

## تلاش عربستان سعودی برای تبدیل کردن بندر جده به یک منطقه لجستیکی جهانی

سازمان بنادر عربستان سعودی و شرکت فوق الذکر از کلنگزنی منطقه لجستیکی جدید در بندر اسلامی جده به مساحت بیش از 130 هزار مترمربع با ارزش سرمایه‌گذاری حدود 487 میلیون ریال خبر دادند. بر اساس اظهارات مقامات سعودی روند ساخت و ساز و کارهای زیربنایی این منطقه لجستیکی جدید طی 3 ماهه اول سال 2025 تکمیل خواهد شد. برای اطلاع بیشتر به شکل ذیل مراجعه شود.

رئیس سازمان بنادر عربستان در این خصوص گفت منطقه لجستیکی جدید به توسعه سیستم حمل و نقل دریایی پایدار و شکوفا کمک نموده و باعث تحقق آرزوها و برنامه‌های اقتصادی و اجتماعی عربستان در همسویی با اهداف بلندپروازانه چشم انداز 2030 سعودی خواهد شد.

ضمناً به گفته وی این اقدام، تلاش مستمر سازمان بنادر عربستان برای دستیابی به اهداف استراتژی حمل و نقل ملی جهت ایجاد مناطق لجستیک تخصصی به منظور تحکیم موقعیت عربستان به عنوان یک مرکز لجستیک جهانی و محور اتصال سه قاره را منعکس می‌کند.



موانی  
MAWANI  
الهيئة العامة للموانئ  
SAUDI PORTS AUTHORITY

### موانی و CMA CGM العالمية تضعان حجر أساس

منطقة لوجستية متكاملة بميناء جدة الإسلامي  
والتي سيتم إنهاء أعمالها الإنشائية وبيئتها  
التحتية خلال الربع الأول من عام 2025م

استثمارات

**تناهز 487**  
مليون ريال

بمساحة

**130+ ألف**  
متر مربع

#### تشمل المنطقة اللوجستية على

- ▶ طول لوجستية مبردة من نوعها
- ▶ خدمات التخزين والفرز
- ▶ خدمات نقل متعدد الوسائط
- ▶ أنظمة بيئية متكاملة ومركز للتصدير
- ▶ خدمات التخزين المبرد
- ▶ مستودعات ذكية

#### تسهم المنطقة اللوجستية في

- ▶ تقديم نظام لوجستي موحد يستفيد من شبكة الشركة الضخمة "CMA CGM" مع حلول CCIS الداخلية، وخدمات CEVA اللوجستية
- ▶ تعزيز المساهمة القطاع الخاص في دعم عجلة التنمية الاقتصادية
- ▶ تطوير منظومة نقل بحري مستدام ومزدهر، يحقق الطموحات الاقتصادية والاجتماعية للمملكة بما يتوافق مع رؤية 2030 الطموحة
- ▶ تعزيز الميزة التنافسية لميناء جدة الإسلامي وتحسين العمليات التشغيلية به، وزيادة طاقته الاستيعابية، وجعله ضمن أفضل 10 موانئ عالمياً
- ▶ ترسيخ مكانة المملكة كمركز لوجستي عالمي ومدور ربط ثلاث قارات
- ▶ رفع تصنيف المملكة في المؤشرات الدولية

موانئ  
MAWANI  
الهيئة العامة للموانئ  
SAUDI PORTS AUTHORITY

CMA CGM

@mawaniksa  
mawani.gov.sa  
الرقم الموحد: 199003



## الف - اهمیت بندری اسلامی جده

جده شهری در غرب شبه جزیره عربستان، قطب اقتصادی و گردشگری عربستان سعودی و دومین و یا سومین شهر بزرگ این کشور پس از ریاض است. این شهر بر کرانه‌ی دریای سرخ، در نقطه میانی آن قرار دارد، و به «عروس دریای سرخ» ملقب است.

