

رئيس المؤسسة العامة للموانئ لـ "الرياض":

تقليص مدة فسح البضائع إلى يومين وإقبال ملحوظ على الخطوط الملاحية في الموانئ السعودية استراتيجية تنموية لاستيعاب الزيادة المتوقعة بحركة التجارة عقب انضمام المملكة للتجارة العالمية

أكد معالي رئيس المؤسسة العامة للموانئ المهندس خالد بوشنيق أن جميع موانئ المملكة تدار بأسلوب واحد وهي موحدة، مبيّناً أن الاختلاف هو في حصة الدولة من دخل كل محطة الذي تحكم بها عنصر المنافسة التي أرسنها المؤسسة.

ويبين بوشنيق أن مينائي جدة والدمام يعتبران الأكثر منافسة مع موانئ أخرى عديدة

في منطقة الخليج والشرق الأوسط والطلب على خدماتهما متزايد ويوترق متسارعة.

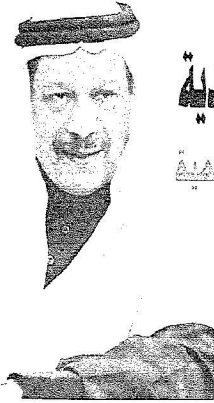
ودعا بوشنيق خلال حديثه لـ(الرياض) رجال الأعمال والتجار إلى الاستفادة من خدمات الموانئ الأخرى وبالتحديد ميناء جازان الذي يتميز بموقع إستراتيجي هام وقد شمله ميناءات وقرارات

مهمة اتخذها مجلس الوزراء لأبعاء اجتماعية واقتصادية.

وتلغى ما يقرب من حدوث انحام في موانئ المملكة باستثناء ميناء جدة الذي يعتبر منفذاً اقتصادياً رئيساً للمملكة ويستحوذ على ٦٥% من إجمالي البضائع، كما أنه يناول ٧٦% من إجمالي الحاويات

سوريا، وقد اتخذنا عدة خطوات احترازية لمواجهة تلك المشكلة.

وأشار إلى أن جميع المحطات والأرصفة تم تخصيصها منذ عام ١٤١٧ وهي أول قطاع حكومي لكن تطبيق برنامج التخصص يتطلب بالضرورة إعادة هيكلة المؤسسة، وهناك مساع تذل لمسايرة التطورات المتلاحقة في صناعة النقل البحري.



لمهندس خالد بوشنيق

"انضمام المملكة لمنظمة التجارة العالمية"

"الرياض" : ما الدور الذي يمكن أن تلعبه الموانئ عقب انضمام المملكة لمنظمة التجارة العالمية؟

بو نبشت: إن انضمام المملكة لمنظمة التجارة العالمية والإنتقال الاقتصادي العالمي وحرية التبادل التجاري بين جميع دول العالم يرتبب عليه العديد من المتطلبات على قطاع الموانئ كأحد القطاعات الخدمية الهامة التي لها علاقة مباشرة بحركة التجارة العالمية، والموانئ السعودية لديها بنية أساسية متكاملة، وتجهيزات بحرية متطورة تمكنها من استقبال كافة أنواع السفن بأحجامها المختلفة، ومعدات كافية لمناولة كافة أنواع البضائع والسلع، وكافة وسائل الأمن والسلامة، علاوة على الأداء المتميز والإنتاجية العالية، وبالتالي فهي قادرة على منافسة الموانئ العالمية الكبرى وخاصة الواقعة في منطقة الشرق الأوسط والموانئ المحورية في آسيا، وهو ما تحقق بالفعل في السنوات القليلة الماضية حيث استطاعت الموانئ الرئيسية في المملكة كميناء جدة الإسلامي وميناء الملك عبد العزيز بالدمام من استقبال عدد من خطوط الملاحة العالمية المنتظمة وصلت إلى عشرة خطوط ملاحية في ميناء جدة فقط، ويعتبر ذلك من أهم المكاسب التي ستجنيها الموانئ السعودية نتيجة الانضمام للمنظمة بالإضافة إلى الزيادة المضطردة في الطلب على خدمات الموانئ السعودية وزيادة الاعتماد عليها كموائل محورية في المنطقة إلى جانب العوائد الاقتصادية والاجتماعية الأخرى.

