



غرفة الشرقية
ASHARQIA CHAMBER

الرقم: ٣٥٠١٠٠٠/١٣٤/٨٦٤

التاريخ: ٣/٥/٢٠١٦م

الموافق: ٢٦/٧/١٤٣٧هـ.

السادة/رجال الاعمال وشركات النقل البحري والخدمات اللوجستية المحترمين

السلام عليكم ورحمة الله وبركاته

تهديكم غرفة الشرقية أطيب تحياتها وتفيدكم بتلقيها خطاب مجلس الغرف السعودية رقم (ش.خ/هـ.ت/٢١٢٧) وتاريخ (١٩/٧/١٤٣٧هـ)، والمشار فيه إلى خطاب جامعة الدول العربية رقم (٢٣٤٦-٣) وتاريخ (١٩ أبريل ٢٠١٦م)، والمتضمن طلب الامانة العامة لجامعة الدول العربية من رجال الاعمال وشركات النقل البحري والخدمات اللوجستية المهتمة الاطلاع على دراسات الجدوى التي تم إعدادها ويمكنكم الاطلاع عليها بزيارة موقع الغرفة الالكتروني: (www.chamber.org.sa).

وتقبلوا خالص التحية والتقدير

مساعد الأمين العام للشؤون الاقتصادية

عادل بن صالح الصرامي

إم ش



بِسْمِ اللَّهِ الرَّحْمَنِ الرَّحِيمِ



مجلس الغرف السعودية
Council of Saudi Chambers

٩ نقات

١٤٣٧/٠٧/١٩ هـ

ش.خ/٤٥١٢٧/٢١٢٧

التاريخ

المرفقات

الرقم

سلمة الله

سعادة أمين عام الغرفة التجارية الصناعية

السلام عليكم ورحمة الله وبركاته ،،،

يهدىكم مجلس الغرف السعودية أطيب التحيات، وإشارة إلى خطاب سعادة الأمين العام المساعد للشؤون الاقتصادية بجامعة الدول العربية رقم (٢٣٤٦-٣) وتاريخ ١٩ ابريل ٢٠١٦م، وطلب موافاة الامانة العامة لجامعة الدول العربية (القطاع الاقتصادي - ادارة النقل والسياحة) بقائمة رجال الاعمال وشركات النقل البحري والخدمات اللوجستية في المملكة العربية السعودية المهتمة في تمويل وإنشاء شركتي (شركة نقل بحري - وشركة خدمات لوجيستية) قطاع خاص مشترك بين رجال الاعمال والمستثمرين من الدول العربية ودول امريكا الجنوبية.

عليه نأمل التكرم بتعميم دراسات الجدوى المرفقة على منتسبي غرفتكم الموقرة، وتزويدنا بقائمة مع عناوين الاتصال لرجال الاعمال وشركات النقل البحري والخدمات اللوجستية المهتمة بالموضوع المشار اليه خلال أسبوع من تاريخه، حتى يتسنى لنا تزويد القطاع الاقتصادي بالجامعة العربية بالمطلوب.

وتقبلوا أطيب التحيات

الأمين العام المكلف

م. عمر بن أحمد بنهليوه



شركة الخدمات اللوجستية بين الدول العربية ودول أمريكا الجنوبية

ملخص الدراسة المبدئية

د. خالد السقطي

رئيس قسم إدارة لوجستيات النقل

الأكاديمية العربية للعلوم والتكنولوجيا والنقل البحري

القاهرة، يناير 2016

الدراسة المبدئية للشركة العربية للخدمات اللوجستية LSC

ملخص دراسة الجدوى المبدئية للشركة العربية للخدمات اللوجستية

إن دراسة الجدوى المبدئية تهدف الي ترشيد القرار الإستثماري بوجوب إنشاء شركة عربية للخدمات اللوجستية على دعائم الصلاحية الإقتصادية والتسويقية و الفنية والمالية فالأمر يتطلب تقدير مساهمة الشركة العربية للخدمات اللوجستية في تحقيق كافة الأهداف الأساسية للتنمية مع دول أمريكا الجنوبية سواء كانت إقتصادية أو غير إقتصادية. فالموقع الجغرافي المميز لدول أمريكا الجنوبية أعطاها عناصر القوة الجيوستراتيجية مع توافر وتنوع في الموارد الطبيعية و المعدنية فضلا عن العناصر الإقتصادية والإمكانات الزراعية و التطور الصناعي الذي تشهده بعض دول القارة.

