



نتائج قياسية وسط تقلبات الأسواق



التقرير السنوي
2025م



الملك سلمان بن عبدالعزيز آل سعود
خادم الحرمين الشريفين



**صاحب السمو الملكي الأمير
محَمَّد بن سلمان بن عبدالعزيز آل سعود**
ولي العهد رئيس مجلس الوزراء



قائمة المحتويات

لمحة موجزة لعام 2025م	6	06 تحقيق قيمة مستدامة
01 نظرة عامة عن البحري	12	نهجنا
	14	حماية البيئة
	16	ترسيخ المواهب
	18	تعزيز خلق القيمة
	20	العمل بنزاهة
02 الاستراتيجية في العمل	22	07 إدارة المخاطر
	24	إطار عمل إدارة المخاطر
		خارطة المخاطر لعام 2025م
03 المراجعة المالية	28	08 الإفصاحات النظامية
	30	مجلس إدارة البحري
	34	لجان مجلس الإدارة
	38	الإدارة التنفيذية
	40	المكافآت والتعويضات
		ملكية الأسهم لأعضاء مجلس الإدارة والإدارة التنفيذية
		سياسة توزيع الأرباح والأرباح الموزعة
		الجمعيات العامة
		مقترحات المساهمين
		سجلات المساهمين
		القروض البنكية والصكوك
		الشركات التابعة والزميلة
		المدفوعات النظامية خلال عام 2025م
		المعاملات مع الأطراف ذات العلاقة
		الرقابة الداخلية وراي لجنة المراجعة
		الالتزام بلائحة حوكمة الشركات
		إقرارات مجلس الإدارة
04 أداء القطاعات	44	09 القوائم المالية
	46	تقرير المراجع المستقل
	50	قائمة المركز المالي الموحدة
	52	قائمة الربح أو الخسارة الموحدة
		قائمة الدخل الشامل الموحدة
		قائمة التدفقات النقدية الموحدة
		قائمة التغيرات في حقوق الملكية الموحدة
		إيضاحات حول القوائم المالية الموحدة
05 إدارة السفن في البحري	56	10 المعلومات التكميلية
	62	التدابير المالية غير التابعة للمعايير الدولية للتقارير المالية
	70	أسطول البحري
	78	قاموس المصطلحات
	86	



02



04



05



01



03

تُعد البحري الشركة الرائدة في المملكة في قطاع الشحن والخدمات اللوجستية، وإحدى الشركات العالمية البارزة في مجال النقل البحري.



لمحة موجزة لعام 2025م

سجّلت البحري خلال عام 2025م نتائج مالية قياسية متجاوزة التحديات والتقلبات التي شهدتها السوق بكفاءة عالية بفضل نهجها المنضبط مدعوماً بأسطولها الحديث. وعملت البحري على توسيع نطاق قدراتها الربحية وتعميق شراكاتها الاستراتيجية مع العملاء عبر قطاعات أعمال النقل البحري الرئيسية، وحافظت في الوقت ذاته على مستويات عالية من المرونة التجارية لمواكبة التطورات المتسارعة في ظروف السوق. كما واصلت تنفيذ أولوياتها الاستراتيجية ومبادرات التنويع، مما رسّخ دعائم أقوى تضمن استمرار مسار النمو المستدام وتعزيز خلق القيمة.



أبرز الإنجازات التشغيلية

تسجيل أعلى إيرادات وصافي أرباح سنوية في تاريخ البحري

صافي ناقلات مضافة قدرها 11 ناقلة إلى أسطول الشركة خلال عام 2025م، وإبرام 10 عقود بناء ناقلات حديثة للفترة الممتدة ما بين 2026م و2029م

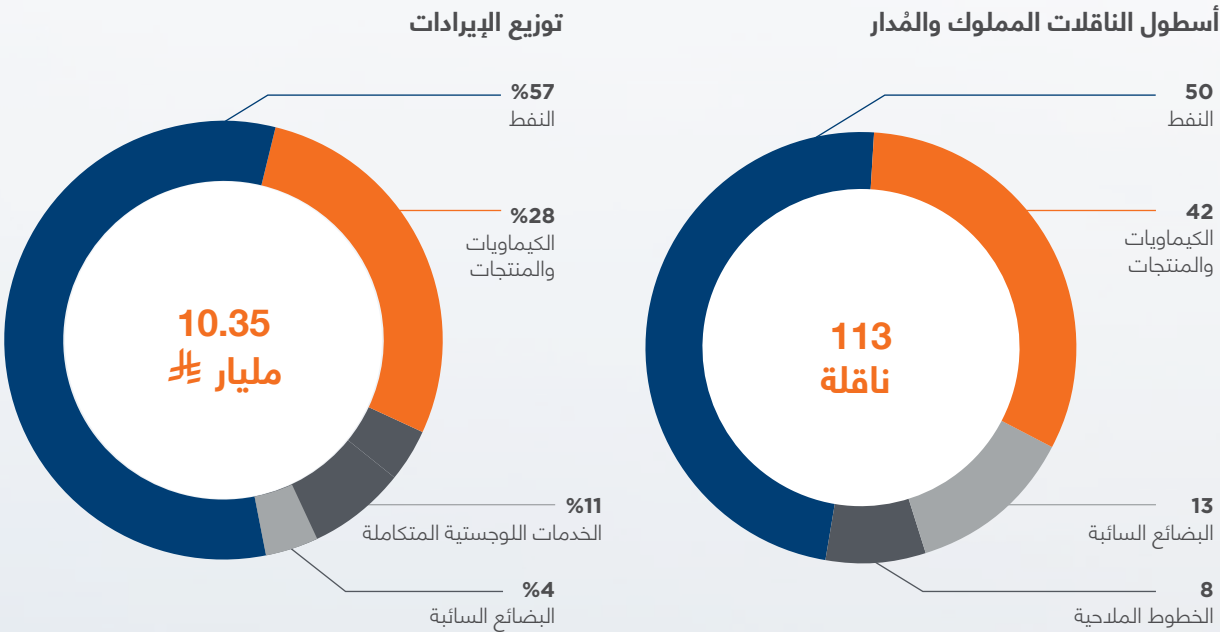
افتتاح مكتب جديد في سنغافورة لتوسيع التواجد التجاري والوصول إلى أسواق جديدة

تجديد عقد الشحن لمدة 10 سنوات مع شركة إس-أويل الكورية

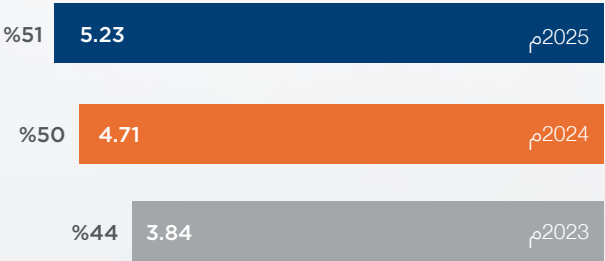
بدء التشغيل التجاري لثلاث بوارج عائمة لتحلية مياه البحر

لمحة موجزة لعام 2025م (تتمة)

أبرز الإنجازات المالية



الأرباح قبل الفوائد والضرائب والإستهلاك والإطفاء (مليار ₪) / الهامش (%)



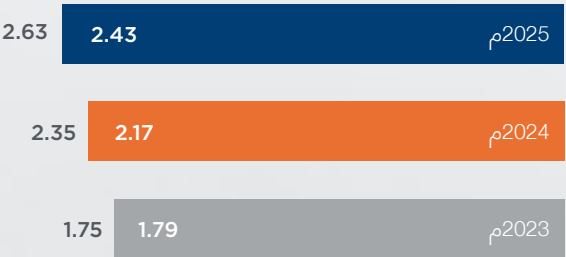
صافي الدين (مليار ₪) / نسبة صافي الدين إلى الأرباح قبل الفوائد والضرائب والإستهلاك والإطفاء



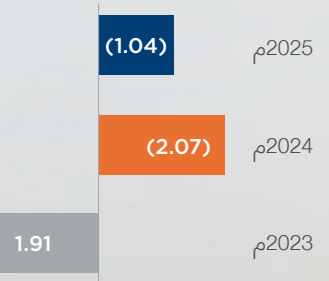
الإيرادات (مليار ₪)



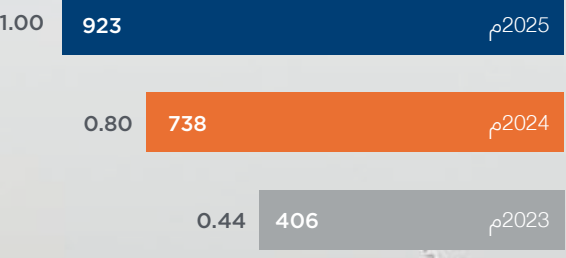
صافي الأرباح (مليار ₪) / ربحية السهم (₪)



التدفقات النقدية الحرة (مليار ₪)



توزيعات الأرباح (مليار ₪) / توزيعات الأرباح للسهم (₪)



إحصاءات الاستدامة

عدم تسجيل أي حالات تسريب نفطي

عدم تسجيل أي حالة وفاة

506 كيلوغرام مكافئ ثاني أكسيد الكربون لكل ميل بحري لانبعاثات الغازات الدفيئة المباشرة، بزيادة قدرها 1% على أساس سنوي

0.18 معدل تكرار حوادث الوقت المهدور، بانخفاض قدره 57% على أساس سنوي

100% نسبة تركيب أنظمة معالجة مياه التوازن





نظرة عامة عن البحري

12	لمحة عن البحري
14	الانتشار الجغرافي
16	رحلة البحري
18	أبرز أحداث 2025م
20	توسعة الأسطول وتحديثه
22	أبرز معلومات المساهمين
24	العلاقة مع أصحاب المصلحة

بناءً مستمر لقاعدة النمو، ومواصلة لتعزيز القدرات،
وننتج راسخة



لمحة عن البحري

تأسست البحري في عام 1978م تحت اسم الشركة الوطنية السعودية للنقل البحري، وتُعد اليوم البحري الشركة الرائدة في مجال الشحن والخدمات اللوجستية في المملكة العربية السعودية، وإحدى أبرز الشركات الرائدة عالمياً في مجال النقل البحري.

يقع المقر الرئيسي للبحري في الرياض بالمملكة العربية السعودية، وتدير أسطولاً مجموعته 113 ناقلة، منها 104 ناقلات مملوكة لها، وتوسع ناقلات مستأجرة بموجب عقود طويلة الأجل، إلى جانب ثلاث بواخر عائمة لتحلية مياه البحر، وذلك حتى نهاية ديسمبر 2025م. وتُصنف البحري ضمن أكبر مالكي ناقلات النفط الخام العملاقة على مستوى العالم.

تشمل عملياتنا المتنوعة مجموعة من الخدمات المختلفة، بما في ذلك نقل النفط الخام، والمنتجات البترولية النظيفة، والكيماويات، والبضائع السائبة والبضائع الضخمة، بالإضافة إلى شراء الناقلات وبيعها واستئجارها وتشغيلها دعماً لهذه الأنشطة. كما نقدم حلولاً لوجستية متكاملة تشمل وكالة الشحن، والتخزين، والتخليص الجمركي، ومناولة البضائع وترصيفها، والخدمات اللوجستية التعاقدية. وقد وسّعنا نطاق أعمالنا ليشمل قطاع تحلية مياه البحر من خلال تشغيل البواخر العائمة لتحلية مياه البحر.

تمتلك البحري كذلك حصصاً غير مسيطرة في مجموعة بترديك، وهي شركة رائدة في تجارة ونقل الغاز البترولي المسال، والشركة الوطنية للحبوب، التي تدير محطة لمناولة الحبوب في ينبع بالمملكة العربية السعودية، إضافةً إلى الشركة العالمية للصناعات البحرية، وهي شركة سعودية لبناء السفن.

يقود شركة البحري فريق عمل متميز يضم أكثر من 5,000 من المهنيين المحترفين يعملون في العمليات البرية والبحرية، وملتزم بدعم مستهدفات رؤية السعودية 2030 من خلال المساهمة في تطوير مكانة المملكة بوصفها مركزاً إقليمياً استراتيجياً للنقل البحري وبوابة لوجستية عالمية، مع الحفاظ على دورنا كشريك حيوي ومسؤول في سلسلة الإمداد العالمية.

الرؤية والرسالة

الرؤية

نهدف لخلق القيمة ونشر الازدهار، من خلال ربط الاقتصادات حول العالم وقيادة التميز في الخدمات اللوجستية العالمية.

الرسالة

أن نكون أفضل مزود للخدمات، ونواصل تقديم خدماتنا وفقاً لأرقى المعايير العالمية. كما نسعى بشكل مستمر إلى تطبيق الأسس التجارية المسؤولة، وسنستمر في تبني القدرات المستدامة لتقديم حلول تناسب احتياجات شركائنا ومساهميننا وتحقيق المنفعة المتبادلة بما يتماشى مع قيمنا.



قطاعات أعمال البحري

تتوزع أنشطتنا على خمس قطاعات أعمال، يدعمها قطاع البحري لإدارة السفن، والذي يقدم مجموعة شاملة من خدمات إدارة السفن والدعم البحري لأسطول الناقلات المملوكة للبحري.

البحري للنفط

من بين أكبر ملاك ناقلات النفط الخام العملاقة عالمياً، والناقل الحصري لشحنات النفط الخام التي تبيعها أرامكو السعودية على أساس التسليم للعميل حول العالم.

50 ناقلة نفط خام عملاقة

15.58 مليون طن من الحمولة الساكنة



البحري للكيماويات والمنتجات

يُشغل أسطولاً متنوعاً من الناقلات المتخصصة في نقل مجموعة واسعة من البضائع السائبة، تشمل الكيماويات، والمنتجات البترولية النظيفة، والزيوت النباتية، والوقود الحيوي، لخدمة العملاء في جميع أنحاء العالم.

33 ناقلة

1.69 مليون طن من الحمولة الساكنة



البحري للخدمات اللوجستية المتكاملة

يقدم حلولاً لوجستية متكاملة برّاً وبحراً وجوّاً، تشمل وكالة الشحن، والتخليص الجمركي، ومناولة البضائع، وخدمات الحاويات، والخدمات اللوجستية التعاقدية، والتخزين، والشحن الجوي، وخدمات سلسلة الإمداد الأخرى. كما يدير أسطولاً من ناقلات البضائع المدرجة والحوايات والناقلات متعددة الأغراض لنقل البضائع الضخمة وبضائع الحاويات.

8 ناقلات

220,238 طناً من الحمولة الساكنة



البحري للبضائع السائبة

يملك ناقلات بضائع سائبة لعمليات النقل الإقليمية والعالمية للسلع الجافة السائبة، وفي مقدمتها الحبوب والأسمدة، مع التركيز على تدفقات البضائع الواردة والصادرة من وإلى المملكة العربية السعودية.

13 ناقلة

985,155 طناً من الحمولة الساكنة



البحري للخدمات البحرية

يتولّى تشغيل ثلاث بواخر عائمة لتحلية مياه البحر قبالة سواحل ينبع في البحر الأحمر بالمملكة العربية السعودية، ويوفر المياه الصالحة للشرب للهيئة السعودية للمياه بموجب اتفاقية شراء مضمونة لمدة 20 عاماً.

3 بواخر عائمة لتحلية مياه البحر

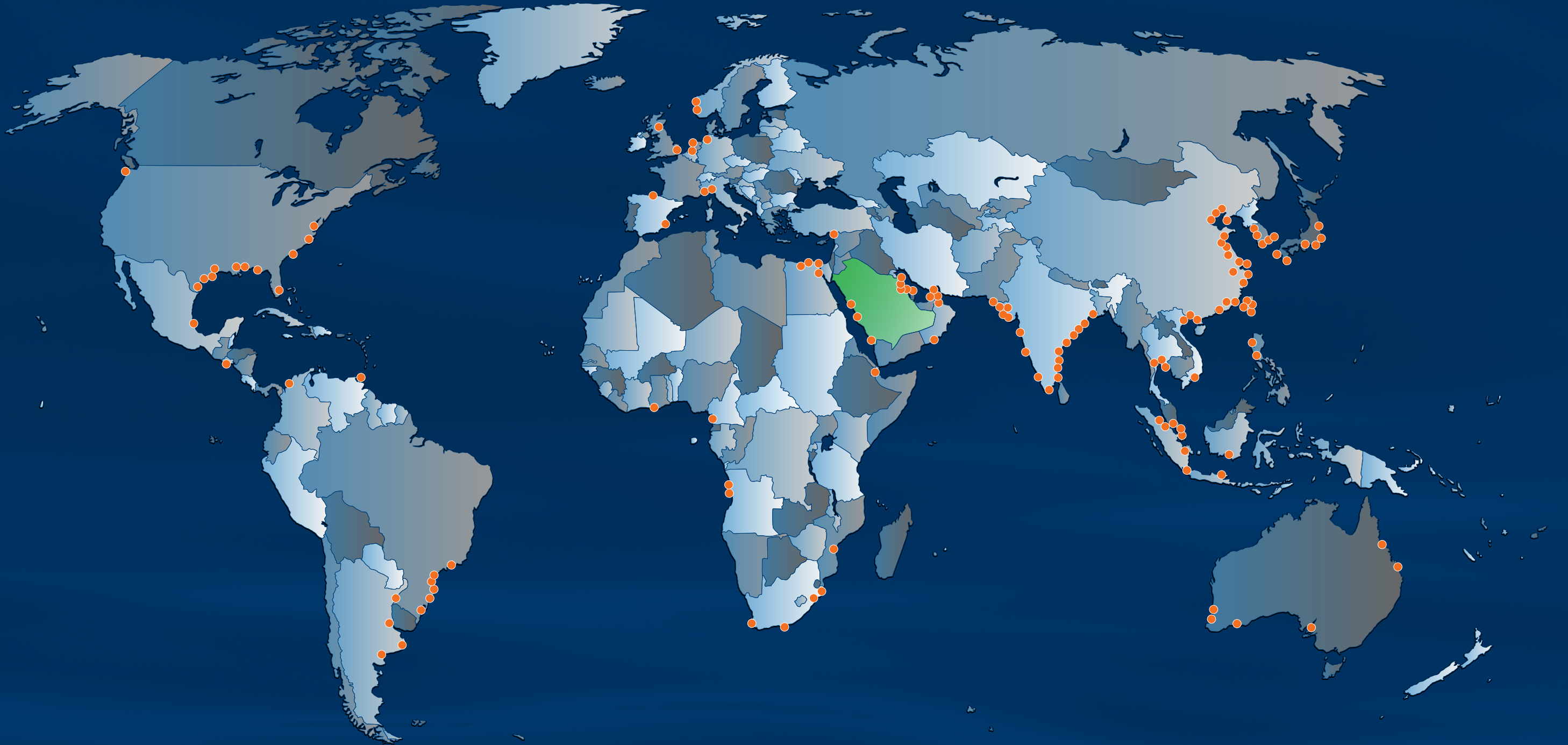
طاقة إنتاجية تبلغ 150 مليون لتر يومياً



تغطي شبكة البحري
أكثر من 150
ميناءً حول العالم

الانتشار الجغرافي

موانئ التحميل والتنزيل الرئيسية





رحلة البحري

من ناقل وطني إلى شركة رائدة عالمياً

انطلقت مسيرة البحري بوصفها الناقل الوطني للشحن البحري في المملكة العربية السعودية، وتطورت لتصبح كياناً بحرياً ولوجستياً رائداً على مستوى العالم، يدير محفظة أعمال متنوعة عبر مسارات التجارة العالمية. واستندت هذه المسيرة إلى تنمية الأسطول بانضباط، وتنويع الأعمال بخطى مدروسة، والتركيز المستمر على الموثوقية والتميز التشغيلي، مما يمكن البحري من دعم التطلعات الاقتصادية للمملكة وتحقيق أداء مرن عبر دورات السوق.

التأسيس بموجب مرسوم ملكي تأسست بموجب مرسوم ملكي تحت اسم "الشركة الوطنية السعودية للنقل البحري"، وباشرت عملياتها كناقل للبضائع العامة.	الدخول في سوق نقل النفط الخام باشرت نقل النفط الخام لصالح أرامكو السعودية بأسطول يضم خمس ناقلات نفط خام عملاقة.	الاستحواذ على حصة 30% في مجموعة بتريديك لشحن الغاز البترولي المسال استثمرت في مجموعة بتريديك، الشركة الرائدة في تجارة ونقل الغاز البترولي المسال. ورفعت البحري حصتها في المجموعة إلى 40% في عام 2023م.	الاستحواذ على شركة "فيللا" البحرية العالمية التابعة لأرامكو السعودية استحوذت على شركة فيللا البحرية العالمية المملوكة بالكامل لأرامكو السعودية، وأصبحت الناقل الحصري لشحنات النفط المبيعة من قبل أرامكو على أساس التسليم للعملاء. وحصلت أرامكو في المقابل على حصة 20% في البحري.	تأسيس مشروع مشترك مع "سالك" لإنشاء محطة لمناولة الحبوب أبرمت اتفاقية مشروع مشترك مناصفة 50/50 مع الشركة السعودية للاستثمار الزراعي والإنتاج الحيواني "سالك" لتأسيس شركة الحبوب الوطنية وتطوير محطة رئيسية لمناولة الحبوب في ميناء ينبع التجاري. ودخلت المحطة حيز التشغيل في عام 2024م.	تجاوز أسطول البحري المملوك حاجز 100 ناقلة أسفرت جهود برنامج توسعة وتحديث الأسطول المتسارعة عن نمو عدد الناقلات المملوكة إلى 104 ناقلات، بالمقارنة مع 93 ناقلة في نهاية عام 2024م. وأبرمت عقوداً لبناء 10 ناقلات، للتسليم خلال الفترة ما بين 2026م و2029م.
1978م	1985م	2005م	2014م	2020م	2025م

توسعة الأسطول إلى 6 ناقلات بلغ حجم الأسطول 6 ناقلات للبضائع العامة، بعد عامين من عمليات الاستحواذ على الناقلات.	تأسيس مشروع مشترك لشحن الكيماويات مع "سابك" أسست الشركة الوطنية لنقل الكيماويات، وهي مشروع مشترك تمتلك فيه البحري الحصة الرئيسية بنسبة 80%، في حين تمتلك فيه الشركة السعودية للصناعات الأساسية "سابك" نسبة 20%.	إطلاق خدمات وكالة الشحن توّعت محفظة أعمالها بإضافة خدمات وكالة الشحن لتقديم حزمة متكاملة من الحلول اللوجستية.	التنويع ودخول قطاع نقل البضائع السائبة أسست شركة البحري للبضائع السائبة كمشروع مشترك بنسبة 40/60 مع الشركة العربية للخدمات الزراعية "أراسكو"، لتتوسع في شحن البضائع الجافة السائبة.	استثمار حصة 20% في الشركة العالمية للصناعات البحرية شاركت في تأسيس مشروع مشترك مع أرامكو السعودية وهيونداي للصناعات الثقيلة ولامبريل لإنشاء الشركة العالمية للصناعات البحرية، وهي منشأة بحرية متكاملة في رأس الخير بالمملكة العربية السعودية.	بدء تشغيل البوارج العائمة لتحلية مياه البحر بدأت العمليات التشغيلية الأولية للبوارج العائمة لتحلية مياه البحر المتمركزة قبالة سواحل ينبع في البحر الأحمر بالمملكة العربية السعودية. واكتمل التشغيل التجاري لجميع بوارجها الثلاث في عام 2025م.	تقديم خدمات إدارة السفن لاطراف خارجية بدأت تقديم خدمات إدارة السفن لشركة مُلك للخدمات البحرية، وهي مشغل سعودي جديد متخصص في سفن الروافد والخطوط الملاحية القصيرة.	2024م	2017م	2010م	2002م	1990م	1983م
--	--	--	--	--	--	--	-------	-------	-------	-------	-------	-------

أبرز أحداث 2025م

يناير

إبرام اتفاقية تسهيلات مرابحة استثمارية
دوارة بقيمة 800 مليون دولار أمريكي
أبرمت البحري اتفاقية تسهيلات مرابحة استثمارية دوارة بقيمة 800 مليون دولار أمريكي مع مصرف الراجحي، مما عزز مستويات السيولة والمرونة المالية.

تحالف استراتيجي مع مجموعة بترديك
في مجال شحن الغاز البترولي المسال
والألمونيا

عقدت البحري شراكة استراتيجية مع مجموعة بترديك لتلبية الطلب المتنامي في المملكة العربية السعودية على خدمات شحن الغاز البترولي المسال والألمونيا.

مارس

إطلاق مشروع “الجيل القادم من البخارة”
أطلقت البحري بالتعاون مع الهيئة العامة للنقل في المملكة العربية السعودية والمنظمة البحرية الدولية مشروع “الجيل القادم من البخارة”، لدعم تطوير الكوادر البحرية من خلال التدريب العملي.

يونيو

توزيعات أرباح نقدية وأسهم منحة
وافق المساهمون على توزيع أرباح نقدية بواقع 1.00 ﷲ للسهم، ومنح سهم واحد لكل 4 أسهم مملوكة عن العام المالي 2024م.

سبتمبر

البحري للنفط يُتم صفقة بقيمة 1 مليار دولار أمريكي للاستحواذ على ناقلات من كابيتال ماريتايم

تسلم قطاع البحري للنفط الناقلات الأخيرة إثر صفقة استحواذ بقيمة 1 مليار دولار أمريكي لشراء 9 ناقلات نفط خام عملاقة حديثة مستعملة من شركة كابيتال ماريتايم آند تريدينغ كوربوريشن تم عقدها خلال عام 2024م.

عقود بناء لناقلتي حاويات وبضائع مدرجة وناقلتي خدمات بحرية

أبرم قطاع البحري للخدمات اللوجستية المتكاملة عقود بناء ناقلتي حاويات وبضائع مدرجة (بقيمة 757 مليون ﷲ ، للتسليم

في 2029م)، وناقلتي خدمات بحرية (بقيمة 5 مليون ﷲ ، يتوقع تسليمهما في النصف الثاني من 2026م).

استكمال مشروع البوارج العائمة لتحلية مياه البحر

أنجزت البحري الأعمال المتبقية لكافة مرافق مشروع البوارج العائمة لتحلية مياه البحر، لتبدأ التشغيل التجاري للبوارج الثلاث.

أول عقد شحن بحري للبحري للكيماويات والمنتجات مع لوبريف

أبرم قطاع البحري للكيماويات أول عقد شحن بحري مع شركة أرامكو السعودية لزيوت الأساس (لوبريف)، مؤسساً لشراكة استراتيجية.

أكتوبر

إبرام عقد بناء مع الشركة العالمية للصناعات البحرية لـ 6 ناقلات ألتراماكس للبضائع السائبة

وقّع قطاع البحري للبضائع السائبة عقداً بقيمة 726 مليون ﷲ مع الشركة العالمية للصناعات البحرية لبناء 6 ناقلات بضائع سائبة من نوع ألتراماكس مجهزة برافعات، على أن تُسلم على دفعات بين 2028م و2029م.

تجديد البحري للنفط عقد الشحن البحري مع شركة إس-أويل الكورية

جدد قطاع البحري للنفط عقد الشحن البحري مع شركة إس-أويل الكورية الجنوبية لتكرير النفط لمدة 10 سنوات إضافية، لنقل 70 مليون برميل من النفط الخام سنوياً بحد أدنى.

أهم الجوائز والشهادات

فبراير

افتتاح مكتب سنغافورة

افتتحت البحري مكتباً جديداً في سنغافورة، لتعزيز قدراتها التجارية والتشغيلية وتلبية الطلب الإقليمي.



مقدمة من “جوائز الشرق الأوسط للأفراد” التابعة لـ “المعهد المعتمد للأفراد والتنمية” (CIPD Middle East People Awards)



مقدمة من “المعهد المعتمد للمشتريات والتوريد”



مقدمة من منصة “شيب تكنولوجي”



مقدمة من جوائز “ذا ماريتايم ستاندرد”



مقدمة من مجلة “فوربس” العالمية



مقدمة من منظمة أفضل بيئة عمل



مقدمة من “جمعية إدارة الموارد البشرية – الشرق الأوسط وشمال أفريقيا” (Society for Human Resource Management – SHRM MENA)



توسعة الأسطول وتحديثه

على مدار عامي 2024م و2025م، نفذت البحري أكبر عملية لتطوير وتوسعة أسطولها في تاريخ الشركة.

نهاية عام 2025م: إجمالي 104 ناقلات مملوكة

- 50 ناقله نفط خام عملاقه
 - 33 ناقله كيمائيات ومنتجات بترولية
 - 8 ناقلات بضائع مدرجه وحاويات وناقلات متعدد الأغراض
 - 13 ناقله بضائع سائبة
- متوسط عمر الأسطول: 10.3 سنوات

نهاية عام 2024م: إجمالي 93 ناقله مملوكة

- 41 ناقله نفط خام عملاقه
 - 33 ناقله كيمائيات ومنتجات بترولية
 - 7 ناقلات بضائع مدرجه وحاويات وناقلات متعدد الأغراض
 - 12 ناقله بضائع سائبة
- متوسط عمر الأسطول: 9.7 سنوات

نهاية عام 2023م: إجمالي 88 ناقله مملوكة

- 38 ناقله نفط خام عملاقه
 - 33 ناقله كيمائيات ومنتجات بترولية
 - 6 ناقلات بضائع مدرجه وحاويات وناقلات متعدد الأغراض
 - 11 ناقله بضائع سائبة
- متوسط عمر الأسطول: 10.0 سنوات

الاستحواذ على ناقله
نفط خام عملاقه

الاستحواذ على 5 ناقلات
نفط خام عملاقه
وناقله متعدد الأغراض

الاستحواذ على 4 ناقلات
نفط خام عملاقه
وناقله بضائع سائبة

الربع الثالث
2025م

الربع الثاني
2025م

الربع الأول
2025م

الاستحواذ على ناقلتي
نفط خام عملاقتين
و4 ناقلات كيمائيات
ومنتجات بترولية

الاستحواذ على ناقله نفط
خام عملاقه
وناقله بضائع سائبة

الاستحواذ على ناقلتي نفط
خام عملاقتين

الاستحواذ على ناقله متعدد
الأغراض

الربع الرابع
2024م

الربع الثالث
2024م

الربع الثاني
2024م

الربع الأول
2024م

استبعاد ناقله نفط خام
عملاقه

استبعاد ناقله نفط
خام عملاقه

استبعاد ناقلتي كيمائيات
ومنتجات بترولية

استبعاد ناقله نفط خام عملاقه
وناقله كيمائيات ومنتجات
بترولية

استبعاد ناقله منتجات بترولية

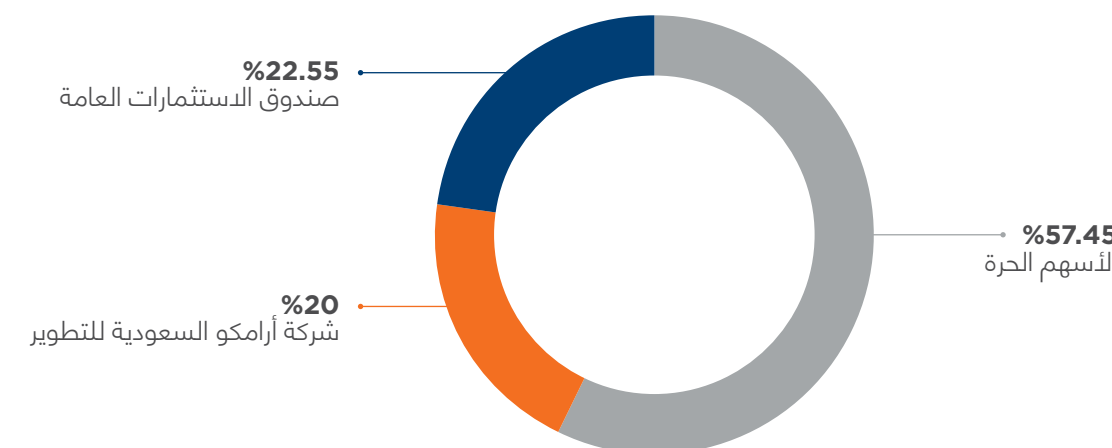
■ عمليات الاستحواذ
■ عمليات الاستبعاد

أبرز معلومات المساهمين

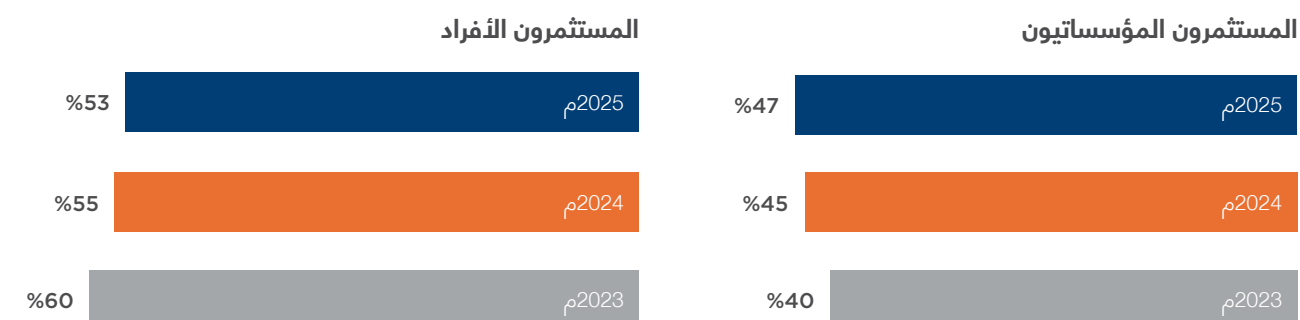
تاريخ التأسيس: 21 يناير 1978م
السوق المالية: تداول السعودية
رمز التداول: 4030 البحري

رقم التعريف الدولي للأوراق المالية (ISIN): SA0007870054
عدد الأسهم المُصدرة: 922,851,462 سهماً
القيمة السوقية: 26.74 مليار ريال ، كما في 31 ديسمبر 2025م

كبار المساهمين:



توزيع الأسهم الحرة



إعلانات وأحداث عام 2025م



العلاقة مع أصحاب المصلحة



مخرجات عام 2025م



نهج التفاعل



مجالات التركيز



فئة أصحاب المصلحة

توسيع العلاقات مع العملاء بما يواكب توسعة الأسطول، ومواصلة تجديد عقود النقل طويلة الأجل عبر القطاعات الأساسية.

التواصل التجاري المباشر، ومفاوضات العقود، والمراجعة الدورية للخدمات.

موثوقية الخدمات، وتوافر السعة التشغيلية، وبناء شراكات طويلة الأجل.

العملاء



تكثيف وتيرة التواصل مع المستثمرين وتوسيع قنواته، وتنويع قاعدة التمويل المصرفي وتوسيعها.

الإعلان ربع السنوي عن النتائج المالية واللقاءات الهاتفية مع المحللين الماليين، واجتماعات المستثمرين والبنوك، والإفصاح المستمر عن الأحداث الجوهرية.

الأداء المالي، والانضباط في إدارة رأس المال، والحوكمة، والشفافية.

المساهمون ومزودو رأس المال



تعزيز التواصل بقنوات جديدة وآليات ملاحظات محسنة، وتحديث برامج التدريب والاعتماد، والحفاظ على مؤشرات السلامة ضمن المستهدفات.

برامج تدريبية منتظمة؛ واستبيانات سنوية للموظفين، وفعاليات وأنشطة تكميلية، واتصالات داخلية، وترسيخ ثقافة السلامة عبر سياسات واضحة.

السلامة والرفاه، وتطوير القدرات والتقدم الوظيفي، والتواصل مع الإدارة.

الموظفون والطواقم البحرية



مواصلة التوافق مع معايير الامتثال والجودة، مع نتائج محسنة من عمليات التدقيق السنوية للموردين.

إجراءات تأهيل الموردين والأطراف المقابلة، ومراجعة أداء الموردين وتدقيقه، والرقابة التعاقدية.

المتطلبات التشغيلية، والامتثال التنظيمي، والمرونة المالية والتشغيلية، والسلوك الأخلاقي.

شركاء الأعمال والمورّدون



الالتزام التام بالقوانين واللوائح المعمول بها، ومواصلة مواءمة الاستراتيجية مع أولويات المملكة العربية السعودية.

التنسيق المستمر ورفع التقارير والتواصل مع الجهات التنظيمية.

الامتثال التنظيمي، والسلامة، والأولويات الوطنية.

الجهات الحكومية والرقابية



الالتزام التام باللوائح البيئية، وزيادة المشاركة في شراكات الاستدامة، ومواصلة الاستثمار في المجتمعات المحلية.

مبادرات الاستدامة وإعداد تقارير الأداء السنوية، والالتزام باللوائح والمستهدفات البيئية البحرية، والشراكات والبرامج المجتمعية.

الالتزام البيئي، والمسؤولية الاجتماعية، وتنمية المجتمعات المحلية.

المجتمعات والنظم البيئية في مناطق العمليات





الاستراتيجية في العمل

28	كلمة رئيس مجلس الإدارة
30	كلمة الرئيس التنفيذي
34	استراتيجيتنا
38	نموذج أعمالنا
40	القيمة المضافة لمساهميننا

نواصل بثقة مسيرتنا نحو ترجمة استراتيجيتنا إلى إنجازات ملموسة، عبر ترسيخ نمو أعمالنا الأساسية، وتنويع محفظة أعمالنا، والارتقاء بكفاءة التنفيذ، وتطوير أصولنا التشغيلية بما يعزز سلاسل الإمداد الحيوية في المملكة العربية السعودية والأسواق العالمية.



كلمة رئيس مجلس الإدارة

في عام 2025م، عززت البحري حضورها في قلب منظومة التجارة والحراك الاقتصادي، محلياً وعالمياً، بوصفها محركاً رئيسياً لقطاع الشحن والخدمات اللوجستية في المملكة العربية السعودية. وبهذا الدور، رسّخت مكانتها كركيزة أساسية في ربط المملكة العربية السعودية بالسوق الدولية، وأسهمت في ضمان انسيابية سلاسل الإمداد الحيوية، وتعزيز مكانة المملكة بكونها شريكاً فاعلاً في حركة التجارة العالمية. فنحن نشكّل جسراً موثقاً يربط المنتجين والمستهلكين السعوديين بالسوق الدولية. ونتولى نقل الصادرات الاستراتيجية التي تمثل ركيزة أساسية للإيرادات الوطنية وعنصراً محورياً في استقرار إمدادات الطاقة عالمياً، بالتوازي مع ضمان التدفق المستدام للواردات والسلع الحيوية التي تقوم عليها متطلبات الحياة اليومية وترتكز إليها استثمارية النشاط الصناعي والتنمية الاقتصادية.

وعززنا هذا التوجه عبر المضي قدماً في برنامج توسعة الأسطول وتحديثه، الذي اكتسب زخماً متنامياً منذ عام 2024م. وخلال العام، تجاوز عدد ناقلاتنا المملوكة حازر الـ 100 ناقلة، مما عزز قدراتنا ومرونتنا التشغيلية، ووسّع نطاق تغطيتنا لعملائنا على مستوى واسع. وقد حققنا هذا النمو مع الحفاظ على انضباط تشغيلي عالٍ والتزام راسخ بأعلى معايير السلامة والامتثال للأنظمة والتشريعات البحرية. وفي ظل التقلبات المتزايدة التي شهدتها مسارات التجارة والملاحة العالمية، ركّزنا على الموثوقية في إنجاز عملياتنا، ورفع الكفاءة التشغيلية لعملياتنا.

ورغم هذه التحديات، حققت البحري أداءً قياسياً، حيث بلغت إيراداتها 10.35 مليار ريال وأرباحها 2.43 مليار ريال. وفي مارس 2025م، أوصى مجلس الإدارة للجمعية العامة بتوزيع أرباح نقدية قدرها 923 مليون ريال عن العام المالي 2025م، مما يعكس التزامنا المستمر بتحقيق قيمة وعوائد مجزية لمساهميننا.

وتظل استراتيجيتنا واضحة: تنمية أعمالنا الأساسية، وتنويع محفظة أعمالنا، والارتقاء بكفاءة التنفيذ بما يضمن تحقيق عوائد مستدامة تتنامى قيمتها للمساهمين خلال مختلف دورات السوق. ويترجم ذلك عملياً إلى تعزيز قدرات منصتنا للنقل البحري، وتوسيع نطاق الخدمات المحاذية لعمليات الشحن، ومواصلة تطوير أساليب عملنا ورفع كفاءتنا التشغيلية. كما يشمل ذلك الالتزام بانضباط تجاري في اغتنام الفرص الواعدة، بما فيها الفرص المرتبطة بمسيرة التحول الاقتصادي للمملكة العربية السعودية ضمن رؤية السعودية 2030، إلى جانب الاستثمار المستمر في تطوير القدرات البحرية واللوجستية في المملكة لخدمة الاقتصاد الوطني وتعزيز سلاسل الإمداد العالمية.

ومع اختتامي مسيرتي في مجلس إدارة البحري التي امتدت على مدى ست دورات متتالية، أتوجه بخالص الشكر والتقدير لمساهميننا الكرام على ثقتهم المتواصلة ودعمهم الدائم، كما أتقدم بأسمى آيات الشكر والامتنان لحكومة خادم الحرمين الشريفين على التزامها الراسخ بمسيرة التحول الاقتصادي للمملكة العربية السعودية ودعمها المتواصل لقطاع الشحن والخدمات اللوجستية. وأشكر زملائي أعضاء مجلس الإدارة على إسهاماتهم وحكمتهم، كما أتوجه بالشكر لجميع منسوبي الشركة وبخارتها على تفانيهم واحترافيتهم، ولعملنا وأصحاب المصلحة كافة على ثقتهم التي نعتز بها ونحرص على الحفاظ عليها.

وأختتم كلمتي بثقتي الراسخة في مسيرة البحري ومئاته الأساس الذي بنيناه معاً، والذي يهيئ الشركة لمرحلة واعدة من النمو والتميز في السنوات المقبلة بإذن الله.

الأستاذ/ محمد بن عبدالعزيز السرحان
رئيس مجلس الإدارة



كلمة الرئيس التنفيذي

جمع عام 2025م بين كل من التوسع في الأسطول والاندخاط في الأداء التشغيلي، محققين إيرادات بلغت 10.35 مليار ريال وصافي أرباح وصل إلى 2.43 مليار ريال، وهي أعلى نتائج مالية تم تحقيقها في تاريخ البحري.

التوسع المدروس وكفاءة الإنجاز

أسهم برنامج توسعة الأسطول وتحديثه الذي سرّعنا من وتيرة تنفيذه في عام 2024م، في زيادة ربحية الشركة وتعزيز قدرتها على توسيع نطاق عملياتها وتنويعها. وانعكس ذلك بوضوح في توظيفنا الفعال لمكانياتنا التشغيلية، إذ نقلنا سعة أكبر من الشحنات، ووسّعنا عملياتنا التشغيلية لتشمل قطاعات ومسارات بحرية جديدة، مع الحفاظ على مرونة تجارية عالية تمكّنا من مواكبة التغيرات المستمرة في ظروف الأسواق.

10.35
مليار ريال

الإيرادات

توسعة الأسطول ورفع القدرات التشغيلية

ظلت توسعة الأسطول وتحديثه ركيزة أساسية في مسيرة نمونا خلال هذه المرحلة. وقد أنهينا عام 2025م بأسطول مملوك يضم 104 ناقلات، بعد استحواذنا على 11 ناقلة مستعملة حديثة وتشغيلها تجارياً في عام 2024م، أعقبها انضمام 12 ناقلة أخرى خلال العام. ويمثل برنامج الاستحواذ على 23 ناقلة خلال عامين أكبر عملية توسعة للأسطول في تاريخ البحري حتى الآن. وقد تزامن مع هذه الاستحواذات استبعاد سبع ناقلات أقدم عمراً خلال العامين الماضيين، ليبليغ صافي الإضافات إلى الأسطول المملوك 16 ناقلة.

وخلال هذه الفترة، سجّل أسطولنا من ناقلات النفط الخام العملاقة أكبر نسبة نمو، إذ ارتفع عدد ناقلاته من 38 ناقلة في نهاية عام 2023م إلى 50 ناقلة بنهاية عام 2025م. واستقرّ حجم أسطول ناقلات الكيماويات والمنتجات البترولية عند 33 ناقلة دون تغيير، على الرغم من استبدال أربع ناقلات بأخرى أحدث وأعلى كفاءة. أما الأسطولان الآخران فقد زاد كل منهما بناقلتين، حيث أنهى أسطول البضائع السائبة العام بـ 13 ناقلة، وأسطول ناقلات البضائع المدحرجة والحاويات والناقلات متعددة الأغراض بثمانية ناقلات.

وخلال النصف الثاني من عام 2025م، أبرمنا عقود لبناء ست ناقلات حديثة البناء للبضائع السائبة وناقلتي بضائع مدحرجة وناقلتي خدمات بحرية، على أن يبدأ تسليمها اعتباراً من عام 2026م وحتى عام 2029م، مما يمهد الطريق للمرحلة المقبلة من توسعة الأسطول. وإلى جانب هذه العقود، نعتزم مواصلة إضافة ناقلات جديدة واستبدال الناقلات الأقدم وفق نهج انتقائي يراعي الفرص المتاحة ويلتزم بالاندخاط المالي.

رؤية أوضح للإيرادات

انعكست الزيادة في الطاقة الاستيعابية للأسطول بنمو ملحوظ في أحجام الشحن، إذ استقطبنا شحنات إضافية بشكل رئيسي من السوق الفورية، إلى جانب إبرام عقود شحن جديدة مع العملاء وتجديد عقود شحن قائمة.

وواصلت العقود طويلة الأجل توفير قاعدة إيرادات مستقرة لعملائنا، إذ ترتبط نسبة كبيرة من إيراداتنا بعقود شحن طويلة الأجل، لاسيما في مجال نقل النفط الخام، مما يمنحنا رؤية واضحة للإيرادات المستقبلية. ويُعدّ أكبر هذه العقود هو العقد المبرم مع أرامكو السعودية، وهو عقد يشمل جميع صادرات أرامكو من النفط الخام المُباع على أساس التسليم للعميل.

وفي عام 2025م، عززنا قاعدة شحنات النفط الخام طويلة الأجل مع عملاء خارج إطار عقد الشحن مع أرامكو، من خلال تجديدنا لعقد الشحن مع شركة التكرير الكورية الجنوبية إس-أويل لعشر سنوات إضافية، بالإضافة إلى بدء التنفيذ الكامل لعقد الشحن مع شركة رونغتونغ للخدمات اللوجستية، والذي تم توقيعه في أواخر 2024م حيث بدأت الناقلات العمل بموجبه فعلياً لنقل الكميات المتفق عليها.

د

نجحنا خلال عام 2025م في تحويل مبادرة توسعة أسطولنا وانضبطنا التشغيلي إلى نتائج قياسية غير مسبوقة، وتوسيع نطاق تلبيتنا لاحتياجات عملائنا، وقاعدة أصول تشغيلية جاهزة للمرحلة المقبلة من النمو.

المهندس / أحمد بن علي السبيعي
الرئيس التنفيذي وعضو مجلس الإدارة



كلمة الرئيس التنفيذي (تتمة)

مرونة تجارية أكبر

حافظت فرقنا التجارية على نهج استباقي في التعامل مع تقلبات الأسواق، مستفيدة من الظروف الداعمة لسوق ناقلات النفط الخام، لاسيما خلال الربع الرابع من العام، في مقابل تراجع الأسواق الأخرى. وبناءً على ذلك، أجرينا تعديلات مدروسة على نشر أسطولنا ومزيج الشحنات وقرارات استئجار الناقلات لضمان الحفاظ على معدلات استخدام عالية للأسطول، وحماية هوامش الربحية، والاستفادة من الفرص المتاحة مع تغير ظروف السوق.

وفي قطاعات أعمالنا خارج نقل النفط الخام، انصب تركيزنا على حماية هوامش أرباحنا. وبفضل ارتفاع الحمولة المملوكة، خفضنا اعتمادنا على الناقلات المستأجرة التي تحقق عادةً هوامش ربح أدنى من الناقلات المملوكة. كما أسهم استبدال الناقلات القديمة بأخرى أحدث وأعلى كفاءة في دعم هوامش الربحية، من خلال رفع الجدوى الاقتصادية التشغيلية والقدرة التنافسية في مرحلة كانت فيها القرارات التجارية المنضبطة وإدارة التكاليف بكفاءة في غاية الأهمية.

وسعيًا إلى توطيد ارتباطنا مع العملاء وتوسيع تغطيتنا الجغرافية، افتتحتنا مكتبنا في سنغافورة في فبراير 2025م، لتعزيز حضورنا في آسيا ورفع مستوى استجابتنا لمتطلبات أبرز مسارات التجارة البحرية الرئيسية.

تنويع قاعدة الأعمال

واصلنا، إلى جانب أنشطة الشحن البحري الأساسية، بناء قاعدة أعمال أوسع وفق نهج منضبط ومدروس. ففي مجال الخدمات اللوجستية، حولنا ما بنينا من أصول وبنية مؤسسية في عام 2024م إلى ربحية أعلى في عام 2025م، مع نمو قاعدة عملائنا وإيراداتنا في كل من خدمات نقل الشحنات

والخدمات اللوجستية التعاقدية. كما وسّعنا شبكة فروع وكالتنا البحرية، وأصدرنا طلبية لناقلتين حديثتي البناء للخدمات البحرية لتعزيز ما نقدّمه من خدمات لعملائنا من المنشآت البحرية.

وفي عام 2025م، أتممنا التشغيل التجاري الكامل لبوارجنا الثلاث العائمة لتحلية مياه البحر. ومن خلال عقد شراء مضمون لمدة 20 عاماً مع الهيئة السعودية للمياه، أرسينا مصدراً مستقراً للعوائد المتعاقد عليها ضمن محفظة أصولنا. وعلاوةً على ذلك، بدأنا استكشاف فرص التعاون مع شركتنا الزميلة مجموعة "بتريديك" لتلبية الطلب المتزايد على نقل الغاز البترولي المسال والذمونيا في المملكة العربية السعودية.

ترسيخ معايير التميز في السلامة والعمليات التشغيلية

مع نمو محفظة أصولنا يزداد الالتزام بأعلى معايير الانضباط التشغيلي بشكل متوازي. فقد حققنا في عام 2025م سجلًا خاليًا من الوفيات والتسربات النفطية، مع انخفاض ملحوظ في معدل تكرار إصابات الوقت المهدور بالمقارنة مع العام السابق. حافظنا كذلك على معدل مخالفات منخفض في عمليات التفتيش الرقابي لدولة الميناء على أسطولنا المملوك، بمعدل أقل بأربع مرات من المتوسط العالمي. وتعكس هذه النتائج كفاءة قدراتنا الذاتية في إدارة الناقلات واستمرار تركيزنا على تشغيل آمن ومسؤول يراعي السمثال التنظيمي في جميع مسارات التجارة البحرية العالمية.

التطلع إلى المرحلة المقبلة وتحديد أولويات النمو

ندخل عام 2026م بأسطول أكبر حجمًا، وقاعدة تعاقدية راسخة وحضور بارز في سوق الشحن الفوري، مدعومين ببرنامج واضح لتسليم ناقلات حديثة البناء على المدى

المتوسط، فضلًا عن قاعدة أصول مستقرة في أعمالنا اللوجستية ومشاريع تحلية المياه. وتتركز أولوياتنا في هذه المرحلة على دمج الطاقة الإضافية بكفاءة في عملياتنا، والحفاظ على مرونة عالية في التعامل مع تقلبات الأسواق المتغيرة من خلال التحسين التجاري المستمر، إلى جانب مواصلة توسعة الأسطول وتجديده وفق انضباط مالي ممنهج.

كما سنواصل الالتزام بأعلى معايير السلامة والمرونة التشغيلية على امتداد المسارات البحرية الرئيسية، مدعومين بإدارة مخاطر محكمة وتنسيق وثيق مع عملائنا لضمان أداء مستقر وموثوق. وتزداد أهمية هذه الأولوية في ظل التقلبات الجيوسياسية المتصاعدة، وما قد تفرضه من تحديات على حركة التجارة وسلاسل الإمداد.

وفي الختام، أتقدم بالشكر لعملائنا على ثقتهم المتواصلة وشراكتهم الراسخة، ولموظفينا وبخارتنا الذين كانوا الركيزة الأساسية لئدائنا المتميز في عام 2025م، ولأعضاء مجلس الإدارة، لاسيما رئيس المجلس المنتهية فترة رئاسته والأعضاء الذين انتهت فترة عضويتهم، على توجيهاتهم ودعمهم المتواصل في مسيرة بناء البحري للسنوات المقبلة.

المهندس / أحمد بن علي السبيعي
الرئيس التنفيذي وعضو مجلس الإدارة

استراتيجيتنا

تنمية الأعمال الأساسية، وتنويع محفظة الأعمال، وتحسين كفاءة الإنجاز، بما يحمي عوائد المساهمين ويعززها في مختلف دورات السوق.

النمو

زيادة حصتنا من أحجام شحنات النفط السعودي

توظّف البحري حجم أسطولها الكبير وكفاءتها التشغيلية وخبرتها التراكمية مع كبار المتعاملين في السوق، بهدف زيادة حصتها من أحجام شحنات النفط الخام السعودي.

