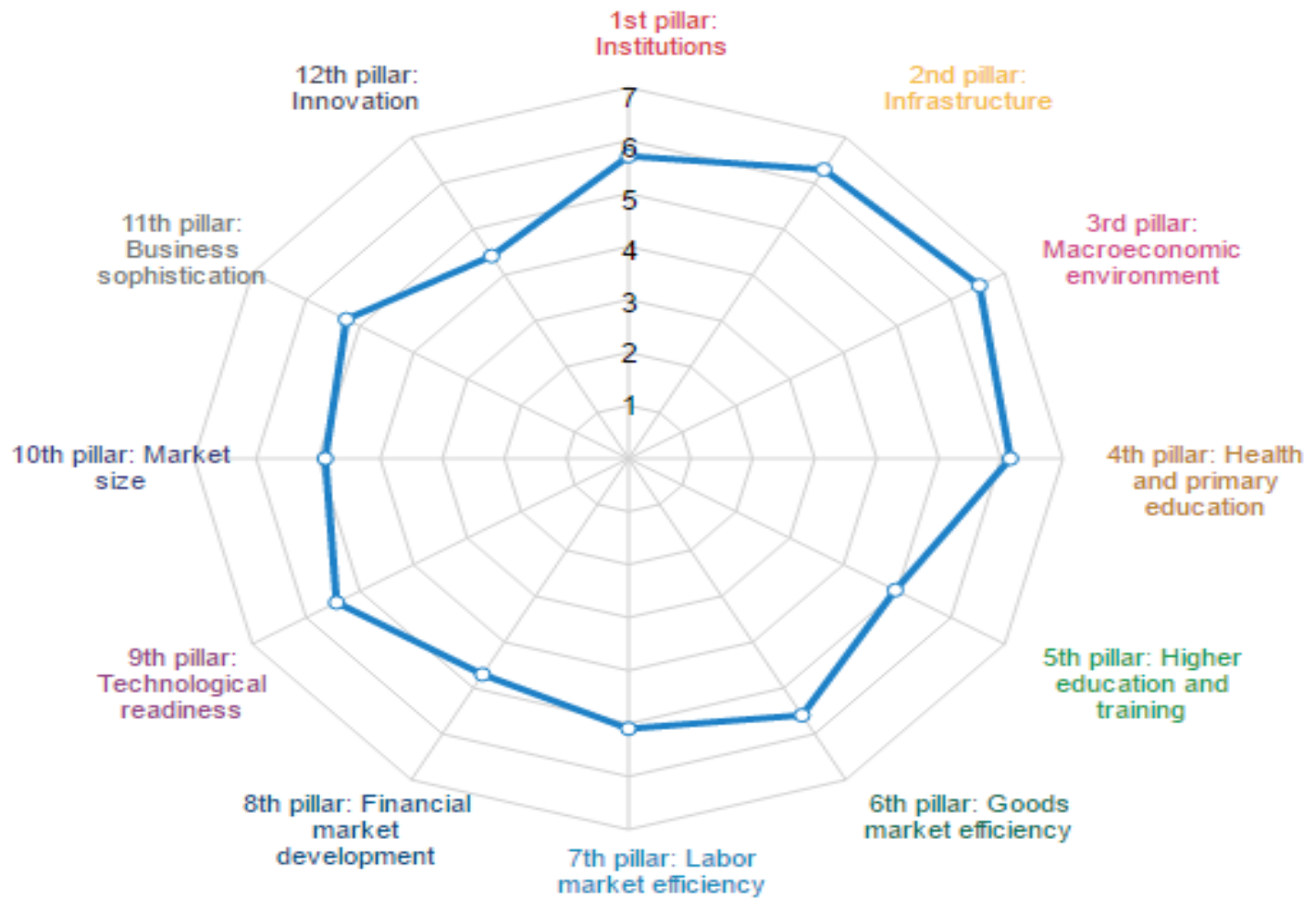


Source: DP World



# ارتفاع مؤشر التنافسية العالمي لدولة الامارات العربية المتحدة يدعم من الأداء اللوجيستي للمنطقة

## ترتيبها رقم 17 عام 2015 - 2016 على العالم





# الموانئ السعودية التي تشرف عليها المؤسسة العامة للموانئ

يبلغ عدد الموانئ البحرية التي تشرف عليها المؤسسة العامة للموانئ ( تسعة موانئ ) **خمس** منها على الساحل الغربي ، **وأربعة** على الساحل الشرقي ، ويبلغ إجمالي عدد الأرصفة المتاحة بهذه الموانئ (216) رصيفاً بطاقة استيعابية (540) مليون طن وزني .