فتقوم فكرة المشروع بإنشاء شركة عربية للخدمات اللوجستية لخدمة التجارة المبردة بين الدول العربية ودول أمريكا الجنوبية، وهو ما توصلت اليه توصيات دراسة " تطوير دور النقل البحري في تنمية التبادل التجاري بين مجموعة الدول العربية ومجموعة دول أمريكا الجنوبية ".

وتهدف شركة الخدمات اللوجستية بتقديم خدمات سلاسل الامداد المبردة Cool Chain Management الواردة للدول العربية من دول أمريكا الجنوبية من لحوم ودواجن وخضروات وفاكهة وتشمل:

1. النقل والتوزيع: حيث تقدم خدمة النقل بالشاحنات المبردة وكذلك الخدمات اللوجستية والتوزيع في الدول العربية كما تقوم بتشغيل أحدث القاطرات بمختلف أنواعها.
2. الشحن والتخليص: تنسيق أعمال أسطول الشاحنات المبردة وعمليات التخزين المبرد في المستودعات والتي يُجرى اعدادها خصيصا للحاويات المبردة الواردة سواء عن طريق البحر أو عن طريق الجو.
3. المحطات ومرافق التخزين: تشغيل محطات ومرافق التخزين المبردة التي تمتد على مساحات تخزينية متنوعة في الدول العربية.
4. خدمات الدعم اللوجستي: حيث تتضمن أعمال ومسؤوليات وحدة خدمات الدعم اللوجستي من صيانة الأسطول المملوك للشركة وضمانة السلامة والجودة للمبردات بالإضافة الى إدارة المواد ومستويات التخزين والعلاقات الحكومية ذات العلاقة.

وتشمل دراسة الجدوى المبدئية على دراسة السوق، ودراسة فنية وبيئية وتجارية ومالية، ثم تنتهي بالدراسة الإقتصادية. فتبدأ دراسة السوق بتحليل حجم الطلب حيث بلغ متوسط النمو السنوي للواردات العربية من دول أمريكا الجنوبية حوالي 201.1% و تحتل اللحوم المبردة المرتبة الاولى من الواردات حيث تمثل حوالي 17% من إجمالي

الدراسة المبدئية للشركة العربية للخدمات اللوجستية LSC

قيمة الواردات أى ما يعادل 1.8 مليون طن سنوياً. ودراسة القطاع السلعي للحوم المبردة إتضح ان كلا من لحوم الأبقار المجمدة والدواجن المجمدة تمثل أهم المنتجات الواردة للدول العربية. وتأتى البرازيل فى المرتبة الأولى من حيث الدول المصدرة للقطاع السلعي المبرد بنسبة 97.7% فى عام 2015. وتعتبر كلاً من المملكة العربية السعودية وجمهورية مصر العربية ودولة الإمارات العربية المتحدة ودولة الكويت من أكبر مستوردي اللحوم المبردة بنسبة حوالى 76.5% من إجمالى الواردات العربية من دول أمريكا الجنوبية فى عام 2015.

وبدراسة حجم المعروض من خدمات لوجستية مبردة، ويعمل مسح مبدئى للسوق العربية يتضح أن معظم الشركات العاملة فى هذا المجال تتمركز بنسبة كبيرة فى جمهورية مصر العربية، تليها المملكة العربية السعودية ثم دولة الإمارات العربية المتحدة ودولة ليبيا ودولة الكويت والجمهورية اليمنية. ويعمل إستقصاء أولى للشركات العاملة، اتضح أن معظم الشركات تعاني من نقص فى عدد البرادات العاملة فى السوق العربية، كما يتم الإعتماد بشكل كبير على شركات مرحلى البضائع وتأجير البرادات، كما ان معظم مناطق التخزين غير كافية وغير موزعة بشكل مناسب فى السوق العربية. بالإضافة إلى قلة عدد شركات الخدمات اللوجستية العربية التي تقدم النقل المبرد بالرغم من أن حجم التجارة فى هذ المجال كبير جداً. وبمقارنة حجم الطلب بحجم المعروض من خدمات لوجستية مبردة يتضح أن هناك حاجة ملحة للاستثمار فى مثل هذه الشركات بناء على إستقصاء لبعض الشركات العاملة فى هذا المجال فى السوق المصرية على سبيل المثال.