الوصول إلى الطلب غير المُستغل من عملائنا الرئيسيين

تعمل البحري على تنمية إيراداتها من الشحنات غير النفطية، بما في ذلك شحنات الكيماويات والمنتجات البترولية المكررة والبضائع السائبة والبضائع الضخمة، من خلال تلبية الطلب الكبير غير المُستغل من عملائها الرئيسيين، مستفيدةً من مستوى خدمات أثبت جدارته على مرّ السنوات.

استهداف حركة الشحن المحلية المرتبطة بمبادرات التوطين

تستهدف البحري حركة الشحن المحلية المتزايدة التي تُغذيها قنوات الطلب الناشئة عن مبادرات توطين سلاسل الإمداد ضمن رؤية السعودية 2030، مستفيدةً من ميزاتها التنافسية وقدراتها الشاملة في نقل مختلف أنواع البضائع.

التنويع

توسيع الحضور في أسواق محاذية

تسعى البحري إلى تعزيز حضورها في أسواق النقل البحري المحاذية لنشاطها الأساسي، مثل سوق نقل الغاز، مستثمرةً انتشارها التجاري المتزايد وشراكاتها الاستراتيجية لفتح آفاق جديدة في هذا الاتجاه.

بناء قدرات لوجستية شاملة

تواصل البحري ترسيخ قدراتها في تقديم حلول لوجستية شاملة، في إطار سعيها لتنويع مصادر إيراداتها وتعظيم القيمة المستفادة من التكامل الوثيق مع أنشطتها الأساسية في النقل البحري.

استكشاف فرص خارج نطاق النقل البحري

تدرس البحري فرصاً ذات قيمة مُضافة تدعم أعمالها الأساسية، انطلاقاً من مكانتها الراسخة في منظومة النقل البحري السعودي وعلاقاتها المؤسسية العريقة التي تمتد لعقود.

التحسين

تعظيم الأرباح والعوائد

تعمل البحري على زيادة مستوى أرباحها من خلال تحسين كفاءة إدارتها التجارية لمصادر الإيرادات ونشر أسطولها بشكل أكثر كفاءة.

خفض التكاليف وضبطها

تحافظ البحري على هيكل تكاليف تنافسي طويل الأجل من خلال التميز التشغيلي والاستفادة من قدراتها في عمليات إدارة ناقلاتها داخلياً.

الإدارة الفعالة لمحفظة الأصول

توّج البحري رؤوس أموالها على قطاعات أعمالها وفق أولويات استراتيجية واضحة، بما يحقق أفضل عائد ممكن للمساهمين.



استراتيجيتنا (تتمة)

توافق الاستراتيجية مع رؤية السعودية 2030

تتماشى استراتيجية البحري بشكل مباشر مع أهداف البرنامج المتعلقة بزيادة التوطين في القطاعات والصناعات المستهدفة وسلاسل إمدادها، وتعزيز مكانة المملكة العربية السعودية بوصفها مركزاً لوجستياً عالمياً رائداً.

أهداف برنامج تطوير الصناعة الوطنية والخدمات اللوجستية

إنشاء مناطق خاصة وإعادة تأهيل المدن الاقتصادية

رفع نسبة المحتوى المحلي في قطاع النفط والغاز
زيادة الطاقة الإنتاجية والتوزيعية للغاز
تطوير الصناعات المرتبطة بالنفط والغاز
زيادة مساهمة مصادر الطاقة المتجددة في مزيج الطاقة
رفع تنافسية قطاع الطاقة

تعظيم القيمة المتحققة من قطاع التعدين والاستفادة منها
توطين الصناعات الواعدة
توطين الصناعات العسكرية
رفع نسبة المحتوى المحلي في القطاعات غير النفطية

إنشاء وتحسين أداء المراكز اللوجستية
تحسين الربط المحلي والإقليمي والدولي لشبكات التجارة والنقل

تنمية مساهمة القطاع الخاص في الاقتصاد

تعظيم القيمة المضافة من قطاع الطاقة

إطلاق قدرات القطاعات غير النفطية الواعدة

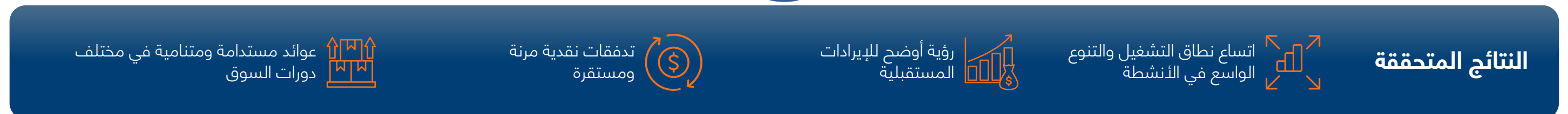
ترسيخ مكانة المملكة كمركز لوجستي عالمي



رؤية VISION 2030
المملكة العربية السعودية
KINGDOM OF SAUDI ARABIA

نموذج أعمالنا

تمكين استراتيجيتنا من تنمية الأعمال الأساسية، وتنويع محفظة الأعمال، ورفع كفاءة الإنجاز في مختلف دورات السوق





القيمة المضافة لمساهميننا

نموٌ مدروس وإنجازٌ منضبط

الركائز الرئيسية للقيمة

اتساع نطاق التشغيل والتنوع الواسع في الأعمال

- يمنح امتلاك البحري لأحد أكبر أساطيل ناقلات النفط الخام العملاقة في العالم ثقلًا تشغيليًا وقدرة عالية على تحقيق الربحية في قطاع شحن النفط الخام
- تمتلك البحري حضوراً راسخاً في قطاعات نقل الكيماويات والمنتجات البترولية النظيفة والبضائع السائبة والبضائع الضخمة
- النتائج المتحققة: كفاءة في التكاليف، وموثوقية في الخدمات، ومكانة تنافسية عبر المسارات التجارية الرئيسية

رؤية أوضح للإيرادات وتمييز تشغيلي

- تدعم شراكات البحري طويلة الأجل مع عملائها وتجديد عقود الشحن القائمة وضوحاً أكبر للإيرادات واستمراريتها في مختلف دورات السوق
- ترسخ عمليات إدارة الناقلات داخلياً معايير السلامة والموثوقية والامتثال للأنظمة والتشريعات على مستوى أسطول البحري بأكمله، مما يتيح إنجاز العمليات بكفاءة ومرونة تشغيلية عالية

تدفقات نقدية مرنة وتوظيف رأس المال بانضباط

- يسهم تنوع مصادر الإيرادات في التخفيف من أثر التقلبات الدورية في الأسواق
- يتعزز ذلك بحجم العمليات الكبير وضبط التكاليف وتنوع قاعدة العملاء والتحسين المستمر لكفاءة الرحلات البحرية وتوزيع الأسطول في شبكة من المسارات التجارية
- النتائج المتحققة: تراجع الاعتماد على التمويل الخارجي لاستثمارات الأسطول، مما يعزز قوة المركز المالي والمرونة المالية

تكامل محفظة الأعمال

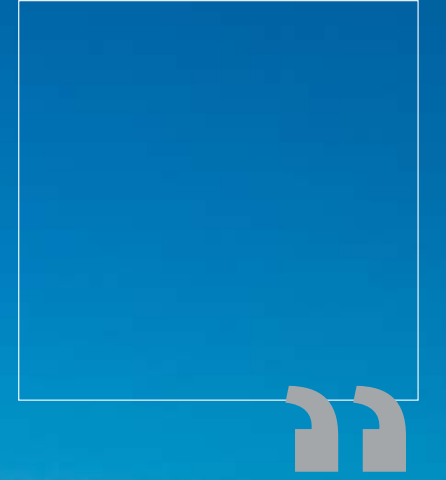
- توسّع الخدمات اللوجستية المتكاملة نطاق ما تقدمه البحري من حلول وتتنوع مصادر أرباحها دون الاعتماد على حجم الأسطول وحده
- توفر البوارج العائمة لتحلية مياه البحر تدفقات نقدية مستقرة وطويلة الأجل بموجب عقود محددة، مما يضيف بُعداً دفاعياً لتنويع مصادر الدخل

الاستفادة المباشرة من مستهدفات رؤية السعودية 2030

- تفتح مبادرات توطين سلاسل الإمداد والجهود الرامية إلى ترسيخ مكانة المملكة العربية السعودية كمركز لوجستي عالمي، آفاقاً جديدة للطلب أمام البحري
- تتمتع البحري بموقع مؤهل لاغتنام هذه الفرص بفضل حضورها المحلي الراسخ، ونموذج أعمالها المتكامل في النقل البحري والخدمات اللوجستية، إلى جانب دورها الحيوي في دعم تدفقات الصادرات الاستراتيجية والواردات الأساسية للمملكة العربية السعودية

كيف نخلق القيمة للمساهمين

- توسعة الأسطول وتحديثه في أسواق النقل البحري الأساسية
- زيادة القدرة على تلبية احتياجات الشحن من العملاء الحاليين
- تنمية انتقائية في الخدمات اللوجستية والقطاعات المحاذية بما يتوافق مع أولويات التنمية الوطنية
- إقامة شراكات استراتيجية تستقطب أحجام شحن إضافية وترفع حضور البحري لدى العملاء وعبر المسارات البحرية والأسواق المختلفة



تحقيق أداء قياسي في ظل الاستثمار من أجل النمو.

المراجعة المالية

44	كلمة الرئيس التنفيذي للشؤون المالية
46	قائمة الدخل
50	التدفقات النقدية
52	المركز المالي والسيولة



كلمة الرئيس التنفيذي للشؤون المالية

حققت البحري مع نهاية عام 2025م إيرادات قياسية بلغت 10.35 مليار ريال وصافي أرباح بلغ 2.43 مليار ريال، مدعومةً بارتفاع مستوى الربحية بعد تنفيذ برنامج توسعة الأسطول وتحديثه، وكفاءة الإدارة التجارية، والظروف المواتية في سوق ناقلات النفط الخام خلال الربع الرابع من العام.

وحافظت البحري كذلك على نهج منضبط في ظل تحويل الأداء التشغيلي إلى تدفقات نقدية وتوظيف رأس المال بكفاءة، إذ بلغ صافي التدفقات النقدية من الأنشطة التشغيلية 3.21 مليار ريال، بالرغم من ارتفاع حجم الأنشطة في نهاية العام مما زاد مؤقتاً من متطلبات رأس المال العامل. وواصلت البحري استثماراتها في توسعة الأسطول وتحديثه، مع تحقيق عوائد إجمالية مجزية للمساهمين خلال العام. وتجدر الإشارة إلى أن التدفقات النقدية التشغيلية مؤلت نحو ثلثي إجمالي المصروفات الرأسمالية وتوزيعات الأرباح لهذا العام، مما يعكس قدرة البحري العالية على توليد تدفقات نقدية ذاتية حتى في فترات الاستثمار المرتفع.

ويواصل المركز المالي للبحري توفير قاعدة متينة لتنفيذ هذه الاستراتيجية، فقد ارتفع إجمالي الأصول نتيجة توظيف رؤوس الأموال نحو ناقلات حديثة، فيما ظلت نسبة الرافعة المالية معتدلة عند 1.78 ضعف نسبة لصافي الدين إلى الأرباح قبل الفوائد والضرائب والإهلاك والإطفاء بنهاية العام. ومع وضوح الرؤية للالتزامات بناء الناقلات الجديدة ومواصلة التركيز على السيولة والمرونة المالية، نثق بأن البحري في وضع يؤهلها للتعامل مع تقلبات السوق ومواصلة الاستثمار بانضباط ورؤية استراتيجية.

الأستاذ / باسل بن عبدالرؤف أبو الحمائل
الرئيس التنفيذي للشؤون المالية

حققنا صافي أرباح بلغ

2.43
مليار ريال



قائمة الدخل

ملخص قائمة الدخل الموحدة

(مليون ٲ)	2025م	2024م	% على أساس سنوي	2023م	2022م	2021م
الإيرادات	10,347	9,482	9%	8,778	8,583	5,351
صافي التكاليف التشغيلية	(7,249)	(6,782)	7%	(6,704)	(7,111)	(4,795)
مصروفات عمومية وإدارية ومخصصات	(480)	(342)	40%	(244)	(175)	(168)
دخل آخر	107	245	-56%	340	187	36
الربح التشغيلي	2,726	2,604	5%	2,170	1,483	425
الهامش التشغيلي	26%	27%	1 - ن.م.	25%	17%	8%
صافي المصروفات التمويلية	(640)	(536)	20%	(542)	(287)	(180)
الدخل من الشركات الزميلة	566	433	31%	266	60	47
الزكاة وضريبة الدخل	(92)	(115)	-20%	(101)	(93)	(58)
صافي الأرباح	2,559	2,386	7%	1,793	1,163	234
صافي الربح العائد لمساهمي البحري	2,431	2,169	12%	1,613	1,041	192
الأرباح قبل الفوائد والضرائب والاستهلاك والإطفاء (EBITDA)	5,233	4,707	11%	3,841	2,875	1,670
هامش الربح قبل الفوائد والضرائب والاستهلاك والإطفاء	51%	50%	1 ن.م.	44%	33%	31%

ملحظاآ: قد لا تتطابق الأرقام المعروضة تماماً مع الإجمالي نتيجة عملية التقريب. يُرجى الرجوع إلى قسم التدابير المالية غير التابعة للمعايير الدولية للتقارير المالية للطلاع على تعريفات هذه التدابير.

تعكس هذه النسب الأهمية الكبيرة لقطاع أعمال نقل النفط الخام وحجمه الكبير ضمن محفظة أعمال البحري، فضلاً عن امتلاك البحري أصولاً تشغيلية راسخة في نقل الكيماويات والمنتجات البترولية النظيفة، وتنوع أنشطتها التي تشمل نقل البضائع السائبة والبضائع الضخمة والخدمات اللوجستية.

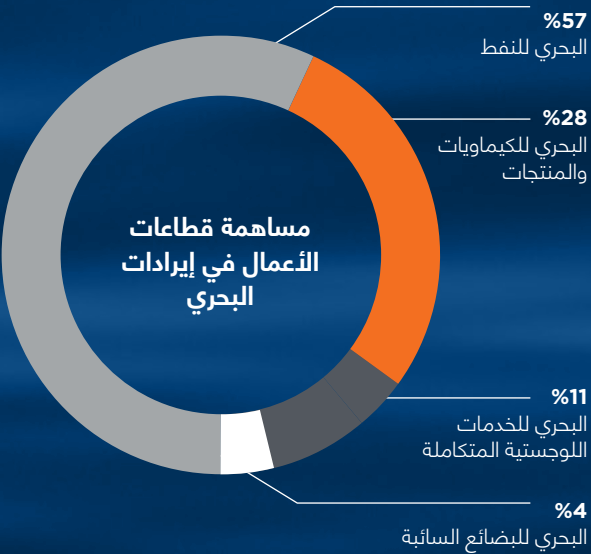
الربح التشغيلي

ارتفع الربح التشغيلي بنسبة 5% على أساس سنوي إلى 2.73 مليار ٲ. وشهد صافي التكاليف التشغيلية زيادة بنسبة 7% على أساس سنوي نتيجة نمو حجم العمليات، مما حد من ذلك بشكل جزئي تحقيق وفورات في التكاليف عبر زيادة تشغيل الناقلات المملوكة بدلاً من المستأجرة. وقابل هذه الوفورات جزئياً ارتفاع المصروفات العمومية والإدارية وتراجع أرباح بيع الناقلات المسجلة ضمن الدخل الآخر.

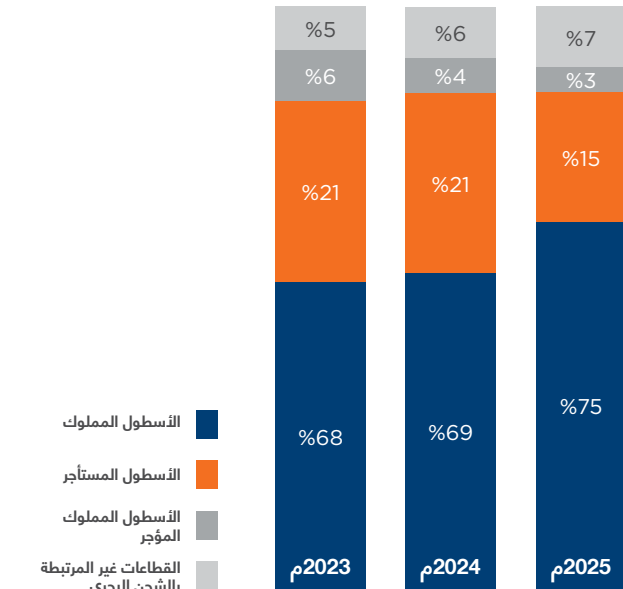
وفي المقابل، استقرت كل من إيرادات الأسطول المملوك المؤجر والإيرادات من القطاعات غير المرتبطة بالشحن البحري، بما فيها الخدمات اللوجستية وتحلية مياه البحر، عند نسبة مجمعة بلغت 10% من إجمالي الإيرادات، دون تغيير يُذكر عن عام 2024م.

ويعكس التغيّر في مصادر الإيرادات ارتفاع مساهمة الناقلات المملوكة مع دخول الناقلات المضافة حديثاً في الخدمة تدريجياً خلال العام، مما قلص الاعتماد على الناقلات المستأجرة، مع الحفاظ على مستوى ثابت من الارتباط بالأسعار الفورية في السوق.

وعلى صعيد قطاعات الأعمال، ساهم قطاع البحري للنفط بنسبة 57% من إجمالي إيرادات عام 2025م وكان المحرك الرئيسي لنمو الإيرادات على أساس سنوي. وأسهم قطاع البحري للكيماويات والمنتجات بنسبة 28%، فيما استحوذت إيرادات شحن البضائع الضخمة والخدمات اللوجستية ضمن قطاع البحري للخدمات اللوجستية المتكاملة على 11% من إجمالي الإيرادات، بينما بلغت حصة قطاع البحري للبضائع السائبة نسبة 4%.



مصادر الإيرادات



الإيرادات

بلغت إيرادات البحري في عام 2025م مستوى قياسياً عند 10.35 مليار ٲ، بزيادة 9% عن 9.48 مليار ٲ في العام السابق. وجاء هذا النمو في الإيرادات مدفوعاً بارتفاع جاهزية الأسطول ومعدلات تشغيله بعد تنفيذ برنامج توسعة الأسطول وتحديثه خلال عامي 2024م و2025م، إلى جانب ارتفاع متوسط أسعار الشحن البحري بدعمٍ رئيسي من تحسّن أداء سوق ناقلات النفط الخام.

وحافظت حصة الإيرادات من الأسطول المملوك والناقلات المستأجرة، المرتبطة بالأسعار الفورية، على مستواها في عام 2025م عند 90% من إجمالي الإيرادات دون تغيير عن عام 2024م. غير أن حصة الإيرادات من الناقلات المملوكة ارتفعت إلى 75% مقابل 69% في عام 2024م، في حين تراجعت حصة الناقلات المستأجرة إلى 15% مقابل 21%، وذلك نتيجة نمو حجم الأسطول المملوك إلى 104 ناقلات بالمقارنة مع 93 ناقلة في العام السابق.

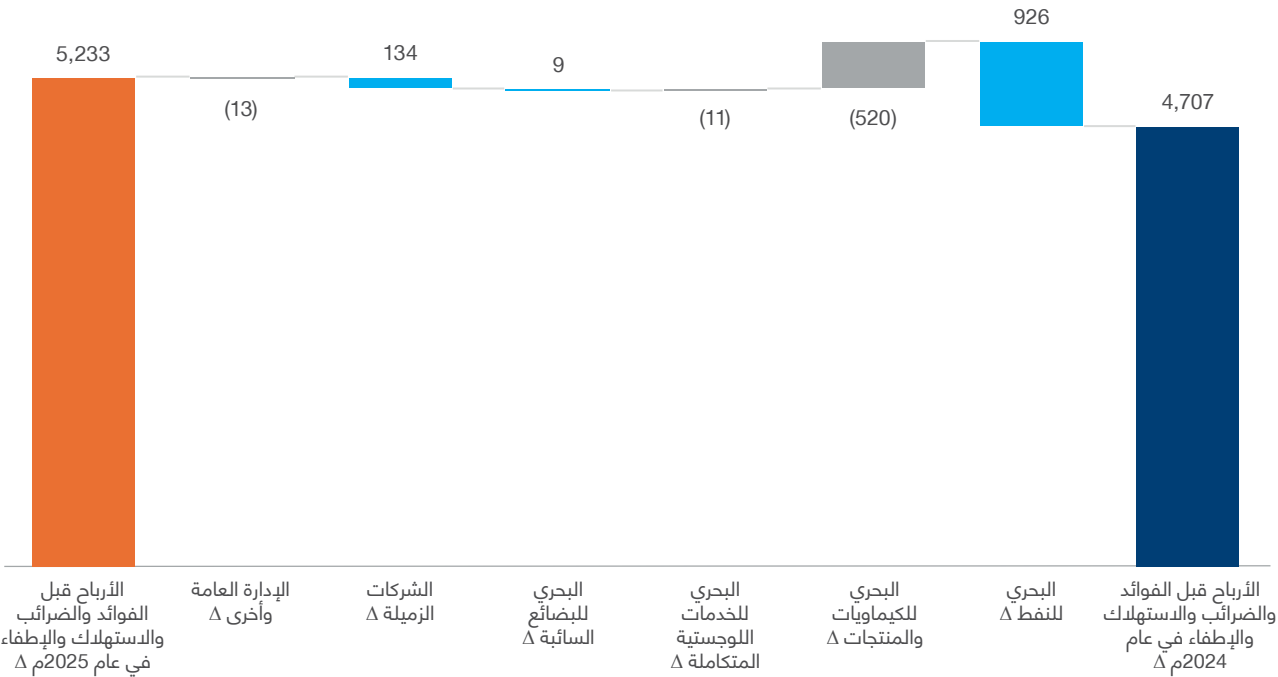
قائمة الدخل (تتمة)

الأرباح قبل الفوائد والضرائب والاستهلاك والإطفاء

وبلغت الأرباح قبل الفوائد والضرائب والاستهلاك والإطفاء 5.23 مليار إ.د. ، بزيادة 11% عن 4.70 مليار إ.د. في عام 2024م. شهدت الأرباح قبل الفوائد والضرائب والاستهلاك والإطفاء أداءً متبايناً بين قطاعات الأعمال، إذ حقق قطاع البحري للنفط أكبر زيادة سنوية بقيمة 926 مليون إ.د. ، ما يعكس نمو القدرة الربحية الناتجة عن إضافة ناقلات جديدة للأسطول خلال عامي 2024م-2025م وتحسّن أسعار

سوق ناقلات النفط الخام في النصف الثاني من عام 2025م. وقابل ذلك جزئياً تراجع بقيمة 520 مليون إ.د. في قطاع البحري للكيماويات والمنتجات نتيجة عودة ظروف السوق إلى مستوياتها الطبيعية بعد الارتفاعات القوية لأسعار الشحن في عام 2024م. كما سجّل قطاع البحري للخدمات اللوجستية المتكاملة تراجعاً بقيمة 11 مليون إ.د. في ظل تقلبات سوق شحن البضائع الضخمة، في حين حقق قطاع البحري للبضائع السائبة زيادة بقيمة 9 ملايين إ.د. مدعوماً بالتحسّن التدريجي في السوق وارتفاع حصة الأرباح من الناقلات المملوكة.

الرسم البياني التفصيلي للأرباح قبل الفوائد والضرائب والاستهلاك والإطفاء



الدخل من الشركات الزميلة

(مليون إ.د.)	2025م	2024م	2023م
بترديك	607	619	406
شركة الجيوب الوطنية	(37)	(17)	(8)
الشركة العالمية للصناعات البحرية	(4)	(170)	(132)
المجموع	566	433	266

بشكل عام، يعكس التغير السنوي في الأرباح قبل الفوائد والضرائب والاستهلاك والإطفاء ارتفاع مساهمة قطاع البحري للنفط إلى جانب نمو الدخل من الشركات الزميلة، وذلك رغم أثر عودة الأسعار إلى مستوياتها الطبيعية على أداء قطاع البحري للكيماويات والمنتجات، مع استقرار نسبي في مساهمات قطاعات الأعمال الأخرى.

صافي الربح

ارتفع صافي الربح العائد للمساهمين بنسبة 7% على أساس سنوي إلى 2.43 مليار إ.د. ، مسجلاً أعلى مستوى للأرباح السنوية في تاريخ البحري. ويعود هذا الأداء في المقام الأول إلى النتائج القوية التي حققها قطاع البحري للنفط، إلى جانب المساهمات المستقرة لمختلف قطاعات محفظة أعمال الشركة.

وبذلك، حققت البحري في عام 2025م إيرادات قياسية وارتفاعاً في الأرباح قبل الفوائد والضرائب والاستهلاك والإطفاء مع ضبط فعّال للتكاليف، مدعومةً بارتفاع مساهمة الناقلات المملوكة بعد تنفيذ برنامج توسعة الأسطول وتحديثه. ورغم تباين ظروف السوق بين القطاعات المختلفة، استفادت البحري من تحسّن سوق ناقلات النفط الخام، وتعاملت بمرونة مع عودة الأسعار إلى مستوياتها الطبيعية والتقلبات في أسواق الشحن الأخرى، وحافظت على أداء راسخ في مختلف قطاعات أعمالها، مما أسفر عن تسجيل أعلى صافي ربح سنوي للمساهمين في تاريخ الشركة.

التدفقات النقدية

ملخص قائمة التدفقات النقدية الموحدة

(مليون ₪)	2025م	2024م	% على أساس سنوي	2023م	2022م	2021م
الأنشطة التشغيلية						
الأرباح قبل الضرائب	2,652	2,501	6%	1,894	1,256	292
الاستهلاك والإطفاء	1,941	1,670	16%	1,406	1,332	1,199
التغيرات في رأس المال العامل	(661)	13	غ.ق.	877	(368)	(586)
التعديلات النقدية والغير النقدية الأخرى	(718)	(779)	-8%	(616)	(231)	(99)
صافي التدفقات النقدية من الأنشطة التشغيلية	3,214	3,406	-6%	3,561	1,990	806
الأنشطة الاستثمارية						
المصروفات الرأسمالية	(4,250)	(5,479)	-22%	(1,647)	(1,310)	(1,151)
العائدات من بيع الأصول	162	524	-69%	685	694	0
استثمارات قصيرة الأجل	(1,825)	0	غ.ق.	0	0	(188)
تدفقات نقدية أخرى من الاستثمار	275	311	-12%	80	224	(70)
صافي التدفقات النقدية من الأنشطة الاستثمارية	(5,639)	(4,643)	21%	(882)	(392)	(1,408)
الأنشطة التمويلية						
صافي القروض المستلمة/(المسددة)	2,942	1,067	176%	(1,868)	(91)	708
مدفوعات التزامات إيجار	(397)	(455)	-13%	(180)	(113)	(112)
توزيعات أرباح مدفوعة	(738)	(406)	82%	(246)	0	(788)
تدفقات نقدية أخرى من الأنشطة التمويلية	(120)	(60)	100%	0	(41)	(3)
صافي التدفقات النقدية من الأنشطة التمويلية	1,686	146	1,056%	(2,294)	(246)	(194)
صافي التدفقات النقدية	(739)	(1,092)	-32%	384	1,351	(797)
التدفق النقدي الحر	(1,036)	(2,073)	-50%	1,913	679	(345)

ملحظة: قد لا تتطابق الأرقام الواردة في هذا الجدول تماماً مع الإجمالي بسبب عملية التقريب. يُرجى الرجوع إلى قسم التدابير المالية غير التابعة للمعايير الدولية للتقارير المالية للاطلاع على تعريفات هذه التدابير. غ.ق: غير قابل للقياس.

صافي التدفقات النقدية من الأنشطة التشغيلية

بلغ صافي التدفقات النقدية من الأنشطة التشغيلية خلال عام 2025م نحو 3.21 مليار ₪، متراجعة بنسبة 6% بالمقارنة مع 3.41 مليار ₪ في عام 2024م. ويعود هذا التراجع بصفة رئيسية إلى تدفقات نقدية خارجية من رأس المال العامل بقيمة 661 مليون ₪، نتيجة زيادة المدينين التجاريين والأصول التعاقدية في ظل الارتفاع الملحوظ في مستويات النشاط التشغيلي خلال نهاية العام. وقد ارتفعت إيراداتنا في الربع الرابع من عام 2025م بنسبة 33% بالمقارنة مع الربع السابق، مما أدى إلى زيادة أرصدة المدينين عند نهاية العام. ويُعدّ هذا الأثر مؤقتاً بطبيعته ومرتبباً بدورة التحويل النقدي المصاحبة لارتفاع وتيرة النشاط في الفترة الأخيرة من السنة المالية.

صافي التدفقات النقدية من الأنشطة الاستثمارية

وبلغ صافي التدفقات النقدية من الأنشطة الاستثمارية 5.64 مليار ₪ كتدفقات خارجية، إذ وظّفنا مصروفات رأسمالية بقيمة 4.25 مليار ₪ وجّهناها بشكل أساسي نحو الاستحواذ على ناقلات وسداد دفعات مقدمة لبناء ناقلات جديدة ضمن المرحلة المقبلة من خطة توسعة الأسطول. وقد شملت المصروفات الرأسمالية لعام 2025م مبلغ 3.41 مليار ₪ دُفعت كمستحقات نهائية لثمانية ناقلات حديثة مستعملة استلمناها خلال العام، إضافة إلى 572 مليون ₪ كدفعات أولية لعشر ناقلات جديدة بموجب عقود بناء يتم تسليمها بين عاقي 2026م و2029م. وفي المقابل، بلغت المصروفات الرأسمالية في عام 2024م نحو 5.48 مليار ₪، حُصص منها

4.48 مليار ₪ للاستحواذ على 15 ناقلة. وإجمالاً، بلغ حجم الاستثمار في برنامج توسعة وتحديث الأسطول خلال عاميّ 2024م و2025م نحو 7.89 مليار ₪، أسفر عن انضمام 23 ناقلة إلى الأسطول المملوك.

وأعدنا في الوقت ذاته توظيف رأس مال بقيمة 686 مليون ₪ (منها 162 مليون ₪ في عام 2025م و524 مليون ₪ في عام 2024م) من خلال بيع سبع ناقلات قديمة خلال هاتين السنتين، ليبلغ بذلك صافي الاستثمار في البرنامج 7.21 مليار ₪. وقد أسهمت عمليات إعادة توظيف رأس المال في تحديث الأسطول من خلال التمويل الجزئي لعمليات الاستحواذ على الناقلات والتخلّص من الحمولة القديمة في آن واحد.

وشمل صافي التدفقات النقدية من الأنشطة الاستثمارية، إضافة إلى المصروفات الرأسمالية، استثمارات قصيرة الأجل بقيمة 1.83 مليار ₪ تمثّلت في ودائع مرابحة تتراوح آجالها بين ثلاثة أشهر وأقل من سنة. وتندرج هذه الودائع ضمن استراتيجية إدارة النقد ولا تمثل استثماراً رأسمالياً طويل الأجل. وقد نمت بنسبة 86% من 983 مليون ₪ في نهاية الربع الثالث من عام 2025م، في ظل الارتفاع الملحوظ في الإيرادات والأرباح خلال الربع الرابع من عام 2025م على أساس ربعي، فضلاً عن التقلبات الكبيرة التي شهدتها الأسواق خلال تلك الفترة واحتمال استمرارها حتى عام 2026م.

بلغت الالتزامات الرأسمالية المتبقية المرتبطة بشراء عشر ناقلات جديدة نحو 915 مليون ₪، تُسدّد على هيئة دفعات مرحلية على مدى السنوات الأربع المقبلة. وتشمل هذه الناقلات ست ناقلات للبضائع السائبة من نوع "التراماكس" مجهزة برافعات، وناقلتيّ بضائع مدرجة وحاويات وناقلتيّ دعم بحري. وتوفّر هذه الالتزامات رؤية واضحة للإضافات المخططة للأسطول، مع إتاحة المجال لتوزيع التدفقات النقدية الخارجة على فترات زمنية متعددة وفق آلية الدفعات المرحلية.

إصافي التدفقات النقدية من الأنشطة التمويلية

بلغ صافي التدفقات النقدية من الأنشطة التمويلية 1.69 مليار ₪، مرتفعاً من 146 مليون ₪ في عام 2024م، ويعود ذلك بصفة رئيسية إلى ارتفاع صافي القروض إلى 2.94 مليار ₪ بالمقارنة مع 1.07 مليار ₪ في العام السابق. كما ارتفعت توزيعات الأرباح المدفوعة للمساهمين بنسبة 82% لتبلغ 738 مليون ₪ بالمقارنة مع 406 مليون ₪ في عام 2024م. وتعكس أنشطتنا التمويلية نهجاً متوازناً في تمويل النمو وتحديث الأسطول، مع الاستمرار في تعزيز العوائد المقدّمة للمساهمين من خلال توزيعات الأرباح.

كما أسفرت هذه التدفقات النقدية عن صافي تدفقات نقدية خارجية بلغت 739 مليون ₪، وهو أقل من التدفقات النقدية الخارجة البالغة 1.09 مليار ₪ في العام السابق. وبلغت التدفقات النقدية الحرة للعام تدفقاً خارجاً قدره 1.04 مليار ₪، متحسناً مقارنة بالتدفقات النقدية الخارجة البالغة 2.07 مليار ₪ في عام 2024م، ويعود ذلك بشكل رئيسي إلى انخفاض النفقات الرأسمالية خلال هذا العام.

برنامج توسعة وتحديث الأسطول

2024م-2025م

الناقلات المضافة إلى الأسطول

15 ناقلة نفط خام عملاقة، و4 ناقلات كيماويات، وناقلتين شحن للبضائع السائبة، وناقلتين متعددة الأغراض

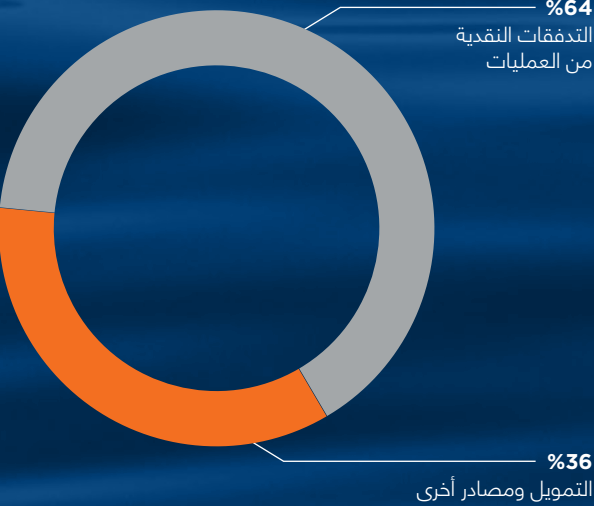
الناقلات المستبعدة

3 ناقلات نفط خام عملاقة، و3 ناقلات كيماويات، وناقلة منتجات نفطية واحدة

صافي الاستثمار

7.21 مليار ₪

تمويل النفقات الرأسمالية وتوزيعات الأرباح لعام 2025م لمقدار 4.99 مليار ₪



المركز المالي والسيولة

ملخص قائمة المركز المالي الموحدة

(مليون £)	2025م	2024م	% على أساس سنوي	2023م	2022م	2021م
الأصول						
النقد والنقد المعادل والودائع قصيرة الأجل	2,908	1,822	60%	2,913	2,529	1,367
مدينون وأصول متداولة أخرى	3,315	2,423	37%	2,384	3,039	2,525
أصول ثابتة وحق استخدام الأصول	22,010	19,856	11%	15,576	15,316	15,763
استثمارات محاسب عنها بطريقة حقوق الملكية	2,475	2,175	14%	1,834	1,575	1,498
أصول غير متداولة أخرى	275	333	-17%	399	438	497
إجمالي الأصول	30,984	26,609	16%	23,106	22,898	21,650
الالتزامات						
تمويلات والتزامات إيجار متداولة	1,239	896	38%	797	1,078	5,186
دائنون تجاريون والتزامات متداولة أخرى	2,333	2,165	8%	2,003	1,742	1,479
تمويلات والتزامات إيجار غير متداولة	11,006	8,829	25%	7,559	8,879	4,946
التزامات غير متداولة أخرى	168	135	25%	104	84	79
إجمالي الالتزامات	14,746	12,024	23%	10,464	11,783	11,690
حقوق الملكية						
حقوق ملكية المساهمين	15,269	13,625	12%	11,839	10,491	9,413
حصص غير مسيطرة	969	960	1%	804	624	547
إجمالي حقوق الملكية	16,238	14,585	11%	12,642	11,115	9,960
صافي الدين	9,337	7,903	18%	5,443	7,427	8,765
نسبة صافي الدين إلى حقوق الملكية	37%	35%	1 ن.م.	30%	40%	47%
نسبة صافي الدين إلى الأرباح قبل الفوائد والضرائب والاستهلاك والإطفاء	1.78	1.68	0.11x	1.42	2.58	5.25

ملحظة: قد لا تتطابق الأرقام الواردة في هذا الجدول تماماً مع الإجمالي بسبب عملية التقريب. يُرجى الرجوع إلى قسم التدابير المالية غير التابعة للمعايير الدولية للتقارير المالية للاطلاع على تعريفات هذه التدابير.

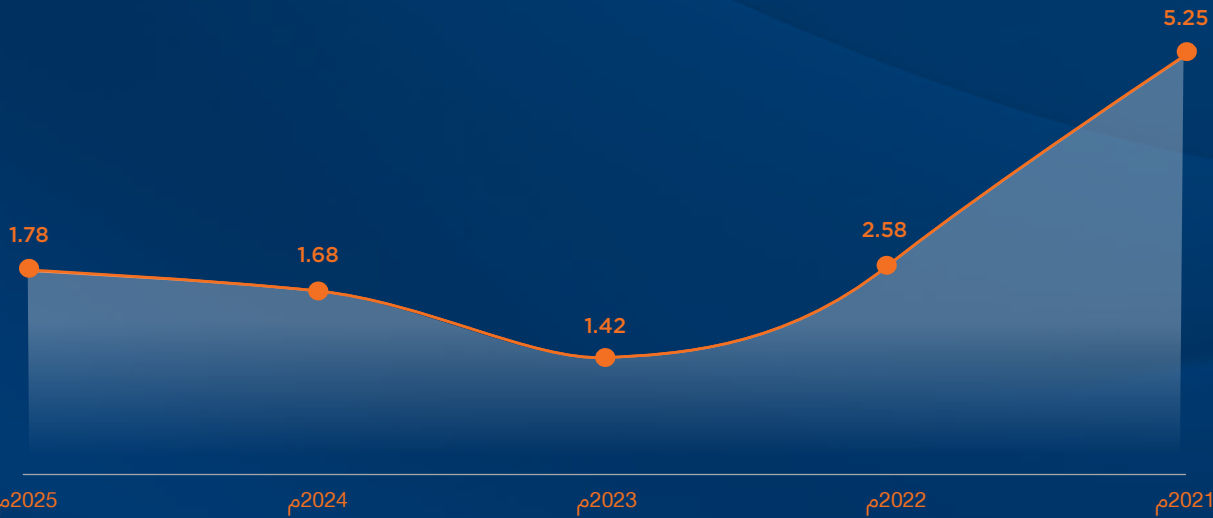
إجمالي الأصول

بلغ إجمالي الأصول 30.98 مليار £ في نهاية عام 2025م، بزيادة قدرها 4.37 مليار £ مقارنة بقاعدة الأصول البالغة 26.61 مليار £ قبل عام. وجاءت هذه الزيادة مدعومة بنمو الأصول الثابتة بمقدار 2.15 مليار £ بعد تنفيذ برنامج توسعة وتحديث الأسطول، إضافة إلى ارتفاع النقد وما في حكمه بمبلغ 1.09 مليار £، وزيادة المدينين والمخزون والأصول المتداولة الأخرى بمقدار 891 مليون £. ويعكس هذا النمو في قاعدة أصول البحري إجمالاً الاستثمار المنضبط في الأسطول، فضلاً عن توسع القاعدة التشغيلية الذي أدى إلى ارتفاع رأس المال العامل عند نهاية السنة المالية.

إجمالي الالتزامات

وارتفع إجمالي الالتزامات بمقدار 2.72 مليار £ على أساس سنوي ليلبلغ 14.75 مليار £ في نهاية العام، ويرجع ذلك بصفة رئيسية إلى

نسبة صافي الدين إلى الأرباح قبل الفوائد والضرائب والاستهلاك والإطفاء (مرة)



يُرجى الرجوع إلى قسم التدابير المالية غير التابعة للمعايير الدولية للتقارير المالية للاطلاع على تعريف نسبة صافي الدين إلى الأرباح قبل الفوائد والضرائب والاستهلاك والإطفاء.

زيادة إجمالي التمويلات والتزامات الإيجار بمقدار 2.52 مليار £. وبعد خصم النقد والاستثمارات قصيرة الأجل من هذه الالتزامات، بلغ صافي الدين 9.34 مليار £، بارتفاع قدره 1.43 مليار £ بالمقارنة مع العام السابق، مما يعكس التمويل الجزئي لاستثمارات الأسطول.

وارتفعت بذلك نسبة صافي الدين إلى الأرباح قبل الفوائد والضرائب والاستهلاك والإطفاء إلى 1.78 مرة بالمقارنة مع 1.68 مرة قبل عام، وإن ظلت أدنى من نسبة 2.11 مرة المسجلة في نهاية الربع الثالث من عام 2025م. وبقي مستوى المديونية عند حدود معتدلة، إذ لم تتجاوز هذه النسبة حاجز المرتين عند نهاية العام، مما يرسخ مرونة المركز المالي ويمنح الشركة هامشاً واسعاً.

أداء القطاعات

56	البحري للنفط
62	البحري للكيماويات والمنتجات
70	البحري للخدمات اللوجستية المتكاملة
78	البحري للبضائع السائبة
86	البحري للخدمات البحرية

”

في عام 2025م، حققت قطاعات أعمال البحري المتنوعة أداءً مرناً بفضل النهج المنضبط، وحجم العمليات، والتركيز على خدمة العملاء عبر مسارات التجارة العالمية.



البحري للنفط

تتميز البحري للنفط بأنها أحد كبار ملاك ومشغلي ناقلات النفط الخام العملاقة الرائدة في العالم، وتحافظ باستمرار على موقعها ضمن أكبر ملاك لناقلات النفط على مستوى العالم، حيث تستحوذ على نحو 6% من إجمالي أسطول ناقلات النفط الخام العملاقة عالمياً. وتتخذ البحري للنفط من منطقة الخليج العربي سوقاً رئيسياً لتحميل شحناتها النفطية، مع تميز القطاع بقدرته على تلبية احتياجات النقل عبر جميع المسارات الرئيسية لناقلات النفط الخام العملاقة على مستوى العالم. ويُعدّ قطاع البحري للنفط الناقل الحصري لشحنات النفط الخام التي تبيعها أرامكو السعودية على أساس التسليم للعميل في مختلف أنحاء العالم. وتُعد أرامكو السعودية أكبر منتج للنفط الخام على مستوى العالم، وتمتلك حصة ملكية قدرها 20% في البحري.



904 مليون برميل



50 ناقلة بحمولة ساكنة تبلغ
15.58 مليون طن متري



البحري للنفط (تتمة)

حققت البحري للنفط خلال عام 2025م أداءً ماليًا استثنائيًا، وتجاوزت التحديات الناجمة عن التقلبات العالمية والظروف الاستثنائية في القطاع بكفاءة عالية. واستندت هذه النتائج البارزة إلى استراتيجية منضبطة وتميز تشغيلي وأداء تجاري قوي، مما أسهم في ترسيخ مكانة البحري للنفط كمالك ومشغل رائد لناقلات النفط الخام العملاقة.

وواصلنا تنفيذ مبادراتنا لتحديث الأسطول عبر إضافة ناقلات نفط خام عملاقة صديقة للبيئة ومزودة بأنظمة تنظيف غاز العادم والتخلص من الأصول القديمة، بما يحسن كفاءتنا التشغيلية ويرفع قدراتنا التنافسية. ونقّضنا كافة الرحلات المجدولة بموجب عقد الشحن مع

أرامكو السعودية بموثوقية تامة، وجددنا عقد الشحن مع شركة إس-أويل لعشر سنوات إضافية لتتحول هذه العلاقة إلى شراكة استراتيجية تمتد لعشرين عاماً. وتؤكد هذه الإنجازات متانة علاقتنا طويلة الأجل مع العملاء، بالتزامن مع التقدم المستمر في عقد الشحن مع شركة رونغتونغ.

ومثلت شراكتنا الاستراتيجية مع شركة بتدريك في مجال الغاز البترولي المسال خطوة مفصلية خلال عام 2025م، إذ يدعم هذا التوسع الاستراتيجي مستهدفات رؤية السعودية 2030 ويسهم في تنويع محفظة أعمالنا، مما يمنح البحري دوراً محورياً إضافياً في مشهد الطاقة المتطور في المملكة العربية السعودية.

ووضعنا الاستثمار في الكفاءات الوطنية على رأس أولوياتنا من خلال إطلاق برامج تطوير موجهة ومبادرات التوطين، بما يمكننا من تأهيل الجيل القادم من القيادات الواعدة في القطاع.

وتطلعاً للامام، فقد أسهمت الإنجازات المحققة خلال عام 2025م بتأسيس قاعدة صلبة لدعم نمونا المستقبلي.

الأستاذ/ هشام بن ناصر النغمش
رئيس قطاع البحري للنفط

سوق ناقلات النفط الخام العملاقة في عام 2025م

شهدت أساسيات سوق ناقلات النفط الخام العملاقة خلال النصف الثاني من عام 2025م تحسناً واضحاً، مدعومةً بنمو مستدام في الطلب واستقرار نسبي في صافي الناقلات المضافة من جانب العرض. واستند الطلب إلى استمرار نهج تكوين المخزون الاحتياطي في الصين وزيادة اعتماد الهند على الموردين الرئيسيين للحصول على وارداتها. وأسهمت زيادة صادرات الشرق الأوسط المدعومة بالتخفيف التدريجي لتخفيضات إنتاج أوبك بلس، إلى جانب التدفقات القوية للرحلات الطويلة من حوض المحيط الأطلسي، في تعزيز الطلب على الناقلات.

وسجل المعروض العالمي من ناقلات النفط الخام العملاقة زيادة طفيفة، حيث اقتصرَت الإضافات على تسليم ست ناقلات جديدة خلال العام، وترافق ذلك مع ارتفاع حجم النفط المنقول بـ ١٠ في أواخر عام ٢٠٢٥م، مما أدى إلى تقليص عدد الناقلات المتاحة في السوق.

وشهد العام تقلبات ملحوظة نتيجة تطورات جيوسياسية متلاحقة شملت فرض عقوبات جديدة وتصاعد حالة الضبابية وعدم اليقين المرتبطة بالتعريفات الجمركية واستمرار التوترات في الشرق الأوسط، حيث بقيت معدلات العبور عبر البحر الأحمر أدنى بكثير من مستويات ما قبل عام 2023م.

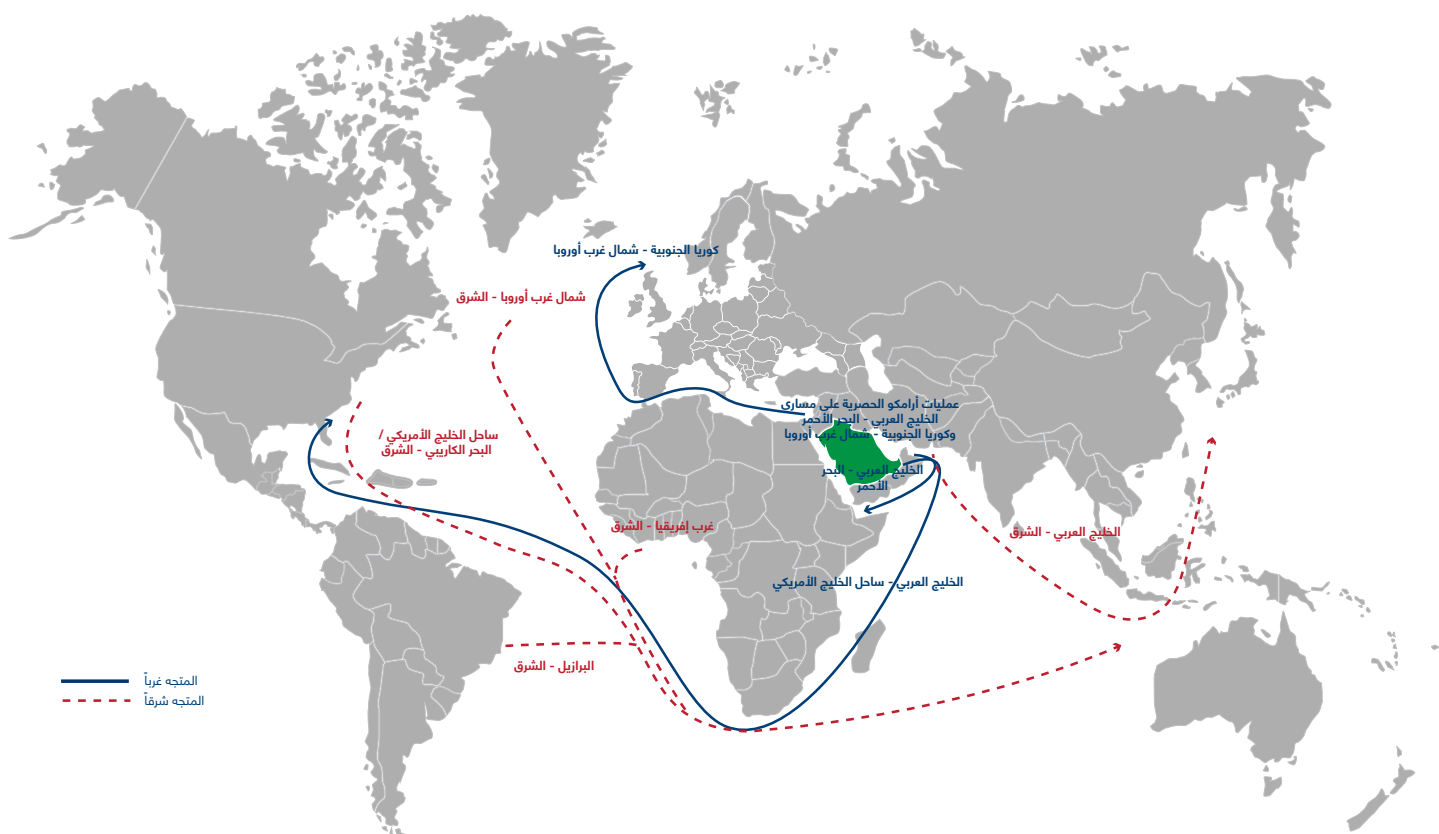
وارتفعت الأسعار القياسية في السوق الفورية لمكافئ التأجير للناقلات غير الصديقة للبيئة وغير المجهزة بأنظمة تنظيف غاز العادم في عام 2025م إلى نحو 57,000 دولار أمريكي يومياً، مقارنة بنحو 35,000 دولار أمريكي يومياً في عام 2024م، مما يعكس متانة أساسيات السوق وتضاعف المخاطر الجيوسياسية.

توسعة الأسطول وتحديثه

سَّعَ قطاع البحري للنفط خلال العام تنفيذ برنامج الطموح لتحديث وتوسعة الأسطول، حيث انضمت 10 ناقلات نفط خام عملاقة حديثة وصديقة للبيئة مزودة بأنظمة تنظيف غاز العادم إلى الأسطول، بالتزامن مع استبعاد ناقلة قديمة في إطار استراتيجية تحديث الأسطول. وارتفع عدد الناقلات المملوكة إلى 50 ناقلة نفط خام عملاقة بنهاية عام 2025م. وبلغ حجم الشحنات المنقولة 904 مليون برميل، مسجلاً نمواً قدره 10% على أساس سنوي.

وأُسهم هذا الأسطول المتنامي والمُحدَّث في تعزيز القدرة الربحية والمرونة التشغيلية، إلى جانب ترسيخ المكانة التنافسية للقطاع في السوق. وارتفع عدد الناقلات المزودة بأنظمة تنظيف غاز العادم إلى 34 ناقلة، مقابل 27 ناقلة بنهاية عام 2024م، مما يدعم كفاءة التكلفة ويضمن الالتزام التام بالمتطلبات الدولية لخفض الانبعاثات. كما أثمر برنامج التحديث عن خفض متوسط عمر أسطول البحري للنفط ليصبح أقل بنسبة 15% تقريباً من المتوسط العالمي، مما يعزز القدرة التنافسية عبر قاعدة أصول حديثة وأكثر كفاءة.

مسارات التجارة الرئيسية



البحري للنفط (تتمة)

مؤشرات أداء الأسطول المملوك

ملخص قائمة الدخل للبحري للنفط					
معدل مكافئ التآجير اليومي المحقق (بالدولار الأمريكي)					
إجمالي أيام التشغيل					
عدد الناقلات المملوكة المشغلة بنهاية العام					
(مليون ٳ)					
2025م	2024م	التغير السنوي %	2023م	2022م	2021م
5,860	4,604	27%	4,796	5,119	3,102
(3,669)	(3,167)	16%	(3,627)	(4,305)	(2,766)
(82)	(2)	137,4%	(12)	(3)	(14)
73	81	-11%	141	158	19
2,182	1,516	44%	1,298	970	341
37%	33%	4 ن.م.	27%	19%	11%
3,205	2,279	41%	2,054	1,744	1,060
55%	50%	5 ن.م.	43%	34%	34%

ملاحظة: قد لا تتطابق الأرقام المعروضة تماماً مع الإجمالي النهائي بسبب عملية التقريب.