أنجزت المؤسسة العامة للموانئ عدد من مشاريع التطوير والتوسعة لرفع طاقة الموانئ وزيادة قدراتها الاستيعابية ، كما تقوم حالياً بتطوير آليات التشغيل وتبسيط الإجراءات وتحسين بيئة العمل إدارياً وتنظيماً لجذب مزيداً من الاستثمارات المحلية والأجنبية في قطاع الموانئ ومن بين ما تم تحقيقه في هذا السياق ما يلي :-

- إطلاق مبادرة إنجاز وفسح الحاويات خلال (24) ساعة في جميع الموانئ .
- تطبيق مؤشرات الأداء والإنتاجية ( K.P.I ) في أعمال التشغيل فيما يتعلق بمعدل زمن بقاء السفينة على الرصيف ، نسبة الإشغال للرصيف ، إنتاجية الرافعة ، إنتاجية الرصيف .
- اعتماد إدخال بيانات السفن بواسطة المشروع السعودي لتبادل المعلومات إلكترونياً (EDI) **Electronic data interchange** وإصدار إذن التسليم قبل أيام من وصول السفينة .
- اتخاذ خطوات تنفيذية لتطبيق نظام مجتمع الميناء ( **Port Community System** ) الذي يجمع جميع الجهات الحكومية والخاصة العاملة داخل الموانئ تحت مظلة واحدة وإدارة واحدة لتسهيل فسح البضائع وتخفيض مدة دوران الحاوية .
- التحول إلى التعاملات الإلكترونية بدلاً من الورقية في التعامل مع المؤسسة والموانئ وإطلاق سبع خدمات إلكترونية تشمل خدمات تفاعلية وخدمات إجرائية وخدمات معلوماتية ، ومن بينها خدمة طباعة فواتير أصحاب البضائع والتي تمكن المخلصين الجمركيين من طباعة فواتيرهم دون الحاجة إلى مراجعة الميناء .
- تنظيم لقاءات مع الشركات الكبرى العاملة في الموانئ السعودية لزيادة استثماراتهم وتقديم خدمات جديدة تجذب خطوط وعملاء جدد وتتيح خلق فرص تنافسية .



# King Fahd Industrial Port Yanbu

## Geographical advantage

King Fahd Industrial Port at Yanbu lies on the Red Sea Coast some 350 km North of Jeddah Islamic Port, extending 35 km on the Coast.

Latitude 23° 56' N      Longitude 038° 15' E



**Southern channel**

**Length 36 Mile - Wide 3 mile**

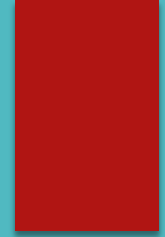
**Northern Channel**

**Length 32 Mile – Wide 3 mile**

**Available inner anchorage area with capacity 5 vessels .**



# King Fahd Industrial Port, Yanbu General Cargo & Containers Terminal (Berth 1,2,3,4,5,6,7)



Terminal	Berth Nos.	Length of Berth	Depth	Allowable Draft	Max Vessel SDWT	Types of Vessel
<b>General Cargo &amp; Container Terminal GCCT Berth 1,2,3,4,5,6,7</b>	RO-RO B-1	200 m	18 m	16.6 m	150,000	Container
	B-2	300 m	18 m	16.6 m	150,000	Container
	B-3	200 m	18 m	16.6 m	150,000	Container
	B-4	180 m	18 m	16.6 m	150,000	Container
	B-5	180 m	18 m	16.6 m	150,000	General Cargo
	B-6	180 m	18 m	16.6 m	150,000	General Cargo
	B-7	180 m	18 m	16.6 m	150,000	General Cargo