وقد وضعت المؤسسة العامة للموانئ إستراتيجية لتعنية قطاع الموانئ لاستيعاب الزيادة المتوقعة في حركة التجارة خلال السنوات القادمة، وهناك برامج وسياسات معتمدة لتفعيل تلك الإستراتيجية تشمل على العديد من المشروعات الحيوية في الموانئ منها ما بدأ تنفيذه بالفعل، ومنها ما سيتم تنفيذه في المستقبل القريب بمشيئة الله تعالى.

" شح وقلة وظائف المرشدين البحريين"

"الرياض" : يعاني القطاع البحري من شح وقلة الوظائف من المرشدين البحريين، لماذا لا يتم افتتاح معاهد للتدريب؟

بو نبشت: أعمال الإرشاد البحري تعتبر من الوظائف الفنية المتخصصة التي تتطلب قدرات خاصة فبعض يظن أنها أكاديميا وعملية، وهذه الوظائف لا تتوفر بقدر كاف في السوق السعودية،

علاوة على أن الشركات الكبرى تسعى دائما إلى استقطاب هذه الفئات الوظيفية للعمل لديها، وتقدم لهم العديد من الإغراءات والحوافز المادية والبذلات والرعاية الصحية علاوة على البرامج والدورات التدريبية المتخصصة التي توفرها لهم في الداخل والخارج.

وقولي المؤسسة العامة للموانئ اهتماما كبيرا بمتأهيل الكوادر الوطنية للعمل في المجالات البحرية المختلفة بصفة عامة والإرشاد البحري بصفة خاصة، ولدينا بالفعل فريق كبير من المرشدين البحريين الكفاء الذين يعملون بالموانئ السعودية سواء كانوا على مراكب المؤسسة أو من خلال الشركات المستأجرة للتجهيزات البحرية، ووفقاً للعقود المبرمة مع تلك الشركات، فإنهم ملتزمون بتغطية أي نقص في أعداد المرشدين البحريين العاملين في الموقع وتنفيذ كافة الالتزامات التعاقدية وتشغيل التجهيزات البحرية في الميناء على أعلى مستوى من الأداء والجودة، وفي حالات الإجماع أو التقصير تطبق بحقهم الجزاءات المنصوص عليها بالمعقود.

ومن الإجراءات التي اتخذتها المؤسسة العامة للموانئ لمواجهة النقص الذي قد يحدث مستقبلا في أعداد المرشدين البحريين والتخصصات البحرية الأخرى التي تحتاجها الموانئ الإلتحاق الذي تم إبرامه مع جامعة (جون موريس) في ليفربول بالمملكة المتحدة لرفع مستوى التأهيل للمرشدين السعوديين من خلال دورات تدريبية متخصصة في الأعمال البحرية، والتدريب العملي على الوسائل التكنولوجية الحديثة في جميع أعمال الموانئ، وما تم الإلتحاق عليه مع الأكاديمية البحرية السعودية بالانضمام مع الأكاديمية العربية للعلوم والتكنولوجيا والنقل البحري لإقامة برامج تدريبية متخصصة في الإرشاد البحري لموسمي الموانئ وهناك دورة حاليا مقامة في مركز التدريب بميناء الملك عبد العزيز بالدمام، كما أن قسم الدراسات البحرية الذي تم إنشاؤه في كلية علوم البحار بجامعة الملك عبد العزيز سيستج عنه تخرج كوادر متخصصة في المجال البحري ستسد احتياجات سوق العمل من التخصصات البحرية المختلفة، حيث يجري تدريب طلاب هذا القسم على الوحدات البحرية وأجهزة ومعدات الموانئ البحرية، وتقديم وتوفير الدعم الفني لهم وإمماج الخريجين للعمل في مجالات تخصصهم.