النظرة المستقبلية

تشير التوقعات الخاصة بسوق ناقلات النفط الخام العملاقة خلال عام 2026م إلى استمرار الاتفاق الإيجابية بوجه عام رغم احتمالات استمرار التذبذب في الأسواق. ويرجّح أن تحافظ الأرباح في السوق الفورية على تماسكها بدعم من نمو إنتاج النفط العالمي واستقرار الطلب على الناقلات. وتستمد هذه التوقعات دعماً إضافياً من تدفقات التصدير إلى حوض المحيط الأطلسي واحتمال عودة النفط الخام الفنزويلي إلى مسارات التجارة الرئيسية. ويُتوقع أن يبقى نمو الأسطول العالمي معتدلاً خلال النصف الأول من العام، إذ من المقرر تسليم أغلبية ناقلات النفط الخام العملاقة الجديدة في أواخر عام 2026م، مما يحد من ضغوط العرض على المدى القريب. ومع ذلك، تستمر حالة الضبابية وعدم اليقين في موازين العرض والطلب وتشمل احتمال عودة الناقلات متوسطة الحجم الخاضعة للسيطرة الأوروبية إلى مسارات التجارة الرئيسية، إضافة إلى التحولات المحتملة في تدفقات النفط الخام الروسي ومخاطر تجدد تخفيضات إنتاج أوبك بلس. وقد تؤثر هذه العوامل في التوقعات السائدة في السوق. كما تشكل مستويات الواردات الصينية عاملاً مؤثراً بعد الارتفاع الأخير المرتبط بتكوين المخزون الاحتياطي.

وتبقى المخاطر الجيوسياسية حاضرة بتأثيراتها المباشرة، ويتجلى ذلك في التوترات الإقليمية في الشرق الأوسط التي تصاعدت أواخر فبراير 2026م، مما يسلط الضوء على المخاطر المرتبطة بحركة الملاحة عبر مضيق هرمز الذي يمثل ممراً حيوياً لتدفقات النفط الخام العالمية.

وفي ضوء هذه المعطيات، يمضي قطاع البحري للنفط نحو تطبيق نهج متوازن يتسم بالمرونة لغتنام الفرص الواعدة في السوق مع الجاهزية التامة لمواجهة التحديات المحتملة. ويرتكز هذا النهج على قاعدة قوية من العقود طويلة الأجل، إلى جانب حضور منضبط ومدرّوس في السوق الفورية.

حقق قطاع البحري للنفط إيرادات بلغت 5.86 مليار ٳ خلال عام 2025م، مسجلاً نمواً نسبته 27% على أساس سنوي. وجاء هذا الأداء نتيجة توسعة الأسطول إلى 50 ناقلة نفط خام عملاقة مقابل 41 ناقلة في العام السابق، فضلاً عن تحسن سوق ناقلات النفط الخام خاصة خلال النصف الثاني من العام.

واستند هذا النمو في الإيرادات إلى الأسطول الموسّع، والذي أسهم في زيادة حجم الشحنات المنقولة بنسبة 10% ليصل إلى 904 مليون برميل، بما يعكس تنامي قاعدة العملاء وزيادة الشحنات الفورية من العملاء غير المرتبطين بعقود شحن والذين شكلوا المحرك الرئيسي لمعظم الزيادة في الحجم. وسجلت الشحنات المنقولة ضمن عقود الشحن بما يشمل أرامكو السعودية وشركة إس-أويل وشركة رونغتونغ للخدمات اللوجستية الصينية نمواً نسبته 2% على أساس سنوي.

وارتفع معدل مكافئ التآجير اليومي المحقق لناقلات البحري للنفط إلى 58,370 دولار أمريكي، بنمو نسبته 22% مقارنة بعام 2024م. وجاء هذا التحسن نتيجة انتعاش سوق ناقلات النفط الخام وتحسين جدولة الأسطول عبر توظيف الناقلات المملوكة في مسارات تحقق عوائد أعلى واعتماد تأجير الناقلات بشكل استباقي لتقليص فترات الانتظار وتعزيز المعدلات التشغيلية للناقلات.

ونمت الأرباح قبل الفوائد والضرائب والاستهلاك والإطفاء بنسبة 41% لتصل إلى 3.21 مليار ٳ، مدفوعة بارتفاع معدل مكافئ التآجير اليومي للناقلات ومساهمة الأسطول الموسّع في زيادة حجم الشحنات. ودعم ذلك تباطؤ نمو المصروفات التشغيلية النقدية هذا الأداء مما عكس تحسّن الرافعة التشغيلية وكفاءة التكلفة.

تجديد عقد الشحن مع شركة إس-أويل الكورية

عزز قطاع البحري للنفط في أواخر عام 2025م شراكته مع شركة تكرير النفط الكورية الجنوبية (إس-أويل) عبر تجديد عقد الشحن طويل الأجل لمدة عشر سنوات إضافية. وتضمن العقد نقل حد أدنى يبلغ 70 مليون برميل من شحنات النفط الخام سنوياً. وترسّخ هذه الخطوة حضور البحري للنفط في السوق الكورية وتدعم وضوح الإيرادات على المدى الطويل بفضل أحجام الشحنات المضمونة. ويؤكد هذا الإنجاز التزام البحري للنفط بتطوير شراكات استراتيجية نوعية وتوسيع قاعدة العملاء، إلى جانب الشراكة المحورية مع أرامكو السعودية.

تحسين كفاءة الإدارة التجارية وتوظيف الأسطول

تعامل قطاع البحري للنفط بكفاءة عالية مع تقلبات السوق عبر اعتماد جدولة تكيفية للأسطول وتخطيط استباقي للرحلات البحرية. وأجرى تعديلات متكررة على خطط سير الأسطول استجابة للاضطرابات المستمرة في البحر الأحمر لضمان استمرارية العمليات والحفاظ على موثوقية الخدمة عبر المسارات الرئيسية. أثمرت هذه الخطوات في استمرار شحن صادرات النفط الخام السعودي المباعة على أساس التسليم دون انقطاع على مدار العام رغم تأثير اضطرابات البحر الأحمر على المسارات الملاحية الإقليمية.

واستثمر قطاع البحري للنفط فرص تأجير الناقلات للرحلات الأساسية بهدف تقليص فترات الانتظار وتحسين معدلات التشغيل. وعززت هذه الممارسات كفاءة الاستخدام ورفعت أداء الأسطول على مستوى العوائد لمكافئ تأجير الناقلات.



البحري للكيماويات والمنتجات

يملك قطاع البحري للكيماويات والمنتجات أسطولاً متنوعاً من ناقلاتها المتخصصة في نقل مجموعة واسعة من المنتجات السائلة، بما في ذلك الكيماويات، والمنتجات البترولية النظيفة، والزيوت النباتية والوقود الحيوي، إلى عملائها حول العالم. كما تضم قاعدة عملاء القطاع منتجي الكيماويات، وشركات النفط العالمية والمصافي، وتجار السلع، والعاملين في أسواق الزيوت النباتية والوقود الحيوي، وتتصدر أرامكو السعودية قائمة كبار عملائها. ويضم الأسطول المملوك للبحري للكيماويات والمنتجات 27 ناقلة من فئة المدى المتوسط IMO2 MR، وناقلة من فئة المدى الطويل IMO2 LR1، إلى جانب خمس ناقلات متوسطة الحجم MR مخصصة لنقل المنتجات البترولية النظيفة. ويعمل قطاع البحري للكيماويات والمنتجات بشكل نشط في السوق الفورية، بالإضافة إلى عقود الشحن طويلة الأجل وترتيبات استئجار وتأجير الناقلات. وتأسس القطاع تحت اسم "الشركة الوطنية لنقل الكيماويات" والمملوكة بنسبة 80% للبحري و20% للشركة السعودية للصناعات الأساسية (سابك).



9 ناقلات مستأجرة بموجب عقود استئجار طويلة الأجل



23.25 مليون طن من الشحنات المنقولة



33 ناقلة بحمولة ساكنة تبلغ 1.69 مليون طن





البحري للكيماويات والمنتجات (تتمة)

كان عام 2025م عاماً قوياً لقطاع البحري للكيماويات والمنتجات، حيث عادت الأرباح إلى مستوياتها الطبيعية بعد أن بلغت ذروتها التاريخية في عام 2024م. وقد ساهمت المرونة الاستراتيجية وصلابة الأعمال في الحفاظ على الأرباح رغم ضعف بيئة السوق. فبعد الأداء المالي القياسي في العام الماضي، تم توظيف الأسطول المستأجر دولياً لزيادة الطاقة الاستيعابية دون الحاجة إلى إنفاق رأسمالي، مع تركيز مواردنا نحو قطاعات المنتجات الأكثر ربحية، ولاسيما المنتجات البترولية النظيفة.

وأثمر هذا النهج الاستراتيجي عن نقل أحجام قياسية من الشحنات بلغت 16 مليون طن متري لصالح عملائنا في المملكة العربية السعودية، مسجلين بذلك نمواً بنسبة 24% على أساس سنوي، مما دعم حركة البضائع الواردة والصادرة، وعزز مكانتنا كشريك شحن استراتيجي لمختلف الجهات ذات العلاقة في المملكة العربية السعودية.

ومع جهودنا لتحقيق التحسين الأمثل لمشاركتنا في السوق الفورية، عززنا كذلك مستوى وضوح الإيرادات عبر إبرام عقود شحن مع عملاء حاليين وجدد. وفي هذا الإطار، نجحنا في توقيع عقود شحن جديدة مع شركة أرامكو السعودية لزيوت الأساس (لوبريف) وشركة عمان للميثانول، مما أسهم في تنويع محفظة شحناتنا واستقرارها.

وبالرغم من تشكّل غالبية أسطولنا من الناقلات متوسطة الحجم من فئة المدى المتوسط IMO2، إلا أننا عملنا على تعزيز المرونة التشغيلية من خلال استئجار فئات متنوعة من الناقلات لتلبية المتطلبات المتطورة لعملائنا. وشمل ذلك استئجار ناقلات ضخمة لنقل المنتجات البترولية النظيفة عبر المسارات الطويلة، وناقلات متخصصة مبطنة بالفولاذ المقاوم للصدأ للرحلات الإقليمية لنقل الكيماويات. كما بادرنّا إلى التقليل من المخاطر المرتبطة بعدد من الناقلات المستأجرة من خلال ترتيبات تأجير ممنهجة.

وبينما واصلنا جهودنا لتعزيز الإيرادات وإدارة مخاطر السوق، حافظنا على نهج منضبط لخفض التكاليف من خلال رفع الكفاءة التشغيلية، بما يشمل مبادرات التحميل المبكر، والتحسين الأمثل لعمليات تنظيف الخزانات، وإعادة التفاوض بشأن رسوم خدمات الوكالة. كما قمنا بتبني نهج استباقي فيما يتعلق بالتطورات التشريعية البيئية، بما في ذلك الحصول على تأمين ترتيبات تجميع حصص الوقود بموجب لوائح الوقود البحري للاتحاد الأوروبي، مما أتاح لنا تحسين التكاليف مع ضمان الامتثال التام للمتطلبات التنظيمية.

تسليم الناقلات الجديدة في قطاعات معينة إلى زيادة الضغوط التنافسية على الناقلات الحديثة. وفي الوقت ذاته، استمرت الناقلات القديمة في الخدمة لفترات أطول من المتوقع، مما قلص من الأثر الإيجابي لعمليات تفكيك الناقلات القديمة. وشهد سوق ناقلات المنتجات البترولية وخاصة الفئات متوسطة الحجم والخدمة عودة أوضح إلى مستويات السوق الطبيعية نتيجة زيادة المعروض، حيث فاق نمو الأسطول مكاسب الطلب.

ونتيجة لذلك، تراجعت أسواق الشحن عن مستويات الذروة المسجلة في عام 2024م. وانخفضت أسعار ناقلات الكيماويات على أساس سنوي، على الرغم من بقائها مدعومة نسبياً مقارنة بالسوق الأوسع للناقلات المتخصصة، في حين شهدت أسعار ناقلات المنتجات البترولية تراجعاً أكثر وضوحاً.

وحافظت كلتا السوقين على نشاطهما وبقيتا أعلى من أدنى مستوياتهما التاريخية، إلا أن الأداء خلال عام 2025م اعتمد بدرجة أكبر على كفاءة الأسطول والانضباط التجاري بدلاً من العوامل الخارجية.

سوق ناقلات الكيماويات والمنتجات في عام 2025م

انتقلت أسواق ناقلات الكيماويات والمنتجات خلال عام 2025م إلى بيئة تشغيلية متوازنة مقارنةً بالظروف الاستثنائية التي شهدناها عام 2024م، ومنها ارتفاع الطلب على الناقلات، وإعادة توجيه المسارات لأسباب جيوسياسية، والنقص النسبي في الناقلات المتاحة، مما دفع أسعار الشحن إلى مستويات تفوق المتوسطات التاريخية، إلا أن عام 2025م أعاد ملامح التوازن التدريجي إلى السوق.

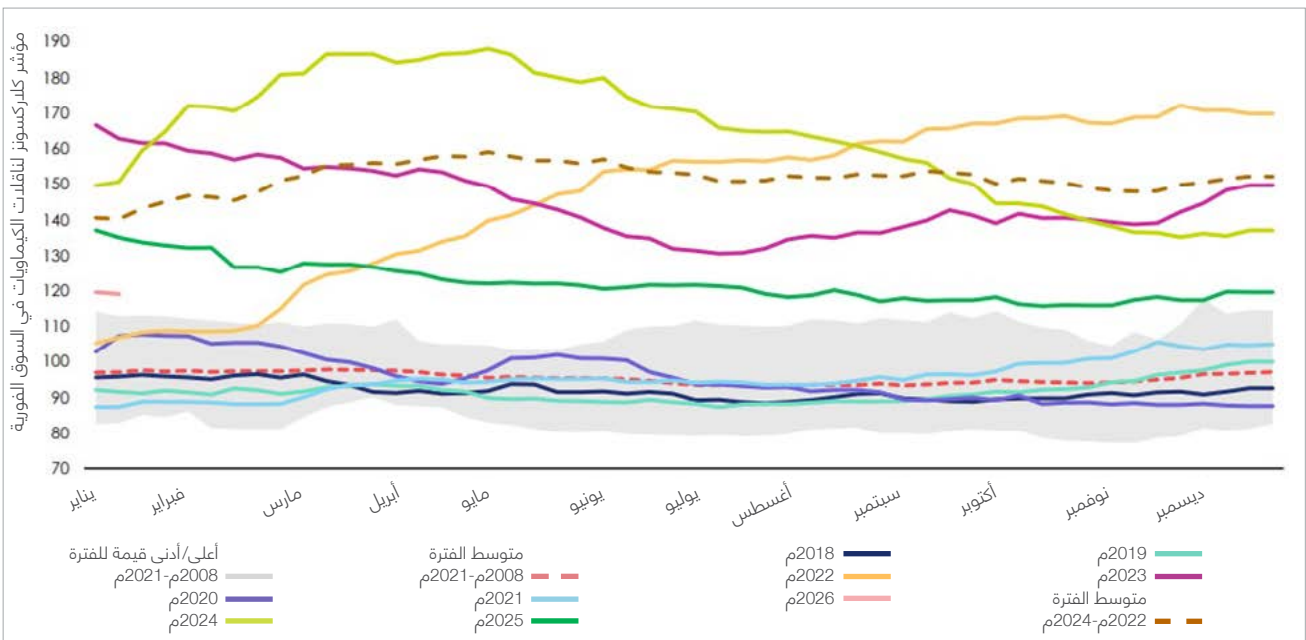
في المقابل، مثّل عام 2025م مرحلة إعادة ضبط من جانب الطلب، حيث حافظت تجارة الكيماويات على نشاطها، غير أن النمو اتسم بانتقائية وتباين أكبر عبر مختلف المناطق الجغرافية وأنواع الشحنات، تزامناً مع تباطؤ الأنشطة الصناعية وتغير أنماط التجارة. كما أظهر الطلب على ناقلات المنتجات البترولية النظيفة تأثيراً أكبر بالتعديلات في القدرات الاستيعابية لمصافي التكرير وإعادة توازن التجارة الإقليمية، حيث عادت بعض المسارات التجارية إلى مستوياتها الطبيعية وقصرت مسافات الرحلات في المتوسط، مما خفف الدعم الذي وفره الطلب على الناقلات مقارنةً بالعام السابق.

أما على جانب العرض، شكّل نمو الأسطول تحدياً أكثر وضوحاً. فبينما ظل صافي نمو ناقلات الكيماويات ضمن نطاق مقبول، أدت عمليات

وبالنظر إلى المستقبل، فإن تصاعد النزاعات في الشرق الأوسط في مطلع عام 2026م أعاد تشكيل ديناميكيات الشحن العالمية. وفي ظل هذه الظروف، سنواصل إعادة نشر أسطولنا بشكل استباقي نحو أكثر مسارات التجارة جاذبية، مع الحفاظ على يقظتنا فيما يتعلق بالأمن واستمرارية الخدمة لعملائنا. كما سنواصل تحسين كفاءة أسطولنا من خلال تحديثه بشكل منضبط، والاستحواذ الانتقائي على ناقلات مستعملة، والاستثمار في طلبات بناء ناقلات حديثة في التوقيت المناسب، بما يعزز قدرتنا على اغتنام فرص النمو المستدام، مع مضيئنا من خلال حالة عدم اليقين في المشهد الأمني الإقليمي.

الأستاذ/ فيصل بن سداد الحسيني
رئيس قطاع البحري للكيماويات والمنتجات

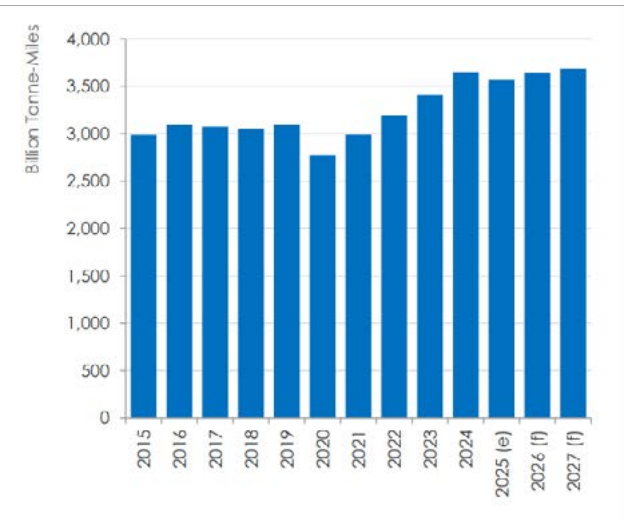
مؤشر معدل أسعار ناقلات الكيماويات في السوق الفورية





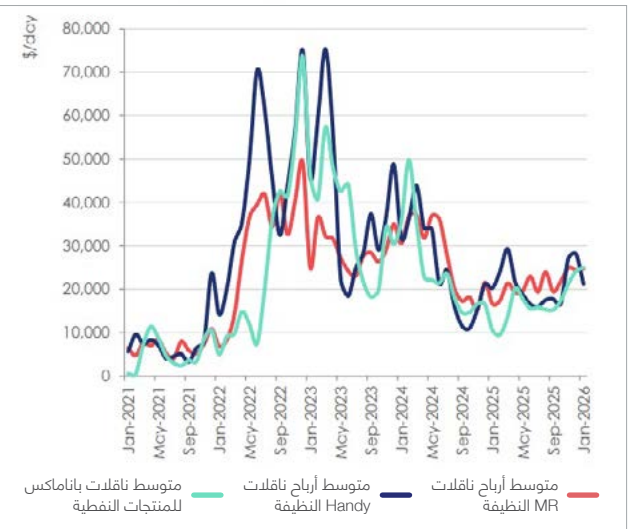
البحري للكيماويات والمنتجات (تتمة)

طن-ميل للمنتجات المكررة



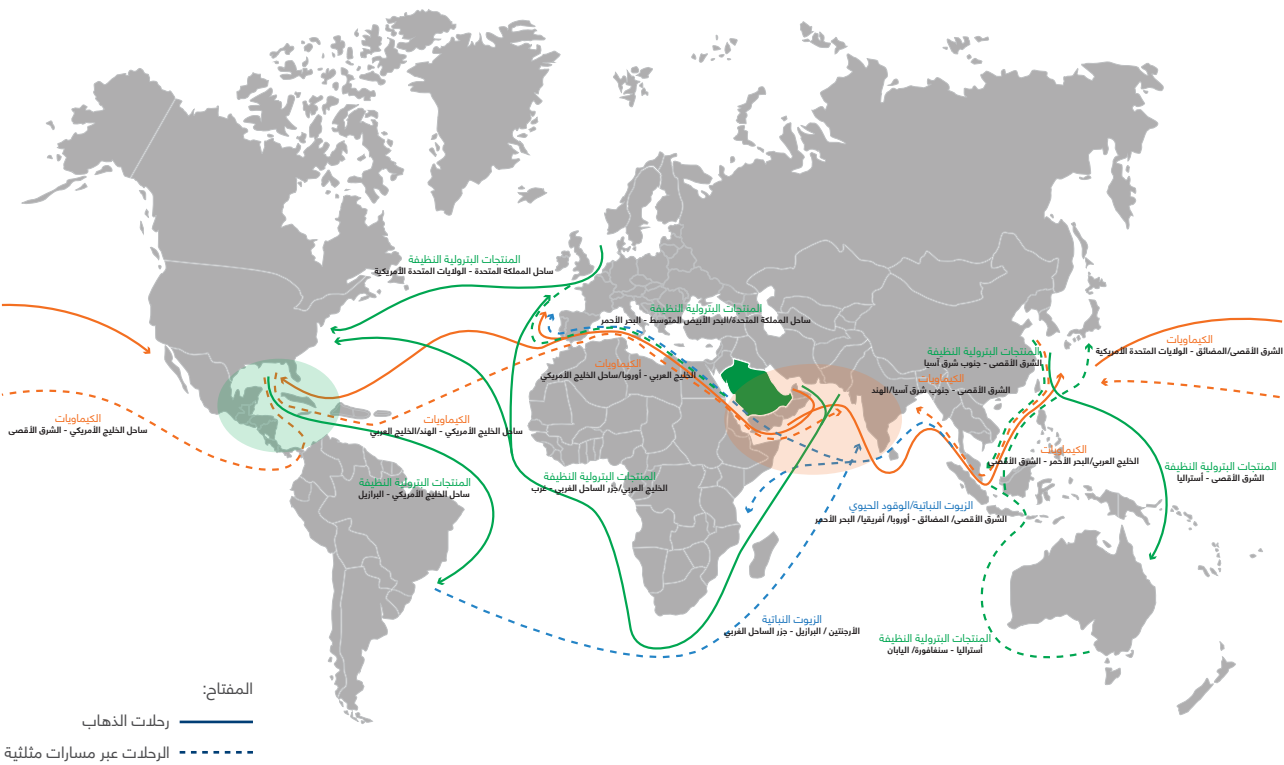
المصدر: كلاركسونز، يناير 2026م

متوسط ناقلات الكيماويات



المصدر: كلاركسونز، يناير 2026م

مسارات التجارة الرئيسية



أبرز الإنجازات التشغيلية

في عام اتسم بانخفاض أسعار الشحن وارتفاع حالة عدم اليقين الجيوسياسي، حقق قطاع البحري للكيماويات والمنتجات أداءً متماسكًا من خلال تعظيم الربحية عبر إدارة تجارية منضبطة، وتحسين محفظة الأسطول، وتعزيز التركيز على التميز التشغيلي.

مؤشرات أداء الأسطول المملوك

معدل مكافئ التأجير اليومي المحقق (بالدولار الأمريكي)	إجمالي أيام التشغيل	عدد الناقلات المملوكة المشغلة بنهاية العام
2025م 29,432	2025م 11,998	2025م 33
2024م 35,466	2024م 11,400	2024م 33
2023م 28,697	2023م 12,237	2023م 32

قاعدة تجارية أوسع

حافظ قطاع البحري للكيماويات والمنتجات على استقرار أحجام الشحنات رغم عودة الأسواق إلى مستوياتها الطبيعية بعد الأداء الاستثنائي في عام 2024م، حيث نقلت 23.25 مليون طن متري خلال عام 2025م. وشكلت تدفقات الأنشطة التجارية المرتبطة بالمملكة العربية السعودية الركيزة الأساسية للنمو، إذ ارتفعت بنسبة 24% على أساس سنوي لتصل إلى رقم قياسي بلغ 16 مليون طن متري، مدفوعة بشكل أساسي بزيادة أحجام المنتجات البترولية النظيفة. ويعكس ذلك تركيز البحري للكيماويات والمنتجات المتعمد على أولوية تجارة المنتجات البترولية النظيفة التي حققت عوائد هاشمية أعلى خلال العام، إضافةً لمرونة الأسطول في شحن كل من الكيماويات والمنتجات البترولية النظيفة بشكل متبادل، مما مكن القطاع من اغتنام الفرص بشكل انتقائي عندما تكون ظروف السوق داعمة.

وفي الوقت نفسه، نجح قطاع البحري للكيماويات والمنتجات في إبرام عقود شحن للمرة الأولى مع شركة أرامكو السعودية لزيوت الأساس (الوبريف) وشركة عمان للميثانول، إضافةً إلى الوفاء الكامل بمتطلبات العقود القائمة مع العملاء الرئيسيين.

كما أسهم القطاع في افتتاح المكتب الجديد في سنغافورة بهدف تعزيز حضوره في السوق وزيادة الوصول إلى عملاء محتملين جدد من هذا المركز الإقليمي في منطقة آسيا والمحيط الهادئ؛ وقد باشر مكتب سنغافورة عملياته بسرعة، حيث نظم أكثر من 50 رحلة وحقق إيرادات تجاوزت 200 مليون ٤ في عامه الأول.

تحسين محفظة الأسطول

أدار قطاع البحري للكيماويات والمنتجات محفظة ناقلاته بكفاءة عالية لتعظيم العوائد، وتمت إدارة أنشطة الاستئجار بهدف اغتنام الفرص في ظل تقلبات السوق وتنوع متطلبات العملاء، بما في ذلك تشغيل ناقلات مبطنة بالفولاذ المقاوم للصدأ مستأجرة لرحلات قصيرة لشحن الكيماويات المتخصصة، وناقلات كبيرة من فئة LR2 لنقل المنتجات البترولية النظيفة في رحلات طويلة. كما تمت إدارة عقود التأجير الزمني بشكل نشط ومنضبط، مما أسفر عن تخفيض معدلات

التأجير، وإعادة تسليم انتقائية لبعض الناقلات، إلى جانب تأجير الناقلات الكبيرة من فئة LR2 عند أعلى المستويات خلال العام.

وضمن أسطوله المملوك، اعتمد القطاع استراتيجية قائمة على تعظيم قيمة الأصول، حيث تم تأجيل بيع بعض الناقلات القديمة بعد تقييم المفاضلة بين مكاسب التخارج ومستويات عائد التأجير اليومي السائدة في السوق، مع الاستمرار بشكل نشط في تقييم فرص الاستحواذ على أصول مستعملة.

التركيز على التميز التشغيلي

أسهمت الإدارة المنضبطة للهوامش في تحقيق وفورات ملموسة في التكاليف من خلال إجراءات مستهدفة، شملت تحسين ممارسات تنظيف الخزانات، وترشيد استهلاك الوقود، ورفع كفاءة تنفيذ الرحلات وتحسين مساراتها. كما تقدمت مبادرات التحول الرقمي من مرحلة المفهوم إلى نتائج تشغيلية، من خلال أتمتة العمليات الإدارية المرتبطة بنظام الاتحاد الأوروبي لتداول الانبعاثات ولوائح الوقود البحري للاتحاد الأوروبي. بالإضافة إلى ذلك نجح قطاع البحري للكيماويات والمنتجات في الحصول على تأمين ترتيبات تجميع حصص الوقود بموجب لوائح الوقود البحري للاتحاد الأوروبي، مما أتاح تحسين التكاليف مع ضمان الامتثال الكامل للمتطلبات التنظيمية، لا سيما للرحلات المتجهة إلى الموانئ الأوروبية.

كما أسهم استبدال ثلاث ناقلات قديمة في عام 2024م بناقلات أحدث مملوكة في تعزيز قابلية تسويق الأسطول المملوك ورفع كفاءته التشغيلية من حيث التكلفة، وقد انعكست هذه الفوائد بشكل أوضح خلال عام 2025م.

وبشكل مجمل، دعمت هذه الإجراءات الحفاظ على هيكل المصروفات العمومية والإدارية عند مستويات أقل بكثير من نظرائها في القطاع، مع استمرار تحقيق معدلات تأجير يومي للأسطول الناقلات من الفئة المتوسطة MR عند مستويات تفوق متوسط نظرائها في السوق.

البحري للكيماويات والمنتجات (تتمة)

الذء المالي

ملخص قائمة الدخل للبحري للكيماويات والمنتجات

(مليون ة)	2025م	2024م	التغير السنوي %	2023م	2022م	2021م
الإيرادات	2,856	3,252	-12%	2,723	2,058	1,175
صافي تكاليف التشغيل	(2,089)	(2,161)	-3%	(1,929)	(1,612)	(1,137)
المصاريف العمومية والإدارية والمخصصات	(52)	(34)	53%	(21)	(14)	(17)
إيرادات أخرى	9	141	-93%	184	22	5
الربح التشغيلي	725	1,199	-40%	958	453	26
هامش الربح التشغيلي	25%	37%	-11ن.م.	35%	22%	2%
الأرباح قبل الفوائد والضرائب والإطفاء	1,395	1,915	-27%	1,463	871	378
هامش الأرباح قبل الفوائد والضرائب والإطفاء	49%	59%	-10ن.م.	54%	42%	32%

ملحظة: قد لا تتطابق الأرقام المعروضة تماماً مع الإجمالي النهائي بسبب عملية التقريب.

النظرة المستقبلية

يتوقع قطاع البحري للكيماويات والمنتجات استمرار حالة التذبذب في أسواق شحن الكيماويات والمنتجات البترولية النظيفة في عام 2026م، بالتزامن مع مواصلة تأقلم تدفقات التجارة وارتفاع التكاليف المرتبطة بالالتزام بالمطالبات التنظيمية وتزايد تأثير المخاطر الجيوسياسية على لوجستيات الطاقة. ومن المتوقع أن يؤدي تصاعد النزاع في الشرق الأوسط الذي بدأ في فبراير وما يترتب عليه من مخاطر على حركة الشحن عبر مضيق هرمز في إعادة تشكيل أنماط تجارة الناقلات.

ومن المرجح أن تؤدي الاضطرابات في التكرير والصادرات في الشرق الأوسط إلى إعادة توجيه الطلب الآسيوي نحو بدائل أطول مسافة مثل الموردين في حوض الأطلسي، وزيادة الطلب على الطن-ميل والحد من توفر الناقلات عبر مختلف فئات ناقلات المنتجات البترولية النظيفة. كما قد يشهد سوق ناقلات الكيماويات ضغطاً مماثلة مع انتقال جزء من أسطوله لتأمين نقل المنتجات البترولية النظيفة.

وفي ظل هذه المعطيات، سيواصل قطاع البحري للكيماويات والمنتجات توظيف أسطوله عبر أكثر الشحنات ومسارات التجارة جاذبية، مع الحفاظ على التزامه بدعم العملاء في المملكة العربية السعودية خلال هذه الفترة الصعبة. كما سيركز على توسعة وتحديث الأسطول بشكل منضبط وانتقائي، إلى جانب تعزيز الكفاءة من خلال العمليات المدعومة رقمياً والإدارة الاستباقية للمتطلبات التنظيمية الناشئة.

سجل قطاع البحري للكيماويات والمنتجات إيرادات بلغت 2.86 مليار ة، بانخفاض قدره 12% على أساس سنوي، مدفوعاً بشكل رئيسي باستمرار عودة أسواق الشحن إلى مستوياتها الطبيعية بعد بلوغها الذروة في عام 2024م، إضافةً إلى انخفاض إيرادات أسطول الناقلات المستأجرة نتيجة تقلص حجمه إلى 15 ناقلة مستأجرة بنهاية عام 2025م (تسع ناقلات بعقود طويلة الأجل وست ناقلات بعقود قصيرة الأجل)، مقارنةً بـ 19 ناقلة بنهاية عام 2024م (16 ناقلة بعقود طويلة الأجل وثلاث ناقلات بعقود قصيرة الأجل).

وتراجعت الأرباح قبل الفوائد والضرائب والإطفاء بنسبة 27% على أساس سنوي لتصل إلى 1.40 مليار ة، مما أدى إلى تسجيل هامش أرباح قبل الفوائد والضرائب والإطفاء بنسبة 49% مقابل 59% في العام السابق. وعكس هذا التراجع ضعف الأسواق، والذي قابله جزئياً إعادة توجيه القطاع ناقلاته نحو شحنات المنتجات البترولية النظيفة الأكثر ربحية مقارنة بالكيماويات. كما يعود الانخفاض في الأرباح قبل الفوائد والضرائب والإطفاء إلى غياب أي مبيعات للناقلات في عام 2025م، مقابل تسجيل مكاسب بقيمة 135 مليون ة من بيع ثلاث ناقلات قديمة في عام 2024م.

وركز القطاع خلال العام على حماية أرباحه عبر اعتماد إدارة تجارية وتشغيلية نشطة ومنضبطة لمواكبة عودة السوق إلى مستوياتها الطبيعية. كما عمل القطاع على دعم مرونة الهوامش الربحية من خلال تكثيف الاعتماد على الناقلات المملوكة بدلاً من الناقلات المستأجرة التي غالباً ما تدر هوامش ربح أقل، فيما عملت على خفض المخاطر المرتبطة بالأسطول المستأجر عبر إعادة التسليم المبكر لبعض الناقلات المستأجرة وإجراء ترتيبات التأجير لبعضها الآخر. ونتيجة لذلك، انخفضت حصة إيرادات الناقلات المستأجرة لتشكّل 32% من إجمالي الإيرادات، مقابل 38% في العام السابق.

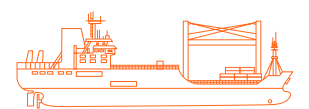


البحري للخدمات اللوجستية المتكاملة



1.30 مليون متر مكعب حجم

شحنات البضائع الضخمة والبضائع المدرجة 3,107 وحدة مكافئة لعشرين قدما حجم بضائع الحاويات



8 ناقلات بحمولة ساكنة تبلغ 220,238 طناً مترياً

يُعد قطاع البحري للخدمات اللوجستية المتكاملة المزود الرائد لخدمات النقل عبر خطوط مباشرة من شرق الولايات المتحدة الأمريكية وساحل الخليج الأمريكي إلى جدة ودبي والدمام ومومباي، ويشمل ذلك إرساءها في موانئ أخرى في منطقة البحر الأبيض المتوسط وأوروبا. ويُصنف القطاع ضمن أبرز المشغلين العالميين لناقلات البضائع الضخمة وناقلات البضائع المدرجة والحاويات. وإلى جانب الشحن البحري، يقدم القطاع خدمات لوجستية شاملة، تشمل خدمات الشحن البري والبحري والجوي والتخليص الجمركي وخدمات الحاويات والخدمات اللوجستية التعاقدية والتخزين وغيرها من خدمات سلسلة الإمداد الموجهة لقطاعات الطيران والدفاع والإنشاءات والنفط والغاز والسيارات. وتنقسم عمليات القطاع إلى وحدتي أعمال رئيسيتين: وحدة "البحري للخطوط الملاحية" التي تتولى النقل البحري للشحنات، ووحدة "البحري للخدمات اللوجستية" التي تقدم خدمات لوجستية شاملة بدعم من البحري للشحن الجوي؛ وهي منصة مستقلة لعمليات الشحن الجوي تعزز العروض اللوجستية من خلال توفير حلول الشحن الجوي العاجلة.



البحري للخدمات اللوجستية المتكاملة (تتمة)

شكّل عام 2025م محطة تحول فارقة في مسيرة قطاع البحري للخدمات اللوجستية المتكاملة، إذ نجحنا في توظيف نهجنا المنضبط لتحقيق نمو مستدام واسع النطاق عبر وحدة "البحري للخدمات اللوجستية"، بينما تعاملت وحدة "البحري للخطوط الملاحية" بكفاءة مع تقلبات السوق تزامناً مع عودة ظروفه إلى مستوياتها الطبيعية. وفي الوقت ذاته، برزت البحري للشحن الجوي كمنصة موثوقة لخدمات النقل العاجل، مما أسهم في الارتقاء بالقدرة الشاملة لسلاسل الإمداد للقطاع.

وأعادت وحدة البحري للخطوط الملاحية توجيه انتشارها الجغرافي ومزيج شحناتها على نحو استراتيجي للحد من أثر تقلبات السوق، مستفيدةً من تنوع أسطولها لتأمين الإيرادات الأساسية للقطاع. كما شكّل تشغيل الناقلات الثانية متعددة الأغراض "البحري الرياض" إضافة تشغيلية مهمة وفرت مرونة أكبر لدخولنا الفرص الناشئة في مسارات التجارة الجديدة.

وحققت وحدة البحري للخدمات اللوجستية نمواً ملموساً في أنشطة الشحن عبر إبرام عقود رئيسية في قطاعات المشاريع والنفط والغاز والدفاع والطيران والسيارات، بالتزامن مع توسيع حضورها التجاري في المملكة العربية السعودية ودولة الإمارات العربية المتحدة. وبالتوازي، أعدنا هيكلة محفظة الخدمات اللوجستية التعاقدية للتركيز على الشراكات عالية القيمة، بهدف تبسيط العمليات وتعزيز العوائد المتوقعة من منشأتنا الجديدة في المنطقة الجمركية المقرر افتتاحها في عام 2026م.

وشهد عام 2025م تطور البحري للشحن الجوي إلى منصة مستقلة لرحلات الشحن الجوي تخدم الأسواق الإقليمية والعالمية. وأسهمت شراكاتها الاستراتيجية وتنفيذها الناجح للرحلات وتوسعها التجاري في تحقيق نمو قوي ومكاسب تشغيلية عززت كفاءتها، مما أرسى أساساً متيناً لتوسيع نطاق أعمالها بصفتها مساهماً رئيسياً في القطاع.

من المصنعين الصينيين إلى المسارات التجارية الرئيسية معتمدين على قدرات أساطيلهم الخاصة. وأسهم تزامن تراجع الطلب مع زيادة السعة الفعلية المتاحة في تعزيز التقلبات السعريّة والحد من وضوح الرؤية المستقبلية، مع استمرار هيمنة التعاملات الفورية على السوق، حيث فضل العملاء اللجوء إلى الترتيبات قصيرة الأجل.

في المقابل، أظهرت سوق الخدمات اللوجستية غير المرتبطة بالشحن البحري دعماً أقوى، إذ سجلت نمواً مستمراً عبر محفظة الخدمات الرئيسية للقطاع. واستند هذا النمو إلى مرونة الأنشطة الاقتصادية والتدفقات التجارية في المملكة العربية السعودية ومنطقة الخليج العربي، وهو ما انعكس في النمو القوي للأنشطة الاقتصادية غير النفطية والتوسع المتواصل للقطاع الخاص، فضلاً عن ارتفاع حجم المناولة عبر الموانئ السعودية، مما عزز الطلب على خدمات الشحن وخدمات الوكالة والخدمات اللوجستية للمشاريع ورحلات الشحن الجوي.

أسواق شحن البضائع الضخمة والخدمات اللوجستية في عام 2025م

يزاول قطاع البحري للخدمات اللوجستية المتكاملة أعماله في سوقين رئيسيين: السوق العالمي لشحن البضائع الضخمة والشحنات متعددة الأغراض، وسوق الخدمات اللوجستية المركزة في المملكة العربية السعودية والمنطقة الأوسع.

ومارست وحدة البحري للخطوط الملاحية أعمالها خلال عام 2025م في بيئة سوقية اتسمت بالهدوء النسبي مع عودة ظروف الشحن إلى مستوياتها الطبيعية بعد الارتفاعات الاستثنائية المسجلة في عام 2024م. وبرز هذا التراجع بصورة أوضح في الربع الأخير من العام مع انخفاض حجم الشحنات المتاحة من أوروبا إلى آسيا، سواء على أساس سنوي أو ربعي، في انعكاس لتباطؤ تدفق الصادرات وتأجيل كبار ملاك الشحنات لقرارات الشحن. وشهدت الديناميكيات التنافسية للقطاع تحولات إضافية نتيجة تأثير تدابير التعريفات الجمركية وحالة الضبابية وعدم اليقين على سلوك المشترين، بالتزامن مع دخول عدد

وبينما تعكس هذه الإنجازات تفاني فرق العمل واستمرار ثقة العملاء، ندخل المرحلة المقبلة من منطلق قوي يتيح لنا استثمار الفرص الناشئة وقيادة المبادرات الاستراتيجية الداعمة لترسيخ ريادة المملكة العربية السعودية كمركز لوجستي عالمي رائد.

المهندس/ سرور بن عبدالوهاب باسلوم
رئيس قطاع البحري للخدمات اللوجستية المتكاملة

أبرز الإنجازات التشغيلية

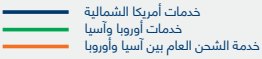
البحري للخطوط الملاحية

اعتمدت وحدة البحري للخطوط الملاحية نهجاً تجارياً وتشغيلياً منضبطاً استجابةً للتحديات السوقية، مع التركيز على حماية الهوامش الربحية وضمان موثوقية الخدمة. وأولت الوحدة اهتماماً بالغاً بالانتقائية في قبول الشحنات والتوظيف المدروس لأسطولها التشغيلي والإدارة المنضبطة للتكاليف، مع الحفاظ على مرونة كافية للتعامل مع أنماط الشحن غير المنتظمة وحماية العلاقات الاستراتيجية طويلة الأجل مع العملاء.

وسجّلت إدارة شحنات المشاريع تحسناً تدريجياً في نشاط السوق، مدعوماً بحركة الشحنات المرتبطة بقطاعي الطاقة والبنية التحتية.

مؤشرات أداء الأسطول المملوك

حجم شحنات البضائع الضخمة والبضائع المدرجة (مليون متر مكعب)	إجمالي أيام التشغيل	عدد الناقلات المملوكة المشغلة بنهاية العام
2025م1.30	2025م2,746	2025م8
2024م1.48	2024م2,419	2024م7
2023م1.14	2023م2,061	2023م6



نجحت وحدة البحري للخدمات اللوجستية خلال عام 2025م في تحويل جهود بناء القدرات وتحول الأعمال التجارية المنفّذة في عام 2024م إلى تحسن ملموس في الأداء والربحية. وبعد ترسيخ منصة التشغيل الأساسية، وسّعت الوحدة نطاق نشاطها عبر مسارات خدماتها الرئيسية وعززت كفاءة التنفيذ، مما أتاح لنمو الإيرادات أن ينعكس إيجابياً على زيادة المساهمة في الأرباح.

وتمثلت خدمات الوكالة محركاً آخر للنمو خلال عام 2025م، حيث وسّعت الوحدة حضورها التجاري من خلال فتح مكاتب محلية أقرب للعملاء ومرافق الموانئ، ووجهت الوحدة تركيزها الأولي على توفير خدمات الوكالة لناقلات البحري التي كانت تُقدم في السابق من قبل أطراف خارجية، مع تعزيز الرقابة على جودة الخدمات وتكلفتها. وبحلول نهاية عام 2025م، تولّت البحري للخدمات اللوجستية تقديم نحو 75% من خدمات الوكالة التي تحتاجها ناقلات الشركة. كما فازت البحري للخدمات اللوجستية بعقد خدمات مع شركة أرامكو للتجارة لتغطية توقفاتها في الموانئ السعودية للفترة 2026م-2027م، مما يعزز الرؤية المستقبلية ويرسي دعائم نمو مستدام في منصة خدمات الوكالة.

عملت البحري للشحن الجوي على توسيع القدرات اللوجستية لمعالجة لقطاع البحري للخدمات اللوجستية المتكاملة من خلال تشغيل رحلات الشحن الجوي. ورغم أن الوحدة تأسست في عام 2023م، سرعان ما شهدت تحولاً ملحوظاً من الاعتماد على الوسيطاء في تنفيذ عملياتها إلى التشغيل المباشر لرحلات الشحن الجوي، لتصبح بحلول أوائل عام 2024م المزود الحصري لخدمات الشحن الجوي لصالح البحري للخدمات اللوجستية.

وترى البحري للشحن الجوي أنها أُرست نموذج تشغيل قابل للتوسع يدعم تحقيق نمو مستدام على المدى الطويل، في ظل اعتماد نموذج تنفيذ داخلي متكامل وتنامي قاعدة العملاء الخارجيين.



البحري للخدمات اللوجستية المتكاملة (تتمة)

الأداء المالي

ملخص قائمة الدخل للبحري للخدمات اللوجستية المتكاملة

(مليون ريال)	2025م	2024م	التغير السنوي %	2023م	2022م	2021م
الإيرادات	1,120	1,084	3%	963	1,099	809
صافي تكاليف التشغيل	(1,019)	(945)	8%	(886)	(1,039)	(771)
المصاريف العمومية والإدارية والمخصصات	(29)	(44)	-33%	(19)	(7)	(21)
إيرادات أخرى	3	4	-32%	2	10	6
الربح التشغيلي	75	99	-24%	60	63	23
هامش الربح التشغيلي	7%	9%	-2ن.م.	6%	6%	3%
الأرباح قبل الفوائد والضرائب والإطفاء	188	199	-5%	134	138	85
هامش الأرباح قبل الفوائد والضرائب والاستهلاك والإطفاء	17%	18%	-2ن.م.	14%	13%	10%

ملاحظة: قد لا تتطابق الأرقام المعروضة تماماً مع الإجمالي النهائي بسبب عملية التقريب.

السعيرة، ولديهما في المسارات التجارية المتأثرة بالتعريفات الجمركية. ومن المرجح أن يشهد السوق تحسناً طفيفاً فقط في الربع الثاني من العام، مع احتمال تعافٍ أكثر وضوحاً خلال النصف الثاني، شريطة اتضاح الرؤية بشأن قضايا التعريفات الجمركية وعدم وقوع اضطرابات جيوسياسية أو اقتصادية كبرى.

وستركز وحدة البحري للخطوط الملاحية في ظل هذه البيئة على انتقاء الشحنات عالية الجودة، والتحسين الأمثل لنشر القدرات الاستيعابية، والحفاظ على انضباط محكم في إدارة التكاليف، إلى جانب مواصلة تقديم خدمات موثوقة وحماية العلاقات الاستراتيجية مع العملاء. ويشكل برنامج بناء ناقلات بضائع مدرجة وحاوليات حديثة، والمقرر تسليمها في عام 2029م، الركيزة الأساسية لخطة التحديث طويلة الأجل للأسطول، والذي من شأنه تعزيز تنافسية الوحدة خلال الدورة السوقية المقبلة.

البحري للخدمات اللوجستية والبحري للشحن الجوي

تشير التوقعات لعام 2026م إلى استمرار قوة الطلب على الخدمات اللوجستية في المملكة العربية السعودية والمنطقة الأوسع، مدعوماً بتواصل نمو الأنشطة الاقتصادية. وتعتزم البحري للخدمات اللوجستية التركيز على ترسيخ دعائم النمو عبر خدماتها الأساسية، مع التوسع الانتقائي في المجالات ذات الأثر الاستراتيجي المرتفع. ويشمل ذلك توسيع نطاق خدمات الوكالة، ودمج ناقلات الدعم البحري فور دخولها الخدمة، والارتقاء بأعمال مشروع التخزين في المنطقة الجمركية في جدة. وستوجه الوحدة تركيزها على الكفاءة التشغيلية وموثوقية الخدمة والتوظيف المنضبط لرأس المال لدعم تحسن الهوامش وجودة الأرباح.

وعلى صعيد الشحن الجوي، ستواصل البحري للشحن الجوي تنمية قاعدة عملائها من خلال الشراكات الفاعلة مع وكلاء الشحن، مع تعزيز القدرة على التنفيذ المباشر للتأجير المخصصة للشحنات العاجلة.

شهد قطاع البحري للخدمات اللوجستية المتكاملة تبايناً في ديناميكيات الأداء المالي خلال عام 2025م بين وحدتي البحري للخطوط الملاحية والخدمات اللوجستية. حيث ارتفع إجمالي الإيرادات بنسبة 3% على أساس سنوي ليصل إلى 1.12 مليار ريال، وهو ما يعكس نمواً قوياً في وحدة البحري للخدمات اللوجستية (بما يشمل البحري للشحن الجوي)، والذي عوّض جزئياً انخفاض إيرادات وحدة البحري للخطوط الملاحية.

واستند أداء وحدة البحري للخدمات اللوجستية إلى نمو واسع النطاق في الإيرادات عبر مسارات خدماتها المختلفة، في انعكاس لزيادة الأنشطة في مجالات خدمات الشحن وخدمات الوكالة والخدمات اللوجستية للمشاريع والخدمات اللوجستية التعاقدية وحلول الشحن الجوي. وفي المقابل، عكس أداء إيرادات وحدة البحري للخطوط الملاحية انخفاض أسعار الشحن في ظل ضعف السوق، وهو ما قابله جزئياً زيادة في إجمالي أيام تشغيل الأسطول إثر إضافة ناقلة متعددة الأغراض إلى الأسطول في يونيو 2025م.

وتراجعت الأرباح قبل الفوائد والضرائب والاستهلاك والإطفاء لقطاع البحري للخدمات اللوجستية المتكاملة في عام 2025م بنسبة 5% لتبلغ 188 مليون ريال، ويُعزى ذلك بصورة رئيسية إلى ضغط الهوامش الربحية في وحدة البحري للخطوط الملاحية، والذي عوّضه جزئياً تحسّن الأداء المدفوع باقتصادات الحجم في وحدة البحري للخدمات اللوجستية. ومع اكتمال إرساء منصة تشغيل أعمال وحدة الخدمات اللوجستية إلى حد كبير، أسهمت زيادة الأنشطة وارتفاع معدلات استغلال الأصول في دعم الرافعة التشغيلية والتخفيف جزئياً من تداعيات تراجع ظروف سوق الشحن البحري على وحدة البحري للخطوط الملاحية.

النظرة المستقبلية

البحري للخطوط الملاحية

يُتوقع استمرار تباين ظروف سوق الشحن البحري حتى عام 2026م في ظل محدودية وضوح الرؤية بشأن الطلب واستمرار الضغوط

البحري للبضائع السائبة



5.64 مليون طن
حجم البضائع المنقولة



13 ناقلة بحمولة ساكنة تبلغ
985,155 طناً مترياً

تأسس قطاع البحري للبضائع السائبة عام 2010م كمشروع مشترك بنسبة مشاركة 40/60 بين شركة البحري والشركة العربية للخدمات الزراعية "أراسكو" لتكون المالك والمشغل المتكامل للناقلات في مجال نقل البضائع الجافة السائبة إقليمياً ودولياً، مع تركيز خاص على حركة البضائع الواردة والصادرة من وإلى المملكة العربية السعودية. ويتولى قطاع البحري للبضائع السائبة، من خلال مقره الرئيسي في الرياض ومكتبه الإقليمي في دبي، مسؤولية نقل البضائع السائبة، وخاصة الحبوب والأسمدة، عبر مسارات شحن عالمية تدعم بقوة استقرار سلاسل الإمداد الغذائي العالمية. ويعتمد قطاع البحري للبضائع السائبة استراتيجية تشغيل مرنة تشمل إبرام عقود الشحن وعقود استئجار وتأجير الناقلات واغتنام الشحنات في السوق الفورية، مستنداً إلى أسطول يضم تسع ناقلات من فئة "كامسرماكس" وأربع ناقلات من فئة "ألتراماكس". وتخصص عادة ناقلات "كامسرماكس" لرحلات شحن البضائع الجافة السائبة طويلة المدى، بينما تدعم ناقلات "ألتراماكس" العمليات الإقليمية وخدمة الموانئ الثانوية التي تتطلب مرونة تشغيلية أعلى وقدرات مناولة عبر رافعات مجهزة. وترتبط خمس ناقلات من فئة "كامسرماكس" في الأسطول بعقود تأجير طويلة الأجل مع شركة أراسكو.