# King Fahd Industrial Port, Yanbu General Cargo & Containers Terminal (Berth 8,9,10,11)



King Fahd Industrial Port, Yanbu						
Multi-Purpose Berths (Berth 8, 9, 10, 11)						
Terminal	Berth Nos.	Length of Berth	Depth	Allowable Draught	Max Vessel SDWT	Type of Vessel
<b>Multipurpose Terminal Berth 8,9,10,11</b>	B - 08	300 m	18 m	16.6 m	150,000	<b>Multipurpose ship &amp; cargo</b>
	B - 09	300 m	18 m	16.6 m	150,000	
	B - 10	300 m	18 m	16.6 m	150,000	
	B - 11	300 m	18 m	16.6 m	150,000	





# King Fahd Industrial Port, Yanbu Specification Of Containers Terminal

no	Particulars	Specification
1	Total quantity wall length (m)	900m
2	Depth of deepest berth (m)	18m
3	Allowable draft	16.4m
4	Total terminal area (m <sup>2</sup> )	161,075
5	Total number of full container storage slots (TEUS) per day	4,560 (single high)
6	Total number of full container storage without slots (TEUS) per day	10,000 (single high)
7	Number of shore cranes	2 Gantry post panamax
8	Number of container handling capacity (per year)	306,600 units



# Marine Distances Between Red Sea Ports



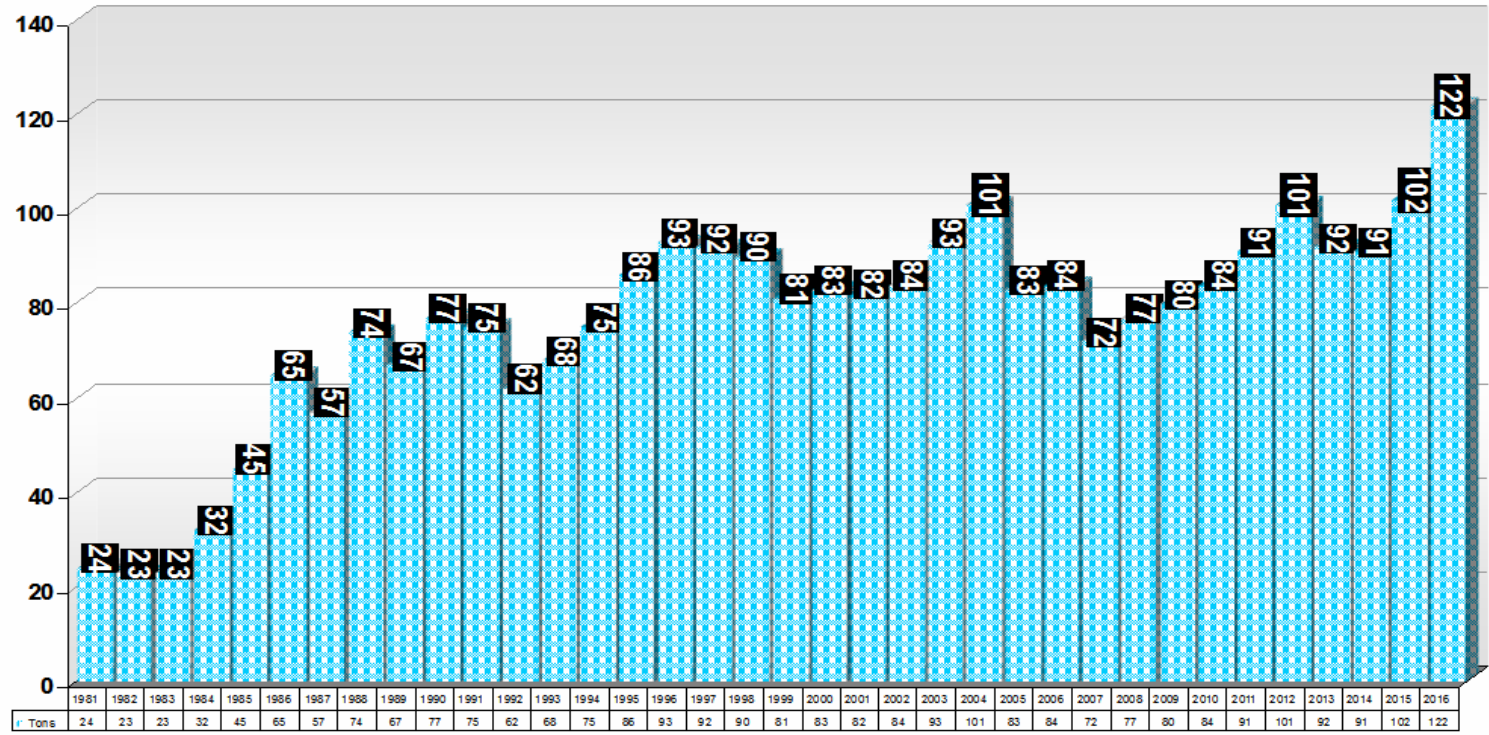
From	To	Distance
<b>KFIPY</b>	Duba	275 mile
<b>KFIPY</b>	Jeddah	175 mile
<b>KFIPY</b>	Jazan	560 mile
<b>KFIPY</b>	Aqaba	440 mile
<b>KFIPY</b>	Safaja	280 mile
<b>KFIPY</b>	Ain Sokhna	480 mile
<b>KFIPY</b>	Suez	495 mile
<b>KFIPY</b>	Port Sudan	270 mile