"الموانئ مؤسسة حكومية"

"الرياض" : معظم النول يكون مقر مؤسسة الموانئ بالقرب من أحد الموانئ الهامة باستثناء المملكة فإن

مقرها بالرياض، لماذا؟

بو نبشت: مؤسسة الموانئ هي جهة حكومية تعنى بإدارة شؤون الموانئ والإشراف على جميع أعمالها، ومن المتعارف عليه أن الوزارات والهيئات والمصالح الحكومية الرئيسية دائما ما يكون مقرها العاصمة، أما غير ذلك فيكون الاستثناء كما هو الحال في بعض الدول التي تدار فيها الموانئ بواسطة مجلس المنطة أو مجلس الميناء حيث يكون لكل ميناء كيان مستقل بحاله له سلطته الخاصة ومجلس إدارة.

أما نحن في المملكة فلدينا ثمانية موانئ عاملة وميناء تاسع تحت التنفيذ، فإذا ما كان مقر المؤسسة بالقرب من ميناء جدة مثلا باعتباره أحد الموانئ الهامة في المملكة، فإن المؤسسة ستكون بعيدة عن موانئ أخرى هامة أيضا مثل ميناء الملك عبد العزيز بالدمام الذي يعتبر الميناء التجاري الثاني في المملكة، وسيباعد الملك فهد الصناعي بالجبيل وينبع باعتباره من المرافق الأساسية لصناعات المملكة الصناعية ومنتجاتها البترولية، وجميع هذه الموانئ ملكا للدولة فهي التي أنشأتها وقدمتها ولتستثمرها جازرة للعمل لإدارتها وتشغيلها وصيانتها وفق الأسلوب التجاري، ومع ذلك فإن كل ميناء من موانئ المملكة لديه مجلس استشاري يضم في عضويته مندوبين من جمع الأجهزة الحكومية ذات العلاقة بأعمال الموانئ وممثلين عن الوكلاء الملاحيين والتجار والغرف التجارية الصناعية، وهذا المجلس يقوم بدور فعال في تليل كافة العقبات التي تواجه العملية التنظيمية والتشغيلية في الميناء بالتنسيق مع المؤسسة العامة للموانئ في الرياض.

"المجلس التشريعي"

"الرياض" فيما يخص مجلس إدارة المؤسسة، هل المجلس تنفيذي أم تشريعي؟

بو بشيت: "مجلس إدارة المؤسسة العامة للوطني مجلس تشريعي وقراراته نافذة، ويرأس المجلس معالي وزير النقل، ويضم في عضويته رئيس المؤسسة نائباً للرئيس وبعض المسؤولين من جهات حكومية ومختصيات بارزة من قطاع الأعمال، وفي كثير من الأحيان تتم دعوة مديري الموانئ (وهم تنفيذيون) لحضور اجتماعات المجلس، وذلك عندما يتطلب الأمر."

"لا خلاف في سير عمل الموانئ"

"الرياض" هنالك اختلاف في سير العمل بين ميناء الملك عبد العزيز بالدمام وميناء جدة الإسلامي، ما سبب ذلك؟

بو بشيت: "ليس هنالك أي اختلاف في سير العمل بين هذا الميناء أو ذاك، فجميع موانئ المملكة تدار بنفس الأسلوب، فالخطة رسوم وأجور خدمات الموانئ موحدة وتطبق في جميع الموانئ، وقواعد وتعليمات الموانئ البحرية أيضاً موحدة وتطبق على الجميع بكل دقة، كما أن جميع الأرصفة والمحطات في الموانئ يتم إدارتها وتشغيلها وصيانتها بواسطة القطاع الخاص وبأسلوب تجاري."

الاختلاف الوحيد الذي يمكن ملاحظته هو اختلاف حصة الدولة من دخل كل محطة، ويتحكم في هذا الأمر عنصر المنافسة الذي أرسته المؤسسة عند إعدادها لبرنامج تخصيص خدمات الموانئ وتطبيقه على جميع المارسات التي تنطرحها لتأجير مرافقها في الموانئ.