البحري للبضائع السائبة (تتمة)



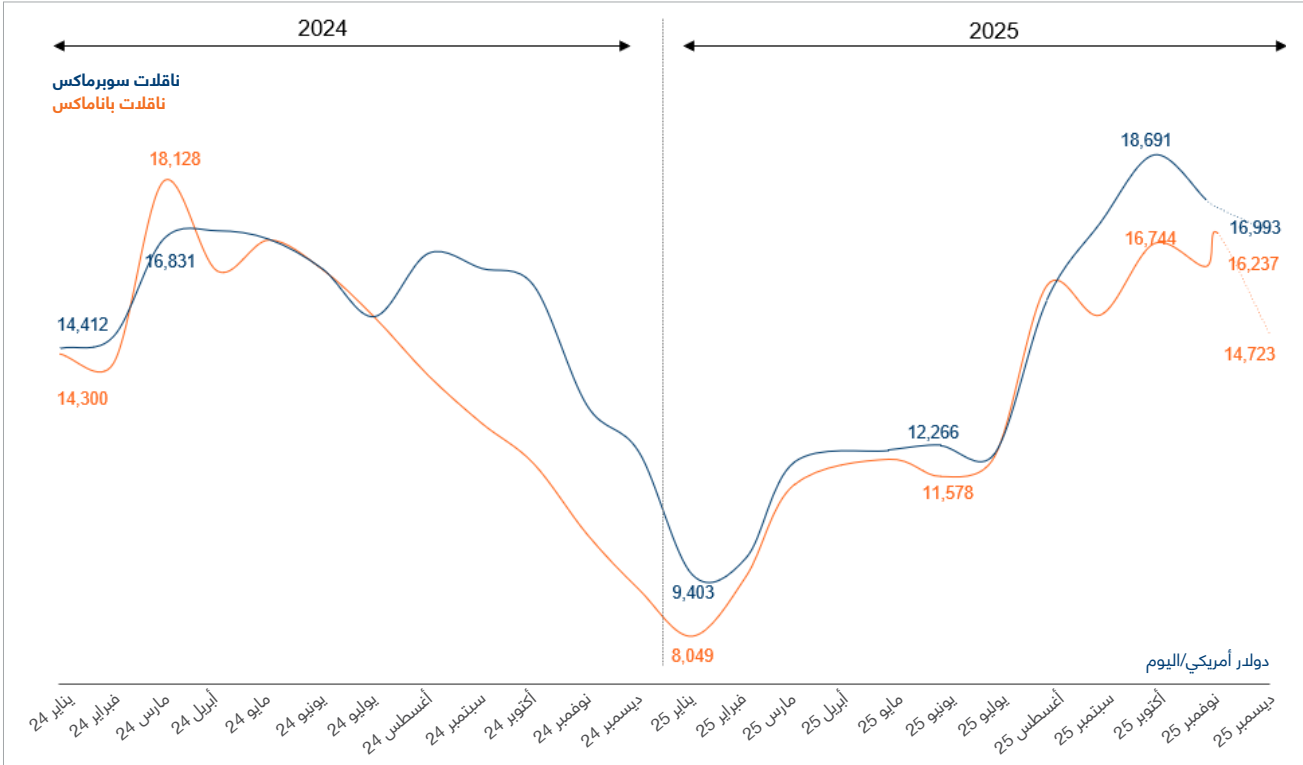
”التراماكس“ مجهزة برافعات مع الشركة العالمية للصناعات البحرية، بما يعزز تطوير سلاسل إمداد عالمية للبضائع الجافة السائبة تنطلق من المملكة العربية السعودية. وسيُثمر هذا البرنامج المستقبلي عن رفع حجم أسطولنا من الناقلات من نوع ”التراماكس“ إلى مستوى يواكب طموحاتنا في خدمة الشحنات الوطنية الاستراتيجية الواردة إلى المملكة العربية السعودية والصادرة منها. وتواصل البحري عبر هذه المبادرات ترسيخ دورها كمساهم فاعل في المنظومة البحرية للمملكة العربية السعودية وتعزيز حضورها كشريك موثوق في السوق العالمي لشحن البضائع السائبة.

المهندس/ محمد بن عبدالعزيز بن بتال
رئيس قطاع البحري للبضائع السائبة

وجّهنا خلال عام 2025م تركيزنا في قطاع البحري للبضائع السائبة نحو تعظيم القيمة التشغيلية بدلاً من التوسع في أحجام الشحنات، استجابةً للتقلبات التي شهدتها سوق البضائع الجافة السائبة. وأسهم هذا التوجه في الحد من أثر التراجع السوقي على أدائنا المالي، ومكّننا من اختتام العام بأعلى هامش أرباح قبل الفوائد والضرائب والاستهلاك والإطفاء بنسبة 34% مقابل 26% في عام 2024م، مع الحفاظ الكامل على التزاماتنا تجاه عملائنا الاستراتيجيين.

وعلى صعيد الأسطول، عززنا قدرات أسطولنا خلال العام عبر توسعة الأسطول إلى 13 ناقلة عقب الاستحواذ في يناير 2025م على ”البحري صيثة“ وهي ناقلة من نوع ”التراماكس“ مجهزة برافعات. وشكّل عام 2025م محطة مفصلية في برنامج بناء ناقلات حديثة، إذ أطلقنا أول مشروع محلي واسع النطاق لبناء ناقلات بضائع جافة سائبة حديثة في المملكة العربية السعودية انسجاماً مع مستهدفات رؤية السعودية 2030. وأبرمنا في هذا الإطار عقد لبناء ست ناقلات حديثة من النوع

اتجاهات سوق البضائع السائبة 2024م-2025م
معدل مكافئ تأجير الناقلات (دولار أمريكي يومياً)



المصدر: كلاركسون

ملاحظات: يعرض الرسم البياني أعلاه مؤشر دول البلطيق لـناقلات ”باتاماكس“ ومؤشر دول البلطيق لـناقلات ”سوبراماكس“، اللذين يتتبعان معدل مكافئ تأجير ناقلات ”باتاماكس“ و”سوبراماكس“ على التوالي، بناءً على التقييمات اليومية عبر مجموعة من مسارات التأجير والرحلات. وتعتمد الإدارة هذين المؤشرين كمعيارين مرجعيين رئيسيين لأسطول البحري للبضائع السائبة الذي يضم تسع ناقلات من نوع ”كامسرماكس“ تُقاس وفق مؤشر ”باتاماكس“ وأربع ناقلات من نوع ”التراماكس“ تُقاس وفق مؤشر ”سوبراماكس“.

ومع ذلك، شهدت ظروف السوق تحسناً تدريجياً مع تقدم العام، مدعومةً بمرونة الطلب على السلع الأساسية. وفي هذا الإطار، ارتفعت واردات الصين من خام الحديد، ونمت شحنات البوكسيت من إفريقيا إلى الصين، وحافظت صادرات الحبوب وقول الصويا من أمريكا الجنوبية إلى آسيا على زخمها، مما دعم الطلب على الناقلات وأسهم في تعافي أسعار الشحن بعد بداية ضعيفة للعام.

وتميز أداء عام 2025م إجمالاً بمرحلتين واضحتين: ظروف ضعيفة في الأشهر الأولى أعقبها تحسن ملموس لاحقاً، بينما أصبح مسار السوق محكوماً بدرجة أكبر بالتوازن بين السعة الإضافية للناقلات وقوة التدفقات التجارية للسلع.

سوق شحن البضائع السائبة في عام 2025م

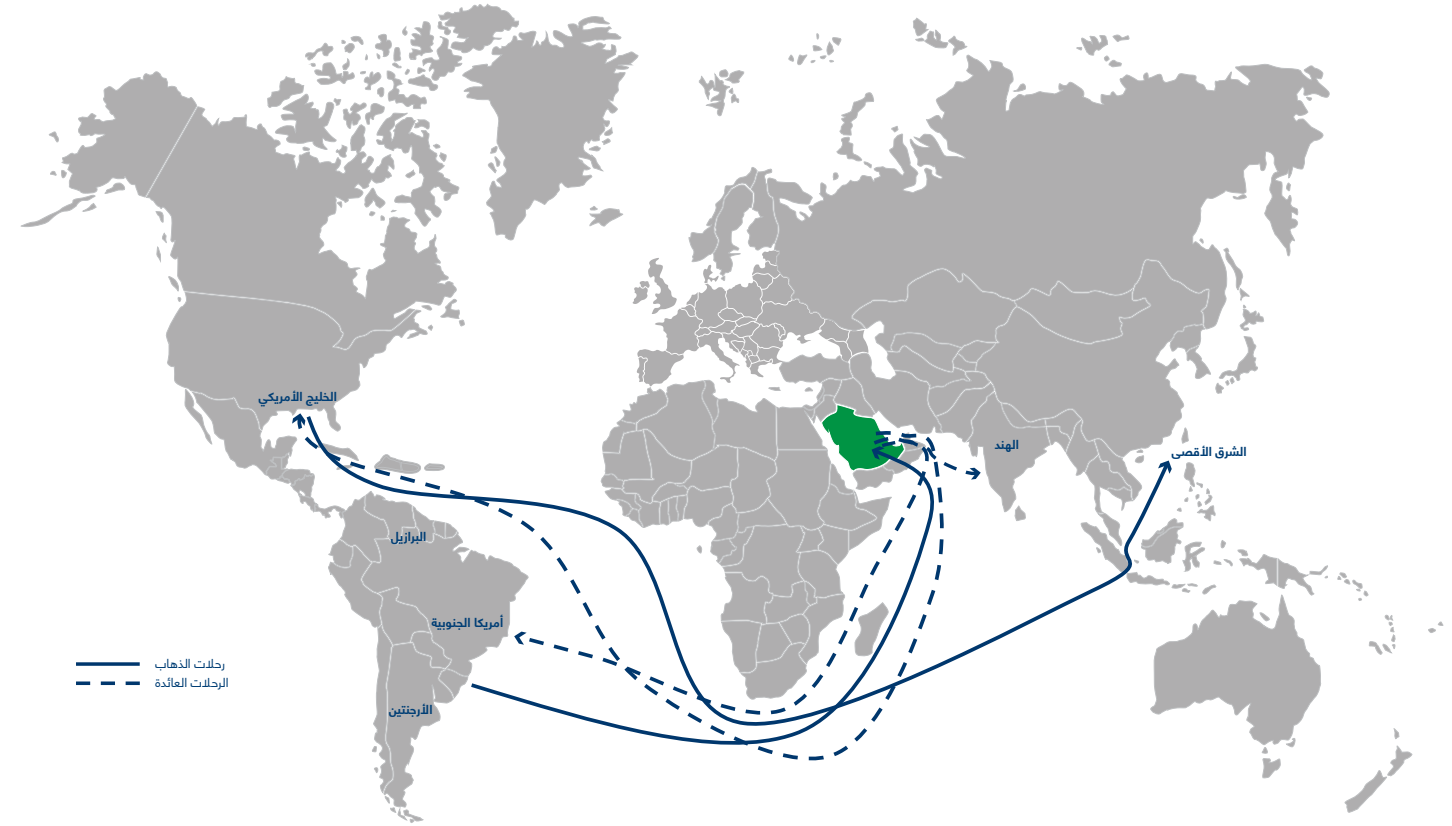
اتسم سوق شحن البضائع الجافة السائبة خلال عام 2025م بتقلبات ملحوظة نتيجة ضبابية آفاق الطلب مقابل بروز نمو العرض بشكل أكثر وضوحاً. وأدت التوترات التجارية بين الولايات المتحدة والصين إلى تعميق حالة عدم اليقين وتأجيل قرارات الشحن أو إعادة توجيه مساراتها، بينما أضاف انخفاض معدلات استبعاد الناقلات القديمة واستمرار تسليم الناقلات الجديدة ساعات إضافية إلى السوق.

مؤشرات أداء الأسطول المملوك

إجمالي أيام التشغيل	معدل مكافئ التأجير اليومي المحقق (بالدولار الأمريكي)	عدد الناقلات المملوكة المشغلة بنهاية العام
2025م	14,973	13
2024م	15,765	12
2023م	16,670	11

البحري للبضائع السائبة (تتمة)

مسارات التجارة الرئيسية



التحول المدروس في توظيف الأسطول

ركز قطاع البحري للبضائع السائبة خلال عام 2025م على تقليص الاعتماد على الناقلات المستأجرة قصيرة الأجل من الأطراف الخارجية مقابل رفع مساهمة الناقلات المملوكة التي تحقق عادة هوامش ربح أعلى. وعزز هذا التحول المدروس الرقابة على التكاليف وخفف التعرض لتقلبات سوق التأجير قصير الأجل ورفع كفاءة تشغيل أسطول الناقلات المملوكة.

أبرز الإنجازات التشغيلية

انتهج قطاع البحري للبضائع السائبة خلال عام 2025م مساراً متوازناً لمواجهة تقلبات السوق، حيث ركز على حماية الربحية وإدارة الأسطول بشكل منضبط وتأمين أحجام الشحنات الأساسية من السوق السعودي. وحافظ على ربحيته ورسخ حضوره في السوق رغم بداية هادئة للعام وتصاعد حالة الضبابية وعدم اليقين في الأسواق العالمية، مستنداً إلى مزيج من الانضباط التجاري وإجراءات استراتيجية موجهة.

الاستثمار لدعم النمو طويل الأجل

واصل قطاع البحري للبضائع السائبة تنفيذ خطط تجديد الأسطول وتعزيز القدرات التشغيلية طويلة الأجل رغم الحذر الذي يهيمن على التقديرات السائدة في السوق. وتوّجت هذه الجهود في أكتوبر 2025م بإبرام عقد مع الشركة العالمية للصناعات البحرية لبناء ست ناقلات بضائع جافة سائبة حديثة من المقرر استلامها خلال عامي 2028م و2029م. وقد وقع الاختيار تحديداً على تصميم ناقلات من نوع "ألتراماكس" مجهزة برافعات لتمكين الناقلات من الوصول بسهولة إلى الموانئ ذات البنية التحتية المحدودة. وعزز هذا التوجه قدرة قطاع البحري للبضائع السائبة على خدمة الأسواق المتخصصة والمسارات التجارية الناشئة، مستندةً إلى امتلاك جميع الناقلات الأربع الحالية من نوع "ألتراماكس" تجهيزات الرافعات التي تمنح هذا الطراز ميزة تشغيلية تنافسية.

تعزيز وضوح الرؤية للطلب

عمل قطاع البحري للبضائع السائبة بالتوازي على ترسيخ وضوح الطلب عبر توطيد علاقاته مع العملاء الرئيسيين في السوق السعودي. ووجد عقد التأجير طويل الأجل مع شريكه الاستراتيجي شركة أراسكو، مما وفر استقراراً ملموساً في معدلات التشغيل والإيرادات لجزء محوري من أسطول الناقلات من نوع "كامسرماكس". كما جدد عقد الشحن مع عميله الاستراتيجي شركة التعدين العربية السعودية "معادن" لتغطية العمليات في موانئ الهند وأمريكا الجنوبية، ووقع خطاب نوايا مع الشركة السعودية للحديد والصلب "حديد" لاستكشاف فرص التعاون في نقل خام الحديد. وأسهمت هذه الخطوات مجتمعة في تأمين تغطية الشحنات ودعم الجدولة المنتظمة للأسطول ضمن سوق يتسم بتباين في وضوح الرؤية على الطلب.





البحري للبضائع السائبة (تتمة)

الذءء المالي

ملءص قائمة الدءل للبحري للبضائع السائبة

(مليون ءل)	2025م	2024م	التغير السنوي %	2023م	2022م	2021م
الإيرادات	403	489	-18%	281	296	253
صافي تكاليف التشغيل	(322)	(405)	-21%	(185)	(154)	(117)
المصاريف العمومية والإدارية والمخصصات	(22)	(20)	11%	(16)	(10)	(10)
إيرادات أخرى	0	1	-34%	2	1	0
الربء التشغيلي	59	65	-9%	82	133	127
هامش الربء التشغيلي	15%	13%	1 ن.م.	29%	45%	50%
الأرباح قبل الفوائد والضرائب والإطفاء	135	126	7%	136	180	172
هامش الأرباح قبل الفوائد والضرائب والإستهلاك والإطفاء	34%	26%	8 ن.م.	48%	61%	68%

ملاحظة: قد لا تتطابق الأرقام المعروضة تماماً مع الإءمالي النهائي بسبب عملية التقريب.

النظرة المستقبلية

يُتوقع أن يتحرك سوق شحن البضائع الجافة السائبة خلال عام 2026م ضمن نطاقات مستقرة نسبياً، وأن يبدأ العام بحالة التباطؤ الموسمي المعتادة قبل أن يفوء تعافي الطلب المدفوع بعمليات إعادة تكوين المخزونات الاحتياطية إلى تحسن النشاط لاحقاً. ومن المرجء أن يتجاوز نمو المعروض في الأسطول العالمي وتيرة نمو الطلب، مما قد يَبقي متوسط الأرباح دون مستويات عام 2025م، رغم استمرار التدفقات القوية للعبوب من أمريكا الجنوبية والخليء الأمريكي إلى آسيا واستمرار زءم صادرات السلع الأساسية من إفريقيا إلى الصين. وستواصل التطورات الجيوسياسية وتحولات قطاع الطاقة التأثير في أنماط التجارة والتوقعات السائدة في السوق، مما يؤدي إلى استمرار حالة الضبابية.

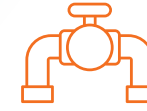
وسيواصل قطاع البحري للبضائع السائبة التركيز على حماية جودة الأرباح والحفاظ على مرونة الهوامش في ظل التقلبات المتوقعة. وستعزز قاعدة تشغيل مستقرة عبر الاعتماد على الشحنات المتعاقء عليها والعقود طويلة الأجل مع العملاء، مع تبني نهج انتقائي في التعامل مع السوق الفورية لاغتنام الفرص ذات العوائد المرتفعة عند توفر مستويات تسعير مناسبة. وستعمل كذلك على توسيع قاعدة العملاء استعداداً لاستلام الناقلات الجديدة بين عامي 2028م و2029م عبر بناء محفظة تجارية قوية في الأسواق المتخصصة والموانئ الثانوية التي تمنء فيها الناقلات المجهزة برافعات ميزة تشغيلية واضحة، بما يضمن جاهزية الأسطول لتوسيع التغطية الجغرافية وتنوع الشحنات فور دخول الناقلات الجديدة إلى الخدمة.

سجّل قطاع البحري للبضائع السائبة إيرادات بلغت 403 مليون ءل خلال عام 2025م، بترائع نسبته 18% على أساس سنوي، متأثرة بضعف بيئة أسعار الشحن خلال معظم فترات العام، بالإضافة إلى انخفاض حجم الشحنات المنقولة بنسبة 10% لتصل إلى 5.64 مليون طن متري.

وبينما اعتمد القطاع توجهه نحو تقليص الاعتماد على الناقلات المستأجرة، تراجعت إيرادات هذه الفئة من الناقلات بنسبة 51% لتبلغ 109 مليون ءل، بينما ارتفعت إيرادات أسطول الناقلات المملوكة بنسبة 9% لتسجل 294 مليون ءل. واستند نمو إيرادات أسطول الناقلات المملوكة بشكل رئيسي إلى زيادة إءمالي أيام تشغيل الأسطول بنسبة 13% نتيجة توسعة الأسطول، وهو ما عوض جزئياً الانخفاض البالغ 5% في معدل مكافئ تأجير الناقلات.

وأثمر التغير في مزيج الإيرادات عن ارتفاع هامش الأرباح قبل الفوائد والضرائب والإستهلاك والإطفاء إلى 34%، مقابل 26% في عام 2024م، نظراً لتحقيق الناقلات المملوكة هوامش ربحية أعلى مقارنة بتلك المستأجرة. ونتيجة لذلك، سجلت الأرباح قبل الفوائد والضرائب والإستهلاك والإطفاء نمواً بنسبة 7% لتصل إلى 135 مليون ءل، متجاوزة بذلك أثر الترائء المسجل في إءمالي الإيرادات.

البحري للخدمات البحرية



تحلية ما يصل إلى 150 مليون لتر
من مياه البحر يومياً



3 بواخر عائمة لتحلية
مياه البحر

يتبنى قطاع البحري للخدمات البحرية، وهو قطاع جديد بدأ عملياته مؤخراً، نهجاً مبتكراً في صناعة تحلية مياه البحر باستخدام البواخر العائمة. ويعمل هذا القطاع بموجب اتفاقية شراء مُلزمة لمدة 20 عاماً مع الهيئة السعودية للمياه. بدأت البارجة الأولى التشغيل التجاري في أبريل 2024م، وأعقبها بدء تشغيل البارجتين التاليتين خلال عام 2025م، مما يمثل محطة فارقة في قطاع تحلية مياه البحر. وتم تجهيز كل بارجة لتحلية ما يصل إلى 50 مليون لتر من مياه الشرب النقية يومياً، وقد حصدت البارجة الأولى اعترافاً من موسوعة غينيس للأرقام القياسية كأكبر بارجة من نوعها في العالم. وتتمركز هذه البواخر قبالة سواحل مدينة ينبع في المملكة العربية السعودية.



البحري للخدمات البحرية (تتمة)

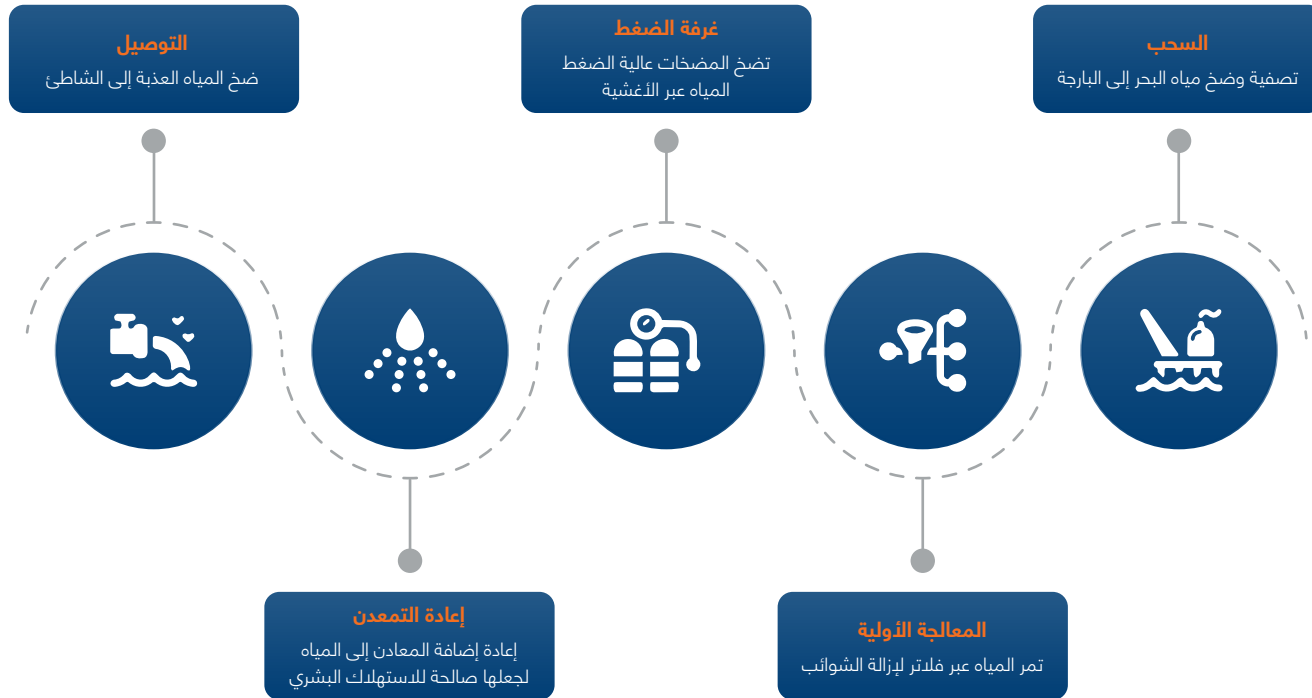


الأستاذ/ موهيت سيبال
رئيس قطاع البحري للخدمات البحرية

وتمثل بوارجنا الثلاث العائمة لتحلية مياه البحر تجسيدا حقيقيا لرسالة البحري، والتي تركز على تسخير قدراتنا البحرية والهندسية ودمجها مع تقنيات التحلية المتطورة لدعم الأمن المائي وتحقيق قيمة مستدامة على المدى الطويل. ونعتز بما أحرزناه من تقدم، ونمضي بخطى واثقة يحدوها الإلهام نحو استكمال مسيرتنا المستقبلية.

نجح قطاع البحري للخدمات البحرية خلال عام 2025م في ترجمة طموحاته إلى تقدم ملموس، إذ انتقلت البوارج العائمة الثلاث من مرحلة تكثيف العمليات إلى مرحلة الإنتاج الموثوق والمنتظم، مما يؤكد كفاءة حلولنا المبتكرة لتحلية مياه البحر عبر البوارج العائمة وقدرتها على تحقيق أداء تشغيلي مرن على نطاق واسع.

عملية تحلية مياه البحر



أبرز إنجازات القطاع

وأثمر إنجاز هذا المشروع عن تأسيس تدفقات إيرادات مستقرة وطويلة الأجل، مدعومة باتفاقية الشراء الملزمة المبرمة بين القطاع والهيئة السعودية للمياه لمدة 20 عاماً.

وسيركز القطاع خلال عام 2026م على الحفاظ على استقرار العمليات على مدار العام عبر البوارج الثلاث وضمان استدامة الأداء الموثوق. وسيعمل بالتوازي على تقييم فرص تجارية جديدة بانتقائية عالية مع اعتماد نهج نمو منضبط يوازن بين الاستخدام الأمثل للموارد والمحافظة على معايير التميز التشغيلي.

شهد عام 2025م انتقال قطاع البحري للخدمات البحرية من مرحلة التشغيل التجريبي وتكثيف الأعمال إلى مرحلة التشغيل التجاري الكامل، فيبعد التشغيل التجاري الناجح للبارجة الأولى في عام 2024م، بلغت البارجتان الثانية والثالثة مرحلة التشغيل التجاري الكامل خلال عام 2025م، بالتزامن مع استكمال جميع الأعمال البحرية والبرية المرتبطة بالمشروع.

ورسّخ القطاع خلال العام استقرار العمليات وموثوقيتها عبر تركيز واضح على تحسين الأداء التشغيلي ورفع كفاءة الوصول. وأسهم هذا النهج في زيادة أوقات التشغيل الفعلية وترسيخ إيقاع تشغيلي منتظم وتحقيق مستويات إنتاج مستقرة عبر جميع المرافق.



إدارة السفن في البحري

- 92 إدارة الأسطول على نطاق واسع
- 93 تعزيز مستويات السلامة
- 94 حماية الموظفين والناقلات
- 95 الريادة البيئية
- 96 تطوير قدرات طواقم العمل البحرية
- 97 الأولويات الاستراتيجية

يقدم قطاع البحري لإدارة السفن خدمات إدارة السفن والدعم البحري لكافة الناقلات المملوكة للبحري. وتشمل مسؤولياته ضمان جاهزية الناقلات للإبحار، والالتزام بالمعايير والأنظمة، وتزويدها بأطقم مؤهلة باحترافية، مع دعم الكفاءة التشغيلية والتقنية، كما يتولى تجهيز الناقلات المستحوذ عليها حديثاً للدخول في الخدمة، وتقديم خدمات الدعم الإداري الأساسية لقطاعات الأعمال.





المهندس/ خالد بن يوسف الحماد
رئيس قطاع البحري لإدارة السفن

وأتقدم في هذا المقام بخالص التقدير لفرق عملنا في البحر والبحر على ما يظهرونه من انضباط مهني واحترافية عالية في أداء مهامهم اليومية، فقد أسهم التزامهم الراسخ في الحفاظ على سلامة الأسطول، وتعزيز الالتزام، ورفع كفاءة العمليات طوال عام 2025م. وسنواصل البناء على هذا الأساس المتين لرفع معايير الأداء وتطوير القدرات وتحقيق قيمة مستدامة للشركة وكافة أصحاب المصلحة.

ووسّعنا نطاق تطبيق نظام سمارت شب® (@SMARTShip) لجمع البيانات وتحليلها ليشمل 80 ناقلة، فرفع هذا التوسع مستوى الالتزام بالمتطلبات التنظيمية وعزز موثوقية الأسطول واستمرارية التشغيل. ومكّننا النظام من تحليل البيانات التشغيلية بصورة لحظية لتحسين تخطيط الرحلات ودعم الصيانة الاستباقية ومعالجة التحديات الفنية قبل تأثيرها على كفاءة الخدمة.

وأولينا في الوقت ذاته اهتماماً كبيراً بتطوير الجيل القادم من الكفاءات البحرية، ويضم برنامجنا التدريبي حالياً نحو 240 متدرباً من الكفاءات الوطنية، مما يعكس إسهام البحري في تنمية رأس المال البشري الوطني. وتدعم مشاركتنا في مبادرة الجيل القادم من البحارة (Next Wave Seafarers) بالتعاون مع المنظمة البحرية الدولية ربط خبراء البحري بالمتردين من مختلف دول العالم، مما يوفر الإرشاد المهني والتدريب العملي ويساعد على بناء مسارات مهنية واضحة في البحر والبحر. وانطلاقاً من وصفنا الشركة الوطنية السعودية للنقل البحري، نأخذ على عاتقنا مسؤولية توسيع آفاق التدريب عبر إتاحة الفرصة للمتدربين للتعامل مع أحدث التقنيات المتقدمة، والمشاركة في مسارات التجارة الدولية، واكتساب خبرات عملية حقيقية على متن أسطول بمعايير عالمية.

بينما نستعرض إنجازاتنا خلال عام 2025م، يشرفني أن أشيد بالأداء الاستثنائي لفريق البحري لإدارة السفن، والذي يمثل حجر الأساس للأسطول البحري، إذ نجح القطاع خلال العام في دمج 12 ناقلة جديدة ضمن الأسطول وتولّى إدارتها التشغيلية، مما وسّع نطاق العمليات وعزز حضور البحري في مسارات الملاحة الدولية.

وتبقى السلامة دائماً على رأس قائمة أولوياتنا، حيث اختتمنا عام 2025م دون تسجيل أي حالة وفاة، ونقّذنا 327 رحلة عبور عبر البحر الأحمر وخليج عدن دون وقوع حوادث رغم تصاعد التوترات الجيوسياسية في المنطقة. وحافظت ناقلات الأسطول على أداء قوي ضمن نظام تفتيش الموانئ الدولي (PSC)، حيث سجّلت صفر حالات احتجاز في الموانئ وحققت معدل قصور يتفوق بوضوح على المتوسطات العالمية. وأكملنا كذلك الانتقال الكامل إلى النسخة الثانية من النظام المطور لفحص وتقييم الناقلات (SIRE 2.0)، الذي يوفر مستوى أعلى من الدقة في متابعة معايير السلامة وكفاءة الأداء التشغيلي للناقلات.

إدارة الأسطول على نطاق واسع

استكمل قطاع البحري لإدارة السفن خلال العام العمليات التجارية اللازمة لبدء تشغيل 10 ناقلات نفط خام عملاقة وناقلة بضائع سائبة وناقلة متعددة الأغراض، فروّد كل ناقلة بطواقم العمل اللازمة واستكمل إصدار جميع شهاداتها وضمن جاهزيتها الكاملة للإبحار، مما وسّع السعة التشغيلية الخاضعة لإدارة القطاع بصورة جوهرية. وعزز جاهزية الأسطول وموثوقيته الفنية عبر إدارة منضبطة لأعمال الصيانة، حيث تم إنجاز 19 عملية صيانة في الحوض الجاف ضمن الميزانية المحددة والجدول الزمني المعتمد، مما حافظ على كفاءة الأصول وقلّص احتمالات الانقطاعات التشغيلية. وواصل تطوير القدرات الرقمية عبر تحديثات تشغيلية موجهة شملت توسيع نطاق نظام سمارت شب® (@SMARTShip) لجمع البيانات وتحليلها ليشمل 80 ناقلة مقابل 73 ناقلة في العام السابق، إلى جانب إطلاق منصة برمجيات بحرية لأتمتة مسارات العمل الحيوية على متن الناقلات، مثل قوائم الفحص وإجراءات تصاريح العمل. كما روّد الأسطول بأكمله بخدمات الاتصال الفضائي للارتقاء بجودة الاتصالات بين الناقلات والمكاتب البرية وتسريع الاستجابة التشغيلية ودعم سلامة الطواقم البحرية.

كما وظّف القطاع خبراته لدعم المسار طويل النجل لتجديد أسطول البحري عبر المشاركة الفاعلة في تطوير تصاميم الناقلات حديثة البناء والإشراف على بنائها. وفي هذا الإطار، أعد القطاع خلال العام

المواصفات الفنية لست ناقلات من نوع "ألتراماكس" للبضائع الجافة السائبة المقرر بناؤها لدى الشركة العالمية للصناعات البحرية، إضافة إلى ناقلتين ثنائيتي الوقود للبضائع المدحرجة والحاويات قيد البناء في حوض بناء صيني. كما باشر القطاع أعمال الإشراف الهندسي على بناء ناقلات الدعم البحري في دبي لضمان جودة البناء والالتزام بالبرنامج الزمني والتحقق من الجاهزية الفنية قبل استلام الناقلات.

وعكس الأداء التشغيلي متانة منظومة الالتزام، إذ لم تُسجّل أي حالة احتجاز لناقلة تابعة للبحري ضمن نظام تفتيش الموانئ الدولي، كما سجّل معدل القصور لكل عملية تفتيش أداءً يتفوق بوضوح على المتوسطات العالمية المعتمدة في القطاع.

وتكلّلت جودة الأسطول وجاهزيته العالية للتفتيش بالحصول على تقدير برنامج جودة الناقلات التابع لخفر السواحل الأمريكي "كوالشيب-21"، بإدراج سبع ناقلات نفط خام عملاقة إضافية ضمن البرنامج خلال العام. ويمنح هذا التقدير الاستثنائي لأفضل الناقلات غير الأمريكية ذات الجودة العالية والصيانة المتميزة التي تستوفي المعايير الصارمة للسلامة والبيئة والمعايير التنظيمية عند رسوها في موانئ الولايات المتحدة.

وعززت إدارة الخدمات اللوجستية للطواقم كفاءة العمليات عبر إتاحة تبديل الطواقم دون الحاجة لتأشيرات مسبقة في ميناءي ينبع وجدة، مما سرّع دورة العمل وقلّص المعوقات التشغيلية وضمن استمرارية العمليات بانسيابية تامة. ودعم افتتاح فرع إدارة السفن في جدة مستويات الإشراف والدعم الفني لعمليات ناقلات المنتجات البترولية، مما رفع كفاءة الاستجابة وسهّل إجراءات التنسيق الميداني.

تعزيز مستويات السلامة

تتصدر السلامة قائمة أولويات العمل في البحري لإدارة السفن، إذ تشكل الركيزة الأساسية لضمان موثوقية الأسطول والجاهزية التامة للتفتيش وتعزيز ثقة العملاء والجهات التنظيمية والطواقم البحرية. كما حافظت البحري خلال عام 2025م على سجل خالٍ من الوفيات عبر جميع الناقلات الخاضعة لإدارتها، وحققت تحسناً ملموساً في مؤشرات إصابات العمل. وانخفض معدل تكرار حوادث الوقت المهدور إلى 0.18 إصابة لكل مليون ساعة عمل في عام 2025م مقابل 0.42 إصابة في العام السابق، نتيجة تشديد الضوابط التشغيلية وتعزيز اتساق إجراءات العمل ورفع كفاءة الطواقم وتكثيف برامج التدريب وترسيخ الانضباط المهني على متن الناقلات.

ودعمت نتائج التفتيش هذا الأداء المتميز في السلامة. وشهد عام 2025م أول عام كامل لتطبيق النسخة الثانية من النظام المطور لفحص وتقييم الناقلات (SIRE 2.0) وهو نظام التفتيش المطور الذي أطلقه المنتدى البحري الدولي لشركات النفط في سبتمبر 2024م، والذي يعتمد نهجاً قائماً على إدارة المخاطر لتقييم مستويات السلامة والأداء التشغيلي للناقلات مع تركيز أكبر على العوامل البشرية. وسجل أسطول ناقلات النفط الخام العملاقة درجات تقييم تفوقت على المتوسطات المعتمدة في القطاع وفق تقارير الرابطة الدولية لأصحاب الناقلات المستقلة.

وعززت البحري ثقافة السلامة عبر برامج التدريب المستمرة وآليات التوجيه السلوكي المنظمة على متن الناقلات. وفي هذا الصدد، أتم 2,723 فرد من الطواقم البحرية تدريبهم خلال عام 2025م عبر برنامج التوجيه السلوكي الداخلي للسلامة للقطاع، مسجلين تصنيفاً استثنائياً للسلوك الآمن تجاوز 98%.

حماية الموظفين والناقلات

حافظ قسم الأمن في البحري لإدارة السفن خلال عام 2025م على سجل تشغيلي متميز، إذ لم تسجل أي حوادث أمنية كبرى، كما خلت التقارير من أي حالات عدم امتثال أو ملاحظات ضمن عمليات التدقيق المرتبطة ببرنامج إدارة الناقلات والتقييم الذاتي المعتمد في القطاع لتقييم أنظمة السلامة والإدارة. وعززت برامج التدريب المتواصلة وجلسات الإحاطة الأمنية والتقييمات الدورية جاهزية الطواقم واتساق الأداء، مما رسخ نتائج امتثال قوية عبر كامل الأسطول.

وأرست التدابير الأمنية المتوازنة منظومة رقابة فاعلة على المخاطر، مدعومةً بوعي تشغيلي لحظي بظروف كل مسار ملاحي. ومكّن هذا النهج قطاعات أعمال البحري من تخطيط رحلاتها البحرية عبر المناطق مرتفعة المخاطر بثقة أعلى مع متابعة مستمرة لأي تطورات أمنية. ونتيجة لذلك، أشرف القطاع على تنفيذ نحو 1,900 رحلة عبور آمنة عبر البحر الأحمر وخليج عدن منذ تصاعد التهديدات في المنطقة، وشملت هذه العمليات 327 رحلة أنجزت بنجاح خلال عام 2025م.

ودعمت البروتوكولات الأمنية المعتمدة استمرارية العمليات وقوّصت أثر التكاليف التشغيلية الإضافية خلال فترات ارتفاع المخاطر، كما أسهمت في الحصول على خصومات ملحوظة على أقساط التأمين ضد أخطار الحرب.

وتولّى قسم الأمن تجهيز المتطلبات الأمنية للناقلات المنضمة حديثاً إلى أسطول البحري ضمن الجداول الزمنية المحددة، حيث استكمل جميع التوثيقات والترتيبات الأمنية على متن الناقلات دون أي تأثير في مواعيد بدء التشغيل.

واستضافت البحري كذلك للعام الرابع على التوالي منتدى الأمن غير الرسمي لملوك الناقلات وترأست أعماله، مما عزز منظومة الأمن البحري عبر تفعيل التنسيق وتبادل المعلومات مع مختلف الجهات المعنية. وأسهم هذا التعاون في رفع جودة وسرعة تقييم التهديدات وتعزيز جاهزية الاستجابة عبر مسارات العمليات. وعزز القطاع من خلال قنوات التنسيق المستمرة مع الجهات البحرية والأمنية قرارات تحديد المسارات الملاحية ورفع مستويات الجاهزية على متن الناقلات وتحديث بروتوكولات الاستجابة السريعة عبر ممرات التجارة الحيوية.

الريادة البيئية

تضع البحري حماية البيئة في صميم إدارة أسطولها التشغيلي، إذ تشكل إحدى المرتكزات الأساسية لسياساتها التشغيلية. وركزت البحري خلال عام 2025م على التطبيق الفعلي للبرامج البيئية بعد استكمال الجزء الأكبر من متطلبات الالتزام في الأعوام السابقة. وشمل هذا التوجه تشغيل الأنظمة البيئية بكفاءة عالية وتعزيز إجراءات المراقبة الدورية وترسيخ الوعي البيئي لدى الطواقم البحرية لضمان الالتزام المستمر بالمتطلبات التنظيمية بانسيابية تامة ضمن العمليات اليومية.

وبينما شغل أسطول الناقلات المملوكة أنظمة معالجة مياه التوازن بكفاءة كاملة، ركز القطاع على المتابعة التشغيلية المنتظمة وتأهيل الطواقم للتعامل مع هذه الأنظمة بما يضمن استدامة الالتزام وحماية النظم البيئية البحرية. وبالمتوازي، واصلت الناقلات المجهزة

بأنظمة تنظيف غاز العادم أداءها وفق المعايير العالمية لانبعاثات أكسيد الكبريت، مدعومةً بتركيز مستمر على موثوقية المعدات وتطبيق أفضل الممارسات التشغيلية وصيانة الأنظمة لضمان الأداء الأمثل.

واكتسبت المتطلبات التنظيمية أهمية تشغيلية أكبر خلال عام 2025م مع دخول القطاع البحري عامه الأول في مرحلة الدمتثال المالي الفعلي بموجب نظام الاتحاد الأوروبي لتداول الانبعاثات، بالتوازي مع بدء تطبيق لائحة الوقود البحري للاتحاد الأوروبي التي تفرض تدريجياً حدوداً أشد على كثافة الغازات الدفينة. واستجابة لهذه التطورات، عزز القطاع منظومة تتبع الانبعاثات على مستوى الرحلة الواحدة ورفع وضوح بيانات الكربون لدعم دقة التقارير وتعزيز الضوابط الداخلية وتمكين اتخاذ قرارات تشغيلية مبنية على بيانات آنية، خاصة للرحلات الممتجهة إلى الموانئ الأوروبية. كما حدّث القطاع إجراءات المراقبة والتوثيق لمواكبة المتطلبات التنظيمية المتسارعة، بما يضمن جاهزية الأسطول المستمرة للامتثال مع الحفاظ على كفاءة التنفيذ التجاري.

تطبيق نظام الاتحاد الأوروبي لتداول الانبعاثات ولائحة الوقود البحري للاتحاد الأوروبي خلال عام 2025م

انتقلت شركات النقل البحري الخاضعة لنظام الاتحاد الأوروبي لتداول الانبعاثات خلال عام 2025م من مرحلة الاستعداد التمهيدي إلى مرحلة الالتزام المالي الفعلي، إذ استحققت أولى التزامات تسليم مخصصات الاتحاد الأوروبي مقابل الانبعاثات المؤثرة للرحلات المشمولة خلال عام 2024م. وأسهم الإطار المركزي الذي تعتمده البحري لتتبع الانبعاثات وإعداد تقاريرها في دعم عمليات المحاسبة والمطابقة والتوثيق من قبل جهات التحقق الخارجية، بما مكّن من إنجاز تسليم المخصصات بكفاءة عبر جميع قطاعات أعمال البحري.

وفي الوقت ذاته، دخلت لائحة الوقود البحري للاتحاد الأوروبي حيز التنفيذ في يناير 2025م، ووضعت حدوداً قصوى لمتوسط كثافة الغازات الدفينة السنوية الناتجة عن استهلاك الطاقة على متن الناقلات التي تُبحر من وإلى موانئ الاتحاد الأوروبي. ويمهّد هذا الإطار التنظيمي لتحويل هيكلتي نحو اعتماد أنواع وقود بديلة وتطبيق منهجيات تقييم للانبعاثات تستند إلى دورة حياة الوقود، مع توجه لتشديد القيود تدريجياً وصولاً إلى عام 2030م وما بعده.



وسيواصل القطاع في الوقت ذاته تعزيز بناء القدرات من خلال تكثيف البرامج التدريبية للطواقم البحرية وموظفي المكاتب، وتعميق مستويات التواصل مع الموظفين، والاستفادة المثلى من منظومات الدعم الإداري المساند في الهند والفلبين. وسيبقى التميز في مجال السلامة هدفاً أساسياً، بإرشاد من قبل مستهدفات طموحة تشمل تحقيق صفر وفيات وصفر تسربات نفطية، إلى جانب التحسين المستدام في نتائج عمليات التفتيش الخارجية. وتركز مبادرات التميز التشغيلي على رفع كفاءة الصيانة وتعزيز المتابعة الرقمية للأداء ودمج تطبيقات نوعية قائمة على الذكاء الاصطناعي ضمن عمليات منتقاة، فضلاً عن الارتقاء بآليات إدارة الرحلات وعمليات الموانئ. وأخيراً، سيعمل القطاع على إثراء منهجيته التنفيذية المرتكزة على العملاء عبر التواصل الاستباقي مع الشركاء الاستراتيجيين، بما يضمن استمرارية تقديم خدمات موثوقة وعالية الجودة على امتداد مسارات عمل الأسطول.

الأولويات الاستراتيجية

بالطلع نحو المستقبل، ينصبّ تركيز قطاع البحري لإدارة السفن نحو ثلاث أولويات محورية تتمثل في: دعم التوسع المتواصل للأسطول، والارتقاء بالأداء التشغيلي، وترسيخ قدرات مؤسسية متينة.

ويواصل القطاع النهوض بدور إشرافي فاعل عبر برامج بناء الناقلات الحديثة، ولاسيما الناقلات من نوع "التراماكس" للبضائع الجافة السائبة وناقلات البضائع المدحرجة والحاويات وناقلات الدعم البحري التي أبرمت عقودها مؤخراً، دعماً للسعة المستقبلية وتعزيزاً للكفاءة التشغيلية.

كما سيركز القطاع على تحسين كفاءة التكاليف التشغيلية، بما يحافظ على تنافسيتها دون المساس بأعلى معايير الجودة والسلامة.



تطوير قدرات طواقم العمل البحرية

حديثاً لتنمية المهارات الشخصية. كما استضاف القطاع خلال العام أول ورشة عمل للضباط السعوديين في مدينة جدة، فضلاً عن تنظيم أربع مؤتمرات كبرى للطواقم البحرية في كل من الفلبين ودبي والهند. وشهدت هذه الفعاليات حضور 750 مشاركاً، وأسهمت بشكل فاعل في توحيد الرؤى وتعزيز التواصل مع الطواقم وشبكات الشركاء.

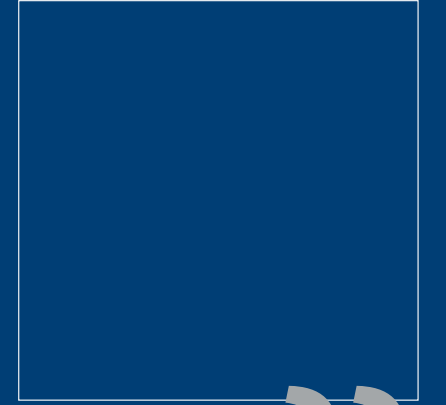
وشكّل قسم شؤون الطواقم البحرية بالقطاع فريق عمل متخصصاً ضمن مكتب البحري في الهند لدعم التوسع التشغيلي وتعزيز جودة التنفيذ، بما يساهم في تطوير مستوى الدعم الإقليمي وتيسير إدارة الحجم المتنامي لعمليات توظيف الطواقم البحرية.

وفي ذات الإطار، ما تزال برامج تطوير المتدربين تمثل رافداً استراتيجياً لتأهيل الكفاءات الواعدة، إذ يدير القطاع أحد أكبر برامج التدريب البحري على مستوى العالم. واستهدف البرنامج توفير 300 فرصة تدريبية خلال عام 2025م بالشراكة مع جامعة الملك عبدالعزيز والأكاديمية الوطنية البحرية وأكاديمية الشارقة للنقل البحري. وحقق البرنامج محطة بارزة هذا العام مع اجتياز أول متدربة سعودية فترة تدريب بحري امتدت 12 شهراً كاملة. وبالتوازي أطلق القطاع برنامج الجيل القادم من البقارة (Next Wave Seafarers) بالتعاون مع المنظمة البحرية الدولية والهيئة العامة للنقل في المملكة العربية السعودية. وأتم 294 متدرباً من 35 دولة برامجهم التدريبية برعاية البحري بحلول نهاية عام 2025م، ومن بينهم 17 متدرباً التحقوا عبر مبادرة الجيل القادم من البقارة.

يتولى القطاع مسؤولية تجهيز جميع الناقلات الخاضعة لإدارته بطواقم العمل البحرية بصورة متكاملة من البداية إلى النهاية، بما يضمن تزويد الناقلات بطواقم عمل معتمدة تتمتع بالكفاءة العالية. ويرتكز هذا الدور على منظومة موثوقة لتخطيط الموارد البشرية، وتيسير عمليات استقطاب وانضمام الطواقم البحرية، وتقديم برامج الرعاية والرفاهية. وتولى القطاع خلال عام 2025م إدارة أكثر من 4,000 فرد من الطواقم البحرية من 58 جنسية مختلفة، مما يعكس النطاق العالمي الواسع والتنوع الثقافي الغني الذي يميز الحضور التشغيلي للبحري. وسجل التنوع بين الجنسين تطوراً ملموساً بانضمام 18 فرد من الطواقم البحرية النسائية في عام 2025م، مقارنةً بـ 4 أفراد فقط في العام السابق، بما يجسد التزام الشركة بتهيئة بيئة عمل أكثر شمولاً.

وعززت مبادرات التدريب والتطوير كفاءة الطواقم ورسخت مفاهيم السلامة، إذ نظم القطاع 26 دورة تدريبية متخصصة شملت 987 جلسة تدريبية وأجرى 383 عملية تقييم. ولتنفيذ هذه البرامج، وظف القطاع مزيجاً متكاملًا من المبادرات المحلية والافتراضية والبرامج المنقّدة بالشراكة مع شركاء استراتيجيين. واستقطبت منصة البحري التعليمية لإدارة السفن تفاعل أكثر من 2,000 فرد من الطواقم البحرية، وسجلت إتمام 6,992 دورة تدريبية شملت خمسة برامج





”

ترسيخ مبادئ الاستدامة ضمن منظومة الحوكمة والأداء لتعزيز القيمة على المدى الطويل.

تحقيق قيمة مستدامة

100
102
104
106
108

نهجنا
حماية البيئة
ترسيخ المواهب
تعزيز خلق القيمة
العمل بنزاهة

6



نهجنا

نحرص في البحري على الحفاظ على ريادتنا كمؤسسة مسؤولة وعالية الأداء، نلتزم بأرقى المعايير الأخلاقية، بما يدعم استمرار الازدهار في المملكة العربية السعودية، ويعزز جودة حياة موظفينا، ويحمي النظم البيئية، ولاسيما عبر المسارات الملاحية التي نزاوّل فيها أعمالنا.

ونسعى جاهدين لترسيخ هذا الالتزام في كل جانب من جوانب عملياتنا اليومية، لضمان استدامة الأثر الإيجابي. وتتمحور مبادراتنا حول إطار عمل الاستدامة الذي يشمل أربعة محاور رئيسية:

- حماية البيئة
- ترسيخ المواهب
- تعزيز خلق القيمة
- العمل بنزاهة



ندمج هذا الإطار بصورة متكاملة ضمن أنظمتنا الإدارية، مدعوماً بمستهدفات ومؤشرات أداء رئيسية مترابطة تضمن دقة التنفيذ وشفافية القياس واستمرارية التطوير في كل جانب من جوانب عملياتنا. وتنسجم هذه الركائز الاستراتيجية، المستمدة من أولوياتنا في مجال الاستدامة، مع أهداف التنمية المستدامة للأمم المتحدة ورؤية السعودية 2030.

ويتولى مجلس الإدارة الإشراف على إطار الاستدامة عبر إقرار المبادئ وتحديد توقعات الأداء التي توجه هذا النهج ومراجعتها بصورة دورية. وأسهم تأسيس إدارة الاستدامة خلال عام 2024م في تعزيز مستويات المساءلة ضمن نموذج الحوكمة وترسيخ الاستدامة في صميم عمليات اتخاذ القرار وتخصيص رأس المال، مما يعزز جاهزية البحري لتلبية تطلعات أصحاب المصلحة والمتطلبات التنظيمية مع مواصلة خلق القيمة على المدى الطويل.

تقييم الأهمية النسبية المزدوجة

أجرت البحري خلال عام 2025م أول تقييم مزدوج للأهمية النسبية بما يتوافق مع المعايير والأدلة الإرشادية الرائدة في مجال تقارير الاستدامة، واستناداً إلى معايير المبادرة العالمية للتقارير.

ومكّن هذا التقييم البحري من تحديد أولويات أبرز الآثار والمخاطر والفرص المرتبطة بالاستدامة عبر عملياتها وسلاسل الإمداد، بما يشمل العوامل المؤثرة في الأداء المالي والمرونة المؤسسية والقيمة المؤسسية طويلة الأجل.

وبناءً على هذه النتائج، حددنا قائمة المواضيع ذات الأهمية النسبية مع مراعاة كل من الأهمية النسبية للآثر والأهمية النسبية المالية، مما يرسخ دمج اعتبارات الاستدامة ضمن استراتيجيتنا، ومنظومة إدارة المخاطر المؤسسية، وعمليات تخصيص رأس المال، وآليات الحوكمة.





حماية البيئة

يعكس محور "حماية البيئة" التزامنا الراسخ بحماية النظم البيئية الطبيعية، ولاسيما البيئات البحرية التي نزاول عملياتنا فيها، عبر خفض الانبعاثات ومنع التلوث وحماية التنوع البيولوجي. وندمج مبادرات الطاقة وأداء الانبعاثات، وإدارة المياه والمخلفات، وحماية التنوع البيولوجي البحري عبر جميع عملياتنا، بما يتفق بصورة تامة مع متطلبات المنظمة البحرية الدولية، وبدعم من ممارسات معززة في المناطق البحرية الحساسة.

إدارة البيئة

تتولى البحري لإدارة السفن قيادة جهود الإدارة البيئية عبر عمليات الأسطول والمكاتب البرية. ويطبق القطاع، الحاصل على شهادة الآيزو 14001، إطار عمل هيكلي لإدارة التآثر البيئية، وضمان الامتثال، ودفع التحسين المستمر للأداء.

وتتولى سياسة البيئة والطاقة الدور التوجيهي لهذا النهج، مدعومةً بنظام إدارة الطاقة المعتمد وفق معيار الآيزو 50001، والذي يعزز الحوكمة، ويدعم عمليات المراقبة القائمة على البيانات، ويرتقي بمستويات الكفاءة والأداء البيئي للانبعاثات.