بندر جده که در اسناد رسمی به عنوان بندر اسلامی جده شناخته می‌شود، قدیمی‌ترین و پررفت و آمدترین بندر در عربستان سعودی می‌باشد. بندر فوق در کرانه دریای سرخ در مناطق غربی عربستان سعودی و در میان مسیرهای کشتیرانی بین‌المللی بین شرق و غرب جهان قرار گرفته است. بندر جده سی و هفتمین بندر پررفت و آمد جهان است و از این لحاظ در منطقه خاورمیانه فقط از بندر جبل علی در امارات متحده عربی عقب است. شهر جده دارای جمعیتی حدود 4 میلیون نفر است و به دلیل قرار گرفتن در محل تلاقی مسیرهای تجاری دریایی و زمینی، سابقه‌ای طولانی در امر ترانزیت و تجارت دارد. با این حال این شهر در کنار نقش تجاری مهم خود، بندر ورودی اصلی برای زائرانی است که برای انجام مناسک حج راهی مکه و مدینه‌اند. بندر جده در واقع پایتخت تجاری عربستان سعودی است و موقعیت استراتژیک آن - یعنی قرار گرفتن بین آفریقا و غرب آسیا- باعث شده نقش آن در طول تاریخ پراهمیت‌تر شود. این بندر شاهراه اصلی صادرات و واردات عربستان سعودی است و بیش از ۷۵ درصد از تجارت دریایی این کشور از طریق آن انجام می‌گیرد.

بندر جده چندمنظوره است و کالاهای کانتینری مختلف، دام، غلات، خودرو و نفت از طریق آن جابجا می‌شوند. در بخش کشاورزی، محصولاتمانند خرما، سبزیجات و مواد غذایی بسته‌بندی از طریق بندر جده جابه‌جا می‌شود و محصولاتی که در بخش پلاستیک‌سازی، مواد شیمیایی و فرآورده‌های پتروشیمی تولید شده‌اند نیز بخش دیگری از کالاهای جابه‌جا شده از طریق بندر جده را تشکیل می‌دهند. امروزه در بازارهای بندر جده

کاسب‌های سودانی، پاکستانی و هندی و سومالیایی را می‌توان دید که محصولات خود را به مشتریان عرضه می‌کنند. در همین حال، امروزه بیش از 75 درصد از واردات عربستان سعودی از طریق بندر جده وارد کشور می‌شود که بخش اعظم آنها را ماشین‌آلات، تجهیزات و قطعات خودرو، وسایل برقی، مواد غذایی و نوشیدنی تشکیل می‌دهند.

بندر جده همچنین سهم قابل توجهی در درآمدهای غیرنفتی عربستان سعودی ایفا می‌کند و برنامه مقامات سعودی این است که تنوع بخشی به اقتصاد را از طریق سرمایه‌گذاری‌های مختلف در بندر جده نیز پیش ببرند. توسعه بندر جده جزو برنامه‌های دولت عربستان سعودی است چون این دولت به دنبال کاهش وابستگی اقتصادش به نفت است و با احداث زیرساخت در جده و نقاط دیگر، به دنبال برآورده کردن این هدف بوده است. مثلاً بندر صنعتی ینبع در همین راستا به عنوان مرکز فعالیت‌های پتروشیمی در دریای سرخ سرمایه‌گذاری‌های زیادی را جذب کرده است.

## ب- برخی طرح‌های توسعه‌ای در شرف انجام در بندر جده

بندر اسلامی جده شاهد فرآیندهای توسعه‌ای با هدف بهبود فرآیندهای عملیاتی و افزایش ظرفیت خود از طریق برنامه‌های مختلف توسعه است. در این راستا سازمان بنادر عربستان قراردادهای متعددی را با شرکت‌های مختلف داخلی و خارجی برای ارائه خدمات دریایی و ارتقاء آن با هدف ایجاد منطقه لجستیکی یکپارچه در بندر اسلامی جده امضا کرد. ذیلاً به مهمترین پروژه‌های توسعه‌ای بندر اسلامی جده که اخیراً با همکاری سازمان بنادر و برخی شرکت‌های برجسته داخلی و خارجی به اتمام رسیده و یا رو به اتمام می‌باشند، اشاره خواهیم کرد:

### 1- ایجاد مسیر جدید برای اتصال بنادر عربستان و آفریقا

شرکت حمل‌ونقل دریایی آلمانی بنام هاپاگ لوید Hapag-Lloyd، یک سرویس جدید راه‌اندازی کرده تا از طریق بندر جده بتواند مسیرهای خود را فعال کند، این سرویس از طریق کانال سوئز از شمال به بندر جده متصل و باعث می‌شود کشتی‌ها از رفتن به خلیج عدن دوری کنند.