أما الدراسة الفنية فبدأت بدراسة أنسب دورة تشغيل نمطية تتناسب و أنشطة الشركة المقترحة. فتم تحديد دورة التشغيل وفقاً لمعايير هيئة سلاسل الامداد المبردة Cool Chain Association والتي تعتمد على ثلاث عناصر أساسية فى عمليات النقل المبرد وتتمثل فى: جودة التشغيل من خلال الحفاظ على درجة الحرارة والرطوبة وخاصة الاسواق المستهدفة فى الدول العربية، تقليل الفاقد لوجستياً وخاصة فى عمليات النقل والتخزين والتوزيع، والحفاظ على البيئة والمجتمع. وبناء على دورة التشغيل النمطية وتمركز الاسواق العربية بالنسبة للحوم والدواجن المجمدة الواردة من البرازيل، تم إقتراح النطاق الجغرافى للشركة العربية بعدد 2 سيناريو: إنشاء الشركة فى البرازيل تقوم على تجميع المنتجات المبردة وإرسالها الى السوق العربية من خلال التعاقد مع وكيل أو مرحل بضائع، والسيناريو الثانى يقوم على فكرة إنشاء الشركة بحيث تمتلك عدد إثنين من مراكز التوزيع فى كلا من البرازيل وأخرى فى السوق العربية. وتم دراسة السيناريو الثانى فى دراسة الجدوى المبدئية كنموذج. كما تم إستعراض نماذج الشركات العاملة فى هذا المجال سواء فى السوق العربية أو عالمياً. وبناء عليه، تم تحديد متطلبات الشركة من برادات وسفن ثلاجة ومساحات تخزينية. كما تم إحتساب متوسط الرحلات السنوية للتوزيع وأسعار النقل المبرد. من ناحية أخرى، تم حصر الشركات العالمية الكبرى فى مجال سلاسل الامداد المبردة بغرض دراسة أنماط التشغيل المختلفة فى تلك الشركات الرائدة فى دراسة الجدوى التفصيلية وإيجاد أنسب نمط تشغيلي. كما تم دراسة كبريات الشركات الرائدة فى تصنيع مركبات المبردات.

الدراسة المبدئية للشركة العربية للخدمات اللوجستية LSC

أما الدراسة البيئية فركزت على أن تكون الدورة التشغيلية للشركة العربية متوافقة مع معايير الجودة المتعاملة في نقل وتخزين وتوزيع المنتجات المبردة في السوق العربي وذلك من خلال تطبيق منظومة لوجستية متوافقة بين مؤشرات أداء الشركة و مؤشرات الجودة لسلاسل الامداد المبردة Cool Chain Quality Indicators (CCQI). كذلك مطابقة مواصفات البيئة من حيث التصنيع للبرادات للمواصفات الدولية التالية ECC-SAE-API وهي المواصفات الخاصة باتفاقية النقل المبرد والخاص بالسلع سريعة التلف.

أما الدراسة التجارية فركزت على إحتساب متوسط التكاليف سواء للبرادات (إيجار - تملك)، تكاليف إيجار سفن الثلجة ومتوسط تكاليف المركز اللوجستي وذلك تماشياً مع متوسط عدد الرحلات في الدراسة الفنية. وبالتالي تم إحتساب التكاليف الإستثمارية للشركة العربية للخدمات اللوجستية.

وفي الدراسة المالية، تم حساب متوسط الإيرادات السنوية للشركة، وقد تم إقتراح عدد من السيناريوهات للتدفق النقدي بالنسبة للعائد على الإستثمار ROI سواء على 10 سنوات حيث بلغ العائد على الإستثمار 44 % أو على 20 سنة حيث بلغ العائد على الإستثمار 94 %.