"الجميع يعمل فيما يخصه"

"الرياض" هنالك تداخل بين عمل الموانئ والجمارك وهو الأمر الذي يعيق سرعة إنهاء الشاحنات والسفن، هل هناك نية للتنسيق ووضع آلية بالعمل؟

بو بشيت: جميع الجهات الحكومية العاملة داخل الموانئ تقوم بدورها كل فيما يخصه، كما أن التنسيق بين المؤسسة العامة للوطني والجمارك دائم ومستمر ولم ينقطع، ولكن لا ننسى أن أعمال الجمارك ذات طبيعة خاصة ومسؤوليات مزبوجة بينها حماية المجتمع من بعض السلع والبضائع المخضرة في المملكة، وهي أمور لا يمكن التساهل بشأنها، وتقوم الجمارك بأداء دورها بمهنية عالية بما لا يعيق حركة العمل بالموانئ، كما أن هناك جهوداً مشتركة تبذل من قبل المؤسسة والجمارك لتسهيل الإجراءات الإدارية والمستندية في الموانئ، وبفضل التعاون القائم بين الجانبين وجميع الأجهزة الحكومية الأخرى العاملة داخل الموانئ تم تقليص النماذج اللازمة لفتح البضائع (١٦) مستنداً إلى (٦) مستندات فقط، وتقليص الزمن اللازم لفتح البضائع من أسبوعين في المتوسط إلى يومين، وحين اكتمال المشروع السعودي لتبادل المعلومات (SAUD-ED) سوف تقلص هذه المدة بمشئمة الله تعالى إلى أقل من ذلك، وأود أن أشير إلى أن المستفيدين من خدمات الموانئ من الوكلاء والملاحين والمخلصين الجماركيين والغرف التجارية قد لسوا بأنفسهم مدى التطور الذي طرأ على الإجراءات والتحسن الملحوظ في مستوى الأداء في الموانئ والمرونة في التعامل، وقد أدت تلك الخطوات إلى زيادة إقبال الخطوط الملاحية على الموانئ السعودية وخاصة الكبيرة منها، وزيادة بضائع المسافئة لاسيما في ميناء جدة الإسلامي.

"المهمة والتصرعن وزارة النقل؟"

بو بشيت: "إصدار التراخيص والأنشطة المتعلقة بالمجالات البحرية هي من اختصاص وزارة النقل، وكذلك بالنسبة للتخليط في الخارج، وهذا الأمر معمول به منذ زمن بعيد وقبل إنشاء المؤسسة العامة للوطني وحتى اليوم، وتقوم وزارة النقل باستطلاع مرشبات المؤسسة عند إصدار التراخيص الجديدة المتعلقة بأعمال الموانئ وكذلك عند إضافة أي من الأنشطة البحرية إلى السجل التجاري لكل مؤسسة أو شركة ترغب في ذلك، ويشاركون مندوب من المؤسسة العامة للوطني مع مندوب وزارة النقل في تفتيخ المملكة في المؤتمرات والندوات التي تعقدتها المنظمات البحرية في الخارج، وهناك تنسيق كامل بين الطرفين في هذا الخصوص."

"الطلب متزايد على ميناء الدمام وجدة"

"الرياض" يلاحظ الكثير أن المؤسسة لا تهتم إلا بميناء الدمام وجدة دون التركيز على الموانئ الأخرى وخاصة ميناء جازان الذي يعتبر بوابة لدول أفريقيا، هل هنالك خطة لتطويره؟