الطاقة المستخدمة في أسطولنا وأداء الانبعاثات

نلتزم بتطوير الأداء البيئي لعملياتنا وتعزيز بناء مستقبل منخفض الكربون لقطاع النقل البحري. ويتركز نهجنا على التحسين المستمر في كفاءة الأسطول، وتحسين استهلاك الوقود، ومراقبة أداء الانبعاثات، بشكل يتوافق مع أطر النقل البحري الدولية، بما فيها مع المعايير الإرشادية التي وضعتها المنظمة البحرية الدولية لبلوغ صافي انبعاثات صفرية من الغازات الدفيئة بحلول عام 2050م.

كثافة استهلاك الوقود الإجمالية (كيلوغرام/ميل بحري)

2025م	158
2024م	156
2023م	157

تعكس كثافة استهلاك الوقود حالة الأصول وممارسات الصيانة المتبعة، بما يشمل تخطيط مسارات الرحلات وصيانة هياكل ومراوح الناقلات وضبط أداء المحركات. وأصبحت مكاسب الكفاءة الناتجة عن التدابير منخفضة التكلفة الرأسمالية وارتفاع وعي الطواقم ممارسة تشغيلية راسخة ضمن عملياتنا، مع تقييم التحسينات الفنية ذات العوائد المرتفعة لتوسيع نطاق تطبيقها وفق مواصفات الناقلات وجداول الصيانة في الأحوال الجافة.

ظل مستوى كثافة استهلاك الوقود لعام 2025م مستقرًا إلى حد كبير عند 158 كيلوغرام لكل ميل بحري (2024: 156)، مما يعكس استمرار التركيز على كفاءة العمليات التشغيلية رغم اختلاف ظروف التشغيل.

كثافة انبعاثات غازات الدفيئة المباشرة (كيلوغرام مكافئ ثاني أكسيد الكربون/ميل بحري)

2025م	506
2024م	499
2023م	499

في عام 2025م، ارتفعت كثافة انبعاثات الغازات الدفيئة بشكل هامشي بنسبة 1% مقارنة بعامي 2024م و2023م، لتصل إلى 506 كيلوغرام مكافئ ثاني أكسيد الكربون لكل ميل بحري. يعكس هذا التغير مجموعة من العوامل، بما في ذلك اختلاف أنماط نشر الناقلات، ومسافات الرحلات، وحجم الأسطول وتكوينه خلال فترات المقارنة.

تتأثر كثافة انبعاثات الغازات الدفيئة بكفاءة الناقلة، وحالة الأصل، والقرارات التجارية والتشغيلية مثل منطقة الإبحار، وسرعة ومسار الرحلة. وخلال العام، ساهمت المبادرات المستمرة، بما في ذلك رفع مستوى وعي الطاقم، وتحسين كفاءة الطاقة، وتعزيز مراقبة الأداء، في الحد من ارتفاع كثافة انبعاثات الغازات الدفيئة.

يتم دعم مراقبة الأداء من خلال مركز مراقبة أداء الأسطول المركزي، والذي يستخدم تحليلات لحظية، ومؤشرات أداء رئيسية للرحلات، وتحليل مقارني على مستوى كامل الأسطول لتحسين كفاءة الأداء على مستوى الناقلة والرحلة. بالإضافة إلى ذلك، تعمل كل ناقلة وفق خطة إدارة كفاءة الطاقة مصممة خصيصاً لها، والتي تتم مراجعتها بشكل ربع سنوي لتعزيز الكفاءة، وتحسين الرحلات، وتقليل استهلاك الوقود والانبعاثات.

وبالتطلع للمستقبل، تتوقع البحري استغلال التنسيق المتواصل بين قطاع البحري لإدارة السفن والفرق التجارية لقطاعات الأعمال المختلفة، بالاعتماد على اتخاذ قرارات مبنية على البيانات، لتحسين الكفاءة وإدارة كثافة انبعاثات الغازات الدفيئة بشكل تصاعدي بمرور الوقت.

حماية البيئة البحرية: حماية التنوع البيولوجي ومنع التلوث

نلتزم بحماية النظم البيئية البحرية عبر الالتزام بالمعايير البحرية الدولية وتجاوزها، مع تشديد الضوابط لمنع التلوث وحماية التنوع البيولوجي. ويشكل الامتثال لمتطلبات تصريف المياه المعالجة وإدارة المخلفات وإعادة التدوير والحد من انبعاثات الكبريت الحد الأدنى لممارساتنا التشغيلية، كما نطبق تدابير معززة في المناطق البحرية الحساسة.

وحافظت البحري خلال عام 2025م على سجل خالٍ من التسربات النفطية للعام الثالث على التوالي، كما استكملت تركيب أنظمة معالجة مياه التوازن عبر كامل أسطول الناقلات المملوكة، محققين هدف المنظمة البحرية الدولية لعام 2025م، بما يسهم في الحد من انتشار الكائنات والجزئيات المعدية. وتعاملنا مع التحديات بكفاءة عبر التخطيط المبكر وتوحيد التصاميم وإجراء الاختبارات اللازمة وتدريب الطواقم، دون تسجيل أي أنماط متكررة لعدم الامتثال.

تركيب أنظمة معالجة مياه التوازن (%) من السفن

2025م	100
2024م	100
2023م	67

تتبع جميع ناقلاتنا خطة متكاملة لإدارة النفايات، إذ استقر معدل النفايات الناتجة عن أسطولنا عند 50 متراً مكعباً لكل ناقلة خلال عام 2025م، وهو ذات المستوى المسجل في عام 2024م. ونواصل تعزيز الإجراءات وأنظمة الرصد والمتابعة للحفاظ على خلو عملياتنا من أي تسربات نفطية وخفض كثافة النفايات والالتزام الصارم بالمتطلبات التنظيمية لحماية البيئات البحرية.

إجمالي النفايات المتولدة (متر مكعب لكل سفينة)

2025م	50
2024م	50
2023م	59



ترسيخ المواهب

السلامة

نلتزم في البحري بحماية حياة موظفينا وضمان سلامتهم، بالتوازي مع بناء قوى عاملة مؤهلة وعالية الأداء. ونشكل الصحة والسلامة المهنية ركيزة أساسية لهذا الالتزام، ومحركاً رئيسياً لتقديم عمليات آمنة وموثوقة سواء في البحر أو على البر.

ونحرص باستمرار على تحقيق سجل خالٍ من الوفيات، والإبقاء على معدل تكرار حوادث الوقت المهدور دون 0.44 لكل مليون ساعة عمل، مع مواصلة الارتقاء بمعايير السلامة عبر جميع الناقلات. وبدعم نظامنا لإدارة الصحة والسلامة المهنية المعتمد وفق معيار التيزو 45001 هذا التوجه من خلال تعزيز الحوكمة القائمة على إدارة المخاطر وترسيخ ثقافة التحسين المستمر.

ونعمل على إدارة مخاطر البيئة البحرية بكفاءة عالية من خلال تطبيق أداة تشخيص الثقافة المؤسسية التي تقدم مؤشرات استباقية لنداء السلامة، وتقديم برامج تدريب شاملة للطواقم البحرية، وتقييم المخاطر بحسب نوع المهام المخصصة، فضلاً عن ترجمة الدروس المستفادة من الحوادث إلى ممارسات عملية عبر برنامجنا الداخلي للتوجيه السلوكي للسلامة (OASIS). كما نوفر معدات وقاية شخصية تُعد الأفضل في القطاع، وننقذ برامج لتعزيز السلامة، كما نمُنح موظفينا صلاحية إيقاف العمل عند رصد أي مخاطر وفق سياسة "صلاحية التوقف عن العمل"، وتدعم سياسة "الثقافة العادلة" ونظام الإبلاغ عن الحوادث الوشيكة دون الكشف عن الهوية، والذي يخضع للمراجعة خلال 24 ساعة، مبادئ المساءلة والتعلم المؤسسي، بينما تسهم المراجعات اليومية من قبل المشرفين وحلقات التعلم المستمر في تسريع تدابير التخفيف وتعزيز التحسين المستمر.

وفي هذا الإطار، حافظنا على سجل خالٍ من الوفيات خلال عامي 2024م و2025م، وشهد معدل تكرار حوادث الوقت المهدور تحسناً ليبلغ 0.18 إصابة في عام 2025م، مقارنة بـ 0.42 إصابة في عام 2024م، مما يؤكد فاعلية جهودنا المكثفة في ضبط الأنشطة عالية المخاطر وتعزيز إدارة الأنشطة عالية المخاطر.

معدل إصابات الوقت الضائع (عدد الحوادث لكل مليون ساعة عمل)

2025م	0.18
2024م	0.42
2023م	0.35

التنوع والشمول

نواصل تهيئة بيئة عمل شمولية تستقطب أفضل الكفاءات المتنوعة، وتعمل على تطويرها والاحتفاظ بها، انطلاقاً من قناعة راسخة بأن تنوع الرؤى والخبرات يعزز مستويات السلامة والابتكار والأداء المؤسسي. وتمثل زيادة مشاركة المرأة أولوية استراتيجية عبر الأدوار البرية والبحرية.

وشكّلت النساء خلال عام 2025م نسبة 22% من إجمالي الموظفين بدوام كامل، وهي ذات النسبة المسجلة في عام 2024م. ورغم استقرار نسب التمثيل، نكثف جهودنا لتعزيز قنوات الاستقطاب وتوسيع فرص التطوير والارتقاء بمبادرات الاحتفاظ بالكفاءات.

كما ندعم الآباء والأمهات عبر حزمة من المزايا تشمل إجازة الوالدين، ومن بينها 10 أسابيع إجازة أمومة مدفوعة الأجر للأمهات في المملكة العربية السعودية، إلى جانب اعتماد ممارسات داعمة للأسرة تساعد الموظفين على تحقيق التوازن بين الحياة المهنية والشخصية والعودة السلسة لمسارهم الوظيفي.

نسبة مشاركة المرأة في القوى العاملة (عدد الإناث ضمن الموظفين بدوام كامل)

2025م	22
2024م	22
2023م	22

جذب الكفاءات والاحتفاظ بها وتطويرها

2025م	2024م	2023م	
894	761	681	عدد الموظفين بدوام كامل
11	12	12	معدل دوران الموظفين (%)
47	49	48	معدل التوطين (%) نسبة المواطنين السعوديين من إجمالي القوى العاملة بدوام كامل عالمياً
11	16	12	متوسط ساعات التدريب لكل موظف
23	17	36	متوسط ساعات التدريب لكل عضو في الطاقم

موظفونا

تستند استراتيجيتنا للنمو إلى استقطاب الكفاءات المتميزة وتطويرها والاحتفاظ بها، بما يضمن استمرارية العمليات بأعلى درجات الأمان والموثوقية والكفاءة. وترسخ سياسة التطوير الوظيفي لدى البحري بيئة عمل قائمة على الأداء، مدعومة بأطر موضوعية وشفافة للترقيات والتعاقب الوظيفي، تضمن تكافؤ الفرص والعدالة في الأجور وفق أنظمة العمل في المملكة العربية السعودية.

وتصمم البحري برامج التطوير بما يلي الاحتياجات الفعلية للموظفين. وتتبع الطواقم البحرية مسارات منظمة تتدرج من متدرب إلى ضابط أول، مدعومة بالتدريب الفني والشهادات المعتمدة، في حين يستفيد موظفو المكاتب من برامج تطوير وظيفية وقيادية متكاملة ومتعددة التخصصات.

ونواصل تعزيز حضور الكفاءات الوطنية عبر كوادرنما بما ينسجم مع مستهدفات رؤية السعودية 2030. وشكّلت الكفاءات الوطنية خلال عام 2025م نسبة 47% من إجمالي الموظفين بدوام كامل، بما يعكس توسعاً مدروساً يتماشى مع متطلبات التشغيل المتنامية. وارتفع عدد الموظفين بدوام كامل بنسبة 17% على أساس سنوي ليصل إلى 894 موظف، بينما تحسن معدل دوران الموظفين ليبلغ 11%. وتواصل البحري تركيزها على تطوير الكفاءات الوطنية وتعزيز المهارات القيادية وترسيخ مبادرات الاحتفاظ بالموظفين دعماً للنمو المستدام.



تعزيز خلق القيمة

يعكس محور "تعزيز خلق القيمة" التزامنا بتحقيق أداء مسؤول ومستدام. ونعمل على مواءمة أهداف أعمالنا مع مسؤوليتنا الاجتماعية والبيئية لخلق قيمة مشتركة. وتدعم البحري عبر الأداء المرن والاستثمارات المنضبطة في المملكة العربية السعودية وعبر الأسواق الدولية التي تدعم أصحاب المصلحة وتمكّن العملاء وتعزز الصناعات المحلية وتقود مسار نمو طويل الأجل.

القيمة الاقتصادية المضافة

أسهمت البحري خلال عام 2025م في دعم الاقتصادات التي تزاوُل أعمالها فيها عبر المدفوعات المباشرة إلى الموظفين والموردين والمقاولين والجهات الحكومية والمستثمرين. وأنفقنا 7.70 مليار ٩ في صورة تكاليف تشغيلية ومصروفات عمومية وإدارية ومخصصات، مما حقّر النشاط الاقتصادي عبر سلاسل القيمة المرتبطة بعملياتنا. وسجل عدد الموظفين بدوام كامل زيادة بنسبة 17% على أساس سنوي ليصل إلى 894 موظفًا. كما وزعنا أرباحاً نقدية بقيمة 738 مليون ٩ على المساهمين، وسدّنا 92 مليون ٩ في صورة ضرائب وزكاة، وأسهمنا في توظيف استثمارات رأسمالية بقيمة 4.25 مليار ٩ لتوسعة قاعدة أصولنا وتحديثها.

الاستثمار المجتمعي

تركز البحري جهود الاستثمار المجتمعي على تنمية الكفاءات الوطنية ودعم الابتكار والإسهام في الأولويات الاجتماعية والإنسانية المتسقة مع الأهداف التنموية طويلة الأجل للمملكة العربية السعودية. وواصلنا خلال عام 2025م تعزيز المهارات المؤهلة لتلبية المتطلبات المستقبلية وتطوير قدرات الموظفين، إلى جانب المساهمة في المبادرات الوطنية والإنسانية، ودعم تطوير البنية التحتية والخدمات اللوجستية، مما يبرز التزامنا بتبادل المعرفة ودفع الاستدامة في القطاع البحري.

وخصصت البحري خلال العام إجمالي 16 مليون ٩ لبرامج تطوير الطلاب ورعاية الأنشطة المجتمعية. وشمل هذا الاستثمار مبادرات التدريب وبناء القدرات للطلاب والمهنيين الشباب وتقديم المنح الدراسية وبرامج التدريب المهني والتعاوني، بالإضافة إلى دعم المبادرات المجتمعية الهادفة ورعاية الفعاليات الاجتماعية. وتسهم هذه المبادرات في تنمية رأس المال البشري وترسيخ أثر اجتماعي مستدام يدعم الأولويات الوطنية.

التحول الرقمي

يُعد التحول الرقمي مُمكنًا استراتيجيًا لتعزيز التنافسية والمرونة وخلق القيمة عبر محفظة الشحن والخدمات اللوجستية للبحري، ويسهم في تطوير عمليات اتخاذ القرار وتعزيز موثوقية الخدمات وترسيخ الحوكمة في بيئة تشغيلية عالمية تزداد تعقيداً واعتماداً على البيانات.

ونعمل على تطوير منظومة تقودها قطاعات الأعمال وتستند إلى البيانات، وترتكز على بنية متقدمة للبيانات ومنصات سحابية متطورة وأطر متقدمة للأمن السبراني والتكامل القابل للتطوير. وتتيح هذه الركائز تطبيق تحليلات متقدمة وعمليات تحسين معززة وأتمّة مدعومة بالذكاء الاصطناعي عبر عمليات الأسطول وإدارة الناقلات والأنشطة اللوجستية والتجارية.

نمتلك قدرات متقدمة تشمل منصة مؤسسية متطورة للبيانات والتحليلات تجمع وتدمج البيانات بأمان من الناقلات والعمليات اللوجستية والأنظمة التقنية عبر قطاعات أعمالنا، لتشكل مصدراً موحدًا وموثوقاً للبيانات على مستوى البحري. وتدعم هذه المنصة تطبيقات التحليلات المتقدمة والذكاء الاصطناعي وتسهم في تسريع اتخاذ القرارات في مجالات التأجير وإدارة الرحلات وعمليات الأسطول وخدمات العملاء، بما يتيح توسيع نطاق الاستفادة من الرؤى التحليلية بصورة متسقة على مستوى المنظمة.

ركائز التحول الرقمي

الذكاء التشغيلي

تحسين العمليات التشغيلية للناقلات بالاعتماد على تقنيات الذكاء الاصطناعي

تجربة العملاء والشفافية

تتبع مسارات الشحنات، وتقديم توقعات دقيقة لأوقات الوصول، وتوفير وظائف الخدمة الذاتية المباشرة للعملاء

تمكين البيانات والمنصات

تطوير بنية مؤسسية شاملة للبيانات، وتوفير قدرات التحليل المشتركة



وبالتوازي، تسهم أنظمة الرصد والمتابعة المدعومة بالذكاء الاصطناعي وإترنت الأشياء على متن الناقلات - لاسيما ضمن البحري للنفط والبحري لإدارة السفن - في استخراج آلاف البيانات اللحظية من أنظمة الملاحة والمحركات والشحنات. وتوظف البحري هذه البيانات في دعم الصيانة الاستباقية وتحسين استهلاك الوقود وتخطيط مسارات الرحلات وتوفير خدمات التشخيص عن بُعد، مما يعزز موثوقية العمليات ويقلل فترات التوقف غير المخطط لها ويرتقي بمستويات السلامة والأداء البيئي.

وستركز أولوياتنا خلال عام 2026م على التحول من مرحلة إرساء الركائز إلى مرحلة تحقيق القيمة على نطاق واسع عبر التنفيذ المنضبط. وتشمل أولوياتنا توسيع تطبيقات الذكاء التشغيلي عبر الأساطيل والخدمات اللوجستية، مع التركيز على التطبيق العملي لهذه التقنيات، وتحقيق وفورات ملموسة في التكاليف، وإحداث تحسينات نوعية في مجال السلامة والموثوقية، بدلاً من مجرد إضافة أدوات تقنية جديدة. كما سنمضي قدماً في تطوير التجارب الرقمية للعملاء ليرتقي بها من مستوى توفير الرؤية إلى مرحلة القدرة على التنبؤ الاستباقي، مستعينين بلوحات متابعة الأداء وتنبهات الاستثناءات وتحديثات توقعات الوصول، مع دمج هذه المزايا بانتقائية ضمن الأنظمة التقنية الرئيسية للعملاء، كما سنواصل في الوقت ذاته تعزيز جودة البيانات وحوكمتها لضمان موثوقية الرؤى التحليلية وجاهزيتها للمراجعة، إلى جانب أتمّة مسارات عمل محددة مثل التوثيق والموافقات وإعداد التقارير عندما تتيح هذه الخطوات تحقيق فوائد تشغيلية واضحة وقابلة للقياس.

الكفاءة والأتمّة

أتمّة مسارات العمل والارتفاع بمستويات الإنتاجية

الالتزام والاستدامة والمخاطر

إعداد تقارير الانبعاثات والالتزام وإدارة المخاطر



العمل بنزاهة

يجسد محور "العمل بنزاهة" التزامنا الراسخ بممارسة الأعمال بمسؤولية وترسيخ مرونة الشركة على المدى الطويل. ونتعامل مع موظفينا وعملائنا وموردنا ومجتمعاتنا وفق أعلى مبادئ الاحترام والكرامة. ونسترشد بمعايير أخلاقية راسخة وإطار قوي للحوكمة المؤسسية، مع دمج نهج استباقي يتضمن رؤية واضحة للمخاطر في آليات اتخاذ القرار عبر كافة عملياتنا وسلاسل الإمداد الخاصة بنا.

حقوق الإنسان وسلاسل الإمداد المسؤولة

يشكل احترام حقوق الإنسان قيمة راسخة في نهج البحري الذي يستند إلى معايير واضحة وضوابط عملية وبرامج تطوير مستمرة تتماشى مع أفضل الممارسات الدولية. وتعزز البحري ثقافة الشفافية والإفصاح من خلال سياسات وبرامج تدريبية متكاملة تدعمها قنوات واضحة للإبلاغ عن المخالفات، مع ضمان السرية التامة وحظر أي ممارسات انتقامية. وتُراجع كافة البلاغات والملاحظات فور ورودها لاتخاذ الإجراءات التصحيحية المناسبة.

معايير الموردين والعناية الواجبة

نحرص على بناء شراكات مع موردين يتمتعون بسمعة راسخة والتزام واضح بالمعايير الأخلاقية، مع رفض قاطع لأي ممارسات تنطوي على عمالة الأطفال أو العمل الجبري. وتُلزم البحري مورديها بالالتزام بمدونة قواعد الخاصة بسلوك الموردين. وتُدمج معايير الممارسات البيئية والاجتماعية والحوكمة المؤسسية ضمن تقييمات الموردين وبطاقات الأداء لتغطي متطلبات السلامة والبيئة والالتزام. وتسهم مبادرات التوعية وبناء القدرات المستمرة في ترسيخ الممارسات المسؤولة عبر سلاسل الإمداد بأكملها.

الإشراف والمساءلة

تدمج البحري ممارسات حقوق الإنسان وأخلاقيات العمل ضمن إطار حوكمتها المؤسسية، بما يعكس في سياساتها وعملياتها وضوابطها الداخلية لضمان تطبيق سلوك مسؤول ومتسق عبر مختلف قطاعات الأعمال في الشركة. وتطبق البحري إجراءات رسمية ومسارات تصعيد واضحة لإدارة القضايا والمشكلات، مع إجراء مراجعات دورية للنهج المتبع لضمان مواكبته للتطورات التنظيمية وتطلعات أصحاب المصلحة.

وأجرينا خلال عام 2025م عمليات مراجعة على 20 مورداً، وأنهينا ثلاثة عقود بسبب عدم الالتزام، دون أي تأثير جوهري على استمرارية العمليات. وتخضع ناقلات الأسطول لدورات صيانة في الحوض الجاف كل خمس سنوات، وقد قلصنا بشكل طفيف عدد الوكلاء المعتمدين بعد إنهاء التعاقد تدريجياً مع الوكلاء الذين أضيفوا خلال فترة الجائحة.

عدد الموردين الذين خضعوا لعمليات التدقيق

2025م	20
2024م	26
2023م	24

الحوكمة وأخلاقيات العمل وخلق القيمة

تُشكل الحوكمة الرشيدة وثقافة النزاهة الركيزة الأساسية لاستراتيجية البحري وقدرتها على تحقيق قيمة مستدامة على المدى الطويل. ويخضع هذا الإطار لإشراف مجلس إدارة يتألف من 10 أعضاء، تدعمه ثلاث لجان منبثقة عنه، وفريق إدارة تنفيذية يرأسه الرئيس التنفيذي. ويرأس أعضاء مستقلون كلاً من لجنة المراجعة ولجنة الترشيحات والمكافآت، بما يدعم الإشراف المحايد على التقارير المالية وإدارة المخاطر وحوكمة الموارد البشرية. وتتولى اللجنة التنفيذية مهام الإشراف على استراتيجية الاستثمار وتخصيص رأس المال، بما ينسجم مع النهج المنضبط والأولويات الاستراتيجية للشركة.

وبصفتها شركة مساهمة عامة مدرجة في السوق السعودية، تلتزم البحري التزاماً كاملاً بلائحة حوكمة الشركات الصادرة عن هيئة السوق المالية في المملكة العربية السعودية، ونحافظ على أعلى مستويات الشفافية من خلال الإفصاح المنتظم عن النتائج المالية ونشر إعلانات السوق في توقيتها المناسب. وتدعم إدارة علاقات المستثمرين قنوات التواصل المفتوح والبناء مع المساهمين والمجتمع الاستثماري بصفة عامة.

ونرسخ قيم النزاهة والمساءلة عبر إدارة مستقلة للمراجعة الداخلية تتبع بصورة مباشرة مجلس الإدارة، وتتولى مهام التحقق من الالتزام والتحقيق في أي مخالفات محتملة. ولم تسجل البحري أي مخالفات لقواعد السلوك المهني خلال عام 2025م.

ونؤكد التزامنا الدائم بالارتقاء المستمر بممارسات الحوكمة، بما يعزز كفاءة التنفيذ ويرسخ إدارة المخاطر ويدعم تحقيق قيمة مستدامة على المدى الطويل.

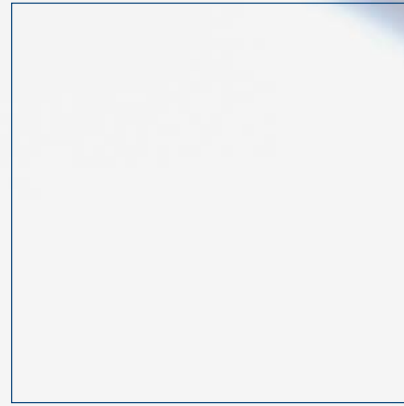


إدارة المخاطر

112
113

إطار عمل إدارة المخاطر
خارطة المخاطر لعام 2025م

تسهم ممارسات إدارة المخاطر المؤسسية واستمرارية الأعمال، القائمة على الانضباط التشغيلي والمسؤوليات الواضحة والرقابة النشطة، في تمكين البحري من التعامل بفاعلية مع تقلبات السوق، وتعزيز مرونتها التشغيلية، ودعم مسار نموها المستدام.





خارطة المخاطر لعام 2025م

حافظت مستويات تعرض البحري للمخاطر خلال عام 2025م على اتساقها العام مع الأعوام السابقة، غير أن طبيعة بعض المخاطر وحدثها شهدت تطورات ملموسة في ظل تصاعد التقلبات الجيوسياسية، وتغير ديناميكيات السوق، واستمرار التحولات الهيكلية التي يشهدها قطاع النقل البحري عالمياً. وتصنف البحري فئات المخاطر الرئيسية وفق حجم تأثيرها المحتمل لتشمل المخاطر الاقتصادية، والجيوسياسية والأمنية، والتشغيلية، والمالية، إضافة إلى المخاطر التنظيمية والقانونية.

فئة المخاطر	الوصف	تدابير التخفيف
المخاطر الاقتصادية	تنشأ المخاطر الاقتصادية نتيجة حالة الضبابية وعدم اليقين المرتبطة بالاقتصاد الكلي العالمي، وتقلبات أسعار الشحن، والتحولت في ديناميكيات العرض والطلب عبر قطاعات النقل البحري المختلفة. وشهدت الأسواق خلال عام 2025م تقلبات دورية تأثرت بتباطؤ النمو الاقتصادي في بعض المناطق وتغير مسارات تجارة النفط والبتروكيماويات.	تعمل البحري على الحد من هذه المخاطر من خلال اعتماد استراتيجية متنوعة لنشر الأسطول، والحفاظ على مزيج متوازن بين ترتيبات السوق الفورية وعقود تأجير واستئجار الناقلات، إلى جانب تحسين دورات الاستحواذ على الناقلات والتخلص من الناقلات القديمة، مستفيدة في الوقت ذاته من التحوط الطبيعي الذي توفره محفظة أعمالها متعددة القطاعات.
المخاطر الجيوسياسية والأمنية	تصاعدت حدة التوترات الجيوسياسية والتهديدات الأمنية البحرية والصراعات الإقليمية عبر عدد من الممرات التجارية العالمية خلال عام 2025م. وتشمل هذه المخاطر العمليات الإرهابية والتزاعلات المسلحة وأعمال القرصنة وما قد ينجم عنها من اضطرابات في مسارات الشحن الدولية.	واصلت البحري تطبيق مجموعة صارمة من إجراءات الحد من المخاطر، شملت تعزيز خطط تحديد المسارات البحرية، وتكثيف الرصد اللحظي للتهديدات، وتحسين الناقلات، وتشديد البروتوكولات الأمنية. وأسهمت هذه التدابير الاستباقية، كما في الأعوام السابقة، في حماية أطقم العمل والناقلات والشحنات، حيث لم تسجل أي حوادث أمنية كبرى خلال العام.
المخاطر التشغيلية	تمثل المخاطر التشغيلية إحدى التحديات الجوهرية الملازمة لقطاع النقل البحري، وتشمل الحوادث البحرية، وتلف البضائع المنقولة، وإصابات الطواقم البحرية، وفترات التوقف غير المخطط لها للناقلات.	عززت البحري خلال عام 2025م ممارسات إدارة السفن عبر توسيع نطاق قدرات المراقبة الرقمية، وإجراء تقييمات أكثر شمولاً للمخاطر، وتطوير البرامج التدريبية الفنية وبرامج السلامة الموجهة للطواقم البحرية. وتواصل الشركة كذلك توفير حماية مالية قوية من خلال التغطية التأمينية الشاملة للناقلات والبضائع والموظفين.
المخاطر المالية	تنشأ المخاطر المالية بوصفها انعكاساً محتملاً لفئات المخاطر الأخرى، وتشمل مخاطر السوق المرتبطة بتقلبات أسعار صرف العملات وأسعار الفائدة ومعدلات العمولات، إضافة إلى مخاطر الائتمان ومخاطر السيولة.	تدير البحري احتمالية تعرضها لهذه المخاطر عبر المراقبة المستمرة للأداء المالي، وتطبيق ممارسات متحفظة لإدارة الخزينة، وتنفيذ مبادرات استراتيجية تهدف إلى تعزيز مستويات السيولة والحفاظ على متانة المركز المالي.
المخاطر التنظيمية والقانونية	تنشأ المخاطر التنظيمية والقانونية نتيجة تعقيد الأطر التشريعية والتنظيمية في الأسواق التي تعمل فيها الشركة، وبخاصة في المملكة العربية السعودية ودولة الإمارات العربية المتحدة والولايات المتحدة الأمريكية، إضافة إلى التحولات المتسارعة في أنظمة العقوبات الدولية والقيود التجارية.	تشرف إدارة الالتزام في البحري على ضمان الالتزام للمتطلبات التنظيمية عبر مختلف قطاعات الأعمال والمواقع العالمية، مع المتابعة المستمرة للمستجدات التنظيمية الدولية والتنسيق الوثيق مع الإدارات التشغيلية لضمان توافق أنشطة الشركة بالكامل مع الأطر القانونية والتنظيمية المعتمدة. ويتلقى مجلس الإدارة إحاطات دورية حول مسائل الالتزام، مع احتفاظه بدور الإشراف المباشر على إطار الالتزام المؤسسي.

ملاحظة: صُنفت فئات المخاطر بناءً على تأثيرها المحتمل وفقاً لتقييم الإدارة. ويُلخص الجدول الفئات الرئيسية للمخاطر، ومحركاتها الأساسية، وتدابير التخفيف المعتمدة. وترد تفاصيل إضافية حول المخاطر المالية ضمن الإيضاح رقم (28.4) من الإيضاحات المرفقة بالقوائم المالية الموحدة.

إطار عمل إدارة المخاطر

ونوظف إطار عمل إدارة المخاطر المؤسسية في البحري للتعامل مع نطاق واسع من المخاطر الداخلية والخارجية، بما يشمل الاعتبارات المرتبطة بالاستدامة، وذلك بالتوافق التام مع معيار آيزو 31000 المعترف به عالمياً لمبادئ وعمليات إدارة المخاطر. ويتكامل هذا الإطار مع منظومة استمرارية الأعمال المستندة إلى معيار آيزو 22301، بما يرسخ قدرات الاستجابة الفاعلة ويعزز جاهزية عملياتنا الحيوية لمواجهة الاضطرابات المحتملة.

وتواصل البحري اعتماد نهج هيكلي واستشرافي متكامل لإدارة المخاطر المؤسسية واستمرارية الأعمال، وترسّخ من خلاله مكانتها القوية بما يؤهلها لتجاوز تحديات عام 2025م وما بعده، وتدعم في الوقت ذاته مسيرة النمو المستدام ضمن بيئة بحرية عالمية تتسم بالمتغيرات المتسارعة.

حرصنا على ترسيخ نهج البحري لإدارة المخاطر بصورة وثيقة ضمن استراتيجيتنا ونموذج أعمالنا، بما يعزز المرونة المؤسسية ويدعم جاهزية البحري لغتنام الفرص التي قد تنشأ في ظل التحولات المتواصلة في مشهد المخاطر العالمي. ويشكل التحديد الاستباقي للمخاطر المؤثرة على أعمال الشركة وعلى قطاع النقل البحري عموماً، إلى جانب تطبيق تدابير تخفيف فعالة، ركيزة أساسية توجه مسارنا الاستراتيجي وتدعم إطارنا التشغيلي لضمان استمرارية الأعمال بكفاءة عالية.

ملخص إدارة المخاطر المالية



(يرجى الرجوع إلى الإيضاح رقم 28.4)



الإفصاحات النظامية

116	مجلس إدارة البحري
128	لجان مجلس الإدارة
131	الإدارة التنفيذية
135	المكافآت والتعويضات
138	ملكية الأسهم لأعضاء مجلس الإدارة والإدارة التنفيذية
139	سياسة توزيع الأرباح والأرباح الموزعة
140	الجمعيات العامة
140	مقترحات المساهمين
141	سجلات المساهمين
142	القروض البنكية والصكوك
142	الشركات التابعة والزميلة
143	المدفوعات النظامية خلال عام 2025م
144	المعاملات مع الأطراف ذات العلاقة
144	الرقابة الداخلية ورأي لجنة المراجعة
145	الالتزام بلائحة حوكمة الشركات
146	إقرارات مجلس الإدارة

خلال عام 2025م، واصلت البحري التزامها الكامل بمعايير الحوكمة ومتطلبات الإفصاح الصادرة عن هيئة السوق المالية، مما يعزز مستويات الشفافية والمساءلة والتواصل الفعّال وفي الوقت المناسب مع المساهمين والسوق.



مجلس إدارة البحري

حقوق المساهمين والأدوات التي تمكّنهم من ممارسة حقوقهم بفعالية ووفق أفضل الممارسات وذلك لتعزيز مبادئ المساءلة والشفافية وبناء علاقات استراتيجية مع مختلف أصحاب المصلحة.

يتكون مجلس إدارة البحري من 10 أعضاء تنتخبهم الجمعية العامة لمدة لا تزيد عن أربع سنوات حسب ما نصت عليه المادة السابعة عشر من النظام الأساس للشركة. كما ينبثق عن مجلس الإدارة ثلاث لجان، وهي لجنة المراجعة، ولجنة الترشيحات والمكافآت، واللجنة التنفيذية.

تلتزم البحري بمبادئ الحوكمة وعلى رأسها مبدأ الشفافية والإفصاح، وتعزيز دور مجلس الإدارة والإدارة التنفيذية بشكل فعال من خلال تحديد مهامهم ومسؤولياتهم، كما أن تدابير وإجراءات الحوكمة المتبعة لدى البحري متوافقة مع الأنظمة واللوائح الصادرة عن الجهات الرقابية وأفضل الممارسات المتبعة.

وقد وضع مجلس الإدارة قواعد الحوكمة ويشرف عليها بشكل مستمر، وتشمل السياسات والتعليمات العامة والإجراءات وذلك لضمان الأداء الفعال للأعمال الشركة. كما اشتملت هذه القواعد على

مجلس إدارة البحري* "يتبع"

المهندس/ أحمد بن محمد الخيني
عضو مجلس الإدارة



مستقل

المهندس/ أحمد بن علي السبيعي
عضو مجلس الإدارة والرئيس التنفيذي



تنفيذي

الأستاذ/ رائد بن عبدالله إسماعيل
عضو مجلس الإدارة



مستقل

المهندس/ محمد بن خليفه الملحم
عضو مجلس الإدارة



مستقل

الأستاذ/ محمد بن عبدالعزيز السرحان
رئيس مجلس الإدارة



غير تنفيذي

الأستاذ/ سعيد بن عبداللطيف الحضرمي
عضو مجلس الإدارة



مستقل

الأستاذ/ صالح بن عبدالله لدباسي
عضو مجلس الإدارة



غير تنفيذي

الدكتور/ عبدالملك بن عبدالله الحقييل
عضو مجلس الإدارة



مستقل

الأستاذ/ فهد بن عبدالجليل آل سيف
نائب رئيس مجلس الإدارة



مستقل

الأستاذ/ جيسبر كجايدجار
عضو مجلس الإدارة



مستقل

عضوية اللجان

لجنة المراجعة

لجنة الترشيحات والمكافآت

اللجنة التنفيذية

* انتهت دورة مجلس الإدارة بتاريخ 15 يناير 2026م.

مجلس إدارة البحري “يتبع”

تشكيل مجلس الإدارة الجديد

انتهت دورة مجلس الإدارة بتاريخ 15 يناير 2026م. وبناءً على قرار الجمعية العامة العادية للشركة المنعقدة يوم الأربعاء 25 رجب 1447هـ (الموافق 14 يناير 2026م)، تم انتخاب أعضاء مجلس الإدارة للدورة الجديدة.

وقد بدأت الدورة الجديدة اعتباراً من 16 يناير 2026م، ولمدة ثلاث سنوات ميلادية، تنتهي في 15 يناير 2029م.

وفيما يلي تشكيل مجلس الإدارة للدورة الجديدة:

#	الاسم	المنصب	صفة العضوية
1	الأستاذة/ سارة بنت جماز السحيمي	رئيس مجلس الإدارة	غير تنفيذي
2	المهندس/ عبدالله بن محمد الزامل	نائب رئيس مجلس الإدارة	مستقل
3	الأستاذ/ بكر بن عبدالرحمن المهنا	عضو مجلس الإدارة	غير تنفيذي
4	المهندس/ أحمد بن علي السبيعي	عضو مجلس الإدارة والرئيس التنفيذي	تنفيذي
5	المهندس/ أحمد بن محمد الخبيني	عضو مجلس الإدارة	غير تنفيذي
6	المهندس / محمد بن خليفه الملحم	عضو مجلس الإدارة	غير تنفيذي
7	الأستاذ/ صالح بن عبدالله الدباسي	عضو مجلس الإدارة	غير تنفيذي
8	الأستاذ/ سعيد بن عبداللطيف الحضرمي	عضو مجلس الإدارة	مستقل
9	المهندس/ ياسر بن سليمان الداود	عضو مجلس الإدارة	مستقل
10	المهندس/ وان تشي فونغ	عضو مجلس الإدارة	مستقل

كما تم تشكيل اللجان المنبثقة عن مجلس الإدارة كما يلي:

أ) لجنة المراجعة من الأعضاء التالية أسماؤهم:

#	الاسم	المنصب	صفة العضوية في المجلس
1	الدكتور/ خالد بن داود الفداغ	رئيس اللجنة	من خارج المجلس
2	المهندس/ أحمد بن محمد الخبيني	عضو	غير تنفيذي
3	الأستاذ/ محمد بن إبراهيم العريفي	عضو	من خارج المجلس
4	المهندس/ ياسر بن سليمان الداود	عضو	مستقل

ب) لجنة الترشيحات والمكافآت من الأعضاء التالية أسماؤهم:

#	الاسم	المنصب	صفة العضوية في المجلس
1	المهندس/ عبدالله بن محمد الزامل	مستقل	رئيس اللجنة
2	الأستاذ/ بكر بن عبدالرحمن المهنا	غير تنفيذي	عضو
3	الأستاذ/ صالح بن عبدالله الدباسي	غير تنفيذي	عضو
4	الأستاذة/ يارا بنت محمد غنبتاوي	من خارج المجلس	عضو

ج) اللجنة التنفيذية من الأعضاء التالية أسماؤهم:

#	الاسم	المنصب	صفة العضوية في المجلس
1	الأستاذة/ سارة بنت جماز السحيمي	رئيس اللجنة	غير تنفيذي
2	الأستاذ/ بكر بن عبدالرحمن المهنا	عضو	غير تنفيذي
3	الأستاذ/ سعيد بن عبداللطيف الحضرمي	عضو	مستقل
4	المهندس/ أحمد بن علي السبيعي	عضو	تنفيذي
5	المهندس/ وان تشي فونغ	عضو	مستقل



مجلس إدارة البحري “يتبع“



المهندس/ أحمد
بن علي السبيعي

المؤهلات

- ماجستير في الهندسة الكهربائية من جامعة ولاية أريزونا، الولايات المتحدة الأمريكية
- ماجستير إدارة الأعمال التنفيذية من جامعة ستانفورد، الولايات المتحدة الأمريكية
- بكالوريوس الهندسة الكهربائية من جامعة شمال أريزونا، الولايات المتحدة الأمريكية

الوظائف الحالية

- الرئيس التنفيذي للبحري

أبرز الخبرات والوظائف السابقة

- نائب الرئيس للتسويق والمبيعات وتخطيط التوريدات في أرامكو السعودية
- رئيس شركة البترول السعودي المحدودة – طوكيو
- رئيس وكبير الإداريين التنفيذيين لشركة البترول السعودي العالمية – نيويورك
- كبير الإداريين التنفيذيين والمدير الممثل لشركة إس أويل للنفط – كوريا الجنوبية

العضويات الحالية

- شركة بوسكو للهندسة والبناء المحدودة (خارج المملكة)
- شركة البحري للبيضائع السائبة
- الشركة الوطنية لنقل الكيماويات
- شركة بتروك المحدودة (خارج المملكة)
- الشركة العالمية للصناعات البحرية
- شركة أستون مارتن لاجوندا المحدودة (خارج المملكة)
- هيونداي لصناعة السيارات في الشرق الأوسط
- شركة الجولف السعودية

العضويات السابقة

- أرامكو السعودية لتجارة المنتجات الكيمائية
- شركة أرامكو السعودية لزيتوت الأساس
- شركة خطوط أنابيب البترول العربية (خارج المملكة)
- شركة أرامكو الآسيوية المحدودة (خارج المملكة)
- شركة البترول السعودي العالمية (خارج المملكة)
- شركة البترول السعودي لما وراء البحار المحدودة (خارج المملكة)
- شركة أرامكو للتطوير والتجارة



الدكتور/ عبدالله
بن عبدالله الحقييل

المؤهلات

- ماجستير ودكتوراه في المحاسبة من جامعة كيس ويسترن ريزيرف، الولايات المتحدة الأمريكية
- بكالوريوس في المحاسبة من جامعة الملك سعود
- زمالة الهيئة السعودية للمراجعين والمحاسبين (SOCPA)
- زمالة المعهد الأميركي للمحاسبين القانونيين (CPA)
- الزمالة الأمريكية في المحاسبة (CMA)

الوظائف الحالية

- رئيس وعضو في عدة مجالس لإدارة لشركات مساهمة

أبرز الخبرات والوظائف السابقة

- نائب الرئيس والمدير التنفيذي للمالية في مجموعة الفيصلية
- عضو هيئة التدريس في معهد الإدارة العامة

العضويات الحالية

- مصرف الإنماء
- شركة أمريكانا للمطاعم العالمية (خارج المملكة)
- الشركة الكويتية للأغذية (خارج المملكة)

العضويات السابقة

- الشركة الوطنية لنقل الكيماويات
- المؤسسة العامة للتقاعد
- شركة الكهرباء السعودية
- الشركة الطبية العالمية القابضة
- شركة الإنماء للاستثمار
- الشركة الدولية للدواء
- شركة الإلكترونيات والأنظمة القابضة
- شركة فيليبس العربية السعودية للرعاية الصحية
- شركة أكستنتشر السعودية



الأستاذ/ فهد
بن عبدالجليل آل
سيف

المؤهلات

- بكالوريوس في نظم المعلومات الإدارية من جامعة الملك فهد للبترول والمعادن

الوظائف الحالية

- الرئيس التنفيذي لقطاع الاستراتيجية والاستثمار والدراسات الاقتصادية وقطاع التمويل الاستثماري العالمي في صندوق الاستثمارات العامة قبل تعيينه وزيراً للاستثمار في فبراير (2026م)

أبرز الخبرات والوظائف السابقة

- مستشار لمعالي وزير المالية والرئيس التنفيذي للمركز الوطني لإدارة الدين
- نائب العضو المنتدب لبنك ساب
- مدير عام الخدمات والأسواق المصرفية العالمية في بنك ساب
- المدير العام ورئيس قسم تمويل الشركات وأسواق المال في بنك إتش إس بي سي (HSBC) السعودية
- المدير العام ورئيس إدارة الديون في بنك إتش إس بي سي (HSBC) السعودية
- رئيس استشارات المخاطر وإدارة الخزينة في بنك ساب
- رئيس قسم الاستثمار والتجارة وإدارة الخزينة في بنك ساب

العضويات الحالية

- شركة تأجير الطائرات
- مدينة الملك عبدالله الاقتصادية
- شركة تطوير مطار الملك سلمان
- الشركة السعودية لإعادة التمويل العقاري
- شركة سوق الكربون الطوعي
- شركة أكوا باور
- شركة نيوم
- بنك الخليج الدولي (خارج المملكة)

العضويات السابقة

- بنك الصادرات
- هيئة السوق المالية
- المؤسسة المالية الإسلامية (ITFC)
- شركة الضمانات الحكومية
- برنامج ريادة الشركات
- مؤسسة المعاشات والتقاعد
- تحفيز القطاع الخاص لبرنامج التوازن المالي
- لجنة الإشراف الاستراتيجية الوطنية للمنشآت الصغيرة والمتوسطة
- إدارة مؤسسة المعاشات والتقاعد



الأستاذ/ محمد
بن عبدالعزيز
السرхан

المؤهلات

- بكالوريوس في العلوم - تخصص رياضيات وحاسب آلي من جامعة ولاية أوريغون، الولايات المتحدة الأمريكية
- أنهى العديد من البرامج والدورات المتخصصة في القيادة والتخطيط الاستراتيجي وإدارة الأزمات من جامعات عالمية مثل هارفارد، وجامعة لندن للأعمال، ومعهد (IMD)

الوظائف الحالية

- رئيس وعضو في عدة مجالس لإدارة لشركات مساهمة

أبرز الخبرات والوظائف السابقة

- مستشار لمجموعة الفيصلية
- رئيس مجلس الإدارة لشركة الصافي دانون
- نائب الرئيس التنفيذي لمجموعة الفيصلية القابضة
- العضو المنتدب ورئيس مجلس الإدارة لشركة الصافي دانون المحدودة
- العضو المنتدب لمؤسسة أغذية الصافي
- نائب الرئيس لشركة سمارك للتسويق
- مدير عام إدارة مصفاة «بترومين» في الرياض
- مدير إدارة مصفاة «بترومين» في الرياض

العضويات الحالية

- شركة كاتربون للتمويل القابضة
- شركة المزيني للتطوير العقاري
- شركة الشرق للخرسانة الجاهزة
- الهيئة العامة للطيران المدني

العضويات السابقة

- شركة الصافي دانون المحدودة
- مجموعة الفيصلية القابضة
- شركة الطيران المدني القابضة
- شركة إيكبا في السعودية والبحرين
- شركة بيان العقارية
- الشركة السعودية للنقل الجماعي
- شركة البحري للبيضائع السائبة
- شركة البحري للكيماويات
- شركة مطارات الرياض
- بنك الاستثمار الأوربي الإسلامي (خارج المملكة)
- شركة جوكنر للعصائر (خارج المملكة)
- بنك فنتشر كابيتال (خارج المملكة)

مجلس إدارة البحري “يتبع”



الأستاذ / صالح
بن عبدالله
الدباسي

المؤهلات

- ماجستير الإدارة العامة من جامعة بيتسبرغ، أمريكا
- شهادة عُليا في الإدارة العلمية

الوظائف الحالية

- وكيل رئيس أمن الدولة للشؤون المالية والخدمات المساندة برئاسة أمن الدولة

أبرز الخبرات والوظائف السابقة

- وكيل وزارة المالية لشؤون الميزانية والتنظيم

العضويات الحالية

- شركة تطوير التعليم لخدمات النقل
- شركة المعمر لأنظمة المعلومات – لجنة المراجعة

العضويات السابقة

- شركة البحري للبضائع السائبة
- شركة تطوير التعليم القابضة
- شركة مرافق للخدمات
- الشركة السعودية المغربية للاستثمار (خارج المملكة)
- مشروع الملك عبدالعزيز للنقل العام (قطار الرياض)
- مشروع قطار الحرمين
- مشروع قطار الشمال (سار)
- الهيئة الملكية لتطوير مدينة الرياض



الأستاذ/رائد
بن عبدالله
إسماعيل

المؤهلات

- ماجستير إدارة الأعمال من كلية لندن للأعمال، بريطانيا
- بكالوريوس في المالية من جامعة جورج ميسن، أمريكا

الوظائف الحالية

- مدير عام أول، رئيس الاستثمارات المباشرة في الشرق الأوسط وشمال أفريقيا، ورئيس إضفاء القيمة التشغيلية في صندوق الاستثمارات العامة

أبرز الخبرات والوظائف السابقة

- المدير العام في شركة موارد للأغذية المحدودة
- المؤسس والمدير العام لشركة دار التجزئة المحدودة
- الرئيس التنفيذي لمجموعة تداوي السعودية للرعاية الصحية
- المدير العام لشركة العليان لخدمات الأغذية
- منتدب الإدارة المالية في هيئة سوق المال السعودية
- مدير أول للاستشارات الاستثمارية البنكية العالمية في بنك إتش إس بي سي (HSBC)

العضويات الحالية

- شركة علم
- شركة تحكم للاستثمار
- شركة الطائرات المروحية
- شركة كروز السعودية
- شركة نوبكو
- الشركة الكويتية للأغذية “مجموعة أمريكانا” (خارج المملكة)
- شركة نون
- شركة لين
- شركة خدمات الطيران “طيران الرياض”
- شركة حلول المياه
- شركة كيان
- الشركة السعودية للخدمات البريدية واللوجستية “سبل”
- شركة لافيرا
- شركة سكوبلي

العضويات السابقة

- شركة أكوا باور
- بنك كريديت سويس العربية السعودية
- شركة نادي النصر
- شركة الذكاء الاصطناعي “سكاي”
- شركة أمريكانا للمطاعم العالمية (خارج المملكة)
- الشركة السعودية لتهيئة وصيانة الطائرات



المهندس/
محمد بن خليفه
الملحم

المؤهلات

- بكالوريوس الهندسة الصناعية من جامعة الملك فهد للبترول والمعادن
- برنامج القيادة التنفيذية في معهد تطوير القيادة في سويسرا

الوظائف الحالية

- الرئيس التنفيذي لشركة أرامكو للتجارة

أبرز الخبرات والوظائف السابقة

- نائب الرئيس للتوريد والتجارة في شركة أرامكو للتجارة
- العضو المنتدب لشركة البترول السعودية المحدودة – سنغافورة

العضويات الحالية

- شركة أرامكو للتجارة والتوريد – الفجيرة (خارج المملكة)
- شركة أرامكو للتجارة والتوريد المحدودة – دبي (خارج المملكة)
- شركة أرامكو للتجارة والتوريد – سنغافورة (خارج المملكة)
- شركة أرامكو للتجارة والتوريد – لندن (خارج المملكة)
- شركة أرامكو للتجارة والتوريد – أمريكا (خارج المملكة)
- الشركة العربية لأنابيب البترول (خارج المملكة)



المهندس/ أحمد
بن محمد الخيني

المؤهلات

- بكالوريوس الهندسة الصناعية من جامعة الملك فهد للبترول والمعادن

الوظائف الحالية

- نائب الرئيس الأول للتسويق والمبيعات وتخطيط التوريدات في أرامكو السعودية

أبرز الخبرات والوظائف السابقة

- عمل سابقاً في مجالات عدة كالرئيس وكبير الإداريين التنفيذيين في شركة أرامكو لما وراء البحار المحدودة

العضويات الحالية

- شركة أرامكو لما وراء البحار المحدودة – بريطانيا (خارج المملكة)
- شركة أرامكو للخدمات (خارج المملكة)
- شركة أرامكو السعودية الآسيوية المحدودة (خارج المملكة)
- شركة أرامكو للتجارة
- الشركة السعودية العالمية للبترول (خارج المملكة)

العضويات السابقة

- شركة أرامكو فيولز بولندا (خارج المملكة)
- الشركة العربية لأنابيب البترول (خارج المملكة)

مجلس إدارة البحري “يتبع”

اجتماعات مجلس الإدارة وسجل حضور الأعضاء

عقد مجلس إدارة البحري ستة اجتماعات خلال عام 2025م. وفيما يلي تواريخ اجتماعات المجلس وسجل حضور الأعضاء:

#	الاسم	26 يناير م 2025	18 مارس م 2025	02 يونيو م 2025	09 سبتمبر م 2025	03 ديسمبر م 2025	04 ديسمبر م 2025	المجموع
1	الأستاذ/ محمد بن عبدالعزيز السرحان – رئيس مجلس الإدارة	✓	✓	✓	✓	✓	✓	6
2	الأستاذ/ فهد بن عبدالجليل آل سيف – نائب رئيس مجلس الإدارة	✓	✓	✓	✓	✓	×	5
3	الدكتور/ عبدالملك بن عبدالله الحقيـل	✓	✓	✓	✓	✓	✓	6
4	المهندس/ أحمد بن علي السبيعي	✓	✓	✓	✓	✓	✓	6
5	المهندس/ أحمد بن محمد الخنيني	✓	✓	✓	✓	✓	✓	6
6	المهندس/ محمد بن خليفه الملحم	✓	✓	×	✓	✓	✓	5
7	الأستاذ/ رائد بن عبدالله إسماعيل	✓	✓	✓	✓	✓	✓	6
8	الأستاذ/ صالح بن عبدالله الدباسي	✓	✓	✓	✓	✓	✓	6
9	الأستاذ/ سعيد بن عبداللطيف الحضرمي	✓	✓	✓	✓	✓	✓	6
10	الأستاذ/ جيسبر كجايديجار	✓	✓	✓	✓	✓	✓	6

تقييم مجلس الإدارة وأداء لجانـه وأعضائه

عيّن مجلس الإدارة جهة خارجية مستقلة لإجراء تقييم لأداء المجلس وأعضائه خلال دورته، حيث شملت عملية التقييم حضور اجتماعات مجلس الإدارة، وعقد مقابلات مع كل عضو على حدة، ومن ثم دراسة وتحليل البيانات التي تم جمعها، وتقديم تقرير يبيّن فاعلية وأداء المجلس وأعضائه والتفاعل بينهم كفريق واحد مع الإدارة التنفيذية، وتحديد نقاط القوة وبعض المجالات والفرص التي من الممكن أن تسهم بشكل أكبر في تعزيز وتحسين فاعلية أداء المجلس.