وأخيراً الدراسة الإقتصادية والتي قامت بتحليل عدة أبعاد للشركة سواء كانت أبعاد إقتصادية أو غير إقتصادية. فمن البعد التجاري، تستهدف الشركة العربية للخدمات اللوجستية دعم العلاقات العربية مع دول أمريكا الجنوبية وتطوير حجم التبادل التجاري بين المنطقتين. ومن البعد السياسي، شهدت دول أمريكا الجنوبية في السنوات الأخيرة نهضة في أكثر من صعيد، وخاصة في مجال الاندماج الإقليمي على مستوى الدول. وبالتالي تساهم الشركة في دور للدول العربية للاندماج مع دول أمريكا الجنوبية في الخارطة العالمية والإقليمية ليتناسب مع إمكانياتهم وموقعهم الجغرافي وخصائصهم الجيوبوليتيكية. ومن البعد التسويقي، تلعب الشركة دوراً محورياً في توطيد العلاقات التجارية العربية مع دول أمريكا الجنوبية ومحاولة فتح أسواق جديدة وجذب الإستثمار الأجنبي المباشر وتبادل تكنولوجيا الحاصلات الزراعية وخاصة مع كلا من البرازيل والأرجنتين وبيرو والتي تعد أهم مصادر الحصول على اللحوم والسكر والمعادن. أما من البعد الإقتصادي، فيجب أن يصاحب النمو الإقتصادي بين الدول العربية ودول أمريكا الجنوبية كيانات تساعد علي زيادة النمو وسرعة تدفق البضائع وما يصاحبها من عمليات شحن وتوزيع وتخزين وأنشطة لوجستية مضيئة للقيمة بغرض الحفاظ علي معدلات النمو الإقتصادية وهذا ما تربيو اليه الشركة العربية للخدمات اللوجستية.

ويمكن الخلاصة بأن المؤشرات الأولية للدراسة المبدئية إن مشروع إنشاء شركة عربية للخدمات اللوجستية مجدي ويمكن إستكمال دراسة الجدوي التفصيلية.



دراسة جدوى مبدئية لإنشاء شركة قطاع خاص مشتركة للنقل البحري بين
الدول العربية ودول أمريكا الجنوبية

ملخص الدراسة المبدئية

الأكاديمية العربية للعلوم والتكنولوجيا والنقل البحري

القاهرة، يناير 2016

دراسة جدوى مبدئية لإنشاء شركة قطاع خاص مشتركة للنقل البحري بين الدول العربية ودول أمريكا

الجنوبية

استمرت جهود تنمية التعاون الاقتصادي بين الدول العربية ودول أمريكا الجنوبية منذ 2005 وحتى الآن حيث عقدت أربعة مؤتمرات قمة بين المجموعتين حيث استهدفت هذه المؤتمرات توطيد العلاقات بين الدول العربية ودول أمريكا الجنوبية وفتح أسواق جديدة. وتشهد قارة أمريكا الجنوبية نهضة اقتصادية مع توجه نحو التكامل الاقتصادي بين دول التي تضم كل من روسيا والصين والهند BRICS القارة بالإضافة إلى إنضمام البرازيل والارجنتين إلى إتفاقية وجنوب افريقيا.

وقد كلفت جامعة الدول العربية الاكاديمية العربية للعلوم والتكنولوجيا والنقل البحري بإعداد دراسة لتتمة التبادل التجاري بين مجموعة الدول العربية ومجموعة دول أمريكا الجنوبية من خلال النقل البحري. تم اعتماد الدراسة من مجلس وزراء النقل العرب والمجلس الاقتصادي والاجتماعي لجامعة الدول العربية. وأوصى المنتدى الرابع لرجال أعمال المجموعتين بالترحيب بإنشاء شركة قطاع خاص مشتركة للنقل البحري بين المجموعتين. كما رحبت القمة الرابعة للدول العربية ودول أمريكا الجنوبية (السعودية 2015) بتوصيات المنتدى.

وبالرغم من وجود رغبة سياسية في تنمية التعاون الاقتصادي بين مجموعة الدول العربية ودول أمريكا الجنوبية فإن هذا التعاون مازال دون المأمول وذلك لتواضع معدلات التبادل التجاري. فالهدف من الدراسة هو تحديد جدوى إمكانية إنشاء شركة قطاع خاص مشتركة للنقل البحري بين الدول العربية ودول أمريكا الجنوبية.

وقد تحدد مجال دراسة الجدوى المبدئية في حدود البيانات المتاحة، إذا ثبت جدواها من المؤشرات الاقتصادية، سيتم إجراء دراسة جدوى تفصيلية. ودراسة الجدوى المبدئية هي دراسة سلمية تتم على مراحل وفي نهاية كل مرحلة يتم إتخاذ قرار بالإستمرار أو التوقف. وتنقسم دراسة الجدوى المبدئية الى دراسة السوق، الدراسة الفنية، الدراسة التجارية، الدراسة المالية، والدراسة الاقتصادية. ويمكن إضافة دراسات بينية وقانونية وإدارية لاحقاً في دراسة الجدوى التفصيلية.