# إحصائيات ميناء الملك فهد الصناعي بينبع

## King Fahd Industrial Port Yanbu

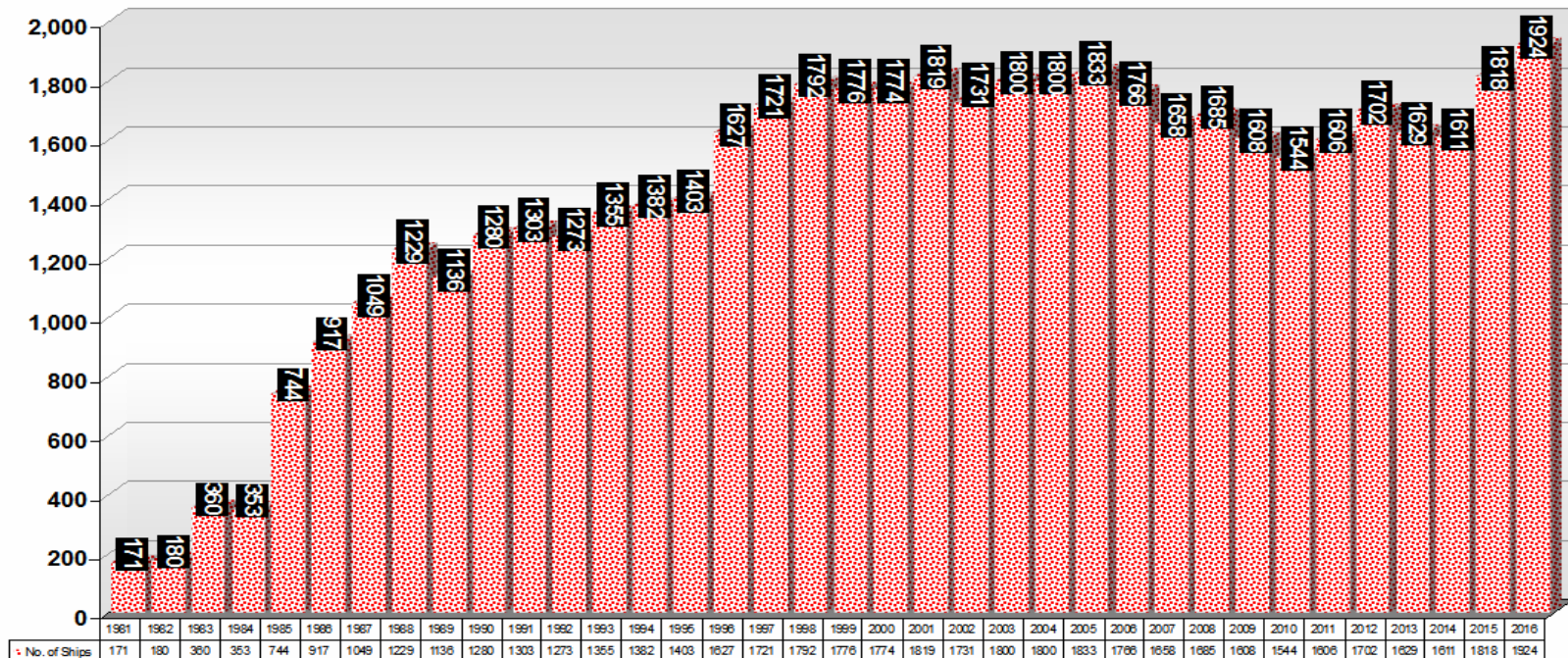
### Tonnage Handled during 1981-2016 (millions tons)