بو بشيت: "تحتل جميع الموانئ في المملكة بنفس الرعاية والاهتمام، ولكن ميناءي جدة والدمام يعتبران في ميونة المنافسة مع موانئ أخرى عديدة في منطقة الخليج والشرق الأوسط، كما أن الطلب على خدمات الميناءين متزايد وبوتيرة متسارعة، ولا بد لنا من يكون دائماً في حالة تاهب واستعداد لمواجبة تلك المنافسة، لكن بيقية الموانئ التجارية الأخرى في المملكة لديها نفس الإمكانيات والتجهيزات التي تمكنها من استقبال كافة أنواع البضائع والسفن بنفس الكفاءة والفعالية، ولكن تكمن المشكلة في تركيز التجار والمستوردين على التعامل مع ميناءي جدة والدمام دون غيرها، وذلك لتتركز مقارهم الرئيسية في المنطقتين الغربية والشرقية."

ومن هنا فإنني أدعو رجال الأعمال والتجار على الاستفادة من خدمات الموانئ الأخرى في المملكة، وذلك بتحويل استلام وارداتهم القادمة من الخارج إلى تلك الموانئ، وإلى ميناء جازان بالذات الذي يتمتع بموقع استراتيجي هام لوقوعه في الوسط بين ميناء جدة الإسلامي وباب المندوب بوابة البحر الأحمر وممر التجارة العابرة، وقد حظي ميناء جازان بقدر كبير من الاهتمام منذ إنشائه، باعتباره المنفذ الرئيس للمنطقة الجنوبية التي تضم

"تنسيق مع وزارة النقل لإصدار التراخيص"

"الرياض" وكالة النقل البحري بسوزارة النقل تقوم بإصدار التراخيص والأنشطة والتخليط بالخارج، لذا لا تقوم الموانئ بهذه

٨٠ كيلو متراً شمال مدينة الجبيل على ساحل الخليج العربي بالمنطقة الشرقية الميناء التاسع في منظومة الموانئ السعودية، ويحيط هذا المشروع بأولوية خاصة من الدولة باعتباره مرفقاً أساسياً للصناعات التعدينية والصناعات المرتبطة بها التي تنتجها الدولة كدعام للاقتصاد الوطني.

«مخصصة الموانئ»

«الرياض»: ماذا تم في شأن مخصصة مؤسسة الموانئ، وما هي آليات نقل البوظف؟
 «يو إسبتي»: جميع المحطات والأرصعة والمعدات في الموانئ السعودية تم تخصيصها منذ عام ١٤١٧هـ، وهي بذلك تعتبر أول قطاع حكومي يتم تخصيص خدماته في المملكة، لكن تطبيق برنامج التخصيص في الموانئ يتطلب بالضرورة إعادة هيكلة المؤسسة العامة للعلاقة بما يتناغم مع طبيعة العلاقة التي نشأت بين الموانئ والقطاع الخاص، وهناك مساعٍ تبذل في هذا الاتجاه ليستنى مساندة التطورات المتلاحقة في صناعة النقل البحري، والتفاعل مع كافة المستجدات التي تطرأ في هذا المجال مستقبلاً.

•ستتم إضافة رصيفين من أرصفة البضائع العامة إلى محطة الحاويات الجنوبية لتحويلها إلى أرصفة حاويات، وسيكون من الممكن زيادة طاقة الباحة عن طريق التوسع الرأسى وهو زيادة إعداد المعدات وإعادة ترتيب المحطة لتجاوز ٣.٥ ملايين.

•تتجه المؤسسة العامة للموانئ إلى تعزيز قدرات ميناء جدة الإسلامي في مجال معدات مناولة الحاويات الحديثة والمتخصصة وذلك بتأمين أعداد كافية منها في الفترة المقبلة لتكون ملكاً للتوسعة تتم الاستعانة بها خلال فترات الذروة وذلك بتأجيرها في مقاولي المحطات لفترات محدودة.