الأستاذ/ سعيد بن عبداللطيف الحضرمي



المؤهلات

- ماجستير إدارة الأعمال من جامعة الملك فهد للبترول والمعادن
- بكالوريوس علوم الإدارة الصناعية من جامعة الملك فهد للبترول والمعادن
- برنامج الإدارة العامة من كلية هارفارد للأعمال، أمريكا

الوظائف الحالية

- عضو في عدة مجالس إدارة لشركات مساهمة

أبرز الخبرات والوظائف السابقة

- نائب رئيس في أرامكو السعودية، 1990م-2021م
- رئيس المركز السعودي للشركات الاستراتيجية الدولية بالرياض، 2016م-2017م
- شركة سي 3 التجارية

العضويات الحالية

- الشركة السعودية للخدمات الأرضية
- الشركة السعودية للاستثمارات الصناعية

العضويات السابقة

- شركة ساتورب
- شركة تسهيلات للتسويق
- شركة بترولوب
- شركة أرامكو لتجارة التجزئة وزيوت التشحيم
- شركة أرامكو التجارية
- شركة أرامكو للكيماويات
- إس أويل (خارج المملكة)
- الشركة العربية لأنابيب البترول (خارج المملكة)
- شركة فوجيان الصينية للتكرير والبتروكيماويات (خارج المملكة)
- شركة بريفتشيم للتكرير والكيماويات – ماليزيا (خارج المملكة)
- شركة موتيفا – أمريكا (خارج المملكة)
- شركة أرامكو لما وراء البحار – هولندا (خارج المملكة)
- شركة هيلاس لزيوت المحركات – اليونان (خارج المملكة)

الأستاذ/ جيسبر كجايديجار



المؤهلات

- البكالوريوس من جامعة كوبنهاغن
- شهادة الأكاديمية المهنية في البحرية (APM)
- درجة HBS-AMP من كلية هارفارد للأعمال، أمريكا

الوظائف الحالية

- عضو في عدة مجالس إدارة شركات مساهمة

أبرز الخبرات والوظائف السابقة

- الرئيس التنفيذي لشركة ميرسك
- الرئيس التنفيذي لشركة ميرسك لاين
- رئيس غرفة الشحن في المملكة المتحدة (Maritime UK)

العضويات الحالية

- شركة بوابة البحر الأحمر
- شركة فُلك لخدمات الشحن البحري “فُلك البحرية”

العضويات السابقة

- شركة الخدمات البحرية (خارج المملكة)
- شركة زينيتا (خارج المملكة)
- شركة أي بي أم تي البحرين (خارج المملكة)



لجان مجلس الإدارة

1) لجنة المراجعة

التشكيل

تتكون لجنة المراجعة من أربعة أعضاء تم تعيينهم بموجب قرار مجلس الإدارة بتاريخ 03 رجب 1444 هـ (الموافق 25 يناير 2023م).

المهام والمسؤوليات

- دراسة القوائم المالية الأولية والسنوية الموحدة للمجموعة، وإبداء الرأي والتوصية في شأنها، ودراسة ملاحظات مراجع الحسابات الخارجي، ومتابعة الإجراءات التصحيحية التي تم اتخاذها لمعالجة تلك الملاحظات.
- التحقق من كفاية نظام الرقابة الداخلية، والسياسات والإجراءات المطبقة، ومهام وأعمال وتقارير إدارة المراجعة الداخلية، ومتابعة

- تنفيذ الإجراءات التصحيحية للملاحظات الواردة فيها بما يحقق أهداف الشركة ويحمي مصالح المساهمين.
- الاطلاع على نتائج تقارير الجهات الرقابية والتحقق من الإجراءات المتخذة من الإدارة لمعالجتها.
- التوصية لمجلس الإدارة بتعيين مراجعي الحسابات الخارجيين، وتحديد أتعابهم وتقييم أدائهم والتحقق من استقلاليتهم، ومراجعة نطاق عملهم وشروط التعاقد معهم.
- متابعة أعمال وأنشطة إدارة المخاطر.

حضور الاجتماعات

عقدت لجنة المراجعة خمسة اجتماعات خلال عام 2025م، بالإضافة الى عقد اجتماع سادس بتاريخ 12 يناير 2026م، كما هو موضح في الجدول التالي:

#	الاسم	30 يناير 2025م	05 مارس 2025م	04 مايو 2025م	31 يوليو 2025م	28 أكتوبر 2025م	12 يناير 2026م	المجموع
1	الدكتور/ عبدالملك بن عبدالله الحقيّل – رئيس اللجنة	✓	✓	✓	✓	✓	✓	6
2	المهندس/ محمد بن خليفه الملحم	✓	✓	×	✓	✓	×	4
3	الأستاذ/ صالح بن عبدالله الدباسي	✓	✓	✓	✓	✓	✓	6
4	الأستاذ / محمد بن إبراهيم العريفي	✓	✓	✓	✓	✓	✓	6

أعضاء اللجنة من خارج مجلس الإدارة



الأستاذ / محمد بن إبراهيم العريفي

المؤهلات

- بكالوريوس المحاسبة من جامعة الملك سعود، المملكة العربية السعودية
- محاسب قانوني مرخص في ولاية نيو هامبشر بالولايات المتحدة الأمريكية
- حاصل على زمالة الهيئة السعودية للمراجعين والمحاسبين (SOCPA)
- مراجع داخلي معتمد من معهد المراجعين الداخليين (CIA)

الوظائف الحالية

- الرئيس التنفيذي للشؤون المالية والخدمات المشتركة بشركة إعمار المدينة الاقتصادية

2) لجنة الترشيحات والمكافآت

التشكيل

تتكون لجنة الترشيحات والمكافآت من أربعة أعضاء تم تعيينهم بموجب قرار مجلس الإدارة بتاريخ 03 رجب 1444 هـ (الموافق 25 يناير 2023م).

المهام والمسؤوليات

- التأكد من تشكيل المجلس من أفراد قادرين على الاضطلاع بمسؤولياتهم على أكمل وجه، مع مراعاة الأنظمة وأعلى معايير الحوكمة.
- ضمان تطبيق الإجراءات المناسبة التي تهدف إلى تقييم مستويات المكافآت لأعضاء مجلس الإدارة وكبار التنفيذيين.
- إعداد سياسة واضحة لمكافآت أعضاء المجلس ولجانه والإدارة التنفيذية، واعتمادها من مجلس الإدارة.
- إجراء مراجعة دورية لسياسة المكافآت وتقييم فاعليتها في تحقيق أهدافها.

- تحديد مؤشرات الأداء الرئيسية لجميع أعضاء المجلس واللجان، وإجراء التقييم السنوي للأداء مقارنة بهذه المؤشرات.
- ضبط ومراقبة عملية اختيار كبار التنفيذيين.
- التأكد من وجود خطة لعملية الإحلال الوظيفي، ومن تحديث تلك الخطة بصورة دورية.
- وضع مجموعة من معايير الحوكمة التي تحدد الممارسات الرئيسية للمجلس ولجانه، وكذلك مراجعة الأعمال والسياسات والبرامج المتعلقة بالموارد البشرية، وتقديم التوصيات إلى المجلس بشأن ذلك والعمل على تنفيذها.
- ضمان الالتزام بإرشادات حوكمة الشركات واللوائح التنظيمية الصادرة عن مختلف الهيئات والجهات التنظيمية والرقابية.

حضور الاجتماعات

عقدت لجنة الترشيحات والمكافآت ستة اجتماعات خلال عام 2025م، بالإضافة الى عقد اجتماع سابع بتاريخ 6 يناير 2026م، كما هو موضح في الجدول التالي:

#	الاسم	06 مارس 2025م	05 مايو 2025م	02 سبتمبر 2025م	25 نوفمبر 2025م	08 ديسمبر 2025م	15 ديسمبر 2025م	06 يناير 2026م	المجموع
1	الأستاذ/ جيسر كجايديجار – رئيس اللجنة	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	7
2	الأستاذ/ محمد بن عبدالعزيز السرحان	✓	✓	✓	✓	✓	×	✓	6
3	الأستاذ/ صالح بن عبدالله الدباسي	✓	✓	✓	✓	✓	×	✓	6
4	الأستاذ/ رائد بن عبدالله إسماعيل	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	7

لجان مجلس الإدارة “يتبع”

3) اللجنة التنفيذية

التشكيل

تتكون اللجنة التنفيذية من خمسة أعضاء تم تعيينهم بموجب قرار مجلس الإدارة بتاريخ 03 رجب 1444هـ (الموافق 25 يناير 2023م)، ومن أبرز مهامها التالي.

المهام والمسؤوليات

- دراسة وتقييم الفرص الاستثمارية المقترحة من قبل إدارة الشركة.

- الحرص على بذل العناية الواجبة وإجراء دراسات الجدوى المناسبة للفرص الاستثمارية بغرض اتخاذ القرارات الاستثمارية السليمة والفعالة.
- الإشراف العام على استثمارات الشركة والتأكد من تحقيقها للمستهدفات المرجوة.

حضور الاجتماعات

عقدت اللجنة التنفيذية خمسة اجتماعات خلال عام 2025م، كما هو موضح في الجدول التالي:

#	الاسم	03 مارس 2025م	27 مايو 2025م	29 يونيو 2025م	25 أغسطس 2025م	25 نوفمبر 2025م	المجموع
1	الأستاذ/ محمد بن عبدالعزيز السرحان – رئيس اللجنة	✓	✓	✓	✓	✓	5
2	الأستاذ/ فهد بن عبدالجليل آل سيف	✓	✓	✓	✓	×	4
3	المهندس/ أحمد بن علي السبيعي	✓	✓	✓	✓	✓	5
4	الأستاذ/ سعيد بن عبداللطيف الحضرمي	✓	✓	✓	✓	✓	5
5	الأستاذ/ رائد بن عبدالله إسماعيل	×	✓	×	×	✓	2

المؤهلات

- ماجستير في الهندسة الكهربائية من جامعة ولاية أريزونا، الولايات المتحدة الأمريكية
- ماجستير إدارة الأعمال التنفيذية من جامعة ستانفورد، الولايات المتحدة الأمريكية
- بكالوريوس الهندسة الكهربائية من جامعة شمال أريزونا، الولايات المتحدة الأمريكية

أبرز الخبرات والوظائف السابقة

- نائب الرئيس للتسويق والمبيعات وتخطيط التوريدات في أرامكو السعودية
- رئيس شركة البترول السعودي المحدودة – طوكيو
- رئيس وكبير الإداريين التنفيذيين لشركة البترول السعودي العالمية – نيويورك
- كبير الإداريين التنفيذيين والمدير الممثل لشركة إس أويل للنفط – كوريا الجنوبية

الأستاذ/ باسل بن عبدالرؤف أبو الحمائل

الرئيس التنفيذي للشؤون المالية

المؤهلات

- ماجستير إدارة الأعمال من معهد ماساتشوستس للتكنولوجيا، أمريكا
- بكالوريوس في الاقتصاد من جامعة تكساس، أمريكا

أبرز الخبرات والوظائف السابقة

- المدير العام لتطوير الأعمال الجديدة في أرامكو السعودية
- الرئيس والمدير التنفيذي لشركة أرامكو للخدمات، أمريكا
- رئيس الخزينة في أرامكو السعودية
- نائب الرئيس للتخطيط في شركة بترول
- عضو مجلس الإدارة في شركة التكرير السعودية، ومجموعة موتيفا، وشركة البترول السعودية الدولية، وشركة أرامكو السعودية لمشاريع الطاقة – أمريكا

الأستاذ/ هشام بن ناصر النغميش

رئيس البحري للنفط

المؤهلات

- بكالوريوس علوم الحاسب من جامعة نبراسكا في أوماها، أمريكا

أبرز الخبرات والوظائف السابقة

- نائب رئيس قطاع البحري للنفط
- نائب الرئيس للشؤون التجارية والعمليات للبحري للنفط (منتدب من أرامكو السعودية)
- مدير عام التأجير في البحري للنفط (منتدب من أرامكو السعودية)
- مدير التأجير والعمليات في شركة البترول السعودي المحدودة – لندن
- رئيس قسم العقود في شركة فيلا البحرية العالمية المحدودة – دبي
- أخصائي في قسم العقود في شركة فيلا البحرية العالمية المحدودة – الظهران
- محلل نظم في أرامكو السعودية – الظهران



الإدارة التنفيذية “يتبع”

المهندس/ خالد بن يوسف الحماد
رئيس البحري لإدارة السفن



المؤهلات

- بكالوريوس الهندسة الكهربائية والإلكترونية من جامعة ولاية أوريغون، أمريكا
- برنامج أرامكو السعودية للقيادة

أبرز الخبرات والوظائف السابقة

- نائب الرئيس للبحري لإدارة السفن
- مدير أسطول في شركة فيلا البحرية العالمية المحدودة
- مدير بناء الناقلات في شركة فيلا البحرية العالمية المحدودة

الأستاذ/ فيصل بن سداد الحسيني
رئيس البحري للكيماويات والمنتجات البترولية



المؤهلات

- درجة الماجستير التنفيذي في إدارة الأعمال من كلية هولت أشريدج للأعمال، بريطانيا
 - بكالوريوس في المالية من كلية أولبرايت، بنسلفانيا، أمريكا
- أبرز الخبرات والوظائف السابقة
- نائب الرئيس للعمليات التجارية في البحري للكيماويات والمنتجات البترولية
 - مدير عام التأجير في الشركة الوطنية لنقل الكيماويات
 - وكيل أعمال السفن في شركة بريمار سيسكوب – سنغافورة
 - وكيل أعمال السفن في شركة إيكاب – بريطانيا
 - مدير في شركة البترول السعودي لما وراء البحار – بريطانيا

الأستاذ/ موهيت سيبال
رئيس البحري للخدمات البحرية



المؤهلات

- ماجستير العلوم (مع مرتبة الشرف) في الكيمياء من معهد بيرلا للتكنولوجيا والعلوم، الهند
- البكالوريس (مع مرتبة الشرف) في الهندسة الكيميائية من معهد بيرلا للتكنولوجيا والعلوم، الهند

أبرز الخبرات والوظائف السابقة

- نائب الرئيس الأول ورئيس قسم تطوير الأعمال (الشرق الأوسط وأفريقيا) في مجموعة وإباغ
- نائب الرئيس ورئيس الأعمال الدولية لقطاع المياه في مجموعة شابورجي بالونجي
- نائب الرئيس (الشرق الأوسط والهند) في شركة جي إس إنيم
- مدير عام تطوير الأعمال (الشرق الأوسط وأستراليا) في شركة كاداغوا (مجموعة فيروفيال)

المهندس/ محمد بن عبدالعزيز بن بتال
رئيس البحري للبضائع السائبة



المؤهلات

- بكالوريوس الهندسة الكيميائية من جامعة الملك سعود، المملكة العربية السعودية
 - أتم عدة برامج تنفيذية في القيادة من كلية لندن للأعمال، وكلية كرانفيلد للإدارة، وكلية بابسون
- أبرز الخبرات والوظائف السابقة
- مدير عام التحول الرقمي للأعمال في سابك
 - مدير عام سلاسل الإمداد العالمية في سابك
 - مدير أول لمبيعات البوليمرات في سابك – أمريكا
 - أخصائي تسويق في سابك

الأستاذ/ هشام بن حسين الخالدي
رئيس قطاع دعم الأعمال



المؤهلات

- بكالوريوس إدارة الأعمال
 - شهادة اعتماد في مجال القيادة (المستوى الخامس) من المعهد البريطاني للقيادة والإدارة (ILM)
 - شهادة CIPD المستوى السابع في الموارد البشرية وتطوير الأفراد
- أبرز الخبرات والوظائف السابقة
- مدير عام إدارة الموارد البشرية في شركة الشايح الدولية للتجارة

المهندس/ سرور بن عبدالوهاب باسلوم
رئيس البحري للخدمات اللوجستية المتكاملة



المؤهلات

- بكالوريوس هندسة النظم الصناعية من جامعة الملك فهد للبترول والمعادن، المملكة العربية السعودية
- أبرز الخبرات والوظائف السابقة
- رئيس قسم الشؤون التجارية في شركة مطارات
 - مدير عام إدارة النقل والخدمات اللوجستية لوكالة جذب الاستثمار في وزارة الاستثمار
 - المدير التنفيذي لتطوير الأعمال في شركة الخطوط السعودية للشحن
 - مدير عمليات المنطقة الغربية في شركة يوسف بن أحمد كانو – قسم الخدمات اللوجستية
 - مؤسس شركة جامد اللوجستية
 - مدير عام في مجموعة باحكيم
 - قائد في النظام الداخلي والاستيراد والتصدير في المملكة في شركة شلمبرجير

المكافآت والتعويضات

متناسبة، وبما يمكنهم من تأدية مهامهم وواجباتهم بمهنية وكفاءة عالية، مع مراعاة القطاع الذي تعمل فيه الشركة والمهارات اللازمة لإدارتها، وبما يتوافق مع الأنظمة ذات العلاقة.

مكافآت أعضاء مجلس الإدارة

يوضح الجدول التالي مكافآت أعضاء مجلس الإدارة عن العام 2025م* (٣):

اسم العضو	المكافآت الثابتة						المكافآت المتغيرة						مكافأة نهاية الخدمة	المجموع الكلي	بدل المصروفات	
	مبلغ معين	بدل حضور جلسات المجلس	مجموع بدل حضور جلسات اللجان	مزايا عينية	مكافأة الأعمال الفنية والإدارية والاستشارية	مكافأة رئيس المجلس أو العضو المنتدب أو أمين السر إن كان من الأعضاء	المجموع	نسبة من الأرباح	مكافآت دورية	خطط تحفيزية قصيرة الأجل	خطط تحفيزية طويلة الأجل	الأسهم الممنوحة (بالقيمة)				المجموع
أولاً: الأعضاء المستقلون																
الأستاذ/ فهد بن عبد الجليل آل سيف	500,000	15,000	12,000	-	-	-	527,000	-	-	-	-	-	-	527,000	-	
الدكتور/ عبد الملك بن عبدالله الحقييل	500,000	36,000	33,000	-	-	-	569,000	-	-	-	-	-	-	569,000	-	
المهندس/ أحمد بن محمد الخنيني	500,000	27,000	-	-	-	-	527,000	-	-	-	-	-	-	527,000	-	
الأستاذ/ محمد بن خليفه الملحم	500,000	24,000	12,000	-	-	-	536,000	-	-	-	-	-	-	536,000	-	
الأستاذ/ رائد بن عبدالله إسماعيل	500,000	33,000	30,000	-	-	-	563,000	-	-	-	-	-	-	563,000	-	
الأستاذ/ جيسبر كجايدجار	500,000	36,000	21,000	-	-	-	557,000	-	-	-	-	-	-	557,000	-	
الأستاذ/ سعيد بن عبداللطيف الحضرمي	500,000	33,000	18,000	-	-	-	551,000	-	-	-	-	-	-	551,000	-	
المجموع	3,500,000	204,000	126,000	-	-	-	3,830,000	-	-	-	-	-	-	3,830,000	-	
ثانياً: الأعضاء غير التنفيذيين																
الأستاذ/ محمد بن عبدالعزيز السرحان	600,000	36,000	57,000	-	-	-	6,093,000	5,400,000**	-	-	-	-	-	6,093,000	-	
الأستاذ/ صالح بن عبدالله الدياسي	500,000	36,000	54,000	-	-	-	590,000	-	-	-	-	-	-	590,000	-	
المجموع	1,100,000	72,000	111,000	-	-	-	6,683,000	-	-	-	-	-	-	6,683,000	-	
ثالثاً: الأعضاء التنفيذيون																
المهندس/ أحمد بن علي السبيعي	500,000	36,000	30,000	-	-	-	566,000	-	-	-	-	-	-	566,000	-	
المجموع	500,000	36,000	30,000	-	-	-	566,000	-	-	-	-	-	-	566,000	-	
المجموع الكلي	5,100,000	312,000	267,000	-	-	-	11,079,000	5,400,000**	-	-	-	-	-	11,079,000	-	

* يتم احتساب مكافآت وبدلات حضور أعضاء مجلس الإدارة واللجان عن المدة الزمنية ما بين 15 و 16 يناير من السنة التالية.

** تم منح مكافأة استثنائية لرئيس مجلس إدارة الشركة الأستاذ/ محمد بن عبدالعزيز السرحان بمبلغ 5.4 مليون ٣، نظير جهوده ومساهماته القيمة في قيادة دفة الشركة كنائب ورئيس مجلس إدارة البحري طوال فترة الست دورات السابقة، حيث أسهم خلالها في إتمام وإنتاج العديد من المحطات الهامة في مسيرة الشركة مثل عملية الاستحواذ على شركة فيلا التابعة لأرامكو في عام 2014م، بالإضافة لتسريع برنامج توسعة وتحديث الأسطول، وكذلك توقيع العديد من الاتفاقيات الثنائية مع عدد من مؤسسات الدولة وكبرى الشركات السعودية كجزء من استراتيجية النمو طويل الأجل للبحري.

الإدارة التنفيذية ” يتبع “



الأستاذ/ طاهر بن عمار الدباغ
رئيس قطاع التخطيط المتكامل المكلف

المؤهلات

- درجة الماجستير التنفيذي في إدارة الأعمال من كلية هلت الدولية للأعمال
- درجة البكالوريوس (مع مرتبة الشرف) في إدارة نظم المعلومات من جامعة الملك فهد للبترول والمعادن
- نائب الرئيس الأول لخدمات التشغيل في الشركة العالمية للصناعات البحرية
- نائب الرئيس الأول لدعم الأعمال في الشركة العالمية للصناعات البحرية
- الرئيس التنفيذي للموارد البشرية وشؤون الشركة في مجموعة لاندمارك العربية
- الرئيس التنفيذي لقطاع مبيعات الأفراد في شركة موبايلي
- مدير القطاع الحكومي والتعليمي في شركة مايكروسوفت العربية



الأستاذ/ معتمد بن عبدالله العسكر
رئيس المراجعة الداخلية

المؤهلات

- درجة البكالوريوس في علوم الحاسب من جامعة الملك سعود
- مدير عام مراجعة الشركات التابعة والجودة، شركة الاتصالات السعودية (اس تي سي)
- مدير أول مراجع تقنية المعلومات، البنك السعودي للاستثمار
- المدير التنفيذي لمراجعة تقنية المعلومات، مصرف الراجحي
- مدير أول تقنية معلومات، مصرف الراجحي
- مدير علاقات تقنية المعلومات، مصرف الإنماء
- مدير مشروع أول - تقنية معلومات، مصرف الراجحي
- مهندس برمجيات، شركة الاتصالات العامة (Specialized) التابعة لشركة الاتصالات السعودية (اس تي سي)
- مبرمج، شركة المراعي



الأستاذ / عبدالله بن علي الموسى
المستشار القانوني العام وأمين سر مجلس الإدارة

المؤهلات

- ماجستير في القانون الدولي من جامعة ساوثرن ميثوديست، أمريكا
- بكالوريوس الشريعة من جامعة الإمام محمد بن سعود الإسلامية
- مستشار قانوني في مكتب الجدعان وشركاؤه للاستشارات القانونية
- مستشار قانوني في بنك بي إن بي باريبا
- مستشار قانوني في شركة كليفورد تشانس

المكافآت والتعويضات “يتبع”

مكافآت أعضاء اللجان

يوضح الجدول التالي مكافآت أعضاء اللجان عن عام 2025م* (ٺ):

اسم العضو	المكافآت الثابتة (عدا بدل حضور الجلسات)	بدل حضور الجلسات	المجموع
أعضاء لجنة المراجعة			
الدكتور/ عبدالله بن عبدالله الحقيـل	250,000	33,000	283,000
المهندس/ محمد بن خليفه الملحم	100,000	12,000	112,000
الأستاذ/ صالح بن عبدالله الدباسي	200,000	33,000	233,000
الأستاذ/ محمد بن إبراهيم العريفي	200,000	33,000	233,000
المجموع	750,000	111,000	861,000
أعضاء لجنة الترشيحات والمكافآت			
الأستاذ/ جيسير كجايديـار	250,000	21,000	271,000
الأستاذ/ محمد بن عبدالعزيز السرحان	200,000	33,000	233,000
الأستاذ/ صالح بن عبدالله الدباسي	200,000	21,000	221,000
الأستاذ/ رائد بن عبدالله إسماعيل	200,000	24,000	224,000
المجموع	850,000	99,000	949,000
أعضاء اللجنة التنفيذية			
الأستاذ/ محمد بن عبدالعزيز السرحان	250,000	24,000	274,000
الأستاذ/ فهد بن عبدالجليل آل سيف	200,000	12,000	212,000
المهندس/ أحمد بن علي السبيعي	50,000	30,000	80,000
الأستاذ/ رائد بن عبدالله إسماعيل	0	6,000	6,000
الأستاذ/ سعيد بن عبداللطيف الحضرمي	200,000	18,000	218,000
المجموع	700,000	90,000	790,000

* يتم احتساب مكافآت وبدلات حضور أعضاء اللجان عن المدة الزمنية ما بين 15 و16 يناير من السنة التالية.

العلاقة بين المكافآت الممنوحة وسياسة المكافآت المعمول بها، وبيان أي انحراف جوهري عن هذه السياسة

تم احتساب إجمالي المكافآت والتعويضات المستحقة لأعضاء مجلس الإدارة وأعضاء اللجان المنبثقة عنه بناءً على «سياسة مكافآت أعضاء مجلس الإدارة وأعضاء اللجان المنبثقة عنه والإدارة التنفيذية» ولا يوجد أي انحرافات جوهريّة عن السياسة.

مكافآت كبار التنفيذيين

يوضح الجدول التالي التعويضات لخمسة من كبار التنفيذيين من بينهم الرئيس التنفيذي والرئيس التنفيذي للشؤون المالية عن عام 2025م (ٺ):

رواتب	10,077,003
بدلات	3,859,287
مزايا عينية	-
المجموع	13,936,289
مكافآت دورية	11,364,941
أرباح	-
خطط تحفيزية قصيرة الأجل	-
خطط تحفيزية طويلة الأجل	7,320,188
الأسهم الممنوحة (بالقيمة)	-
المجموع	18,685,129
مكافأة نهاية الخدمة	2,743,886
مجموع مكافأة التنفيذيين عن المجلس (إن وجدت)	536,000
المجموع الكلي	35,901,304

سياسة توزيع الأرباح والأرباح الموزعة

سياسة توزيع الأرباح

تعتمد عملية توزيع الأرباح في الشركة على صافي الأرباح المحققة والتدفقات النقدية والتوقعات المستقبلية للاستثمارات الرئيسية مع الأخذ في الاعتبار أهمية المحافظة على وضع مالي قوي لمقابلة أي تغيرات في الوضع العام أو أي تغيرات جوهرية قد تؤثر على حالة السوق والمناخ الاقتصادي بشكل عام، ووفقاً لأحكام المواد المنصوص عليها في النظام الأساس للشركة التي وردت كما يلي:

المادة الحادية والأربعون: تكوين الاحتياطات

- للجمعية العامة العادية -عند تحديد نصيب الأسهم في صافي الأرباح- أن تقرر تكوين احتياطات، وذلك بالقدر الذي يحقق مصلحة الشركة أو يكفل توزيع أرباح ثابتة - قدر الإمكان- على المساهمين. وللجمعية المذكورة كذلك أن تقتطع من صافي الأرباح مبالغ لتحقيق أغراض اجتماعية لعاملي الشركة.
- تحدّد الجمعية العامة النسبة التي يجب توزيعها على المساهمين من الأرباح الصافية بعد خصم الاحتياطات إن وجدت.

المادة الثانية والأربعون: توزيع الأرباح

- يجوز للشركة توزيع أرباح مرحلية بشكل نصف سنوي أو ربع سنوي بقرار من مجلس الإدارة بناءً على تفويض من قبل الجمعية العامة العادية يجدد سنوياً وفقاً للإجراءات التنظيمية الصادرة عن هيئة السوق المالية.

المادة الثالثة والأربعون: استحقاق الأرباح

- يستحق المساهم حصته في الأرباح وفقاً لقرار الجمعية العامة الصادر في هذا الشأن، ويبين القرار تاريخ الاستحقاق وتاريخ التوزيع. وتكون أحقية الأرباح لمالكي الأسهم المسجلين في سجلات المساهمين في نهاية اليوم المحدد للاستحقاق. ويجب على مجلس الإدارة أن ينفذ قرار الجمعية العامة في شأن توزيع الأرباح على المساهمين.

الأرباح الموزعة والمقترحة خلال عام 2025م

لم يتم توزيع أرباح مرحلية خلال عام 2025م، كما يوضح الجدول التالي الأرباح المقترحة عن العام المالي 2025م:

فترة الأرباح	تاريخ الإعلان	تاريخ الاستحقاق	الربح للسهم	نسبة التوزيع للقيمة الاسمية	إجمالي مبلغ التوزيعات
عن العام المالي 2025م	11 مارس 2026م	نهاية يوم الجمعية العامة للمساهمين القادمة، والتي سيتم الإعلان عنها لاحقاً	1.00 جنيه	10%	922.9 مليون جنيه

ملكية الأسهم لأعضاء مجلس الإدارة والإدارة التنفيذية

ملكية الأسهم لأعضاء مجلس الإدارة

يوضح الجدول التالي أرصدة ملكية أعضاء مجلس الإدارة في أسهم البحري في بداية ونهاية عام 2025م (يعدد الأسهم):

#	الاسم	بداية العام	نهاية العام	صافي التغير	نسبة التغير (%)
1	الأستاذ/ محمد بن عبدالعزيز السرحان	751,875	939,843	187,968	25%*
2	الأستاذ/ فهد بن عبدالجليل آل سيف	-	-	-	-
3	الدكتور/ عبدالملك بن عبدالله الحقيّل	337,500	421,875	84,375	25%*
4	المهندس/ أحمد بن علي السبيعي	-	-	-	-
5	المهندس/ أحمد بن محمد الخيني	56,250	70,312	14,062	25%*
6	المهندس /محمد بن خليفه الملحم	-	-	-	-
7	الأستاذ/ رائد بن عبدالله إسماعيل	-	-	-	-
8	الأستاذ/ صالح بن عبدالله الدباسي	20,437	25,545	5,108	25%*
9	الأستاذ/ سعيد بن عبداللطيف الحضرمي	-	63	63	100%
10	الأستاذ/ جيسر كجديدجار	-	-	-	-

تجدر الإشارة بأنه لا توجد أي ملكية لأقارب أي من أعضاء مجلس الإدارة في أسهم الشركة.

* كان التغير في الملكية بنهاية العام نتيجة لزيادة رأس مال الشركة التي تمت الموافقة عليها من قبل الجمعية العامة غير العادية المنعقدة بتاريخ 29 يونيو 2025م.

ملكية أسهم الإدارة التنفيذية

لا يوجد ملكية للإدارة التنفيذية أو أي من أقاربهم في أسهم الشركة خلال عام 2025م.



الجمعيات العامة

تم عقد اجتماع واحد للجمعية العامة خلال العام 2025م، حيث عُقدت الجمعية العامة غير العادية بتاريخ 29 يونيو 2025م، وذلك عبر وسائل التقنية الحديثة باستخدام منظومة تداولتي، وفيما يلي سجل حضور أعضاء مجلس الإدارة:

#	الاسم	29 يونيو 2025م
1	الأستاذ/ محمد بن عبدالعزيز السرحان – رئيس مجلس الإدارة	✓
2	الأستاذ/ فهد بن عبدالجليل آل سيف – نائب رئيس مجلس الإدارة	✓
3	الدكتور/ عبدالملك بن عبدالله الحقيـل	✓
4	الأستاذ/ أحمد بن علي السبيعي	✓
5	المهندس/ أحمد بن محمد الخنيني	×
6	الأستاذ/ محمد بن خليفه الملحم	×
7	الأستاذ/ رائد بن عبدالله إسماعيل	✓
8	الأستاذ/ صالح بن عبدالله الدياسي	✓
9	الأستاذ/ سعيد بن عبداللطيف الحضرمي	✓
10	الأستاذ/ جيسر كجايدجار	✓

المساهمون

مقترحات المساهمين

يولي مجلس الإدارة والإدارة التنفيذية اهتماماً بالغاً بمقترحات المساهمين وآرائهم، حيث قام مجلس الإدارة بتفويض الشركة لاتخاذ ما يلزم من الإجراءات التي تمكن المساهمين من إيصال مقترحاتهم وملحوظاتهم من خلال إدارة علاقات المستثمرين وعبر قنوات الاتصال المختلفة كالبريد الإلكتروني والهاتف المباشر والموقع الإلكتروني للشركة.

وتقوم إدارة علاقات المستثمرين بفرز مقترحات المساهمين بشكل دوري وإبلاغ مجلس الإدارة عنها. إضافة إلى ذلك، يستطيع المساهم التواصل بشكل مباشر مع أعضاء مجلس الإدارة خلال انعقاد الجمعيات العامة للشركة، حيث يتم تخصيص وقت كافٍ خلال الجمعية للرد على جميع التساؤلات.

كما تحرص البحري على الإفصاح عن جميع المعلومات ذات الصلة في الوقت المناسب، وإتاحتها عبر موقعها الإلكتروني وغيره من قنوات التواصل الرقمية.

سجلات المساهمين

تم طلب 13 سجلاً للمساهمين من شركة مركز إيداع الأوراق المالية (إيداع) خلال العام 2025م، وفيما يلي بيان بتواريخ الطلب والأسباب:

الرقم	تاريخ الطلب	أسباب الطلب
1	02 يناير 2025م	إجراءات الشركات
2	05 يناير 2025م	إجراءات الشركات
3	25 فبراير 2025م	إجراءات الشركات
4	17 مارس 2025م	إجراءات الشركات
5	17 مارس 2025م	إجراءات الشركات
6	10 أبريل 2025م	إجراءات الشركات
7	01 يوليو 2025م	إجراءات الشركات
8	01 يوليو 2025م	ملف أرباح
9	06 يوليو 2025م	إجراءات الشركات
10	17 أغسطس 2025م	إجراءات الشركات
11	17 سبتمبر 2025م	إجراءات الشركات
12	17 سبتمبر 2025م	إجراءات الشركات
13	15 أكتوبر 2025م	إجراءات الشركات

القروض البنكية والصكوك

يوضح الجدول التالي أرصدة القروض البنكية والصكوك القائمة كما في نهاية عام 2025م (ألف ٢):

الشركة	الجهة المانحة للقرض	مبلغ أصل القرض	مدة القرض	المسدد خلال العام	المبلغ المتبقي	المديونية الإجمالية للشركة وشركاتها التابعة
	صكوك	3,900,000	7	-	3,900,000	11,711,139
البحري	بنوك دولية وبنوك محلية وصندوق الاستثمارات العامة	6,552,778	10	441,866	5,577,560	
البحري للكيماويات والمنتجات	بنوك دولية وبنوك محلية وصندوق الاستثمارات العامة	1,535,138	10	95,495	1,525,742	
البحري للبضائع السائبة	بنوك محلية	777,411	10	55,744	707,837	

الشركات التابعة والزميلة

فيما يلي قائمة الشركات التابعة لشركة البحري:

#	اسم الشركة	دولة التأسيس والعمليات	رأس المال	الملكية	النشاط
1	الشركة الوطنية السعودية للنقل البحري – أمريكا	مقرها مدينة هيوستن في ولاية تكساس، الولايات المتحدة الأمريكية، ومقر عملياتها في الولايات المتحدة الأمريكية	1,000,000 دولار امريكي	100%	وكيل لسفن الشركة
2	شركة الشرق الأوسط لإدارة السفن المحدودة (جيه إل تي)	مقرها دبي، الإمارات العربية المتحدة، وتمارس عملياتها حول العالم	300,000 درهم إماراتي	100%	الإدارة الفنية للسفن
3	شركة بحري لوجستكس	مقرها الرياض، المملكة العربية السعودية، وتمارس عملياتها حول العالم	85,800,000 ٢	100%	الخدمات اللوجستية
4	شركة بحري لوجستكس دي دبليو سي – إل إل سي "إ"	مقرها دبي، الإمارات العربية المتحدة، وتمارس عملياتها حول العالم	300,000 درهم إماراتي	100%	الخدمات اللوجستية
5	شركة بحري لوجستكس إس آي إل زد – إل إل سي "أ"	مقرها الرياض، المملكة العربية السعودية، وتمارس عملياتها حول العالم	4,000,000 ٢	100%	الخدمات اللوجستية
6	الشركة الوطنية لنقل الكيماويات المحدودة	مقرها الرياض، المملكة العربية السعودية، وتمارس عملياتها حول العالم	610,000,000 ٢	80%	نقل البتروكيماويات
7	شركة البحري للبضائع السائبة	مقرها الرياض، المملكة العربية السعودية، وتمارس عملياتها حول العالم	200,000,000 ٢	60%	نقل البضائع السائبة
8	شركة البحري للشحن المحدودة "ب"	مقرها سنغافورة، وتمارس عملياتها حول العالم	1,407,812 دولار امريكي	100%	وكيل لسفن الشركة
9	شركة بحري أعالي البحار "ج"	مقرها الرياض، المملكة العربية السعودية، وتمارس عملياتها حول العالم	10,000 ٢	100%	شراء وتشغيل السفن
10	شركة البحري لإدارة السفن الجافة – إف زد سي أو "ج"	مقرها دبي، الإمارات العربية المتحدة، وتمارس عملياتها حول العالم	300,000 درهم إماراتي	100%	إدارة وتشغيل السفن
11	شركة البحري لإدارة السفن الكيمائية – إف زد سي أو "ج"	مقرها دبي، الإمارات العربية المتحدة، وتمارس عملياتها حول العالم	300,000 درهم إماراتي	100%	إدارة وتشغيل السفن

- أ) تمتلك المجموعة حصص ملكية فعلية بنسبة 100% في شركة البحري لوجستكس دي دبليو سي - إل إل سي وشركة بحري لوجستكس إس آي إل زد - إل إل سي من خلال ملكيتها عن طريق شركة بحري لوجستكس.
- ب) قامت المجموعة خلال السنة بتأسيس شركة تابعة جديدة ("شركة البحري للشحن المحدودة") في سنغافورة، والنشاط الأساسي لها هو القيام بعمليات الشحن، بما في ذلك تأجير السفن والقوارب مع طواقمها.
- ج) قامت المجموعة بتأسيس شركة تابعة جديدة، ("بحري أعالي البحار") في المملكة العربية السعودية، ويتمثل النشاط الرئيسي للشركة التابعة في شراء وتشغيل السفن. بالإضافة إلى ذلك، قامت المجموعة بتأسيس شركتين تابعتين أخريين في دولة الإمارات العربية المتحدة، هما ("البحري لإدارة السفن الجافة - إف زد سي أو") و("البحري لإدارة السفن الكيمائية - إف زد سي أو")، ويتمثل نشاطهما الرئيسي في إدارة وتشغيل السفن.

فيما يلي قائمة الاستثمارات المحاسب عنها بطريقة حقوق الملكية:

#	اسم الشركة	دولة التأسيس والعمليات	رأس المال	الملكية	النشاط
1	مجموعة بتريديك المحدودة (إيضاح أ)	مقرها جزر فيرجن البريطانية وتمارس عملياتها حول العالم	54,239 دولار أمريكي	40.08%	نقل الغاز المسال
2	الشركة العالمية للصناعات البحرية (إيضاح ب)	مقرها في رأس الخير حيث تمارس عملها، المملكة العربية السعودية	1,107,000,000 ٢	19.9%	الصناعات البحرية
3	الشركة الوطنية للحبوب (إيضاح ج)	مقرها الرياض، المملكة العربية السعودية وتمارس عملياتها حول العالم	135,000,000 ٢	50%	تعبئة وتخزين الحبوب

- أ) يتم إثبات حصة المجموعة في نتائج مجموعة بتريديك المحدودة للفترة المالية وفقاً لآخر تقارير مالية معدة من قبل مجموعة بتريديك المحدودة. ويبلغ الفرق الزمني بين آخر تقارير مالية معدة من قبل مجموعة بتريديك المحدودة والقوائم المالية الموحدة للمجموعة شهرين.
- ب) تم تأسيس الشركة العالمية للصناعات البحرية في المملكة العربية السعودية برأسمال قدره 1,107 مليون ٢ بين كل من شركة البحري وشركة أرامكو السعودية وشركة لامبريل للطاقة المحدودة وشركة كوريا لبناء السفن والهندسة البحرية المحدودة.
- ج) خلال شهر أغسطس 2020م، وقّعت الشركة اتفاقية مشروع مشترك لإنشاء «الشركة الوطنية للحبوب» بالمنافسة مع شركة المزارعون المتحدون للاستثمار. ويهدف المشروع المشترك إلى بناء وإنشاء محطة لمناولة الحبوب في ميناء ينبع التجاري، سعياً إلى تلبية الحاجة المستقبلية للمملكة العربية السعودية من المحاصيل والحبوب الأساسية.

المدفوعات النظامية خلال عام 2025م

يوضح البيان التالي تفاصيل المدفوعات النظامية المدفوعة خلال عام 2025م (ألف ٢):

الجهة النظامية	المبلغ
هيئة الزكاة والضريبة والجمارك	123,857
المؤسسة العامة للتأمينات الاجتماعية	30,246

المعاملات مع الأطراف ذات العلاقة

كجزء من نشاطها الاعتيادي، تقوم البحري وشركاتها التابعة بإبرام معاملات واتفاقيات متنوعة مع أطراف ذات علاقة. وتشمل هذه المعاملات بشكل رئيسي بيع وشراء السلع، وتقديم واستلام الخدمات، ومنح واستلام القروض. وتتم هذه المعاملات وفق شروط وأحكام مماثلة لتلك السائدة في المعاملات التي تتم على أساس تجاري.

تجري البحري بعض المعاملات مع شركة أرامكو للتجارة، وهي شركة تابعة مملوكة بالكامل لشركة أرامكو السعودية، التي تمتلك حصة ملكية بنسبة 80% في البحري. كما تتم معاملات مع الشركة العالمية

للشحن والنقل المحدودة، وهي شركة تابعة لسابك، التي تمتلك حصة ملكية بنسبة 20% في الشركة الوطنية لنقل الكيماويات، في حين تمتلك البحري حصة ملكية بنسبة 80%.

كما يتم الإفصاح عن تفاصيل هذه المعاملات في الإفصاح رقم (27) من القوائم المالية الموحدة للسنة المنتهية في 31 ديسمبر 2025م.

يوضح الجدول التالي المعاملات التي تمت خلال عام 2025م، والتي كان لأعضاء مجلس إدارة البحري المذكورين أدناه مصلحة غير مباشرة فيها (بآلاف ريال):

#	عضو مجلس الإدارة	الطرف المتعامل معه	طبيعة العمل أو العقد	شروط العمل أو العقد	المبلغ
1	الدكتور/ عبدالملك بن عبدالله الحقيـل	مصرف الإنماء	اتفاقية تمويل	وفقاً للشروط التجارية السائدة في السوق	1,696,538
2	المهندس/ أحمد بن محمد الخثيني والمهندس/ محمد بن خليفه الملحم	شركة أرامكو للتجارة	خدمات نقل النفط الخام	وفقاً للشروط التجارية السائدة في السوق	3,205,656

الرقابة الداخلية ورأي لجنة المراجعة

قامت لجنة المراجعة بأداء مهامها خلال العام 2025م والتي تتضمن:

- دراسة القوائم المالية الأولية والسنوية الموحدة للمجموعة، وإبداء الرأي والتوصية في شأنها، ودراسة ملاحظات مراجع الحسابات الخارجي، ومتابعة الإجراءات التصحيحية التي تم اتخاذها لمعالجة تلك الملاحظات.
- التحقق من كفاية نظام الرقابة الداخلية، والسياسات والإجراءات المطبقة، ومهام وأعمال وتقارير إدارة المراجعة الداخلية، ومتابعة تنفيذ الإجراءات التصحيحية للملاحظات الواردة فيها بما يحقق أهداف الشركة ويحمي مصالح المساهمين.
- الاطلاع على نتائج تقارير الجهات الرقابية والتحقق من الإجراءات المتخذة من الإدارة لمعالجتها.
- التوصية لمجلس الإدارة بتعيين مراجع الحسابات الخارجي، وتحديد أتعابهم وتقييم أدائهم والتحقق من استقلاليتهم، ومراجعة نطاق عملهم وشروط التعاقد معهم.
- متابعة أعمال وأنشطة إدارة المخاطر.

الالتزام بلائحة حوكمة الشركات

قامت الشركة بعد الاطلاع على لائحة حوكمة الشركات في المملكة العربية السعودية الصادرة عن هيئة السوق المالية، باعتماد القواعد والمعايير الخاصة بالحوكمة تطبيقاً لمتطلبات لائحة حوكمة الشركات. وتفصيلاً لمدى التزام الشركة بتلك اللائحة، فإن الشركة تُطبق جميع الأحكام الواردة فيها باستثناء الأحكام الواردة أدناه:

رقم المادة/الفقرة	نص المادة/الفقرة	أسباب عدم الالتزام
المادة 87 – فقرة 19	تحليل جغرافي لإجمالي إيرادات الشركة وشركاتها التابعة	لا يتوفر تحليل جغرافي لإجمالي الإيرادات نظراً لطبيعة أعمال الشركة وشركاتها التابعة، حيث إن الناقلات تعمل في أعالي البحار وتنقل شحناتها بين كثير من الموانئ المحلية والعالمية، مما يمنع ارتباط الإيرادات بمنطقة واحدة.
المادة 87 – فقرة 8	الإفصاح عن مكافآت كبار التنفيذيين بخمسـة من كبار التنفيذيين بشكل مفصل وفقاً للجدول المرفق في لائحة حوكمة الشركات	تلتزم الشركة بالإفصاح عن مكافآت كبار التنفيذيين بشكل إجمالي وفقاً للمتطلبات النظامية الواردة في الفقرة الفرعية (ب) من الفقرة (4) من المادة (90) من لائحة حوكمة الشركات لغرض التقليل من المخاطر المتعلقة بتنافسية رأس المال البشري.
المادة 67	تشكيل لجنة إدارة المخاطر	هذه المادة استرشادية.
المادة 68	اختصاصات لجنة إدارة المخاطر	تقوم إدارة الشركة بمراجعة مستمرة لسياسات الشركة المتعلقة بإدارة المخاطر لضمان تنفيذ السياسات والبرامج المعتمدة وذلك للحد من المخاطر التي يمكن أن تواجه الشركة. كذلك، تقوم لجنة المراجعة في الشركة بالتأكد من أن عمليات إدارة المخاطر والأنظمة المتبعة تعمل بكفاءة على جميع المستويات في الشركة.
المادة 80	تنظيم العلاقة مع أصحاب المصالح	هذه المادة استرشادية. لا توجد سياسة مكتوبة، ولكن يكفل النظام الأساسي للشركة والسياسات واللوائح المعتمدة من الجمعية العامة ومجلس الإدارة والأنظمة واللوائح ذات العلاقة حماية وحفظ حقوق أصحاب المصالح.
المادة 82	تحفيز العاملين	هذه المادة استرشادية. تعتمد الشركة ضمن سياساتها العديد من البرامج الأخرى لتطوير وتحفيز المشاركة والأداء للعاملين في الشركة.
المادة 84	المسؤولية الاجتماعية	هذه المادة استرشادية.
المادة 85	مبادرات العمل الاجتماعي	تعمل الشركة بشكل مستمر على المشاركة في الأنشطة الاجتماعية المختلفة، والتي تهدف إلى تطوير الأوضاع الاجتماعية والاقتصادية للمجتمع.
المادة 92	تشكيل لجنة حوكمة الشركات	هذه المادة استرشادية. تقوم الشركة بالالتزام بقواعد حوكمة الشركات وتطويرها ومراقبة تطبيقها والتحقق من فعاليتها وتعديلها عند الحاجة.

وتجدر الإشارة إلى ما يلي:

1. عدا عن الملكية في أسهم الشركة، لا توجد أي مصلحة وأوراق مالية تعاقدية وحقوق اكتتاب تعود لأعضاء مجلس إدارة الشركة وكبار التنفيذيين وأقربائهم في أسهم أو أدوات دين الشركة أو أي من شركاتها التابعة.
2. لم يتم إصدار حقوق اكتتاب أو أدوات دين للشركة أو أي من شركاتها التابعة.
3. لم تتعرض الشركة لأي جزاءات أو عقوبات خلال العام 2025م من الهيئة أو من أي جهة إشرافية أو تنظيمية أو قضائية.
4. لا يوجد تعارض بين توصيات لجنة المراجعة وقرارات مجلس الإدارة بشأن تعيين مراجع حسابات الشركة وعزله وتحديد أتعابه وتقييم أدائه أو تعيين المراجع الداخلي.
5. تقوم الشركة بإعداد قوائمها المالية بما يتوافق مع المعايير الدولية للتقارير المالية (IFRS) ولا يوجد بها أي اختلاف عن معايير المحاسبة المعتمدة من الهيئة السعودية للمحاسبين القانونيين.
6. لا توجد أي مصلحة في فئة الأسهم ذات الأهمية في التصويت تعود لأي شخص.
7. لم يتم إصدار أو منح أي أدوات دين قابلة للتحويل وأي أوراق مالية تعاقدية أو مذكرات حق اكتتاب أو حقوق مشابهة من قبل الشركة خلال السنة المالية.
8. لم يتم إصدار أو منح أي حقوق تحويل أو اكتتاب بموجب أدوات دين قابلة للتحويل أو أوراق مالية تعاقدية أو مذكرات حق اكتتاب أو حقوق مشابهة من قبل الشركة.
9. لم يتم استرداد أو شراء أو إلغاء من جانب الشركة لأي أدوات دين قابلة للاسترداد.
10. لا توجد أي ترتيبات أو اتفاق تنازل بموجبه أحد أعضاء مجلس الإدارة أو أحد كبار التنفيذيين عن أي مكافآت.
11. لا توجد أي ترتيبات أو اتفاق تنازل بموجبه أحد مساهمي الشركة عن أي حقوق في الأرباح.
12. لم يتم إنشاء أي استثمارات أو احتياطات لمصلحة موظفي الشركة.
13. لم يتضمن تقرير مراجع الحسابات أي تحفظات على القوائم المالية السنوية.
14. لم يوص مجلس الإدارة بتغيير لمراجع الحسابات قبل انتهاء الفترة المعين من أجلها.
15. لا توجد أي أسهم خزينة محتفظ بها من قبل الشركة.

إقرارات مجلس الإدارة

يُقر مجلس الإدارة بما يلي:

- أن سجلات الحسابات أُعدّت بالشكل الصحيح.
- أن نظام الرقابة الداخلية أعد على أسس سليمة وتُقدّ بفاعلية.
- أنه لا يوجد أي شك يذكر في قدرة الشركة على مواصلة نشاطها.
- أنه لا يوجد لأي عضو من أعضاء مجلس الإدارة أي أعمال منافسة للشركة أو لأي من فروع النشاط الذي تزاوله.