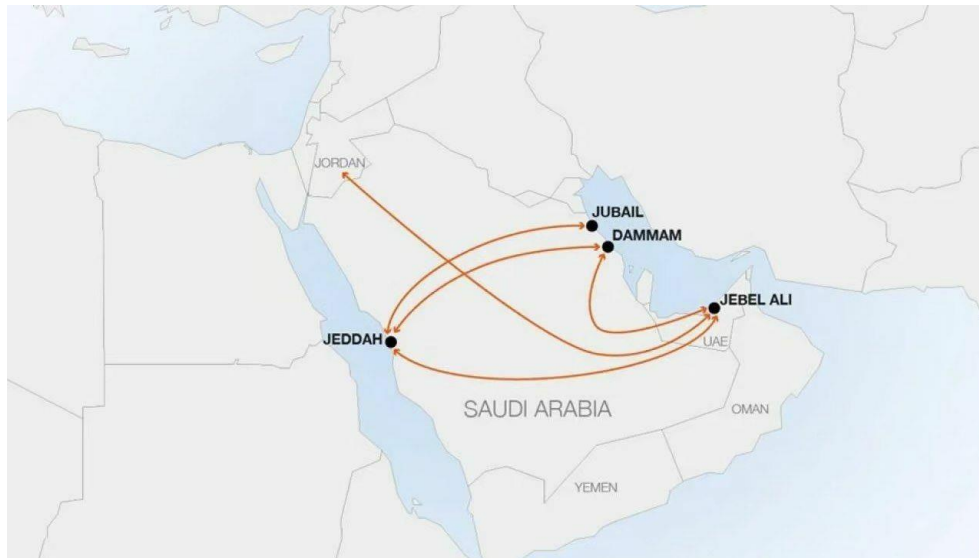
در این باره تارنماهای خبری در فروردین ماه 1403 اعلام کردند که شرکت حمل‌ونقل کانتینری آلمانی هاپاگ لوید در راستای اتصال دریایی بین بنادر (به ویژه بندر جده) عربستان و آفریقا به دنبال ارائه سرویس جدیدی به نام Ad hoc Jeddah Express (JDX) است. مسیر جدید که بنام اختصاری JDX معروف است، بندر اسلامی جده را به بنادر آفریقا از جمله بندری در مراکش و مصر وصل می‌کند.

البته اداره بنادر عربستان سعودی (موانی) نیز قبلاً این خبر را تأیید کرده بود. هدف این ابتکار افزایش حرکت زنجیره تامین در راستای اهداف استراتژی حمل‌ونقل و لجستیک ملی و بهبود رتبه عربستان سعودی در شاخص‌های بین‌المللی است.

ارائه‌دهنده خدمات دریایی مسافت کوتاه «Folk Maritime»، یک سرویس حمل‌ونقل جدید را راه‌اندازی کرد که جده را به شمال دریای سرخ متصل می‌کند. این امر نشان‌دهنده تقویت بخش دریایی عربستان است. موانی اعلام کرد که این اقدامات، بندر اسلامی جده، بندر تجاری ینبع و بندر NEOM را به بندر عقبه در اردن و بندر عین‌سخنه در مصر متصل می‌کند. این سرویس که NRS نامیده می‌شود، با سفرهای هفتگی منظم و با ظرفیت حداکثر ۱۳۰۰ کانتینر استاندارد راه‌اندازی شد.

## 2- ایجاد کریدور زمینی برای دور زدن تنگه باب المندب

شرکت آلمانی هاپاگ لوید علاوه بر پروژه فوق‌الذکر، از ایجاد یک کریدور زمینی از بنادر امارات متحده عربی و عربستان سعودی در خلیج فارس به سمت بندر جده در غرب عربستان خبر داد. این کریدور یک «راهکار اضطراری مناسب» است که در پی اوضاع متشنج دریای سرخ و تنگه باب المندب انجام می‌شود. در این کریدور کشتی‌های تجاری محموله‌های خود را در بندر جبل‌علی در امارات متحده عربی و بنادر دمام و جبیل در عربستان سعودی تخلیه کرده و تریلرها و کامیون‌های وابسته به شرکت هاپاگ لوید، محموله‌ها را به بندر جده در غرب عربستان رسانده و به کشتی‌های دیگری برای ادامه مسیر به سمت کانال سوئز تحویل می‌دهند.



## 3- ایجاد مسیر جاده‌ای از بندر صلاله عمان به بندر جده

رسانه‌های محلی در اردیبهشت ماه ۱۴۰۳ از طرح اتصال بندر صلاله عمان به بندر جده عربستان از طریق جاده خبر دادند به نحوی که بندر صلاله عمان برای اتصال به بندر جده عربستان مسیر جاده‌ای را جایگزین مسیر دریایی نماید.