«٧ موانئ كافية»

«الرياض»: لماذا لا يتم إيجاد موانئ جديدة بالمملكة والتي لا يوجد بها سوى ٧ أو ٨ موانئ رغم المساحة الشاسعة؟
 «يو إسبتي»: إن إنشاء الموانئ الجديدة تخضع للجدوى الاقتصادية ومدى حاجة الموقع والمنطقة الظهيرة له إلى خدمات مينائية تستوجب إنشاء الميناء، وعندما تظهر الدراسات أن هناك مؤشرات إيجابية يتم اتخاذ الإجراءات لتنفيذ إنشاء الميناء، وكذلك الحال عندما يطلب القطاع الخاص إنشاء مرفق مينائية في أحد المواقع يتم منحه الترخيص اللازم لذلك.

ونحن لدينا ثمانية موانئ عاملة، ففي كل مدينة ساحلية من مدن المملكة نجد ميناء واحداً أو أكثر. وضع ذلك فإن مشروعات التوسعة والتحديث في الموانئ هي عملية مستمرة ولا تتوقف، ويعتبر ميناء رأس الزور الذي تقوم المؤسسة بإنشائه على بعد حوالي

«لا تكسب في الموانئ»
 «الرياض»: تعاني موانئ المنطقة بالخليج من انحسار بالأرصعة، هل وضعت المؤسسة آلية لإنهاء التكدس التي تشهدها موانئ الملكة؟
 «يو إسبتي»: لم يحدث حالات انحسار في موانئ المنطقة بشكل ملحوظ باستثناء ميناء جدة الإسلامي الذي يعتبر منذاً اقتصادياً رئيساً في الملكة ويستحوذ على حوالي (٦٦%) من إجمالي البضائع العامة المناولة عبر الموانئ، كما أنه يتناول حوالي (٧٦%) من إجمالي عدد الحاويات سنوياً.

وقد من الميناء كغيره من الموانئ العالمية ببعض حالات التكدس والانحسار وانتظار السفن لفترات طويلة نسبياً، وذلك كنتيجة أي ميناء محوري أفر خلال فترات الذروة من السته، بما جعل الانحسار ملحوظاً في جدة أنه قد وصل إلى نسب إشغال عالية تلامس طاقته القصوى، لكن المؤسسة العامة للموانئ اتخذت عدة خطوات احترازية لمواجهة تلك المشكلة من أهمها:
 •دمج بعض المحطات والأرصعة في ميناء جدة الإسلامي ونقلها إلى محطات متعددة الأراضٍ مما يتيح الفرصة لاستغلال التجهيزات المتاحة بالمحطات بفعالية أكبر وإعطاء مرونة أكبر للميناء في استقبال أنواع السفن المتعددة في محطة واحدة بدلاً من توزيعها على عدة محطات حسب نوعها.

•إضافة ثلاثة أرصفة إلى محطة الحاويات الشمالية وسيضخ فيها استثمارات تصل إلى أكثر من خمسمائة وأربعين مليون ريال.

•استمرار العمل في تنفيذ و إنشاء محطة حاويات في منطقة إعادة التصدير تبلغ تكلفتها مليار وستة وأربعين مليون ريال، ومن خلالها سيتمكن الميناء من رفع طاقته الاستيعابية بمقدار مليون ونصف المليون حاوية قياسية، وستشكل المحطة بعد بدء تشغيلها نقلة كبيرة للميناء في مواجهة المنافسة الإقليمية والعالمية. ومن المتوقع عند الانتهاء من مشروع بوابة البحر الأحمر قبل نهاية ٢٠٠٩م ومناولة الميناء ما يزيد على ستة ملايين حاوية قياسية سنوياً.