# إحصائيات ميناء الملك فهد الصناعي بينبع

## King Fahd Industrial Port Yanbu No. of Ships Handled during 1981-2016

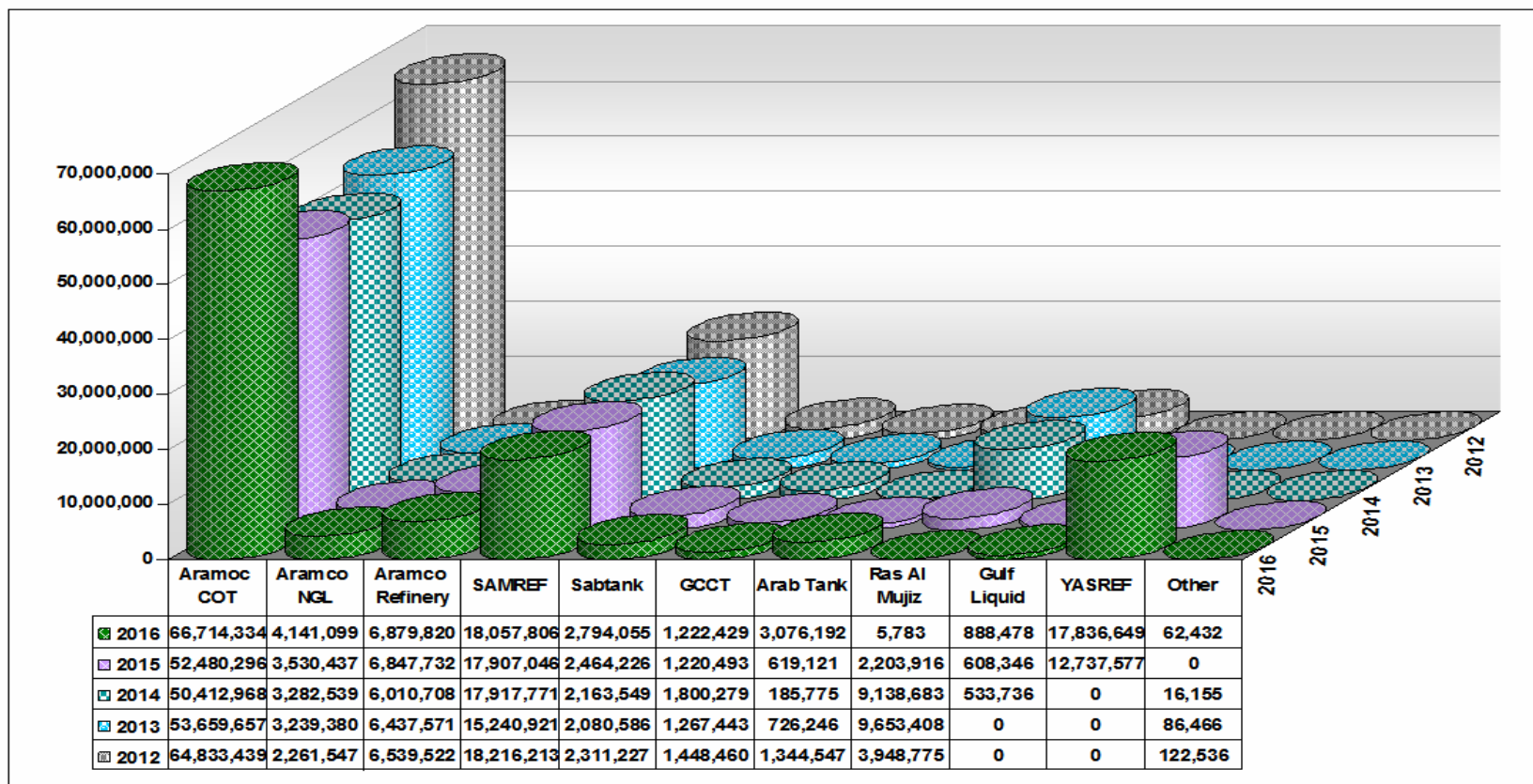




# إحصائيات ميناء الملك فهد الصناعي بينبع