مجلس الإدارة
الشركة الوطنية السعودية للنقل البحري “البحري”

القوائم المالية

150	تقرير المراجع المستقل
154	قائمة المركز المالي الموحدة
155	قائمة الربح أو الخسارة الموحدة
156	قائمة الدخل الشامل الموحدة
157	قائمة التدفقات النقدية الموحدة
158	قائمة التغيرات في حقوق الملكية الموحدة
159	إيضاحات حول القوائم المالية الموحدة



شركة إرنست ويونغ للخدمات المهنية (شركة مهنية ذات مسؤولية محدودة)
رأس المال المدفوع: ٥,٥٠٠,٠٠٠ ريال (خمسة ملايين وخمسمائة ألف ريال سعودي)
المركز الرئيسي
الموليفارد المالي ٣١٢٦، حي العقيق ٦٧١٧، الرياض ١٣٥١٩
كافد ١١١ ب، البرج الجنوبي الدور الثامن
ص.ب. ٢٧٣٢، الرياض ١١٤٦١
المملكة العربية السعودية

رقم السجل التجاري: ١٠١٠٣٨٢٨٢١
الرقم الوطني الموحد: ٧٠٠٠١١٧٢٠٥

هاتف: ٩٨٩٨ ١١ ٢١٥ ٩٦٦٦
٩٦٦٦ ١١ ٢٧٣ ٤٧٤٠
فاكس: ٩٦٦٦ ١١ ٢٧٣ ٤٧٣٠
ey.ksa@sa.ey.com
ey.com



تقرير المراجع المستقل
إلى مساهمي الشركة الوطنية السعودية للنقل البحري
(شركة مساهمة سعودية) (تتمة)

الأمر الرئيسية للمراجعة (تتمة)

تقرير المراجع المستقل
إلى مساهمي الشركة الوطنية السعودية للنقل البحري
(شركة مساهمة سعودية)

التقرير حول مراجعة القوائم المالية الموحدة

كيف تناولت مراجعتنا أمر المراجعة الرئيسي	الأمر الرئيسية للمراجعة
تضمنت إجراءات مراجعتنا، من بين أمور أخرى، ما يلي:	إثبات الإيرادات
- قمنا بفهم الإجراءات المستخدمة من الإدارة لإثبات تدفقات الإيرادات المتنوعة؛ - قمنا بتقييم السياسة المحاسبية للمجموعة، المتعلقة بإثبات الإيرادات للالتزام بالمعايير الدولية للتقرير المالي المعتمدة في المملكة العربية السعودية؛ - قمنا بتقييم تصميم وتطبيق واختبار الفعالية التشغيلية للضوابط الرقابية الرئيسية في تكنولوجيا المعلومات التي تطبقها المجموعة بخصوص الإيرادات، وذلك عن طريق إشراك أخصائي تكنولوجيا المعلومات لدينا؛ - قمنا بإجراء اختبارات القطع على أساس العينة، لتقييم ما إذا كان يتم إثبات الإيرادات في الفترة المحاسبية المناسبة؛ - قمنا باختبار المبالغ المسجلة على أساس العينة، لتدفقات الإيرادات المختلفة مع أخذ الوثائق ذات الصلة والاتفاقية مع العملاء بعين الاعتبار؛ - قمنا بتنفيذ إجراءات تحليلية لموارد الإيرادات المختلفة من خلال مقارنة توقعات الإيرادات بالنتائج الفعلية وتحليل الفروقات؛ - قمنا بإعادة احتساب الإيرادات المسجلة للرحلة أثناء العبور لتقييم ما إذا كان قد تم إثبات الإيرادات في الفترة المحاسبية المناسبة؛ و - قمنا بتقييم مدى كفاية الإفصاحات ذات الصلة في القوائم المالية الموحدة.	خلال السنة، قامت المجموعة بإثبات الإيرادات بشكل أساسي من إيجار السفن بالرحلة وإيجار سفن لمدة محدودة وشحن البضائع والتي بلغت ١٠,٣ مليار ريال سعودي (٢٠٢٤م: ٩,٥ مليار ريال سعودي). لقد اعتبرنا إثبات الإيرادات أمر مراجعة رئيس بالنظر إلى الأهمية النسبية للمبالغ المعنية وحجم المعاملات والمخاطر المتصلة نظراً للمقياس القائم على الوقت الذي تستخدمه المجموعة حيث إن إيرادات الرحلات غير المكتملة لا يتم إثباتها بدقة فيما يتعلق بتاريخ التقرير الذي يغطي فترة القطع، مما قد يؤثر بشكل جوهري على القوائم المالية الموحدة. انظر الإيضاح (٤) للسياسة المحاسبية المتعلقة بإثبات الإيرادات، والأيضاحين (٢١) و(٢٧) للإفصاحات ذات العلاقة.

الرأي

لقد راجعنا القوائم المالية الموحدة للشركة الوطنية السعودية للنقل البحري ("الشركة") والشركات التابعة لها ("المجموعة")، والتي تشتمل على قائمة المركز المالي الموحدة كما في ٣١ ديسمبر ٢٠٢٥م، وقائمة الربح أو الخسارة الموحدة، وقائمة الدخل الشامل الموحدة، وقائمة التدفقات النقدية الموحدة، وقائمة التغيرات في حقوق الملكية الموحدة للسنة المنتهية في ذلك التاريخ، والإيضاحات المرفقة بالقوائم المالية الموحدة، بما في ذلك معلومات عن السياسات المحاسبية الجوهرية.

في رأينا، أن القوائم المالية الموحدة المرفقة تظهر بعدل، من كافة النواحي الجوهرية، المركز المالي الموحد للمجموعة كما في ٣١ ديسمبر ٢٠٢٥م، وأدائها المالي الموحد وتدفقاتها النقدية الموحدة للسنة المنتهية في ذلك التاريخ وفقاً للمعايير الدولية للتقرير المالي المعتمدة في المملكة العربية السعودية والمعايير والإصدارات الأخرى المعتمدة من الهيئة السعودية للمراجعين والمحاسبين.

أساس الرأي

تمت مراجعتنا وفقاً للمعايير الدولية للمراجعة المعتمدة في المملكة العربية السعودية. إن مسؤوليتنا بموجب تلك المعايير تم توضيحها في قسم مسؤوليات المراجع حول مراجعة القوائم المالية الموحدة في تقريرنا. إننا مستقلون عن المجموعة وفقاً للميثاق الدولي لسلوك وأداب المهنة للمحاسبين المهنيين (بما في ذلك معايير الاستقلال الدولية) المعتمد في المملكة العربية السعودية حسب ما ينطبق منه على مراجعة القوائم المالية الموحدة للمنشآت ذات الاهتمام العام كما أننا التزمنا بمسؤولياتنا الأخلاقية الأخرى وفقاً لذلك الميثاق. باعتبارنا أن أدلة المراجعة التي حصلنا عليها كافية وملائمة لتوفير أساس لإبداء رأينا.

الأمر الرئيسية للمراجعة

إن الأمور الرئيسية للمراجعة هي تلك الأمور التي كانت، بحسب حكمنا المهني، لها الأهمية البالغة عند مراجعتنا للقوائم المالية الموحدة للفترة الحالية. وقد تم تناول هذه الأمور في سياق مراجعتنا للقوائم المالية الموحدة ككل، وعند تكوين رأي المراجع حولها، ولا نقدم رأياً منفصلاً في تلك الأمور. فيما يلي وصف لكل أمر من أمور المراجعة الرئيسية وكيفية معالجته ضمن ذلك السياق.

لقد التزمنا بمسؤولياتنا التي تم وصفها في قسم مسؤوليات المراجع حول مراجعة القوائم المالية الموحدة في تقريرنا، بما في ذلك ما يتعلق بهذه الأمور. عليه، شملت مراجعتنا القيام بإجراءات صممت للرد على تقوينا لمخاطر وجود تحريفات جوهرية في القوائم المالية الموحدة. إن نتائج إجراءات مراجعتنا، بما في ذلك الإجراءات المتبعة لمعالجة الأمور أدناه، توفر أساساً لرأينا في المراجعة حول القوائم المالية الموحدة المرفقة.



تقرير المراجع المستقل إلى مساهمي الشركة الوطنية السعودية للنقل البحري (شركة مساهمة سعودية) (تتمة)

مسؤوليات المراجع حول مراجعة القوائم المالية الموحدة (تتمة)

- استنتاج مدى ملائمة تطبيق الإدارة لمبدأ الاستمرارية في المحاسبة، واستناداً إلى أدلة المراجعة التي تم الحصول عليها، فيما إذا كان هناك عدم تأكد جوهري يتعلق بأحداث أو ظروف قد تثير شكاً كبيراً حول قدرة المجموعة على الاستمرار في العمل وفقاً لمبدأ الاستمرارية. وإذا ما تبين لنا وجود عدم تأكد جوهري، يتعين علينا لفت الانتباه في تقريرنا إلى الإفصاحات ذات العلاقة الواردة في القوائم المالية الموحدة، أو إذا كانت تلك الإفصاحات غير كافية، عندها يتم تعديل رأينا. تستند استنتاجاتنا إلى أدلة المراجعة التي تم الحصول عليها حتى تاريخ تقريرنا حول المراجعة. ومع ذلك، فإن الأحداث أو الظروف المستقبلية قد تؤدي إلى توقف المجموعة عن الاستمرار في أعمالها كمنشأة مستمرة.
- تقويم العرض العام، وهيكل ومحتوى القوائم المالية الموحدة، بما في ذلك الإفصاحات، وفيما إذا كانت القوائم المالية الموحدة تعبر عن المعاملات والأحداث التي تمثلها بطريقة تحقق عرضاً عادلاً.
- تخطيط وتنفيذ مراجعة المجموعة للحصول على ما يكفي من أدلة مراجعة ملائمة فيما يتعلق بالمعلومات المالية للمنشآت أو الأنشطة التجارية داخل المجموعة كأساس لتكوين رأي حول القوائم المالية الموحدة. ونحن مسؤولون عن التوجيه والإشراف وفحص أعمال المراجعة التي تم تنفيذها لأغراض مراجعة حسابات المجموعة. ونظل المسؤولين الوحيدين عن رأينا في المراجعة.

نقوم بإبلاغ المكلفين بالحوكمة - من بين أمور أخرى - بالنطاق والتوقيت المخطط للمراجعة والنتائج الهامة للمراجعة، بما في ذلك أي أوجه قصور هامة في الرقابة الداخلية تم اكتشافها خلال مراجعتنا.

كما أننا نقوم بتزويد المكلفين بالحوكمة ببيان يفيد بأننا التزمنا بالمتطلبات الأخلاقية ذات الصلة المتعلقة بالاستقلالية، ونبلغهم بجميع العلاقات والأمور الأخرى، التي قد يعتقد تأثيرها بشكل معقول على استقلالنا، وعند الاقتضاء، نبلغهم بالتصرفات المتخذة للقضاء على التهديدات أو التدابير الوقائية المطبقة.

ومن الأمور التي يتم إبلاغها للمكلفين بالحوكمة، فإننا نحدد تلك الأمور التي كانت لها الأهمية البالغة عند مراجعة القوائم المالية الموحدة للفترة الحالية، وبناءً على ذلك تعد هي الأمور الرئيسية للمراجعة. سنقوم بتبيان هذه الأمور في تقريرنا ما لم يمنع نظام أو لائحة الإفصاح العلني عن الأمر، أو عندما - في ظروف نادرة للغاية - نرى أن الأمر لا ينبغي الإبلاغ عنه في تقريرنا بسبب أن التبعات السلبية للإبلاغ عنها تفوق - بشكل معقول - المصلحة العامة من ذلك الإبلاغ.

عن إرنست ويونغ للخدمات المهنية



وليد غازي توفيق
محاسب قانوني
رقم الترخيص (٤٣٧)

الرياض: ٢٨ رمضان ١٤٤٧هـ
١٧ مارس ٢٠٢٦م



تقرير المراجع المستقل إلى مساهمي الشركة الوطنية السعودية للنقل البحري (شركة مساهمة سعودية) (تتمة)

المعلومات الأخرى الواردة في التقرير السنوي للمجموعة لسنة ٢٠٢٥م، فيما عدا القوائم المالية الموحدة وتقرير تثمّل المعلومات الأخرى على المعلومات الواردة في التقرير السنوي للمجموعة لسنة ٢٠٢٥م، فيما عدا القوائم المالية الموحدة وتقرير المراجع حولها. إن الإدارة هي المسؤولة عن المعلومات الأخرى في تقريرها السنوي. ومن المتوقع أن يكون التقرير السنوي للمجموعة لسنة ٢٠٢٥م متوفراً لنا بعد تاريخ تقرير المراجع.

لا يغطي رأينا حول القوائم المالية الموحدة المعلومات الأخرى، ولن يُبدي أي شكل من أشكال الاستنتاج التأكيدي حولها.

بخصوص مراجعتنا للقوائم المالية الموحدة، فإن مسؤوليتنا هي قراءة المعلومات الأخرى المشار إليها أعلاه عندما تكون متاحة، وعند القيام بذلك يتم الأخذ في الحسبان ما إذا كانت المعلومات الأخرى غير متسقة بشكل جوهري مع القوائم المالية الموحدة، أو مع المعرفة التي حصلنا عليها خلال المراجعة، أو يظهر بطريقة أخرى أنها محرفة بشكل جوهري.

مسؤوليات الإدارة والمكلفين بالحوكمة حول القوائم المالية الموحدة

إن الإدارة مسؤولة عن إعداد القوائم المالية الموحدة وعرضها بشكل عادل، وفقاً للمعايير الدولية للتقرير المالي المعتمدة في المملكة العربية السعودية والمعايير والإصدارات الأخرى المعتمدة من الهيئة السعودية للمراجعين والمحاسبين وأحكام نظام الشركات المعمول بها والنظام الأساسي للشركة، وعن الرقابة الداخلية التي تراها الإدارة ضرورية لإعداد قوائم مالية موحدة خالية من تحريف جوهري ناتج عن غش أو خطأ.

عند إعداد القوائم المالية الموحدة، فإن الإدارة مسؤولة عن تقويم مقدرة المجموعة على الاستمرار في العمل وفقاً لمبدأ الاستمرارية والإفصاح، حسبما هو ملائم، عن الأمور ذات العلاقة بمبدأ الاستمرارية، وتطبيق مبدأ الاستمرارية في المحاسبة، ما لم تكن هناك نية لدى الإدارة لتصفية المجموعة أو إيقاف عملياتها أو ليس هناك خيار ملائم بخلاف ذلك.

إن المكلفين بالحوكمة، أي لجنة المراجعة، مسؤولون عن الإشراف على عملية إعداد التقرير المالي في المجموعة.

مسؤوليات المراجع حول مراجعة القوائم المالية الموحدة

تتمثل أهدافنا في الحصول على تأكيد معقول فيما إذا كانت القوائم المالية الموحدة ككل خالية من تحريف جوهري ناتج عن غش أو خطأ، وإصدار تقرير المراجع الذي يتضمن رأينا. إن التأكيد المعقول هو مستوى عالٍ من التأكيد، إلا أنه ليس ضماناً على أن المراجعة التي تم القيام بها وفقاً للمعايير الدولية للمراجعة المعتمدة في المملكة العربية السعودية ستكشف دائماً عن تحريف جوهري موجود. يمكن أن تنشأ التحريفات عن غش أو خطأ، وتُعد جوهريّة، بمفردها أو في مجموعها، إذا كان بشكل معقول يمكن توقع أنها ستؤثر على القرارات الاقتصادية التي يتخذها المستخدمون بناءً على هذه القوائم المالية الموحدة.

وكجزء من المراجعة وفقاً للمعايير الدولية للمراجعة المعتمدة في المملكة العربية السعودية، فإننا نمارس الحكم المهني ونحافظ على نزعة الشك المهني خلال المراجعة. كما نقوم بـ:

- تحديد وتقويم مخاطر التحريفات الجوهريّة في القوائم المالية الموحدة سواء كانت ناتجة عن غش أو خطأ، وتصميم وتنفيذ إجراءات مراجعة لمواجهة تلك المخاطر، والحصول على أدلة مراجعة كافية وملائمة لتوفير أساس لإبداء رأينا. ويُعد خطر عدم اكتشاف تحريف جوهري ناتج عن غش أعلى من الخطر الناتج عن خطأ، لأن الغش قد ينطوي على تواطؤ أو تزوير أو حذف متعمد أو إفادات مضللة أو تجاوز لإجراءات الرقابة الداخلية.
- الحصول على فهم للرقابة الداخلية ذات الصلة بالمراجعة، من أجل تصميم إجراءات مراجعة ملائمة وفقاً للظروف، وليس بغرض إبداء رأي حول فاعلية الرقابة الداخلية للمجموعة.
- تقويم مدى ملائمة السياسات المحاسبية المستخدمة، ومدى معقولية التقديرات المحاسبية والإفصاحات ذات العلاقة التي قامت بها الإدارة.

الشركة الوطنية السعودية للنقل البحري (شركة مساهمة سعودية)

قائمة المركز المالي الموحدة

كما في 31 ديسمبر 2025م

(جميع المبالغ بالآلاف الريالات السعودية - ما لم يذكر خلاف ذلك)

الموجودات	إيضاحات	2025م	2024م
الموجودات غير المتداولة			
ممتلكات ومعدات	6	20,600,428	16,616,175
مشاريع تحت التنفيذ	7	886,664	2,291,663
موجودات حق الاستخدام	18	523,118	948,623
موجودات غير ملموسة	8	243,128	283,205
استثمارات محاسب عنها بطريقة حقوق الملكية	9	2,475,425	2,175,143
موجودات مالية أخرى - غير متداولة	10	32,115	49,346
إجمالي الموجودات غير المتداولة		24,760,878	22,364,155
الموجودات المتداولة			
مخزون	11	447,083	468,063
مدينون تجاريون وموجودات تعاقدية	12	1,992,337	1,273,381
مصرفات مدفوعة مقدماً وموجودات متداولة أخرى	13	875,174	681,834
ودائع قصيرة الأجل	14	1,825,400	-
نقد وما في حكمه	14	1,082,871	1,821,500
إجمالي الموجودات المتداولة		6,222,865	4,244,778
إجمالي الموجودات		30,983,743	26,608,933
حقوق الملكية والمطلوبات			
حقوق الملكية			
رأس المال	15	9,228,515	7,382,812
علاوة إصدار أسهم		1,489,103	1,489,103
احتياطات أخرى		(11,221)	37,793
أرباح مبقاة		4,562,862	4,715,506
إجمالي حقوق الملكية العائدة للمساهمين بالشركة الأم		15,269,259	13,625,214
حقوق الملكية غير المسيطرة	31	968,536	960,008
إجمالي حقوق الملكية		16,237,795	14,585,222
المطلوبات			
المطلوبات غير المتداولة			
قروض وتمويلات	16	10,671,269	8,288,484
منافع نهاية الخدمة للموظفين	17	141,772	131,579
التزامات عقود الإيجار	18	335,185	540,215
مطلوبات أخرى		26,324	2,943
إجمالي المطلوبات غير المتداولة		11,174,550	8,963,221
المطلوبات المتداولة			
قروض وتمويلات	16	1,028,571	459,585
التزامات عقود الإيجار	18	209,970	436,317
دائنون تجاريون ودائنون آخرون	19	2,138,874	1,938,914
مخصص الزكاة وضريبة الدخل	20	193,983	225,674
إجمالي المطلوبات المتداولة		3,571,398	3,060,490
إجمالي المطلوبات		14,745,948	12,023,711
إجمالي حقوق الملكية والمطلوبات		30,983,743	26,608,933

تعتبر الإيضاحات المرفقة من رقم 1 إلى رقم 33 جزءاً لا يتجزأ من هذه القوائم المالية الموحدة

الشركة الوطنية السعودية للنقل البحري (شركة مساهمة سعودية)

قائمة الربح أو الخسارة الموحدة

كما في 31 ديسمبر 2025م

(جميع المبالغ بالآلاف الريالات السعودية - ما لم يذكر خلاف ذلك)

الإيرادات	إيضاحات	2025م	2024م
تكاليف التشغيل	22	(7,550,132)	(7,119,252)
إجمالي الربح قبل إعانة الوقود		2,796,589	2,363,135
إعانة الوقود		301,115	337,222
إجمالي الربح		3,097,704	2,700,357
مصروفات عمومية وإدارية	23	(451,802)	(321,167)
مخصص مدينون تجاريون وموجودات تعاقدية	12	(27,777)	(20,390)
إيرادات أخرى	24	107,410	245,191
الربح من العمليات		2,725,535	2,603,991
تكاليف تمويل	25	(707,729)	(621,649)
إيرادات تمويل	14	67,404	86,076
الحصة في نتائج استثمارات محاسب عنها بطريقة حقوق الملكية	9	566,425	432,563
الربح قبل الزكاة وضريبة الدخل		2,651,635	2,500,981
الزكاة وضريبة الدخل	20	(92,166)	(115,180)
ربح السنة		2,559,469	2,385,801
ربح السنة العائد إلى:			
مساهمي الشركة الأم		2,431,341	2,169,392
حقوق الملكية غير المسيطرة	31	128,128	216,409
ربحية السهم (٢):		2,559,469	2,385,801
الأساسي والمخفض	26	2.63	2.35

تعتبر الإيضاحات المرفقة من رقم 1 إلى رقم 33 جزءاً لا يتجزأ من هذه القوائم المالية الموحدة

الرئيس التنفيذي للشؤون المالية

الرئيس التنفيذي

رئيس مجلس الإدارة

الرئيس التنفيذي للشؤون المالية

الرئيس التنفيذي

رئيس مجلس الإدارة

الشركة الوطنية السعودية للنقل البحري (شركة مساهمة سعودية)

قائمة الدخل الشامل الموحدة

كما في 31 ديسمبر 2025م

(جميع المبالغ بالآلاف الريالات السعودية - ما لم يذكر خلاف ذلك)

إيضاحات	2025م	2024م
ربح السنة	2,559,469	2,385,801
الدخل الشامل الآخر		
البند التي لن يتم إعادة تصنيفها في الفترات اللاحقة إلى الربح أو الخسارة:		
التغير في استثمار بالقيمة العادلة من خلال الدخل الشامل الآخر	(4,179)	11,644
مكاسب إعادة قياس منافع نهاية الخدمة للموظفين	17	517
البند التي من الممكن أن يتم إعادة تصنيفها في الفترات اللاحقة إلى الربح أو الخسارة:		
الحصة في الدخل الشامل الآخر لاستثمارات محاسب عنها بطريقة حقوق الملكية	9	11,079
إجمالي الدخل الشامل للسنة	2,510,855	2,409,041
إجمالي الدخل الشامل العائد إلى:		
مساهمي الشركة الأم	2,382,327	2,192,692
حقوق الملكية غير المسيطرة	128,528	216,349
	2,510,855	2,409,041

تعتبر الإيضاحات المرفقة من رقم 1 إلى رقم 33 جزءاً لا يتجزأ من هذه القوائم المالية الموحدة

الشركة الوطنية السعودية للنقل البحري (شركة مساهمة سعودية)

قائمة التدفقات النقدية الموحدة

كما في 31 ديسمبر 2025م

(جميع المبالغ بالآلاف الريالات السعودية - ما لم يذكر خلاف ذلك)

إيضاحات	2025م	2024م
الأنشطة التشغيلية		
الربح قبل الزكاة وضريبة الدخل	2,651,635	2,500,981
التسويات للبنود غير النقدية:		
استهلاك ممتلكات ومعدات	6	1,167,756
استهلاك موجودات حق الاستخدام	18	452,163
إطفاء موجودات غير ملموسة	8	50,527
مخصص مدينون تجاريون وموجودات تعاقدية	12	20,390
تكاليف تمويل	25	621,649
إيرادات تمويل	14	(86,076)
الحصة في نتائج استثمارات محاسب عنها بطريقة حقوق الملكية	9	(432,563)
مكسب من استبعاد ممتلكات ومعدات	24	(5,814)
منافع نهاية الخدمة للموظفين	17	37,710
	4,710,623	4,116,613
التغيرات في رأس المال العامل:		
مخزون	20,980	30,313
مدينون تجاريون وموجودات تعاقدية	(746,733)	4,230
مصروفات مدفوعة مقدماً وموجودات متداولة أخرى	(161,831)	(81,156)
دائنون تجاريون ودائنون آخرون	226,414	59,407
النقد من الأنشطة التشغيلية	4,049,453	4,129,407
تكاليف تمويل مدفوعة	(701,260)	(577,450)
الزكاة وضريبة الدخل المدفوعة	20	(140,495)
منافع نهاية الخدمة المدفوعة للموظفين	17	(5,939)
صافي التدفقات النقدية الناتجة من الأنشطة التشغيلية	3,214,077	3,405,523
الأنشطة الاستثمارية		
إضافات إلى ممتلكات ومعدات	6	(245,972)
إضافات إلى مشاريع تحت التنفيذ	7	(3,948,938)
إضافات إلى موجودات غير ملموسة	8	(7,722)
متحصلات من استبعاد ممتلكات ومعدات	161,768	524,181
توزيعات أرباح مستلمة من استثمارات محاسب عنها بطريقة حقوق الملكية	9	225,450
ودائع قصيرة الأجل	14	(1,825,400)
متحصلات من إيرادات تمويل	46,095	84,343
موجودات مالية أخرى - غير متداولة	3,395	1,536
صافي التدفقات النقدية المستخدمة في الأنشطة الاستثمارية	(5,639,193)	(4,643,013)
الأنشطة التمويلية		
متحصلات من قروض وتمويلات	16	4,943,829
سداد قروض وتمويلات	16	(2,002,258)
توزيعات أرباح مدفوعة لمساهمي الشركة الأم	30	(738,282)
مدفوعات التزامات عقود الإيجار	(396,802)	(455,279)
توزيعات أرباح مدفوعة لحقوق الملكية غير المسيطرة	(120,000)	(60,000)
صافي التدفقات النقدية الناتجة من الأنشطة التمويلية	1,686,487	145,873
صافي النقص في النقد وما في حكمه	(738,629)	(1,091,617)
النقد وما في حكمه في بداية السنة	1,821,500	2,913,117
النقد وما في حكمه في نهاية السنة	14	1,821,500
المعاملات غير النقدية:		
تحويل من مشاريع تحت التنفيذ إلى ممتلكات ومعدات	7&6	3,836,728
(الغاء)/ إضافات إلى موجودات حق الاستخدام	18	(39,618)

تعتبر الإيضاحات المرفقة من رقم 1 إلى رقم 33 جزءاً لا يتجزأ من هذه القوائم المالية الموحدة

الرئيس التنفيذي للشؤون المالية

الرئيس التنفيذي

رئيس مجلس الإدارة

الرئيس التنفيذي للشؤون المالية

الرئيس التنفيذي

رئيس مجلس الإدارة

الشركة الوطنية السعودية للنقل البحري (شركة مساهمة سعودية)

قائمة التغيرات في حقوق الملكية الموحدة

كما في 31 ديسمبر 2025م

(جميع المبالغ بالآلاف الريالات السعودية - ما لم يذكر خلاف ذلك)

العائد إلى مساهمي الشركة الأم						
رأس المال	علاوة إصدار أسهم	احتياطات أخرى	أرباح مبقاة	الإجمالي	حقوق الملكية غير المسيطرة	إجمالي حقوق الملكية
7,382,812	1,489,103	14,493	2,952,169	11,838,577	803,659	12,642,236
الرصيد في 1 يناير 2024م						
-	-	-	2,169,392	2,169,392	216,409	2,385,801
-	-	23,300	-	23,300	(60)	23,240
إجمالي الدخل الشامل للسنة	-	23,300	2,169,392	2,192,692	216,349	2,409,041
-	-	-	(406,055)	(406,055)	-	(406,055)
-	-	-	-	-	(60,000)	(60,000)
الرصيد في 31 ديسمبر 2024م	7,382,812	1,489,103	4,715,506	13,625,214	960,008	14,585,222
الرصيد في 1 يناير 2025م	7,382,812	1,489,103	4,715,506	13,625,214	960,008	14,585,222
-	-	-	2,431,341	2,431,341	128,128	2,559,469
-	-	(49,014)	-	(49,014)	400	(48,614)
إجمالي الدخل الشامل للسنة	-	(49,014)	2,431,341	2,382,327	128,528	2,510,855
المحول من الأرباح المبقاة (إيضاح 1)	1,845,703	-	(1,845,703)	-	-	-
-	-	-	(738,282)	(738,282)	-	(738,282)
-	-	-	-	-	(120,000)	(120,000)
الرصيد في 31 ديسمبر 2025م	9,228,515	1,489,103	4,562,862	15,269,259	968,536	16,237,795

تعتبر الإيضاحات المرفقة من رقم 1 إلى رقم 33 جزءًا لا يتجزأ من هذه القوائم المالية الموحدة

الشركة الوطنية السعودية للنقل البحري (شركة مساهمة سعودية)

إيضاحات حول القوائم المالية الموحدة

للسنة المنتهية في 31 ديسمبر 2025م

(جميع المبالغ بالآلاف الريالات السعودية - ما لم يذكر خلاف ذلك)

1. معلومات الشركة

تأسست الشركة الوطنية السعودية للنقل البحري - شركة مساهمة سعودية ("الشركة" أو "البحري" أو "الشركة الأم") بموجب المرسوم الملكي رقم م/5 بتاريخ 12 صفر 1398هـ (الموافق 21 يناير 1978م) وتم قيدها بالسجل التجاري رقم 1010026026 وبالرقم الموحد 7000312574 بتاريخ 1 ذي الحجة 1399هـ (الموافق 22 أكتوبر 1979م) الصادر بمدينة الرياض. يقع المكتب الرئيسي للشركة في حي العليا، أبراج العليا (البرج ب)، وتشغل الطوابق من الثاني عشر إلى الخامس عشر، ص. ب. 5101، الرياض 1142، المملكة العربية السعودية.

تتمثل أنشطة الشركة والشركات التابعة لها المذكورة أدناه ("المجموعة") في شراء وبيع البواخر والسفن وتشغيلها لنقل البضائع والمشاركة في عمليات النقل البحري ووكالات شركات الملاحة البحرية وتخليص البضائع وتنسيق نقلها وتخزينها على متن البواخر وجميع العمليات المرتبطة بالنقل البحري، وتمارس المجموعة أنشطتها من خلال أربعة قطاعات مختلفة هي نقل النفط الخام ونقل الكيماويات ونقل البضائع العامة ونقل البضائع الجافة السائبة، بالإضافة إلى تملك الأراضي والعقارات داخل المملكة أو خارجها وتملك الحصص في شركات أخرى أو الاندماج معها والاشتراك مع الغير في تأسيس شركات لمزاولة نشاط مماثل أو متمم لها.

يتكون رأسمال الشركة البالغ قدره 9,228,515,620 ٢ كـ في 31 ديسمبر 2025م، من 922,851,562 سهم (31 ديسمبر 2024م: 7,382,812,500 ٢ كـ مكون من 738,218,250 سهم) بقيمة اسمية تبلغ 10 ٢ كـ للسهم (إيضاح 15).

الشركات التابعة	نسبة الملكية الفعلية		تاريخ التأسيس	النشاط الأساسي	الموقع
	2025م	2024م			
الشركة الوطنية لنقل الكيماويات المحدودة	80	80	1990م	نقل البتروكيماويات	المملكة العربية السعودية
الشركة الوطنية السعودية للنقل البحري – أمريكا	100	100	1991م	وكيل لسفن الشركة	الولايات المتحدة الأمريكية
شركة الشرق الأوسط لإدارة السفن المحدودة (جيه إل تي)	100	100	2010م	الإدارة الفنية للسفن	الإمارات العربية المتحدة
شركة البحري للبضائع السائبة	60	60	2010م	نقل البضائع السائبة	المملكة العربية السعودية
شركة بحري لوجستكس	100	100	2017م	الخدمات اللوجستية	المملكة العربية السعودية
شركة بحري لوجستكس دي دبليو سي – إل إل سي "أ"	100	100	2024م	الخدمات اللوجستية	الإمارات العربية المتحدة
شركة بحري لوجستكس إس آي إل زد – إل إل سي "أ"	100	100	2024م	الخدمات اللوجستية	المملكة العربية السعودية
شركة البحري للشحن المحدودة "ب"	100	-	2025م	وكيل لسفن الشركة	جمهورية سنغافورة
شركة بحري أعالي البحار "ب"	100	-	2025م	شراء وتشغيل السفن	المملكة العربية السعودية
شركة البحري لإدارة السفن الجافة – إف زد سي أو "ب"	100	-	2025م	إدارة وتشغيل السفن	الإمارات العربية المتحدة
شركة البحري لإدارة السفن الكيميائية – إف زد سي أو "ب"	100	-	2025م	إدارة وتشغيل السفن	الإمارات العربية المتحدة

أ) تمتلك المجموعة حصص ملكية فعلية بنسبة 100% في شركة البحري لوجستكس دي دبليو سي – إل إل سي وشركة بحري لوجستكس إس آي إل زد – إل إل سي من خلال ملكيتها عن طريق شركة بحري لوجستكس.


الرئيس التنفيذي للشؤون المالية


الرئيس التنفيذي


رئيس مجلس الإدارة

الشركة الوطنية السعودية للنقل البحري (شركة مساهمة سعودية)

إيضاحات حول القوائم المالية الموحدة

للسنة المنتهية في 31 ديسمبر 2025م

(جميع المبالغ بالآلاف الريالات السعودية - ما لم يذكر خلاف ذلك)

ب) قامت المجموعة خلال السنة، بتأسيس شركة تابعة جديدة ("شركة البحري للشحن المحدودة") في سنغافورة، والنشاط الأساسي لها هو القيام بعمليات الشحن، بما في ذلك تأجير السفن والقوارب مع طواقمها. كما قامت المجموعة بتأسيس شركة تابعة جديدة، ("بحري أعالي البحار") في المملكة العربية السعودية، ويتمثل النشاط الرئيسي للشركة التابعة في شراء وتشغيل السفن. بالإضافة إلى ذلك، قامت المجموعة بتأسيس شركتين تابعتين أخريين في دولة الإمارات العربية المتحدة، هما ("البحري لإدارة السفن الجافة – إف زد سي أو") و ("البحري لإدارة السفن الكيمائية – إف زد سي أو")، ويتمثل نشاطهما الرئيسي في إدارة وتشغيل السفن.

فيما يلي بيان بالاستثمارات المحاسب عنها بطريقة حقوق الملكية المدرجة معلوماتها في هذه القوائم المالية الموحدة:

الاستثمارات المحاسب عنها بطريقة حقوق الملكية	طبيعة العلاقة	تاريخ التأسيس	نسبة الملكية الفعلية		النشاط الأساسي	النشاط
			2025م	2024م		
مجموعة بتريديك المحدودة (إيضاح أ)	مشروع مشترك	2012م	40,08%	40,08%	نقل الغاز المسال	جزر فيرجن البريطانية
الشركة العالمية للصناعات البحرية (إيضاح ب)	شركة زميلة	2017م	19.9%	19.9%	الصناعات البحرية	المملكة العربية السعودية
الشركة الوطنية للحبوب (إيضاح ج)	مشروع مشترك	2021م	50%	50%	تعبئة وتخزين الحبوب	المملكة العربية السعودية

أ) يتم إثبات حصة المجموعة في نتائج مجموعة بتريديك المحدودة للفترة المالية وفقاً لآخر تقارير مالية معدة من قبل مجموعة بتريديك المحدودة. ويبلغ الفرق الزمني بين آخر تقارير مالية معدة من قبل مجموعة بتريديك المحدودة والقوائم المالية الموحدة للمجموعة شهرين.

ب) تم تأسيس الشركة العالمية للصناعات البحرية في المملكة العربية السعودية برأسمال قدره 1,107 مليون ٺ بين كل من شركة البحري وشركة أرامكو السعودية وشركة لامبريل للطاقة المحدودة وشركة كوريا لبناء السفن والهندسة البحرية المحدودة.

ج) خلال شهر أغسطس 2020م، وقعت الشركة اتفاقية مشروع مشترك لإنشاء "الشركة الوطنية للحبوب" بالمناصفة مع شركة المزارعون المتحدون للاستثمار، ويهدف المشروع المشترك إلى بناء وإنشاء محطة لمناولة الحبوب في ميناء ينبع التجاري، سعياً إلى تلبية الحاجة المستقبلية للمملكة العربية السعودية من المحاصيل والحبوب الأساسية.

يتم تشغيل الشركة من خلال الفروع التالية:

الاسم التجاري	رقم التسجيل	تاريخ التسجيل	المدينة
الشركة الوطنية السعودية للنقل البحري	1010026026	1979/10/23م	الرياض
الشركة الوطنية السعودية للنقل البحري	4030033402	1982/2/21م	جدة
الشركة الوطنية السعودية للنقل البحري	2050013881	1983/7/30م	الدمام
الشركة الوطنية السعودية للنقل البحري	2055001309	1984/7/25م	الجبيل
الشركة الوطنية السعودية للنقل البحري	جيه إل تي - 65807	2010/12/6م	دبي
الشركة الوطنية السعودية للنقل البحري	اف06135	2016/8/26م	نيودلهي

أسطول المجموعة: كما في 31 ديسمبر 2025م، تمتلك المجموعة أسطولاً مكوناً من 104 سفينة مملوكة و9 سفن مستأجرة (31 ديسمبر 2024م: 93 سفينة مملوكة و16 سفينة مستأجرة) تعمل في القطاعات التالية:

قطاع نقل النفط: يتكون من 50 ناقلة (31 ديسمبر 2024م: 41 ناقلة) كلها ناقلات نفط عملاقة وتعمل في السوق الفوري.

الشركة الوطنية السعودية للنقل البحري (شركة مساهمة سعودية)

إيضاحات حول القوائم المالية الموحدة

للسنة المنتهية في 31 ديسمبر 2025م

(جميع المبالغ بالآلاف الريالات السعودية - ما لم يذكر خلاف ذلك)

قطاع نقل الكيماويات: يتم تشغيل هذا القطاع بالكامل عن طريق الشركة الوطنية لنقل الكيماويات المحدودة التي تمتلك 33 سفينة و9 سفن مستأجرة (31 ديسمبر 2024م: 33 سفينة مملوكة و16 سفينة مستأجرة)، الناقلات المتخصصة موزعة على النحو التالي:

- 34 سفينة تعمل في السوق الفوري.
- 8 سفن مؤجرة.

قطاع الخدمات اللوجستية: يتكون من 6 سفن درجة وسفینتين متعددة الاستخدامات (31 ديسمبر 2024م: 6 سفن درجة وسفينة متعددة الاستخدامات) تعمل على الخطوط التجارية بين أمريكا الشمالية وأوروبا والشرق الأوسط وشبه القارة الهندية وآسيا.

قطاع نقل البضائع السائبة: يتم تشغيل هذا القطاع عن طريق شركة البحري للبضائع السائبة التي تمتلك 13 سفينة متخصصة في نقل البضائع السائبة (31 ديسمبر 2024م: 12 سفينة)، منها 5 سفن مؤجرة إلى الشركة العربية للخدمات الزراعية (أراسكو)، و8 سفن تعمل في السوق الفوري.

2. أسس الإعداد

1-2 بيان الالتزام

تم إعداد هذه القوائم المالية الموحدة للمجموعة وفقاً للمعايير الدولية للتقرير المالي الصادرة عن مجلس معايير المحاسبة الدولية والمعتمدة في المملكة العربية السعودية، والمعايير والإصدارات الأخرى المعتمدة من الهيئة السعودية للمراجعين والمحاسبين. قامت المجموعة بإعداد هذه القوائم المالية الموحدة على أساس مبدأ الاستمرارية.

2-2 إعداد القوائم المالية

أ) مبدأ التكلفة التاريخية

تم إعداد هذه القوائم المالية الموحدة وفقاً لمبدأ التكلفة التاريخية باستثناء التالي:

- قياس الأدوات المالية المشتقة والأسهم المدرجة التي يتم قياسها بالقيمة العادلة.
- الاعتراف بمستحقات منافع نهاية الخدمة للموظفين بالقيمة الحالية للالتزامات المستقبلية باستخدام طريقة وحدة الائتمان المتوقعة.

ب) عملة العرض والعملة الوظيفية

تم عرض هذه القوائم المالية الموحدة بالريال السعودي وهي العملة الوظيفية وعملة العرض للمجموعة. كما تم تقريب كافة المبالغ إلى أقرب ألف ما لم يذكر خلاف ذلك.

3. أسس توحيد القوائم المالية

يشار إلى الشركة وشركاتها التابعة مجتمعة بـ ("المجموعة"). الشركات التابعة هي الشركات التي تمارس عليها المجموعة السيطرة. تتحقق السيطرة عندما تصبح المجموعة عرضة أو لها الحق في الحصول على العوائد المتغيرة نتيجة معاملاتها في المنشأة المستثمر بها، ويكون لها القدرة على التأثير في تلك العوائد من خلال ممارسة سيطرتها على تلك الشركات.

وبشكل خاص فإن المجموعة تسيطر على المنشأة المستثمر بها إذا - وفقط إذا - كان لدى المجموعة:

- نفوذ على المنشأة المستثمر بها (مثل: وجود حقوق قائمة تعطي المجموعة القدرة الحالية لتوجيه الأنشطة ذات الصلة بالمنشأة المستثمر بها).
- التعرض لمخاطر أو لديها حقوق في الحصول على عوائد متغيرة نتيجة معاملاتها مع المنشأة المستثمر بها.
- القدرة على استخدام نفوذها على المنشأة المستثمر بها في التأثير على عوائدها.

الشركة الوطنية السعودية للنقل البحري (شركة مساهمة سعودية)

إيضاحات حول القوائم المالية الموحدة

للسنة المنتهية في 31 ديسمبر 2025م

(جميع المبالغ بالآلاف الريالات السعودية - ما لم يذكر خلاف ذلك)

تقوم المجموعة بإعادة تقييم ما إذا كانت لا تزال تمارس السيطرة على المنشأة المستثمر بها أم لا عندما تشير الحقائق والظروف أن هناك تغيراً في عنصر أو أكثر من عناصر السيطرة الثلاثة. يبدأ توحيد الشركة التابعة اعتباراً من تاريخ سيطرة المجموعة على الشركة التابعة وتستمر حتى زوال السيطرة على الشركة التابعة. يتم إدراج الموجودات والمطلوبات والإيرادات والمصروفات الخاصة بالشركة التابعة المقتناة أو المباعه خلال الفترة في القوائم المالية الموحدة من تاريخ استحواذ المجموعة على السيطرة وحتى تاريخ فقدان المجموعة للسيطرة على الشركة التابعة.

يتم توزيع الربح أو الخسارة وكل عنصر من عناصر الدخل الشامل الآخر بين المساهمين في الشركة الأم للمجموعة والحقوق غير المسيطرة، حتى لو أن هذا التوزيع قد يؤدي إلى عجز في رصيد الحقوق غير المسيطرة.

إذا تطلب الامر، يتم إجراء تعديلات على القوائم المالية للشركات التابعة وذلك من أجل التوفيق بين سياساتها المحاسبية والسياسات المالية للمجموعة. يتم استبعاد جميع الموجودات والمطلوبات وحقوق الملكية والإيرادات والمصروفات والتدفقات النقدية المتعلقة بالمعاملات ما بين شركات المجموعة بالكامل عند التوحيد.

يتم قياس حقوق الملكية غير المسيطرة بنسبة حصتها في صافي الموجودات القابلة للتحديد في المنشأة المستثمر فيها في تاريخ الاستحواذ. يتم المحاسبة عن التغيرات في ملكية شركة تابعة بدون فقدان السيطرة كمعاملات ضمن حقوق الملكية. في حال فقدان المجموعة للسيطرة على شركة تابعة:

- إلغاء الاعتراف بموجودات ومطلوبات الشركة التابعة.
- إلغاء الاعتراف بالقيمة الدفترية لأي حقوق ملكية غير مسيطرة.
- إلغاء الاعتراف بفروقات تحويل العملات المتراكمة المسجلة في حقوق الملكية.
- الاعتراف بالعوض المستلم بالقيمة العادلة.
- الاعتراف بأي استثمار محتفظ به بالقيمة العادلة.
- الاعتراف بأي فائض أو عجز في قائمة الربح أو الخسارة الموحدة.

4. معلومات عن السياسات المحاسبية الجوهرية

قامت المجموعة بتطبيق السياسات المحاسبية باتساق على جميع الفترات المعروضة في هذه القوائم المالية الموحدة.

4-1 الأحكام والتقديرات والافتراضات المحاسبية الجوهرية

يتطلب إعداد القوائم المالية الموحدة من الإدارة إجراء أحكام وتقديرات وافتراضات تؤثر على المبالغ المدرجة للموجودات والمطلوبات والإيرادات والمصروفات. تستند التقديرات والافتراضات المتعلقة بها إلى الخبرة وعوامل أخرى مختلفة يعتقد أنها معقولة في ظل الظروف التي ينتج عنها أساس إصدار الأحكام حول القيم الدفترية للموجودات والمطلوبات التي لا تظهر بسهولة عن غيرها من المصادر. فبالتالي قد تختلف النتائج الفعلية عن تلك التي تمت على أساسها التقديرات.

تتم مراجعة التقديرات والافتراضات الأساسية بشكل مستمر. يتم إثبات التعديلات على التقديرات المحاسبية في الفترة التي يتم فيها مراجعة التقديرات إذا كان التعديل يؤثر فقط على الفترة، أو في الفترة التي يتم فيها مراجعة التقديرات والفترات المستقبلية إذا كان التعديل يؤثر على كل من الفترات الحالية والمستقبلية.

الشركة الوطنية السعودية للنقل البحري (شركة مساهمة سعودية)

إيضاحات حول القوائم المالية الموحدة

للسنة المنتهية في 31 ديسمبر 2025م

(جميع المبالغ بالآلاف الريالات السعودية - ما لم يذكر خلاف ذلك)

في سياق تطبيق السياسات المحاسبية للمجموعة، قامت الإدارة بوضع التقديرات والأحكام التالية التي تعتبر جوهرية في القوائم المالية الموحدة:

- تقييم الانخفاض في قيمة للسفن.
- قياس التزامات المنافع المحددة والافتراضات الاكتوارية الرئيسية.
- قياس مخصص خسائر الائتمان المتوقعة للمدينين التجاريين والموجودات التعاقدية وهو افتراض أساسي لتقدير المتوسط المرجح لنسب الخسائر.
- العمر الإنتاجي للممتلكات والمعدات.
- معدل الاقتراض الاضافي على عقود الإيجار.

4-2 الإيرادات من العقود مع العملاء

تقوم المجموعة بإثبات الإيرادات من العقود مع العملاء بناءً على نموذج من خمس خطوات كما هو موضح في المعيار الدولي للتقرير المالي (15) ويرد أدناه:

الخطوة 1 - تحديد العقد (العقود) مع العميل: يتم تعريف العقد على أنه اتفاق بين طرفين أو أكثر ينشئ حقوق والتزامات قابلة للتنفيذ ويحدد المعايير الخاصة بكل عقد يجب الوفاء به؛

الخطوة 2 - تحديد التزامات الأداء في العقد: التزام الأداء هو وعد في عقد مع عميل لنقل بضاعة أو خدمة إلى العميل؛

الخطوة 3 - تحديد سعر المعاملة: سعر المعاملة هو مقدار الاعتبار الذي تتوقع المجموعة الحصول عليه مقابل تحويل البضائع أو الخدمات الموعودة إلى العميل، باستثناء المبالغ التي يتم تحصيلها نيابة عن أطراف ثالثة؛

الخطوة 4 - تخصيص سعر المعاملة للالتزامات الأداء في العقد: بالنسبة للعقد الذي يحتوي على أكثر من التزام أداء واحد، تقوم المجموعة بتخصيص سعر المعاملة لكل التزام أداء في مبلغ يحدد مقدار الاعتبار إلى التي تتوقع المجموعة الحصول عليه مقابل الوفاء بكل التزام أداء.

الخطوة 5 - إثبات الإيرادات عندما تفي المجموعة (أو عند الوفاء) بالتزام الأداء.

تفي المجموعة بالتزام الأداء وتتعترف بالإيرادات على مدى زمني، في حالة استيفاء أحد المعايير التالية:

- لا يؤدي أداء المجموعة إلى إنشاء أصل يمكن استخدامه بديلاً للمجموعة، وللمجموعة حق واجب النفاذ في الحصول على مقابل الأداء المكتمل حتى تاريخه؛
- يتلقى العميل المزايا الناتجة عن أداء المجموعة ويستهلكها في نفس الوقت الذي يتم فيه الأداء.

بالنسبة للالتزامات الأداء حيث لا يتم استيفاء أي من الشروط المذكورة أعلاه، يتم إثبات الإيرادات في الوقت الذي يتم فيه الوفاء بالتزام الأداء.

يتم إثبات الإيرادات عند حصول العميل على السيطرة على الخدمات.

الشركة الوطنية السعودية للنقل البحري (شركة مساهمة سعودية)

إيضاحات حول القوائم المالية الموحدة

للسنة المنتهية في 31 ديسمبر 2025م

(جميع المبالغ بالآلاف الريالات السعودية - ما لم يذكر خلاف ذلك)

نوع الخدمة	طبيعة وتوقيت استيفاء التزامات الأداء وشروط السداد الهامة
ترتيب إيجار سفن لمدة محدودة (عقود تأجير)	تقيس المجموعة تقدمها نحو الوفاء الكامل بالتزام الأداء باستخدام مقياس زمني. وعلاوة على ذلك، نظرًا لأن المجموعة تفرض رسومًا ثابتة مقابل كل يوم من الخدمة المقدمة، فإن لديها حقًا قابلاً للتنفيذ في إصدار الفواتير للعميل بمبلغ يتناسب مباشرة مع قيمة الأداء الذي تم إنجازه حتى تاريخه. يتم الاعتراف بالإيرادات بناءً على نسبة الإنجاز.
إيجار السفن بالرحلة (السوق الفوري وتأجير السفن)	في حالة إيجار السفن بالرحلة، بما في ذلك خطوط الملاحة المنتظمة، تقوم المجموعة بقياس الإنجاز على أساس عدد الأيام المنقضية واستفادة العميل من الخدمات المقدمة خلال مدة الرحلة. تحدد المجموعة آلية استيفاء أداء خدمة النقل ابتداءً من ميناء التحميل وانتهاء الخدمة في ميناء الإفراغ. وبالتالي، يتم الاعتراف بالإيرادات وفقاً لمبدأ الاستحقاق من نقطة التحميل حتى إكمال عملية الإفراغ بناءً على عدد أيام الرحلة نسبة إلى إجمالي عدد أيام الرحلة المتوقعة.
إيرادات الخدمات اللوجستية (نقل الشحنات)	تتضمن إيرادات الخدمات اللوجستية باستثناء خطوط الملاحة المنتظمة، بشكل أساسي تنفيذ طلبات خدمات الشحن والنقل. يتم إثبات إيرادات الخدمات اللوجستية في النقطة التي يتم فيها اكمال تقديم الخدمات للعميل والعميل يقبل الخدمة المقدمة.
إيرادات تحلية المياه	يتم الاعتراف بإيرادات تحلية المياه في النقطة التي يتم فيها انتقال السيطرة على البضائع إلى العميل. وتحدد المجموعة التزام الأداء في هذا الترتيب على أنه تسليم المياه المحلاة إلى العميل.

يحتوي عقد إيجار السفن بالرحلة عادةً على بند "التأخير في التفريغ". وفقاً لهذا البند، يقوم المستأجر بتعويض المجموعة عن أي تأخيرات محتملة تتجاوز الوقت المسموح به للتفريغ والتحميل كما هو محدد في بند اتفاقية التأجير في الموانئ التي يتم زيارتها، ويتم تسجيل هذا التعويض كإيرادات رحلة. وبناءً على ذلك، يُعتبر التعويض عن التأخير في التفريغ بمثابة مقابل متغير بموجب العقد. تتطلب عملية تحديد النتيجة الأكثر احتمالاً لرحلة معينة استخدام التقديرات والأحكام التقديرية، وقد تختلف النتائج الفعلية عن التقديرات الأولية. يتم مراجعة هذه التقديرات وتحديثها على مدار فترة سريان عقد تأجير الرحلة البحرية.

لقد استنتجت المجموعة عمومًا أنها هي الطرف الأصيل في ترتيبات الإيرادات، لأنها تتحكم عادةً في الخدمات قبل نقلها إلى العميل.

4-2-1 عنصر التمويل الهام

تطبق المجموعة الإعفاء العملي للمبالغ المدفوعة مسبقًا قصيرة الأجل من العملاء. أي أنه لا يتم تعديل المبلغ المتفق عليه مقابل التأثيرات الناتجة عن مكون التمويل الهام إذا كانت الفترة بين نقل البضائع أو الخدمات المتعهد بها والدفع سنة أو أقل.

4-2-2 الموجودات التعاقدية

الأصل التعاقدي هو حق المجموعة في الحصول على المقابل، من الخدمات التي قدمتها المجموعة للعميل. إذا قامت المجموعة بنقل الخدمات إلى العميل قبل أن يدفع العميل أي مقابل أو قبل أن يصبح الدفع مستحقًا، يتم الاعتراف بالأصل التعاقدي مقابل المستحق الذي يعتمد على شرط.

4-3 الأدوات المالية

أ) الاعتراف الأولي والقياس

يتم الاعتراف مبدئيًا بالذمم المدينة التجارية المصدرة بالتكلفة المطفأة عند نشأتها. يتم الاعتراف مبدئيًا بجميع الموجودات والمطلوبات المالية الأخرى عندما تصبح المجموعة طرفًا في الأحكام التعاقدية للأداة. يتم قياس الأصل المالي (ما لم يكن ذمم مدينة تجارية بدون عنصر تمويلي هام) أو الالتزام المالي مبدئيًا بالقيمة العادلة زائدًا، بالنسبة لبند غير مدرج بالقيمة العادلة من خلال الربح أو الخسارة، تكاليف المعاملة التي يمكن أن تنسب مباشرة إلى الاستحواذ أو الإصدار. يتم قياس الذمم المدينة التجارية التي ليس لها عنصر تمويلي هام مبدئيًا بسعر المعاملة.

الشركة الوطنية السعودية للنقل البحري (شركة مساهمة سعودية)

إيضاحات حول القوائم المالية الموحدة

للسنة المنتهية في 31 ديسمبر 2025م

(جميع المبالغ بالآلاف الريالات السعودية - ما لم يذكر خلاف ذلك)

ب) تصنيف وقياس الموجودات المالية والمطلوبات المالية

عند الإثبات الأولي، يتم تصنيف الموجودات المالية على أنها موجودات مالية مقاسة بالتكلفة المطفأة، أو بالقيمة العادلة من خلال الدخل الشامل الآخر – استثمارات في أدوات الدين، أو بالقيمة العادلة من خلال الدخل الشامل الآخر – استثمارات في أدوات حقوق الملكية، أو بالقيمة العادلة من خلال الربح أو الخسارة. إن تصنيف الموجودات المالية بموجب المعيار الدولي للتقرير المالي رقم 9 عادةً ما يستند إلى نموذج الأعمال الذي يتم من خلاله إدارة الموجودات المالية وكذلك خصائص تدفقاتها النقدية التعاقدية.