جازان وعسير ونجران، وقد وفرت الدولة لهذا الميناء كافة التجهيزات والمرفق والميناء الأساسية والطاقات الاستيعابية الكافية، شأنه في ذلك شأن الموانئ السعودية الأخرى، إلا أن استغلال تلك القدرات لم يكن على قدر الطموح الذي يرغب من الإجراءات العمادات التي اتخذتها المؤسسة العامة للموانئ لتفعيل دوره، ومن بينها تقديم خدمات الترانزيت والمساقفة وإعادة التصدير، وإجراء تخفيضات على أجور خدمات الموانئ على المساقفة وإغفاء هذه البضائع من أجور التخزين لمدة ثلاثة أشهر. والتوسع في تأجير الأراضي بأسعار تشجيعية على القطاع الخاص. وأود أن أشير إلى الرعاية الكريمة التي سلطت ميناء جازان من خلال القرارات المهيبة التي اتخذها مجلس الوزراء الموقر بفتح ميناء جازان ميرة نسبية في رسوم وأجور خدمات الموانئ وهي مميزات تعتبر غير مسبوقة، يجدر بي أن أذكرها فقد صدرت الموافقة على إيقاف تحصيل رسوم القوم والمخارطة للسفن الواردة بلائحة رسوم وأجور خدمات الموانئ وتخفيض أجور الشحن والتفريغ والخدمات البحرية وذلك بإلغاء النسبة المخصصة لخزينة الدولة. تخفيض الأجور التي تحصل من صاحب البضاعة الخاصة لخزينة الدولة بنسبة ٧٥% وإغفاء البضائع المناولة من أجور التخزين الواردة بالفقرة (٣) من الجدول (ب) ثانياً لمدة (٣٠) يوماً، وسوف يستمر العمل بهذا الترتيب لمدة خمس سنوات.

هذه التسهيلات والمميزات التي منحت لميناء جازان لم يكن الغرض منها فقط تسهيط الحركة التشغيلية في هذا الميناء فحسب، وإنما هناك إبعاد اجتماعية واقتصادية أخرى ترغب حكومة خادم الحرمين الشريفين حفظه الله في تحقيقها، من أهمها تخفيض عناصر التكاليف للواردات والصناعات على التجار والمستوردين لتشجيعهم على استخدام الميناء للاستفادة من تلك التسهيلات، والتشجيع على الاستثمار في المنطقة بإقامة المشروعات الزراعية والصناعية والإنتاجية المختلفة التي تساهم في تنمية المنطقة بشكل عام، يدفع عجلة التنمية ورفع مستوى المعيشة بصفة عامة لإنشاء المناطق الجنوبية من المملكة.

"الرياض": يشكّل ميناء دبي (جبل علي) عنصراً منافساً بالنسبة للموانئ السعودية كيف تواجهون ذلك؟ وما الاستعدادات التي تبذلونها لجذب التجارة عبر الموانئ السعودية؟

بو بنيت : التنافس في بعض الخدمات، والتكامل في خدمات أخرى، هذه هي طبيعة المنافسة القائمة، والموانئ السعودية لديها عوامل جذب تفرد بها عن غيرها من الموانئ الأخرى ويتضح ذلك من خلال الزيادة المضطربة في الطلب على خدماتها، وازدياد أعداد الخطوط الملاحية المنظمة التي تقصدها بعد الطفرة الكبرى التي حدثت في أسلوب إدارة وتشغيل وصيانة الموانئ السعودية، والتوسعات المستقبلية التي تعتمزم المؤسسة العامة للموانئ تنفيذها لزيادة الطاقة الاستيعابية للارتقاء بمستوى الخدمات التي تقدمها الشركات المتعاقدة لجميع الخطوط الملاحية وتطوير المعدات بصفة مستمرة والاعتماد على التقنيات الحديثة في كافة العمليات بما يكفل الحصول على أكبر حصة من سوق الشحن والمسافنة في منطقة الشرق الأوسط.

وعلى كل حال فإن المنافسة بين جميع الموانئ في العالم تظل قائمة ولا تقتصر على الموانئ السعودية والموانئ العربية فحسب، وستكون الأفضل لمن يحسن التعامل مع المتغيرات والمستجدات التي تطرأ بين الحين والآخر على صناعة النقل البحري، ومن يستطيع أن يدير موانئه وفق الأساليب الحديثة التي تواكب تلك المتغيرات في ظل سياسة فتح الأسواق وحرية التبادل التجاري وإزالة العوائق، وهو ما تقوم به المؤسسة العامة للموانئ منذ فترة ليست بالوجيزة.