در همین راستا SeaTrade Maritime News با تشریح این پروژه نوشت که به منظور اجتناب از عبور کشتی‌ها از دریای سرخ، بندر صلاله عمان از طریق راه‌اندازی یک مسیر (سرویس) چندوجهی زمینی به بندر جده عربستان

متصل خواهد شد تا کانتینرها از آنجا به کشتی‌های مستقر در کانال سوئز تحویل داده شوند. این ابتکار به عنوان جایگزین مناسبی برای تغییر مسیر از طریق دماغه امید نیک به شمار می رود. طبق شکل ذیل.

بر این اساس، بندر صلاله عمان از طریق مسیر ترانزیت جاده‌ای با کامیون به بندر جده عربستان متصل می شود که در نقطه میانی دریای سرخ قرار دارد. مسیر زمینی تقریباً ۴-۵ روز زمان می برد و نهایتاً از طریق کشتی کانتینری از طریق کانال سوئز به اروپا یا سواحل شرقی ایالات متحده می رسد که در مجموع زمان کلی حمل و نقل را نسبت به حالت فعلی کاهش می دهد.

یک مسئول بندر صلاله اعلام کرده است که خدمات چند منظوره نوین زمان حمل و نقل را در مقایسه با مسیرهای تجاری سنتی شرق و غرب حدود ۲۰ الی ۴۰ درصد کاهش می دهد و می تواند صرفه جویی ۱۰ الی ۲۰ درصدی را در مقایسه با حمل و نقل هوایی ارائه دهد.

بندر صلاله همچنین می تواند برای ایجاد انعطاف پذیری در زنجیره تامین و راه حل های چند منظوره طراحی شده توسط مشتری به دلیل در دسترس بودن آن در امر ذخیره سازی استفاده شود. این بندر همچنین راه حل های هوایی دریایی را در نظر دارد که اخیراً با همکاری سازمان های نظیر Maersk, Oman Airports و Transom صورت گرفته است. به نحوی که چندین مسیر دریایی هوایی را از طریق بندر صلاله با برنامه های منظم و ثابت که در حال افزایش است معرفی کند.



#### 4- پروژه ایجاد منطقه لجستیک در بندر جده

شرکت بنادر جهانی دبی موسوم به گروه جهانی «بنادر دبی» (DP World) و سازمان بنادر عربستان (موانی) در ژوئن ۲۰۲۲ از آغاز پروژه ساخت یک منطقه لجستیک در بندر اسلامی جده به ارزش ۹۰۰ میلیون ریال سعودی (۲۵۰ میلیون دلار) خبر دادند. این پروژه علاوه بر کمک به تقویت جریان روان تجارت در عربستان سعودی و منطقه، تجهیزات ذخیره سازی و توزیع پیشرفته‌ای را هم فراهم می کند.

تاسیسات جدید، به عنوان بزرگترین منطقه لجستیکی یکپارچه در عربستان سعودی به شمار خواهد رفت که مساحتی بالغ بر ۴۱۵ هزار مترمربع دارد. این منطقه، شامل محوطه‌های بزرگی برای انبارهای چند منظوره با مساحتی بالغ بر ۱۸۵ هزار مترمربع و همچنین ۳۹۰ هزار سکوی ذخیره‌سازی برای اطمینان از جریان روان کالاهای مشتریان به بندر جده و از بندر جده به سایر نقاط است.

این پروژه در سال ۲۰۲۲ در چارچوب یک قرارداد امتیازی ۳۰ ساله تصویب شد و قرار است در دو فاز توسعه یابد که در ۳ ماهه دوم سال ۲۰۲۵ افتتاح خواهد شد. این مرکز الگویی از یک نوآوری پایدار است. انبارهای ذخیره‌سازی آن به یک نیروگاه خورشیدی روی پشت بام مجهز خواهند شد که قادر به تولید ۲۰ مگاوات انرژی تجدیدپذیر است که به عنوان نمونه‌ای برجسته از فناوری دوستدار محیط زیست و کارایی لجستیکی عمل می‌کند.