فتبدأ الدراسة بدراسة السوق من خلال تقدير حجم التجارة بين دول أمريكا الجنوبية والدول العربية. ولكن نظرا لعدم وجود بيانات منشورة عن حجم التجارة بين المجموعتين، لذا تم الإستعانة بقاعدة بيانات UN COM TRADE وهي أهم وأكثر قواعد البيانات مصدقية في مجال التجارة الدولية. والتي تتضمن ثلاث تكتلات فرعية للدول العربية. ونتيجة لتداخل بعض الدول العربية بين التكتلات الثلاث يصبح العدد الصافي للدول العربية هو 18 دولة عربية مع ملاحظة عدم وجود أربع دول عربية في التكتلات وهي: السودان، جيبوتي، جزر القمر، الصومال .

وقد تم اتباع منهجية الدراسة من خلال تجميع حجم تجارة كل نوع من السلع لكل دولة عربية مع دول أمريكا الجنوبية معتمدين على القطاعات السلعية التي تتركز فيها التجارة بين المجموعتين وأبرزها البضائع الصب والبضائع العامة والبضائع المحواة.

وللوصول لحجم النقلات تم إنشاء مصفوفة تبادل كمية بين الدول العربية وأمريكا الجنوبية وقد تم مراجعة البيانات السابقة مع إستبعاد القيم الشاذة وتبين ثبات نمط التجارة من حيث التركيز السلعي أو الجغرافي. كما تم إحتساب نسبة التركيز السلعي الفرعية لكل مجموعة، فمثلاً في مجال الحبوب تم إحتساب نسب الذرة والقمح والشعير والأرز. ففي حجم نقلات السكر، تسيطر البرازيل بالكامل على صادرات أمريكا الجنوبية للدول العربية من السكر بكمية 8.6 مليون طن بعام 2014. كما تستحوذ 3 دول عربية على نحو 5.3 مليون طن بنسبة 62% من جملة الواردات العربية من أمريكا الجنوبية.

أما في حالة الطلب على نقل الحيوانات الحية ، تمثل كمية الواردات نحو 143 ألف طن و تمثل كمية واردات الدول العربية مجتمعة من اللحوم من دول أمريكا الجنوبية نحو 1.8 مليون طن. وتسيطر البرازيل على هذا القطاع بالكامل 97.7% من جملة الواردات العربية من اللحوم. وتعتبر السعودية أكبر مستورد للحوم 645 الف طن، تليها الإمارات 277 ألف طن، يليها مصر 241 الف طن.

وبتقدير الطلب المستقبلي على الحبوب ، يتضح ان الواردات العربية من دول أمريكا الجنوبية في الحبوب يتمثل مع الأرجنتين حيث هي الدولة الأكثر تصديراً. لذا تم حساب الطلب على النقل البحري بإستخدام سلسلة زمنية لصادرات الأرجنتين من الذرة للدول العربية في الفترة من 2003 – 2014. واستخدمت هذه السلسلة الزمنية لتقدير الطلب في

الفترة من 2015 إلى 2020 باعتبار سنة 2009 سنة الأساس بالإعتماد على طريقة تحليل الإنحدار. وقد تبين تزايد حجم الطلب سنوياً وبالتالي فإن الطلب مستمر ومتزايد عبر الفترة.

، (UASC) وبتحليل العرض، يتضح ان عدد من الشركات والخطوط تقوم بتقديم خدمة نقل الحاويات مثل Safmarine / Maersk ،Nordana line ،MUR ،Hapag- Lloyd.

Mitsui O.S.K. كما أن هناك خطوط ملاحية رئيسية تربط بين شرق آسيا وأمريكا الجنوبية عبر أفريقيا منها LinesKP&O Nedlloyd . Proline ،CSAV ،Norsul ،NYK ،COSCO, Evergreen, أما سفن الصب العاملة بين أمريكا الجنوبية Joint Global-Clipper ،Yangming ،LloydKTriestino, والدول العربية فهناك حوالي 70% منها تتبع أعلام دول الموءامة والباقي ترفع أعلام سنغافورا وألمانيا واليونان بالإضافة إلى عدد محدود من السفن التي ترفع أعلام دول في المجموعتين.