## King Fahd Industrial Port, Yanbu

### Comparison of cargo handled between different port users during 2012 -2016 (metric tons)



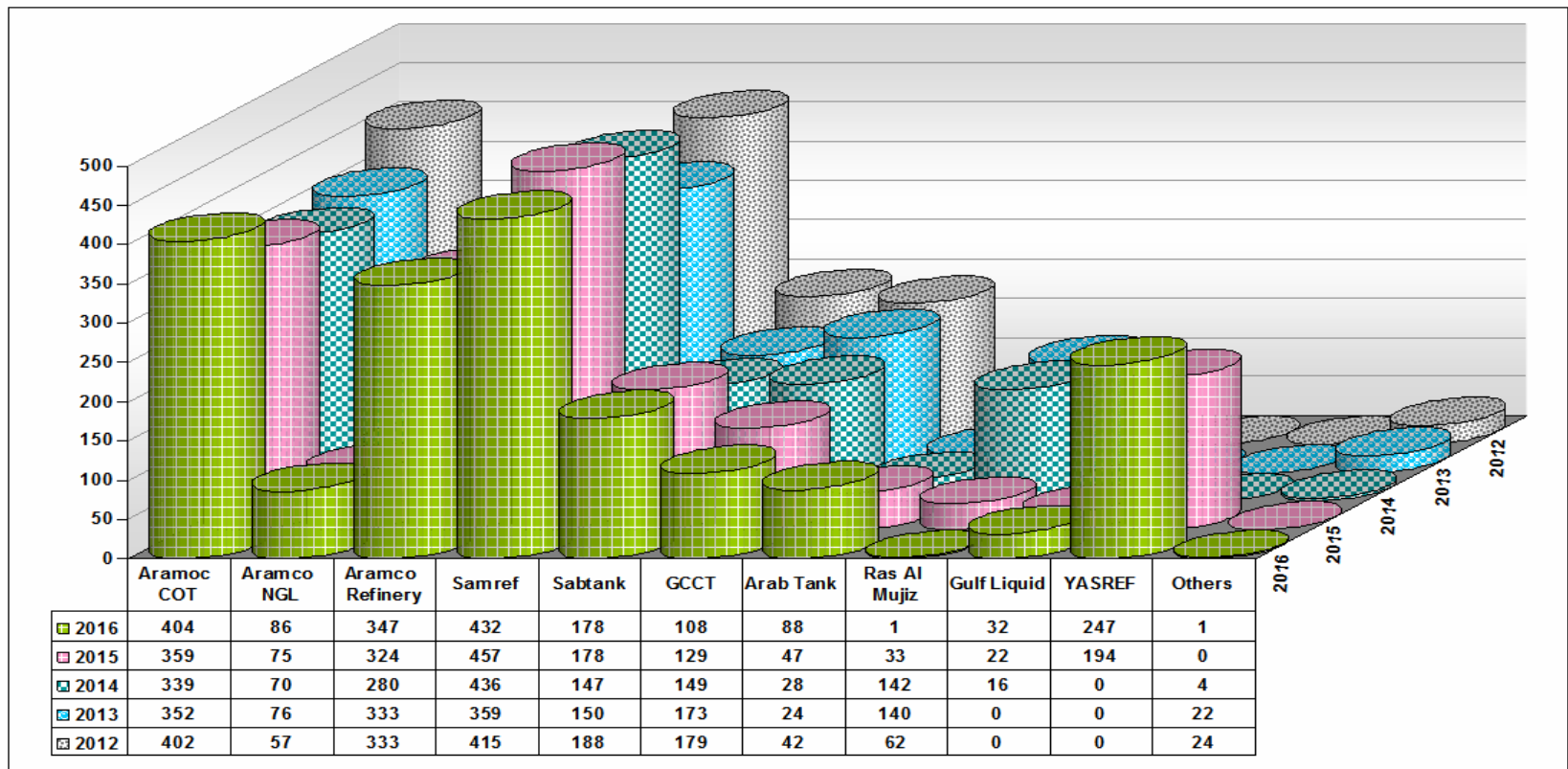


# إحصائيات ميناء الملك فهد الصناعي