همکاری بین «DP World» و سازمان بنادر عربستان «موانی» شامل مدیریت پایانه کانتینری جنوبی تحت یک قرارداد امتیاز جداگانه ۳۰ ساله نیز است که در سال ۲۰۲۰ به امضا رسید. این پایانه اکنون در مرحله نهایی نوسازی جامع است که قرار است در ۳ ماهه آخر سال ۲۰۲۴ تکمیل شود و ظرفیت جابجایی کانتینر آن تا ۵ میلیون افزایش یابد.

در مجموع، حجم سرمایه‌گذاری گروه «بنادر دبی» در عربستان سعودی بیش از حدود ۴ میلیارد ریال سعودی ( 1 میلیارد دلار) است. مدیر عامل شرکت بنادر دبی، در این باره گفت: این منطقه لجستیکی با موقعیت استراتژیک خود در مسیر حیاتی کشتیرانی بین آسیا و اروپا، اتصال جهانی چند وجهی را فراهم و دسترسی به بازارهای مشتریانمان را در سراسر جهان تسهیل می‌کند. به گفته وی این پروژه در بندر جده، به بهبود عملیات لجستیکی برای واردکنندگان و صادرکنندگان کمک می‌کند و بستری یکپارچه برای خدمات تجاری و لجستیکی خواهد بود. مشتریان همچنین از خدمات انبارداری آن بهره می‌برند. گروه «بنادر دبی»، پیش از این دفاتر کشتیرانی خود را در شهرهای دمام، جده و ریاض افتتاح کرده بود و گسترش حضور لجستیکی بخشی از تلاش‌های مستمر آن برای تقویت زنجیره‌های تامین جامع در عربستان سعودی و فراتر از آن در منطقه است.

## 5- ایجاد نخستین ایستگاه سوخت‌رسانی دریایی در بندر جده

شرکت آرامکوی عربستان ایستگاه دریایی «آرامکو مارینا» که نخستین ایستگاه دریایی این کشور به شمار می‌رود را افتتاح کرد. به گزارش روسیا الیوم، این ایستگاه سوخت کشتی‌ها و قایق‌ها را در ساحل دریای سرخ در بندر جده تامین می‌نماید. این ایستگاه دریایی با برند آرامکو در چارچوب تلاش‌های این شرکت برای مشارکت در حمایت از بخش گردشگری منطقه و توسعه گردشگری در عربستان فعالیت می‌کند. ایستگاه مذکور به مشتریان داخلی و خارجی خدمات رسانی و سوخت دیزل و بنزین را تامین می‌کند. ظرفیت عملیاتی ایستگاه دریایی آرامکو مارینا به بیش از 65 میلیون لیتر در سال می‌رسد.



لازم به ذکر است که بندر اسلامی جده بزرگ‌ترین دروازه واردات و صادرات عربستان سعودی و برترین نقطه صادرات مجدد دریای سرخ با ۷۵ درصد از کل صادرات و حمل‌ونقل ورودی کشور عربستان است. از سوی دیگر بندر جده در سال‌های اخیر در شکل‌گیری ائتلاف‌های جدید خطوط کشتیرانی نقش جدیدی را ایفا می‌کند به طوری که خطوط بزرگ کشتیرانی به‌منظور پرهیز از ورود به مناطق پرخطر در آب‌های یمن، ائتلاف‌های جدید شکل داده‌اند تا بتوانند بدون حضور در دریای سرخ و خلیج عدن کالاهای خود را به مقصد برسانند.

علاوه بر پروژه‌های فوق‌الذکر شرکت Seaspan Hamburg نیز از ۲۹ ژانویه ۲۰۲۴ به این سرویس ملحق شده است که مدت زمان رفت و برگشت این سرویس بین ۲۱ تا ۲۵ روز است. از سوی دیگر ائتلاف Ocean Network Express (ONE) سرویس‌های مشترکی با اپراتور تایوانی Wan Hai Lines به حالت تعلیق درآورده تا از طریق سرویس اتصال به بندر جده کالاهای خود را به طور موقت از آن مسیر عبور دهد. ضمناً شرکت Wan Hai سرویس دیگری را از طریق خلیج هند، جده و جبل‌علی راه‌اندازی کرده تا بتواند کالاهای خود را ارسال کند. مشاور شرکت Linerlytica در این ارتباط گفت که با توجه به این که انحراف از دریای سرخ به سمت دماغه امید نیک غیراقتصادی است شکل‌های جدیدی تشکیل شده تا بتواند در مسیرهای آسیا و اروپا بدون عبور از دریای سرخ و دماغه امید نیک تردد کنند که به صرفه‌تر است.