وبتطبيق معايير مدونة السلوك للخطوط الملاحية المنتظمة 1974 والتي تعد مكسباً لصالح الدول النامية، حيث إنها تضمن حقوق الخطوط الملاحية الوطنية والسفن الجواله في الإشتراك في عمليات النقل البحري بحيث يكون من حقها نقل النصب الأكبر من التجارة الخارجية لبلدانها. كما تضمن نقل نصيب أكبر من التجارة الخارجية بالنسبة للصب الجاف. وبالتالي تعتبر فرصة يمكن إستغلالها للمجموعتين بشكل يضمن تعظيم المصالح بينهما. ففي ضوء دراسة السوق ونظراً لأن صناعة النقل البحري كثيفة رأس المال وتعاني الدول النامية من صعوبات في تدبيره وتزيد هذه الصعوبة لكون رأس المال المطلوب بالنقد الأجنبي لذا فمن حسن السياسة تشغيل الشركة المقترحة على المراحل التالية : المرحلة الاولى وتتمثل في استنجاز زمني قصير لسفن صب جاف لرحلة واحدة، واستنجاز خلايا للحاويات بهدف تحقيق المرونة في الاستنجاز للتغلب على مشكلة عدم التوازن التجاري. اما المرحلة الثانية فتتمثل في تحويل الأيجار الزمني القصير الى ايجار زمني طويل وتشغيل سفن حاويات متوسطة. أما المرحلة الثالثة تتمثل في تملك سفن صب وسفن حاويات بنظام التاجير التمويلى.

اما في الدراسة الفنية، فيتضح ان سفن الصب الجاف التي تنقل للبضائع من امريكا الجنوبية للدول العربية تتسم ، ترفع اعلام دول الموءامة بنسبة 60/70%، ترفع اعلام Panamax بالمواصفات الاتية:اغلبها في متوسط حجم المانيا واليونان وسنغافورة بنسبة 20/30%، ترفع اعلام دول احدى المجموعتين بنسبة 0/20%، مما يتيح الحصول على نصيب من سوق الصب الجاف بالحصول على نسبة 10% في البداية من إجمالي سوق نقل الحبوب بين امريكا

الجنوبية والدول العربية مع زيادة متوقعة من 5- 10 % زيادة سنوية فإن حجم الحبوب المراد نقلها يكون 1.6 مليون طن والتي تحتاج إلى حوالي 24 نقلة بسفن من 60- 80 الف طن بناماكس .

اما الدراسة التجارية والمالية، فكانت التكاليف السنوية ثابتة لتشغيل الشركة حوالي 600 الف دولار. (بما يعادل 50 الف دولار شهريا) و تكلفة التشغيل (إيجار السفن بالمشاركة الزمنية - تكلفة التشغيل طبقا لالتزامات المشغل) لنقل و 1.6Panamax مليون طن حبوب يتم إيجار وتشغيل سفن نقل صب جاف لعدد 24 رحلة سنوياً من حمولة متوسط تكلفة الرحلة مليون دولار بإجمالي 24 مليون دولار في العام ومعدل تكلفة 2 مليون دولار شهرياً. ويتم الإعتماد على عقود متوسطة الأجل مع المصدر، حيث أنه من المقترح أن يشارك المصدرون والمستوردون في إنشاء الشركة. ويعتمد الربح على الفرق بين التكاليف والإيرادات.

يعتمد عائد التشغيل على التكاليف والإيرادات وفقاً لسعر السوق والقدرة على التفاوض بالنسبة للبنود التالية: سعر ، سعر الوقود والخدمات بالإضافة للرسوم الموانئ وشحن وتفريغ. مع العلم ان Panamax الإيجار اليومي للسفينة زيادة اسعار التكاليف يصاحبه زيادة في الإيرادات مما لا يؤثر على اجمالي الربح. كما ان تدعيم الإتفاقيات الثنائية والجماعية وتفعيلها بين الدول العربية ودول أمريكا الجنوبية من شأنه ألا يتعارض مع إتفاق منظمة التجارة العالمية بالرغم من عدم الجوار الجغرافي لكونه تكاملاً بين دول نامية وبالتالي تعفي من تطبيق شرط الدوله الأولي بالرعاية وأن هذا التكامل سوف يسهم فيما يلي: دعم أو اصر العلاقات الاقتصادية والتجارية بين دول المجموعتين.

تشير المؤشرات الأولية للدراسة الفنية والسوقية إلى أن المشروع مجدي ويمكن إستكمال باقي بنود دراسات الجدوي المبدئية بالنسبة لأنماط أخرى من البضائع (حاويات- حيوانات حية).