بينبع

## King Fahd Industrial Port, Yanbu

### Comparison of no. of vessels handled between different port users during 2012 -2016

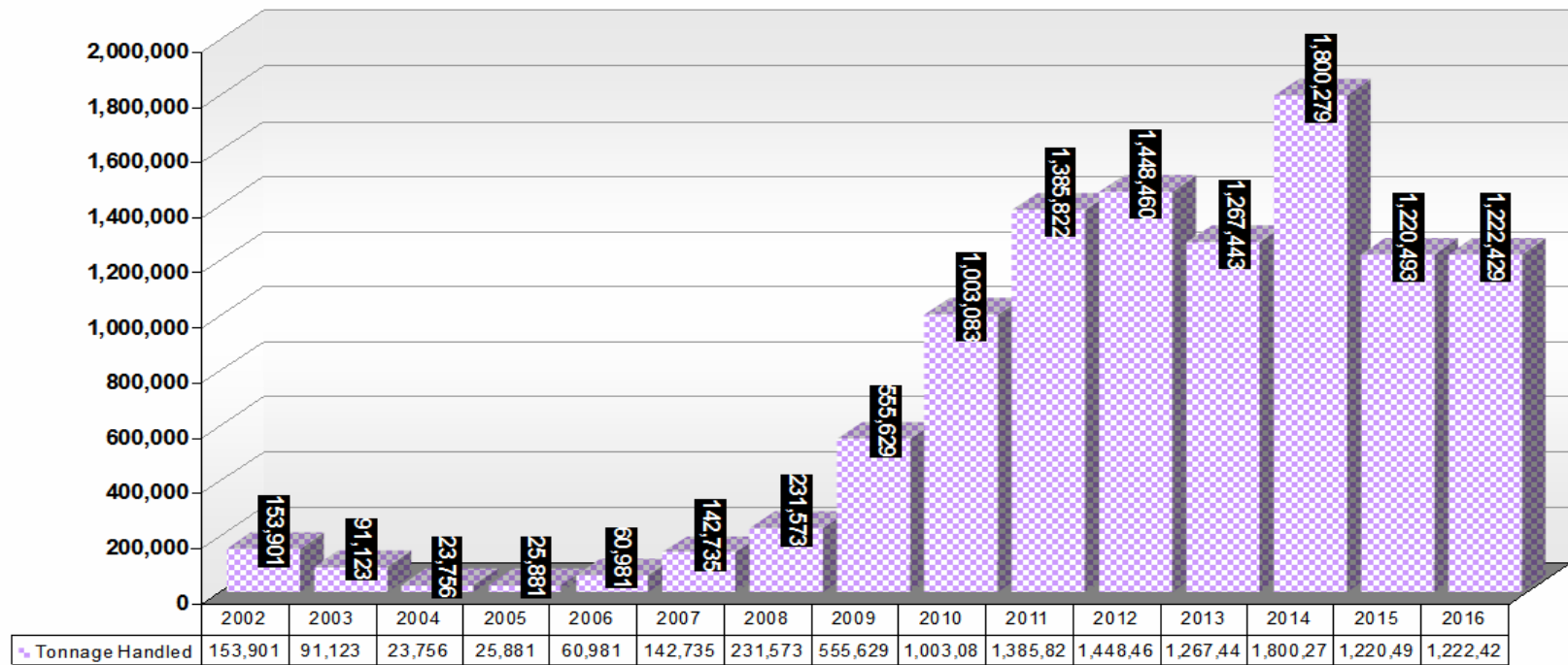
( Numbers of ships handled)





# إحصائيات ميناء الملك فهد الصناعي بينبع

## King Fahd Industrial Port Yanbu General Cargo & Container Handled during 2002-2016



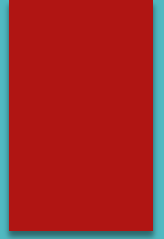


- ▶ ضرورة أن تتضمن خطة التنمية الاقتصادية والاجتماعية للدولة استراتيجية إقامة المراكز اللوجستية.
- ▶ تشجيع القطاع الخاص والشركات العالمية للاستثمار فى إقامة المراكز اللوجستية المقترحة من خلال توفير المناخ الاستثماري المناسب الذي يساعد على جذب الاستثمارات العالمية والعربية والمحلية.
- ▶ إنشاء مجلس أعلى ذو سلطة عليا للإشراف ومتابعة تنفيذ المراكز اللوجستية المقترحة وفق برنامج زمني محدد.
- ▶ بذل كافة الجهود لنجاح المراكز اللوجستية مثل:
  - تحديث الهيئات المتعاملة معها والإجراءات الجمركية وكافة الجوانب الخاصة بسلسلة الإمداد.
  - تحسين البنية الأساسية وبنية الإتصالات السلكية واللاسلكية وتكنولوجيا المعلومات.
  - تيسير أداء الخدمات المتكاملة من قبل القطاع الخاص مثل النقل بالشاحنات والتخليص الجمركى ولتخزين و..إلخ.
- ▶ ضرورة تفعيل الخدمات اللوجستية البحرية من خلال تقديم كافة الحوافز لتكوين:
  - شركات ملاحية لتشغيل السفن وإنشاء ترسانات لإصلاح وبناء السفن.
  - توكيلات ملاحية وشركات للشحن والتفريغ وتموينات السفن والقطر والإنقاذ .
  - شركات لتصنيع وإصلاح الحاويات كذلك محطات لتداول الحاويات.
  - شركات للنقل البري والبحري والجوي وشركات للتأمين.





- ▶ العمل على تبني سياسة تدريب بعيدة المدى خاصة بعد وضع المعايير المتعلقة بالعمالة داخل أنشطة النقل البحري واللوجستيات المختلفة خاصة للمهن والأعمال التي تخضع لمعايير دولية موحدة مع التركيز على برامج إعداد وتأهيل القيادات الإدارية اللازمة لإدارة أنشطة النقل البحري واللوجستيات المختلفة طبقاً للمفاهيم الحديثة وإيجاد الآلية التي تدعم هذا الاتجاه مالياً وتكنولوجياً.
- ▶ تتبع ومراقبة انتقال وظهور المراكز والتجمعات الصناعية والتجارية في العالم والتي يعتمد قيامها وتوطئتها أساساً على نشاط النقل لإيجاد صيغة تعامل أو جذب تسهم في تطوير الموانئ ومنظومة النقل من خلال إنشاء مراكز لوجستية.
- ▶ العمل على دعم السياسات التي من شأنها أن تؤدي إلى مزيد من الاستقرار السياسي والاقتصادي والتشريعي والذي يؤدي إلى إيجاد بيئة صالحة لجذب وخلق طبقة واعدة من المحفزين لصناعة النقل البحري والخدمات اللوجستية.
- ▶ تطوير وتحديث نظم الإدارة وتطبيق أساليب الإدارة اللوجستية.
- ▶ توفير كافة الإمكانيات والتسهيلات التي تمكن من الارتكاز على مواقع رئيسية كأقطاب نمو وعلى رأسها المنطقة اللوجستية.
- ▶ التدرج في تنمية المواقع المقترحة بحيث يتم استكمال مقومات المناطق الجاري إنشاؤها ومدّها بكافة مرافقها وخدماتها قبل البدء في إقامة مناطق جديدة، مع مراعاة التخيّر الدقيق لأنشطة المراد توطئتها منعاً للازدواجية وإهدار طاقات إنتاجية وأصول رأسمالية.



شكراً لحسن اصغائكم

والسلام عليكم ورحمة الله بركاته