يتم قياس الموجودات المالية بالتكلفة المطفأة إذا استوفت كلا الشرطين أدناه ولا يتم تصنيفها بالقيمة العادلة من خلال الربح أو الخسارة.

- يتم الاحتفاظ بها ضمن نموذج الأعمال الذي يهدف إلى الاحتفاظ بالموجودات لتحقيق تدفقات نقدية تعاقدية، و
- تنشأ بنودها التعاقدية في تواريخ محددة للتدفقات النقدية التي تمثل فقط مدفوعات لأصل المبلغ والفائدة على أصل المبلغ القائم.

يتم قياس الاستثمارات في أدوات الدين بالقيمة العادلة من خلال الدخل الشامل الآخر إذا استوفت كلا الشرطين أدناه ولا يتم تخصيصها بالقيمة العادلة من خلال الربح أو الخسارة:

- يتم الاحتفاظ بها ضمن نموذج الأعمال الذي يتحقق الهدف منه عن طريق تحقيق تدفقات نقدية تعاقدية وبيع موجودات مالية، و
- تنشأ بنودها التعاقدية في تواريخ محددة للتدفقات النقدية التي تمثل فقط مدفوعات لأصل المبلغ والفائدة على أصل المبلغ القائم.

عند الإثبات الأولي للاستثمارات في أدوات حقوق الملكية التي لا يتم الاحتفاظ بها بغرض المتاجرة، يحق للمجموعة أن تختار بشكل نهائي عرض التغيرات اللاحقة في القيمة العادلة للاستثمار ضمن الدخل الشامل الآخر. يتم هذا الخيار على أساس كل استثمار على حدة.

إن جميع الموجودات المالية غير المصنفة المقاسة بالتكلفة المطفأة أو بالقيمة العادلة من خلال الدخل الشامل الآخر وفقاً لما تم بيانه أعلاه، يتم قياسها بالقيمة العادلة من خلال الربح أو الخسارة، وهذا يتضمن جميع الموجودات المالية المشتقة. وعند الإثبات الأولي، يحق للمجموعة أن تخصص بشكل نهائي الموجودات المالية التي بطريقة أخرى تستوفي متطلبات القياس بالتكلفة المطفأة أو بالقيمة العادلة من خلال الدخل الشامل الآخر، كموجودات مالية بالقيمة العادلة من خلال الربح أو الخسارة، وإذا قامت بذلك، تقوم بحذف عدم التطابق المحاسبي الذي قد ينشأ بطريقة أخرى أو تخفيضه بشكل كبير.

يتم تطبيق السياسات المحاسبية التالية على القياس اللاحق للموجودات المالية.

الموجودات المالية بالقيمة العادلة من خلال الربح أو الخسارة	يتم القياس اللاحق لهذه الموجودات بالقيمة العادلة. يتم إثبات صافي المكاسب والخسائر، وتشمل أي فائدة أو دخل توزيعات أرباح، ضمن الربح أو الخسارة.
الموجودات المالية بالتكلفة المطفأة	يتم القياس اللاحق لهذه الموجودات بالتكلفة المطفأة باستخدام طريقة الفائدة الفعلية. يتم تخفيض التكلفة المطفأة بخسائر الانخفاض في القيمة. يتم إثبات صافي إيرادات الفائدة ومكاسب وخسائر تحويل العملات الأجنبية والانخفاض في القيمة ضمن الربح أو الخسارة. يتم إثبات أي مكسب أو خسارة ضمن الربح أو الخسارة.
الاستثمارات في أدوات حقوق الملكية بالقيمة العادلة من خلال الدخل الشامل الآخر	يتم القياس اللاحق لهذه الموجودات بالقيمة العادلة. يتم إثبات توزيعات الأرباح كإيرادات ضمن الربح أو الخسارة ما لم تمثل توزيعات الأرباح بشكل واضح استرداد جزء من تكلفة الاستثمار. يتم إثبات صافي المكاسب والخسائر الأخرى ضمن الدخل الشامل الآخر ولا يتم إعادة تصنيفها أبدًا إلى الربح أو الخسارة.

تتكون الموجودات المالية المثبتة بالتكلفة المطفأة من الذمم المدينة التجارية والموجودات التعاقدية، والموجودات المالية الأخرى غير المتداولة، والموجودات المالية الأخرى المتداولة، والنقد وما في حكمه.

الشركة الوطنية السعودية للنقل البحري (شركة مساهمة سعودية)

إيضاحات حول القوائم المالية الموحدة

للسنة المنتهية في 31 ديسمبر 2025م

(جميع المبالغ بالآلاف الريالات السعودية - ما لم يذكر خلاف ذلك)

المطلوبات المالية - التصنيف والقياس اللاحق والمكاسب والخسائر

يتم تصنيف المطلوبات المالية عند قياسها بالتكلفة المطفأة أو القيمة العادلة من خلال قائمة الربح أو الخسارة. يتم تصنيف المطلوبات المالية بالقيمة العادلة من خلال قائمة الربح أو الخسارة إذا تم تصنيفها على أنها محتفظ بها للمتاجرة، وهي مشتقة أو مخصصة على هذا النحو عند الاعتراف الأولي. المطلوبات المالية بالقيمة العادلة من خلال قائمة الربح أو الخسارة يتم قياسها بالقيمة العادلة وصافي المكاسب أو الخسائر، شاملة أي مصروفات فائدة يتم إثباتها في الربح أو الخسارة. يتم لاحقًا قياس المطلوبات المالية الأخرى بالتكلفة المطفأة باستخدام طريقة معدل الفائدة الفعلي. يتم الاعتراف بمصروفات الفوائد ومكاسب وخسائر صرف العملات الأجنبية في الربح أو الخسارة. يتم أيضًا الاعتراف بأي مكسب أو خسارة من الاستبعاد في الربح أو الخسارة.

إلغاء الإثبات

الموجودات المالية

تقوم المجموعة باستبعاد الأصل المالي عندما تنتهي الحقوق التعاقدية للتدفقات النقدية من الأصل المالي، أو تقوم بنقل الحقوق لتلقي التدفقات النقدية التعاقدية في عملية الى حد كبير تكون فيها جميع مخاطر ومنافع ملكية الأصل المالي تم نقلها أو عدم قيام المجموعة بتحويلها أو الاحتفاظ بها بكافة مخاطر ومنافع الملكية ولا تحتفظ بالسيطرة على الأصل المالي.

تدخل المجموعة في عمليات تقوم بموجيها بنقل الموجودات المعترف بها في قائمة المركز المالي الخاصة بها، ولكنها تحتفظ بكل أو بشكل جوهري بجميع مخاطر ومنافع الأصول المحولة. في هذه الحالات، لا يتم إلغاء إثبات الموجودات المحولة.

المطلوبات المالية

تقوم المجموعة بإلغاء إثبات المطلوبات المالية عند الوفاء بمطلوباتها التعاقدية أو إلغاؤها أو انتهاء صلاحيتها. تقوم المجموعة أيضًا بإلغاء إثبات المطلوبات المالية عندما يتم تعديل شروطها وتكون التدفقات النقدية للمطلوبات المعدلة مختلفة اختلافاً جوهريًا، وفي هذه الحالة المطلوبات المالية الجديدة المستندة إلى الشروط المعدلة يتم الاعتراف بها بالقيمة العادلة.

عند استبعاد المطلوبات المالية، يتم الاعتراف بالفرق بين القيمة الدفترية المطفأة والمقابل المدفوع (بما في ذلك أي موجودات غير نقدية محولة أو مطلوبات محتملة) في الربح أو الخسارة.

المقاصة

تتم المقاصة بين الموجودات المالية والمطلوبات المالية ويتم عرض المبلغ الصافي في قائمة المركز المالي فقط عندما يكون للمجموعة حاليًا حق واجب للتنفيذ قانونيًا في تسوية المبالغ وتنوي تسويتها على أساس صافي أو لتحقيق الأصل وتسوية الالتزام بشكل متزامن.

انخفاض قيمة الموجودات المالية غير المشتقة

بموجب المعيار الدولي للتقرير المالي (9) يتم قياس مخصصات الخسائر على أي من الأسس التالية:

- الخسائر الائتمانية المتوقعة على مدى 12 شهرًا: وهي ناتجة عن أحداث تعثرّ محتملة عن السداد خلال فترة 12 شهرًا من تاريخ التقرير؛ و
- الخسائر الائتمانية المتوقعة على مدى عمر الأداة المالية: وهي الخسائر الائتمانية التي تنتج من جميع أحداث التعثرّ المحتمل عن السداد على مدى العمر المتوقع للأداة المالية.

تقوم المجموعة بتكوين مخصص للخسائر الائتمانية المتوقعة للموجودات المالية المقاسة بالتكلفة المطفأة وموجودات تعاقدية. تقوم المجموعة بقياس مبلغ مخصصات الخسارة بناءً على الأعمار الانتاجية خسائر الائتمان المتوقعة.

الشركة الوطنية السعودية للنقل البحري (شركة مساهمة سعودية)

إيضاحات حول القوائم المالية الموحدة

للسنة المنتهية في 31 ديسمبر 2025م

(جميع المبالغ بالآلاف الريالات السعودية - ما لم يذكر خلاف ذلك)

الموجودات المالية ذات مستوي ائتماني منخفض

تقوم المجموعة بتاريخ كل تقرير بتقييم ما إذا كانت الموجودات المالية المدرجة بالتكلفة المطفأة ذات مستوي ائتماني منخفض. يتم تقييم الأصل المالي على أنه ذو مستوي ائتماني منخفض عند وقوع حدث أو أكثر يكون له تأثير ضار على التدفقات النقدية المستقبلية المقدره لذلك الأصل المالي.

تشمل الأدلة التي تشير إلى أن الأصل المالي ذو مستوي ائتماني منخفض على البيانات القابلة للملاحظة التالية:

- صعوبة مالية كبيرة للمدين؛
- خرق العقد مثل التقصير أو التأخير أكثر من 4 سنوات من تاريخ الاستحقاق من الجهات الحكومية والشبه حكومية، ومتأخرة أكثر من سنتين من تاريخ الاستحقاق من العملاء التجاريين؛
- إعادة هيكلة القرض أو الدفعة المقدمة من قبل المجموعة بشروط لا تراها المجموعة خلاف ذلك؛
- من المحتمل أن يدخل المدين في حالة إفلاس أو إعادة تنظيم مالي أخرى؛ أو
- اختفاء سوق نشط للأوراق المالية بسبب الصعوبات المالية.

عرض الانخفاض في القيمة

يتم خصم مخصصات الخسائر للموجودات المالية التي تقاس بالتكلفة المطفأة من إجمالي القيمة الدفترية للموجودات. يتم عرض خسائر الانخفاض في القيمة المتعلقة بالذمم المدينة التجارية والذمم المدينة الأخرى، بما فيها الموجودات التعاقدية، بشكل منفصل في قائمة الربح أو الخسارة الموحدة.

4-4 النقد وما في حكمه

يتكون النقد وما في حكمه في قائمة المركز المالي الموحدة من النقد في الصندوق والنقد لدى البنوك والودائع قصيرة الأجل ومراحيات مستحقة خلال ثلاثة أشهر أو أقل، والتي يتم الاحتفاظ بها لغرض الوفاء بالالتزامات النقدية قصيرة الأجل والتي يمكن تحويلها بسهولة إلى مبلغ معروف من النقد والتي تخضع لمخاطر غير هامة من التغيرات في القيمة.

4-5 المخزون

يتكون المخزون من وقود السفن وزيوت التشحيم ومواد أخرى. يتم قياس المخزون بالتكلفة أو صافي القيمة القابلة للتحقق، أيهما أقل. يتم قياس تكلفة مخزون الوقود المستخدم باستخدام طريقة الوارد أولاً يصرف أولاً، بينما يتم قياس تكلفة زيوت التشحيم والمواد الأخرى باستخدام طريقة المتوسط المرجح.

تتضمن التكلفة صافي سعر الشراء (بعد الخصومات التجارية) وتكاليف الشحن والنقل والتأمين والرسوم الجمركية وأي مصروفات مباشرة أخرى متعلقة باقتناء المخزون.

4-6 الممتلكات والمعدات

تدرج الممتلكات والمعدات بالتكلفة بعد خصم الاستهلاك المتراكم و/ أو الخسائر المتراكمة للانخفاض في القيمة، إن وجدت. وتشمل هذه التكلفة تكلفة استبدال أجزاء من الممتلكات والمعدات وتكاليف الاقتراض بالمشاريع الإنشائية طويلة الأجل (الموجودات المؤهلة) إذا استوفت معايير الإثبات.

عند الحاجة إلى استبدال أجزاء هامة من الممتلكات والمعدات على فترات، تقوم المجموعة بإثبات هذه الأجزاء بشكل فردي كموجودات لها أعمار إنتاجية محددة وتستهلكها وفقاً لذلك.

وبالمثل، عندما يتم إجراء فحص رئيسي، يتم إثبات تكلفته في القيمة الدفترية للممتلكات والمعدات في حالة استيفاء معايير الإثبات. يتم إثبات جميع تكاليف الإصلاح والصيانة الأخرى في قائمة الربح أو الخسارة الموحدة عند تكبدها.

الشركة الوطنية السعودية للنقل البحري (شركة مساهمة سعودية)

إيضاحات حول القوائم المالية الموحدة

للسنة المنتهية في 31 ديسمبر 2025م

(جميع المبالغ بالآلاف الريالات السعودية - ما لم يذكر خلاف ذلك)

يتم احتساب الاستهلاك باستخدام طريقة القسط الثابت لتوزيع تكلفتها، بعد خصم قيمتها المتبقية، على مدى أعمارها الإنتاجية المقدرة على النحو التالي:

الممتلكات والمعدات	الأعمار الإنتاجية (بالسنوات)
مباني وتحسينات	3 - 20
أسطول ومعدات	2.5 - 30
حاويات وجرارات	5 - 12
أثاث وتجهيزات	10
أدوات ومعدات مكتبية	2 - 4
سيارات	2 - 4
أجهزة حاسب آلي	4 - 6
معدات ساحة الحاويات	5 - 12.5

إذا كان بند الممتلكات والمعدات يتكون من مكونات أجزاء فردية يكون لها تطبيق طرق أو نسب استهلاك مناسبة أخرى، فإنه يتم استهلاك كل مكون على حدة. المكون المنفصل يكون جزءً مادياً أو جزءً غير مادياً يمثل فحصاً أو إصلاحاً رئيسياً (كتكاليف التسفين).

لغرض إثبات تكاليف سفن المجموعة، فإنه يتم تقدير أول تكاليف تسفين كجزء رئيسي من تكاليف السفن وبالتالي رسملته واستهلاكه كبنء منفصل. يتم رسملة تكاليف التسفين اللاحقة بشكل منفصل واستهلاكها خلال السنة حتى تبدأ عملية التسفين التالية.

يتم استبعاد بند الممتلكات والمعدات عند استيفاء الأصل أو عندما لا يتوقع وجود منافع اقتصادية مستقبلية من استخدامه. يتم إدراج أي مكسب أو خسارة ناتجة عن استبعاد الأصل (المحتسب بالفرق بين صافي متحصلات الاستبعاد والقيمة الدفترية للأصل) في قائمة الربح أو الخسارة الموحدة عند استبعاد الأصل.

يتم فحص القيم المتبقية والأعمار الإنتاجية وطرق الاستهلاك للممتلكات والمعدات في نهاية كل سنة مالية ويتم تعديلها بأثر مستقبلي إذا كان ذلك ملائماً.

يتم احتساب قطع الغيار والالات الرأسمالية التي تستوفي تعريف الممتلكات والمعدات وفقاً لمبادئ معيار المحاسبة الدولي (16).

7-4 المشاريع تحت التنفيذ

تشمل المشاريع تحت التنفيذ في نهاية السنة بعض الموجودات التي تم اقتنائها ولكنها غير جاهزة للاستخدام المعدة من أجله. يتم تحديد تكلفة المشاريع تحت الإنشاء، بعد خصم خسائر انخفاض القيمة المتراكمة، إن وجدت ويتم تحويل هذه الموجودات إلى فئات الموجودات ذات الصلة ويتم استهلاكها عندما تصبح جاهزة للاستخدام المعدة من أجله.

8-4 الموجودات غير الملموسة

يتم إثبات الموجودات غير الملموسة (باستثناء الشهرة) المقتناة بشكل منفصل عند الاعتراف الأولي بالتكلفة. ويتم رسملة النفقات اللاحقة فقط إذا كان من المحتمل أن تتدفق إلى المجموعة منافع اقتصادية مستقبلية مرتبطة بتلك النفقات، وكان من الممكن قياس تكلفة تلك النفقات بشكل موثوق.

تطفأ الموجودات غير الملموسة التي لها عمر محدد على مدى الأعمار الإنتاجية المقدرة لها، ويتم مراجعتها للتأكد من وجود انخفاض في قيمتها وذلك عند وجود دليل يشير إلى حدوث هذا الانخفاض. يتم الاعتراف بمصروف الاستهلاك في قائمة الربح أو الخسارة الموحد ضمن فئة المصروفات بما يتفق مع وظيفة الأصل غير الملموس.

الشركة الوطنية السعودية للنقل البحري (شركة مساهمة سعودية)

إيضاحات حول القوائم المالية الموحدة

للسنة المنتهية في 31 ديسمبر 2025م

(جميع المبالغ بالآلاف الريالات السعودية - ما لم يذكر خلاف ذلك)

يتم فحص طرق الاستهلاك والأعمار المفيدة في نهاية كل سنة مالية وتعديلها بشكل مستقبلي، إذا لزم الأمر. معالجة التغيرات في العمر الإنتاجي المتوقع أو طريقة استنفاد المنافع الاقتصادية المستقبلية التي تضمها الأصل محاسبياً وذلك بتغيير العمر الانتاجي أو طريقة الإطفاء، حسبما هو ملائم.

تمثل أكثر الموجودات غير الملموسة برامج حاسب آلي والتقويم المادي طويل الأجل لعقود النقل، يتم إطفاء قيمة تلك الموجودات غير الملموسة على مدى أعمارها المقدرة بين 4 إلى 17 سنة.

يتم إلغاء الاعتراف بأصل غير ملموس عند استبعاده (أي في التاريخ الذي يحصل فيه المستلم على السيطرة) أو عندما لا يُتوقع أي فوائد اقتصادية مستقبلية من استخدامه أو استبعاده. يتم تضمين أي مكسب أو خسارة تنشأ عند إلغاء الاعتراف بالأصل (والتي تُحسب كالفارق بين العوائد الصافية من استبعاد الأصل وقيمة الأصل الدفترية) في قائمة الربح أو الخسارة الموحدة.

4-9 الاستثمارات المحاسب عنها بطريقة حقوق الملكية

الاستثمار في الشركة الزميلة هي منشأة تمارس عليها المجموعة تأثيراً جوهرياً. التأثير الجوهري هو قدرة المجموعة على المشاركة في القرارات المالية والتشغيلية للمنشأة المستثمر بها ولكنها لا تُعد سيطرة أو سيطرة مشتركة على هذه السياسات.

الترتيب المشترك هو ترتيب يكون للمجموعة فيه سيطرة مشتركة بموجبها تمتلك المجموعة حقوقاً في صافي موجودات الترتيب، وليس حقوقاً في موجوداتها والتزاماتها تجاه مطلوباتها.

السيطرة المشتركة هي المشاركة المتفق عليها تعاقدياً في السيطرة على ترتيب ما، وهي تحدث فقط عندما تتطلب القرارات المتعلقة بالأنشطة ذات الصلة موافقة بالإجماع من الأطراف التي تشارك في السيطرة.

يتم المحاسبة عن الحصص في الشركات الزميلة والترتيب المشترك باستخدام طريقة حقوق الملكية، يتم الاعتراف بهم مبدئياً في قائمة المركز المالي الموحدة بالتكلفة ويتم تعديلها بعد ذلك للاعتراف بحصة المجموعة في الربح أو الخسارة والدخل الشامل الآخر للاستثمارات المحاسب عنها بطريقة حقوق الملكية. وعند تجاوز حصة المجموعة في خسائر الاستثمارات المحاسب عنها بطريقة حقوق الملكية إجمالي حصة المجموعة في تلك الاستثمارات (والتي تتضمن أي حصص طويلة الأجل تشكل، في جوهرها، جزءاً من صافي استثمار المجموعة في الاستثمارات المحاسب عنها بطريقة حقوق الملكية)، تتوقف المجموعة عن الاعتراف بحصتها في المزيد من الخسائر المستقبلية. ويتم الاعتراف بالخسائر الإضافية فقط إلى الحد الذي تتكبد فيه المجموعة التزامات نظامية أو ضمنية أو قامت بسداد مدفوعات نيابة عن الاستثمارات المحاسب عنها بطريقة حقوق الملكية. وإذا قامت الاستثمارات المحاسب عنها بطريقة حقوق الملكية في فترة لاحقة بتسجيل أرباح، تستأنف المجموعة تسجيل حصتها من هذه الأرباح فقط عندما تساوي حصتها من الأرباح مع حصتها من الخسائر غير المسجلة.

عند الاستحواذ على الشركة المستثمرة المحسوبة على أساس حقوق الملكية، تسجل أي زيادة في تكلفة الاستثمار عن حصة المجموعة في صافي القيمة العادلة للموجودات والمطلوبات المحددة للشركة المستثمر فيها كشهرة وتدرج في القيمة الدفترية للاستثمار.

يتم تضمين الشهرة المتعلقة بالشركة الزميلة أو المشروع المشترك في القيمة الدفترية للاستثمار ولا يتم اختبارها بشكل منفصل لتحديد مدى انخفاض قيمتها. وبالتالي، قد تتضمن عمليات عكس الانخفاض في القيم فعلياً عكس انخفاض قيمة الشهرة. يتم عرض عكس الانخفاض وعكس القيود ضمن "حصة نتائج الاستثمارات المحاسب عنها وفقاً لحقوق الملكية" في قائمة الربح أو الخسارة الموحدة. يتم الاعتراف بأي فائض في حصة المجموعة من القيمة العادلة الصافية للموجودات والمطلوبات القابلة للتحديد للاستثمارات المحاسب عنها وفقاً لحقوق الملكية عن تكلفة الاستثمار، بعد إعادة التقييم، على الفور في قائمة الربح أو الخسارة الموحدة في الفترة التي يتم فيها الاستحواذ على الاستثمار.

عندما تتعامل إحدى شركات المجموعة مع شركة زميلة للمجموعة، تسجل الأرباح والخسائر الناتجة عن هذا التعامل في القوائم المالية الموحدة للمجموعة فقط بقدر ملكيتها في الشركة الزميلة التي لا تتعلق بالمجموعة.

الشركة الوطنية السعودية للنقل البحري (شركة مساهمة سعودية)

إيضاحات حول القوائم المالية الموحدة

للسنة المنتهية في 31 ديسمبر 2025م

(جميع المبالغ بالآلاف الريالات السعودية - ما لم يذكر خلاف ذلك)

الشركة الوطنية السعودية للنقل البحري (شركة مساهمة سعودية)

إيضاحات حول القوائم المالية الموحدة

للسنة المنتهية في 31 ديسمبر 2025م

(جميع المبالغ بالآلاف الريالات السعودية - ما لم يذكر خلاف ذلك)

10-4 عقود الإيجار

تقوم المجموعة عند نشأة العقد بتقييم ما إذا كان العقد عقد إيجار أو ينطوي على عقد إيجار. ويكون العقد عقد إيجار أو ينطوي على عقد إيجار إذا كان العقد ينقل حق السيطرة على استخدام أصل محدد لفترة من الزمن مقابل عوض.

ومن أجل تقييم ما إذا كان العقد ينقل حق السيطرة على استخدام أصل محدد، تجري المجموعة تقييماً حول ما إذا كان:

- يتضمن العقد استخدام أصل محدد - قد يتم تحديد ذلك الأصل صراحة أو ضمناً، ويجب أن يكون مميزاً مادياً أو يمثل ما يقارب جميع الطاقة الإنتاجية للأصل. وإذا كان المورد له حق أساسي في الاستبدال، عندئذٍ يصبح الأصل غير محدد؛
- للمجموعة الحق في الحصول على ما يقارب كافة المنافع الاقتصادية من استخدام الأصل خلال فترة الاستخدام؛ و
- للمجموعة الحق في توجيه استخدام الأصل. ويكون للمجموعة هذا الحق عندما يكون لديها حقوق اتخاذ القرارات المتعلقة بتغير كيفية وغرض استخدام الأصل. وفي الحالات النادرة التي يتم فيها التحديد المسبق للقرار حول كيفية وغرض استخدام الأصل، فإنه يكون للمجموعة الحق في توجيه استخدام الأصل إذا:
- للمجموعة الحق في تشغيل الأصل؛ أو
- قامت المجموعة بتصميم الأصل بطريقة تحدد مسبقاً كيفية وغرض استخدام الأصل.

المجموعة كمستأجر

تطبق المجموعة منهجاً موحداً للاعتراف والقياس لكافة عقود الإيجار، باستثناء عقود الإيجار قصيرة الأجل وعقود إيجار الموجودات منخفضة القيمة. وتقوم المجموعة بإثبات التزام عقد الإيجار يمثل القيمة الحالية لمدفوعات الإيجار المستقبلية، كما تثبت أصل حق استخدام يعكس حقها في استخدام الأصل محل العقد طوال مدة الإيجار.

أ) موجودات حق الاستخدام

تقوم المجموعة بإثبات موجودات حق الاستخدام والتزامات عقود الإيجار في تاريخ بداية عقد الإيجار. يتم مبدئياً قياس موجودات حق الاستخدام بالتكلفة التي تتكون من المبلغ الأولي للالتزامات عقود الإيجار المعدل لأي مدفوعات إيجار تمت في أو قبل تاريخ البداية، بالإضافة إلى أي تكاليف مباشرة مبدئية تم تكبدها وتقدير تكاليف تفكيك وإزالة الأصل الأساسي أو استعادة الأصل الأساسي أو الموقع الذي يوجد عليه، مخصوماً منه أي حوافز عقد إيجار.

يتم لاحقاً استهلاك موجودات حق الاستخدام باستخدام طريقة القسط الثابت من تاريخ بداية عقد الإيجار إلى نهاية العمر الإنتاجي لموجودات "حق الاستخدام" أو نهاية مدة عقد الإيجار، أيهما أقرب. بالإضافة إلى ذلك، يتم دورياً تخفيض موجودات حق الاستخدام بخسائر الانخفاض في القيمة، إن وجدت، وتعديله بأي إعادة قياس للالتزام عقد الإيجار. تقوم المجموعة بشكل أساسي بتأجير السفن والمكتب الرئيسي والمباني الإدارية. تتراوح الأعمار الإنتاجية لموجودات حق الاستخدام بين 2 – 25 سنة.

ب) التزامات عقود الإيجار

يتم مبدئياً قياس التزامات عقود الإيجار بالقيمة الحالية لدفعات عقد الإيجار التي لم يتم سدادها في تاريخ بداية عقد الإيجار وخصمها باستخدام معدل الفائدة الضمني في عقد الإيجار، أو إذا كان ذلك المعدل يصعب تحديده بشكل موثوق، تستخدم المجموعة معدل الاقتراض الإضافي. وعادةً ما تستخدم المجموعة معدل الاقتراض الإضافي الخاص بها كمعدل الخصم.

تتكون دفعات عقد الإيجار المدرجة عند قياس التزام عقد الإيجار مما يلي:

- الدفعات الثابتة (تشمل الدفعات الثابتة في جوهرها)؛
- دفعات الإيجار المتغيرة التي تعتمد على مؤشر أو معدل، يتم قياسها مبدئياً باستخدام مؤشر أو معدل كما في تاريخ بداية عقد الإيجار؛
- المبالغ المتوقع أن تكون مستحقة الدفع بموجب ضمان القيمة المتبقية؛ و
- سعر ممارسة خيار الشراء إذا كانت المجموعة متأكدة بصورة معقولة من ممارسة هذا الخيار، ودفعات عقد الإيجار في فترة التجديد الاختيارية إذا كانت المجموعة متأكدة بصورة معقولة من ممارسة خيار التمديد، ودفعات غرامات الإنهاء المبكر لعقد الإيجار ما لم تكن المجموعة متأكدة بصورة معقولة من عدم قيامها بالإنهاء المبكر.

يتم قياس التزام عقد الإيجار بالتكلفة المطفأة باستخدام طريقة معدل الفائدة الفعلي. ويتم إعادة قياسه عندما يكون هناك تعديل أو تغيير في مدة الإيجار أو تغيير في مدفوعات الإيجار (على سبيل المثال، التغييرات في المدفوعات المستقبلية الناتجة عن تغيير في مؤشر أو معدل يستخدم لتحديد مثل هذه المدفوعات الإيجارية) أو تغيير في تقييم خيار شراء الموجودات الأساسية.

عندما يتم إعادة قياس التزام عقد الإيجار بهذه الطريقة، يتم إجراء تسوية مقابلة على القيمة الدفترية لموجودات حق الاستخدام أو تسجيله في الربح أو الخسارة إذا تم تخفيض القيمة الدفترية لموجودات حق الاستخدام إلى الصفر.

عقود الإيجار قصيرة الأجل وعقود إيجار الموجودات ذات القيمة المنخفضة

اخترت المجموعة عدم إثبات موجودات حق الاستخدام والتزامات عقود الإيجار لعقود الإيجار قصيرة الأجل التي تبلغ مدتها 12 شهراً أو أقل وعقود إيجار الموجودات ذات القيمة المنخفضة. تقوم المجموعة بإثبات دفعات عقد الإيجار المرتبطة بهذه العقود كمصروفات على أساس القسط الثابت على مدى فترة عقد الإيجار.

المجموعة كمؤجر

عندما تتصرف المجموعة كمؤجر، فإنها تحدد عند نشأة العقد ما إذا كان كل عقد إيجار يمثل عقد تأجير تمويلي أو عقد تأجير تشغيلي. ولتصنيف كل عقد إيجار، تجري المجموعة تقييماً شاملاً حول ما إذا كان عقد الإيجار ينقل بشكل جوهري جميع المخاطر والمنافع المصاحبة لملكية الأصل الأساسي. وإذا كان هذا هو الحال، عندئذٍ فإن عقد الإيجار يمثل عقد تأجير تمويلي؛ وإذا لم يكن كذلك، فإنه يمثل عقد تأجير تشغيلي. وكجزء من هذا التقييم، تأخذ المجموعة مؤشرات معينة بعين الاعتبار مثل ما إذا كان عقد الإيجار جزء رئيسي من العمر الاقتصادي للأصل. تقوم المجموعة بإثبات دفعات عقد الإيجار المستلمة بموجب عقود التأجير التشغيلي كإيراد على أساس طريقة القسط الثابت على مدى فترة عقد الإيجار.

4-11 تصنيف الموجودات والمطلوبات كمتداولة أو غير متداولة

تقوم المجموعة بإظهار الموجودات والمطلوبات في قائمة المركز المالي الموحدة كمتداولة أو غير متداولة.

تعتبر الموجودات متداولة عندما:

- يتوقع تحققها أو ينوى بيعها أو استنفادها خلال دورة العمليات العادية،
- في حالة اقتناؤها بشكل أساسي لأغراض المتاجرة،
- يتوقع تحققها خلال اثني عشر شهراً بعد فترة التقرير، أو
- تكون نقد وما في حكمه ما لم تكن هناك قيود على استبدالها أو استخدامها لسداد أية مطلوبات لمدة لا تقل عن اثني عشر شهراً بعد فترة التقرير.

تصنف كافة الموجودات الأخرى كموجودات غير متداولة.

الشركة الوطنية السعودية للنقل البحري (شركة مساهمة سعودية)

إيضاحات حول القوائم المالية الموحدة

للسنة المنتهية في 31 ديسمبر 2025م

(جميع المبالغ بالآلاف الريالات السعودية - ما لم يذكر خلاف ذلك)

تعتبر المطلوبات متداولة وذلك:

- عندما يتوقع سدادها خلال دورة العمليات العادية،
- في حالة اقتناؤها بشكل أساسي لأغراض المتاجرة،
- عندما تستحق السداد خلال اثني عشر شهراً بعد فترة التقرير، أو
- عند عدم وجود حق غير مشروط لتأجيل سداد المطلوبات لمدة لا تقل عن اثني عشر شهراً بعد فترة التقرير.

تصنف كافة المطلوبات الأخرى كمطلوبات غير متداولة.

12-4 الزكاة والضريبة

تخضع الشركة وشركاتها التابعة في المملكة العربية السعودية للزكاة وفقاً للأنظمة الصادرة عن هيئة الزكاة و الضريبة والجمارك بالمملكة العربية السعودية ("الهيئة") والتي تخضع للتفسيرات. تفرض الزكاة بمعدل ثابت بواقع 2.5% من الوعاء الزكوي كما هو معرف في لائحة الزكاة. تقوم الإدارة بتكوين المخصصات الملزمة على أساس المبالغ المتوقع دفعها للهيئة كما تقوم بإجراء تقييم دوري لموقف الإقرارات الزكوية في حال وجود أي فروقات. يتم تحميل الزكاة على قائمة الربح أو الخسارة الموحدة. مطلوبات الزكاة الإضافية، إن وجدت، والتي تتعلق بالربط على السنوات السابقة الصادرة عن الهيئة يتم احتسابها في السنة التي يتم فيها إنهاء الربوط.

تقوم الشركات التابعة خارج المملكة العربية السعودية باحتساب ضريبة دخل وفقاً للأنظمة ضريبة الدخل ذات الصلة في تلك الدول. ويتم تحميل المصروف على قائمة الربح أو الخسارة الموحدة. يتم تكوين مخصص لضريبة الاستقطاع على الدفعات للأطراف غير المقيمة داخل المملكة العربية السعودية ويتم تحميلها على قائمة الربح أو الخسارة الموحدة.

ضريبة القيمة المضافة

يتم الاعتراف بالمصروفات والأصول صافيًا من مبلغ ضريبة القيمة المضافة، باستثناء:

- عندما لا يمكن استرداد ضريبة القيمة المضافة التي تم تكبدها على شراء الموجودات أو الخدمات من الهيئة الضريبية، وفي هذه الحالة، يتم الاعتراف بضريبة القيمة المضافة كجزء من تكلفة اقتناء الأصل أو كجزء من بند المصروف، حسب الحالة؛ و/أو
- عند الإبلاغ عن الذمم المدينة والدائنة مع تضمين مبلغ ضريبة القيمة المضافة.

يتم تضمين المبلغ الصافي لضريبة القيمة المضافة القابلة للاسترداد من، أو المستحقة للهيئة الضريبية، كجزء من الذمم المدينة أو الذمم الدائنة في قائمة المركز المالي الموحدة.

13-4 تكاليف الاقتراض

يتم رسملة تكاليف الاقتراض المتعلقة مباشرة بشراء أو إنشاء أو إنتاج أصل مؤهل والذي يستغرق إنشاؤه أو إعداده وقتاً طويلاً ليصبح جاهزاً للغرض الذي أنشئ من أجله أو للبيع كجزء من تكلفة الأصل المعني. يتم تسجيل كافة تكاليف الاقتراض الأخرى كمصروف خلال السنة التي تتكبد فيها. تتكون تكاليف الاقتراض من التكاليف التمويلية والتكاليف الأخرى التي تتكبدتها المجموعة فيما يتعلق باقتراض الأموال.

اخترارت المجموعة تصنيف التدفق النقدي من تكلفة التمويل كأنشطة تشغيلية والتدفق النقدي من إيرادات التمويل كأنشطة استثمارية.

الشركة الوطنية السعودية للنقل البحري (شركة مساهمة سعودية)

إيضاحات حول القوائم المالية الموحدة

للسنة المنتهية في 31 ديسمبر 2025م

(جميع المبالغ بالآلاف الريالات السعودية - ما لم يذكر خلاف ذلك)

14-4 الانخفاض في قيمة الموجودات غير المالية

تقوم المجموعة، بتاريخ كل تقرير، بتقييم ما إذا كان هناك مؤشر على انخفاض قيمة أصل غير مالي. في حالة وجود أي مؤشر أو عندما يكون مطلوباً اختبار انخفاض القيمة السنوي للأصل، تقوم المجموعة بتقدير القيمة القابلة لاسترداد الأصل. القيمة القابلة للاسترداد هي القيمة العادلة للأصل أو الوحدة المولدة للنقد ناقصاً تكاليف الاستبعاد أو قيمة الاستخدام، أيهما أعلى. يتم تحديد القيمة القابلة للاسترداد لكل أصل على حدة، ما لم يكن الأصل لا ينتج تدفقات نقدية مستقلة إلى حد كبير عن التدفقات النقدية من الموجودات أو مجموعات الموجودات الأخرى. عندما تزيد القيمة الدفترية للأصل أو الوحدة المولدة للنقد عن قيمته القابلة للاسترداد، يعتبر الأصل منخفض القيمة ويتم تخفيضه إلى قيمته القابلة للاسترداد.

عند تقييم قيمة الاستخدام، يتم خصم التدفقات النقدية المستقبلية المقدرة إلى قيمتها الحالية باستخدام معدل خصم يعكس تقييمات السوق الحالية للقيمة الزمنية للنقود والمخاطر الخاصة للأصل. عند تحديد القيمة العادلة ناقصاً تكاليف الاستبعاد، تؤخذ معاملات السوق الأخيرة في الاعتبار. إذا لم يتم تحديد مثل هذه المعاملات، يتم استخدام نموذج تقييم مناسب. يتم الاعتراف بهذه العمليات الحسابية بمضاعفات التقييم وأسعار الأسهم المدرجة للشركات المتداولة أو مؤشرات القيمة العادلة الأخرى المتاحة.

بالنسبة للموجودات باستثناء الشهرة، يتم إجراء تقويم بتاريخ كل تقرير لتحديد ما إذا كان هناك أي مؤشر على أن خسائر انخفاض القيمة المثبتة سابقاً لم تعد موجودة أو قد انخفضت. في حالة وجود مثل هذا المؤشر، تقوم المجموعة بتقدير القيمة القابلة للاسترداد للأصل أو الوحدة المولدة للنقد. يتم عكس خسارة الانخفاض في القيمة المعترف بها سابقاً فقط إذا كان هناك تغيير في الافتراضات المستخدمة لتحديد القيمة القابلة للاسترداد للأصل منذ الاعتراف بآخر خسارة انخفاض في القيمة. يحدد العكس بحيث لا تتجاوز القيمة الدفترية للأصل القيمة القابلة للاسترداد ولا تتجاوز القيمة الدفترية التي كان من الممكن تحديدها بالصافي بعد الاستهلاك في حالة عدم الاعتراف بخسارة انخفاض القيمة للأصل في السنوات السابقة.

15-4 توزيعات الأرباح النقدية

تقوم المجموعة بإثبات التزام بدفع توزيعات الأرباح عند اعتماد التوزيع وعدم بقاء التوزيع خاضعاً لتقدير الشركة. ووفقاً لنظام الشركات في المملكة العربية السعودية، يُعد التوزيع معتمداً عند موافقة المساهمين عليه أو عند اعتماد التوزيعات المرحلية من قبل الجمعية العامة. ويتم إثبات المبلغ المقابل مباشرةً ضمن حقوق الملكية.

قررت المجموعة تصنيف التدفقات النقدية من توزيعات الأرباح المستلمة كأنشطة استثمارية، وتصنيف التدفقات النقدية من التوزيعات المسددة كأنشطة تمويلية.

16-4 منافع الموظفين

1. منافع نهاية الخدمة للموظفين

يتم احتساب التزام المنافع المحددة للموظفين من قبل خبير اكتوبري مؤهل باستخدام طريقة وحدة الائتمان المتوقعة.

أ) منافع الموظفين قصيرة الأجل

يتم احتساب منافع الموظفين قصيرة الأجل كمصروفات عند تقديم الخدمة ذات الصلة. يتم إثبات الالتزام بالمبلغ المتوقع دفعه إذا كان لدى المجموعة التزام حالي نظامي أو ضمني لدفع هذا المبلغ كنتيجة للخدمة السابقة التي قام الموظفين بتقديمها، ويمكن تقدير الالتزام بشكل يمكن الاعتماد عليه.

ب) خطط المنافع المحددة

يتم تكوين مخصص بالمبالغ المستحقة للموظفين بموجب نظام العمل السعودي وعقود الموظفين. يمثل هذا الالتزام غير الممول المبلغ المستحق لكل موظف. ويتم تحديد تكلفة تقديم هذه المنافع باستخدام طريقة وحدة الائتمان المتوقعة والمعدلة وفقاً لمعيار المحاسبة الدولي (19).

الشركة الوطنية السعودية للنقل البحري (شركة مساهمة سعودية)

إيضاحات حول القوائم المالية الموحدة

للسنة المنتهية في 31 ديسمبر 2025م

(جميع المبالغ بالآلاف الريالات السعودية - ما لم يذكر خلاف ذلك)

إن عمليات إعادة القياس، والتي تتكون من المكاسب والخسائر الاكتوارية يتم إدراجها مباشرة في قائمة المركز المالي الموحدة مع إدراج المبالغ المدينة أو الدائنة المقابلة في الأرباح المبقاة من خلال الدخل الشامل الآخر في الفترة التي تنشأ فيها. لا يتم إعادة تصنيف عمليات إعادة القياس إلى قائمة الربح أو الخسارة الموحدة في سنوات لاحقة.

يتم إدراج تكاليف الخدمات السابقة في قائمة الربح أو الخسارة الموحدة (أيهما أسبق):

- بتأريخ تعديل الخطة أو تقليصها، و
- تأريخ إثبات المجموعة لتكاليف إعادة الهيكلة ذات الصلة.

يتم احتساب الفائدة بتطبيق معدل الخصم على الالتزام المحدد، وتقوم المجموعة بإثبات التغيرات التالية ضمن التزام المنافع المحددة تحت بند "تكاليف التشغيل" و"المصروفات العمومية والإدارية" ضمن قائمة الربح أو الخسارة الموحدة:

- تكاليف الخدمة المكونة من تكاليف الخدمة الحالية وتكاليف الخدمة السابقة والمكاسب والخسائر من التقليلات والتسويات غير الروتينية.
- مصروفات الفائدة.

2. خطة الحوافز طويلة الأجل

تطبق المجموعة خطة الحوافز طويلة الأجل لأعضاء الإدارة التنفيذية المؤهلين، وذلك لدعم نجاح المنظمة وتنفيذ استراتيجيتها بفعالية. ويمنح الاشتراك في خطة الموظفين الحق في الحصول على حوافز، وذلك رهناً باستيفاء شروط محددة تتعلق باستمرار الخدمة وتحقيق أهداف الأداء. يتم الاعتراف بتكلفة خطة الحوافز طويلة الأجل في قائمة الربح أو الخسارة الموحدة على مدى فترة تقديم الخدمات ذات العلاقة. وفي كل تاريخ تقرير، يعكس المصروف التراكمي المعترف به حتى تاريخ الاستحقاق نسبة الجزء المنقض من فترة الاستحقاق، بالإضافة إلى أفضل تقدير لدى المجموعة لعدد الجوائز المتوقع استحقاقها. يمثل المصروف أو العكس المعترف به في قائمة الربح أو الخسارة الموحدة لكل فترة التغير في المصروف التراكمي المثبت بين بداية الفترة ونهايتها.

17-4 المخصصات

يتم إثبات المخصصات عند وجود التزام حالي (نظامي أو ضمني) على المجموعة ناتجة عن أحداث سابقة، وأنه من المحتمل ان يتطلب الأمر استخدام الموارد التي تتضمن المنافع الاقتصادية لسداد المطلوبات وأنه يمكن تقدير مبلغ المطلوبات بشكل يمكن الاعتماد عليه. وفي الحالات التي تتوقع فيها المجموعة استرداد بعض أو كل المخصصات، على سبيل المثال بموجب عقد تأمين، فإنه يتم إثبات المبالغ المستردة كأصل مستقل وذلك فقط عندما تكون عملية الاسترداد مؤكدة فعلاً. يتم عرض المصروف المتعلق بالمخصص في قائمة الربح أو الخسارة الموحدة بعد خصم أية مبالغ مستردة.

18-4 الموجودات والمطلوبات المحتملة

لا يتم إثبات الموجودات المحتملة في القوائم المالية الموحدة، ولكن يتم الإفصاح عنها عندما يكون من المحتمل تحقيق منافع اقتصادية. لا يتم إثبات المطلوبات المحتملة في القوائم المالية الموحدة، ولكن يتم الإفصاح عنها ما لم يكن التدفق الخارج للمنافع الاقتصادية أمراً مستبعداً.

الشركة الوطنية السعودية للنقل البحري (شركة مساهمة سعودية)

إيضاحات حول القوائم المالية الموحدة

للسنة المنتهية في 31 ديسمبر 2025م

(جميع المبالغ بالآلاف الريالات السعودية - ما لم يذكر خلاف ذلك)

19-4 ربحية السهم

تحدد المجموعة العائد الأساسي للسهم الواحد بقسمة الربح أو الخسارة المتعلقة بحاملي الأسهم العادية (البسط) على المتوسط المرجح لعدد الأسهم العادية القائمة (المقام) خلال السنة. إن المتوسط المرجح لعدد الأسهم العادية القائمة خلال السنة هو عدد الأسهم العادية القائمة في بداية السنة، معدلة بعدد الأسهم العادية المشتراة أو المصدرة خلال السنة مضروبة في عامل ترجيح الوقت. عامل ترجيح الوقت هو عدد الأيام التي تكون فيها الأسهم مستحقة كنسبة من إجمالي عدد الأيام في السنة.

يتم احتساب ربحية السهم المخفض عن طريق قسمة ربح السنة المتعلق بمساهمي الشركة الأم على المتوسط المرجح لعدد الأسهم القائمة خلال السنة بالإضافة إلى المتوسط المرجح لعدد الأسهم التي سيتم إصدارها عند تحويل جميع أسهم حقوق الملكية المحتملة إلى أسهم حقوق الملكية.

20-4 إعانة وقود

يتم احتساب إعانة الوقود على عند استيفاء جميع الشروط المرتبطة بها المتعلقة بتقديم الإعانة. يتم الاعتراف بها كإيرادات على أساس منتظم على مدى الفترات التي يتم فيها تحميل التكاليف ذات الصلة، والتي يعتزم تعويضها، كمصروف. تقوم المجموعة بالاعتراف بالإعانة الحكومية المتعلقة بشراء الوقود في قائمة الربح أو الخسارة الموحدة كإيرادات إعانة الوقود.

21-4 الأحداث اللاحقة لفترة التقرير

إذا تلقت المجموعة معلومات بعد فترة التقرير، ولكن قبل تاريخ الموافقة على إصدار القوائم المالية الموحدة، حول ظروف كانت موجودة في نهاية فترة التقرير، فستقوم بتقييم ما إذا كانت المعلومات تؤثر على المبالغ التي تعترف بها في قوائمها المالية الموحدة. ستقوم المجموعة بتعديل المبالغ المعترف بها في قوائمها المالية الموحدة لتعكس أي أحداث تعديلية بعد فترة التقرير وتحديث الإفصاحات المتعلقة بتلك الظروف بناءً على المعلومات الجديدة. بالنسبة للأحداث التي لا تتطلب تعديلاً بعد فترة التقرير، لن تقوم المجموعة بتغيير المبالغ المعترف بها في قوائمها المالية الموحدة، ولكن ستقوم بالإفصاح عن طبيعة الحدث الذي لا يتطلب تعديلاً وتقدير تأثيره المالي، أو بيان بأنه لا يمكن إجراء مثل هذا التقدير، إذا كان ذلك مناسباً.

22-4 التقارير القطاعية

يُعد التقرير القطاعي جزءًا من المجموعة يُشارك في أنشطة تجارية قد تحقق إيرادات وتحتمل مصروفات، بما في ذلك الإيرادات والمصروفات المتعلقة بالمعاملات مع أي من مكونات المجموعة الأخرى. يتم فحص نتائج التشغيل لجميع القطاعات التشغيلية بانتظام من قبل صناع القرار الرئيسيين في المجموعة فيما يتعلق بالموارد التي سيتم تخصيصها للقطاع وتقييم أدائه، كما تتوفر معلومات مالية منفصلة لكل قطاع. يتم الإبلاغ عن القطاعات التشغيلية بطريقة تتماشى مع التقارير الداخلية المقدمة إلى صانع القرار الرئيسي في المجموعة.

وقد تم تحديد صانع القرار الرئيسي المسؤول عن تخصيص الموارد وتقييم أداء القطاعات التشغيلية على أنه رئيس الوحدة التجارية المعنية التي تتخذ القرارات الإستراتيجية. يتم أيضا فحص نتائج جميع القطاعات التشغيلية بانتظام من قبل الرئيس التنفيذي، والذي يُعد صانع القرار الرئيسي للمجموعة، فيما يخص تخصيص الموارد للقطاع وتقييم أدائه، مع توفر معلومات مالية منفصلة لكل قطاع.

الشركة الوطنية السعودية للنقل البحري (شركة مساهمة سعودية)

إيضاحات حول القوائم المالية الموحدة

للسنة المنتهية في 31 ديسمبر 2025م

(جميع المبالغ بالآلاف الريالات السعودية - ما لم يذكر خلاف ذلك)

تنقسم المجموعة إلى وحدات أعمال بناء على عملياتها ولها القطاعات التالية:

- قطاع نقل النفط من خلال مزود خدمات نقل النفط الخام.
- قطاع نقل الكيماويات والتي تنقل مجموعة واسعة من المواد الكيميائية، بما في ذلك السوائل، والمنتجات البترولية، والزيوت النباتية.
- قطاع الخدمات اللوجستية التي تقدم خدمات الشحن والنقل من الباب إلى الباب وخدمات اللوجستيات.
- قطاع نقل البضائع السائبة والتي تشارك في نقل الحبوب والفحم وخام الحديد والشعير وبضائع سائبة جافة أخرى.

تقوم إدارة المجموعة في نهاية كل فترة بفحص تقرير القطاعات المذكورة أعلاه لاتخاذ قرارات بشأن الموارد التي يتم توزيعها على القطاعات وكذلك معايير عرض الإيرادات والمصروفات الخاصة بالقطاعات في نهاية كل سنة تقرير.

23-4 المعايير والتفسيرات والتعديلات المطبقة من قبل المجموعة

1-23-4 المعايير الجديدة والمعدلة والتفسيرات

فيما يلي المعايير والتعديلات التي دخلت حيز التنفيذ من 1 يناير 2025م أو بعد ذلك التاريخ (ما لم يُذكر خلاف ذلك) وليس لها أثر جوهري على القوائم المالية الموحدة للمجموعة. لم تقم المجموعة بالتطبيق المبكر لأي معيار أو تفسير أو تعديل آخر تم إصداره وغير ساري المفعول بعد.

عدم القابلية للصرف - التعديلات على معيار المحاسبة الدولي (21)

توضح التعديلات على معيار المحاسبة الدولي (21) – عدم القابلية للصرف “ لفترات التقرير السنوية التي تبدأ في أو بعد ١ يناير 2025م “آثار التغييرات في أسعار صرف العملات الأجنبية” لتحديد كيف ينبغي على المنشأة تقييم ما إذا كانت العملة قابلة للصرف وكيف يجب أن تحدد سعر الصرف الفوري عند عدم القابلية للصرف. تتطلب التعديلات أيضًا الإفصاح عن المعلومات التي تمكن مستخدمي قوائمها المالية من فهم كيف أن عدم قابلية صرف العملة إلى العملة الأخرى يؤثر، أو من المتوقع أن يؤثر، على الأداء المالي والمركز المالي والتدفقات النقدية للمنشأة.

لم يكن لهذه التعديلات أثر جوهري على القوائم المالية الموحدة للمجموعة.

2-23-4 المعايير والتفسيرات الجديدة والمعدلة التي لم تدخل حيز التنفيذ بعد

تم الإفصاح أدناه عن المعايير والتفسيرات الجديدة والمعدلة الصادرة ولكنها لم تدخل حيز التنفيذ بعد حتى تاريخ إصدار القوائم المالية الموحدة للمجموعة. وتعتزم المجموعة تطبيق هذه المعايير والتعديلات والتفسيرات الجديدة، إن وجدت، عند دخولها حيز التنفيذ.

المعيار أو التعديل أو التفسير	تاريخ السريان
التعديلات على تصنيف وقياس الأدوات المالية - التعديلات على المعيار الدولي للتقرير المالي (٩) والمعيار الدولي للتقرير المالي (7)	1 يناير 2026م
التعديلات على العقود المرتبطة بالكهرباء المعتمدة على الطبيعة – التعديلات على المعيار الدولي للتقرير المالي (9) والمعيار الدولي للتقرير المالي (7)	1 يناير 2026م
التحسينات السنوية على المعايير الدولية للتقرير المالي: الإصدار (11)	1 يناير 2026م
المعيار الدولي للتقرير المالي (18): العرض والإفصاح في القوائم المالية *	1 يناير 2027م
المعيار الدولي للتقرير المالي (19): الشركات التابعة التي لا تخضع للمساءلة العامة: الإفصاحات	1 يناير 2027م

* تقوم المجموعة حالياً بتقييم الأثر المحتمل لتطبيق هذا المعيار على القوائم المالية الموحدة والإيضاحات المرفقة بها. وقد تم إبراز هذا المعيار بشكل منفصل، حيث يُتوقع أن يكون له أثر أكبر على طريقة عرض القوائم المالية الموحدة والإفصاحات ذات الصلة مقارنةً بالمعايير والتعديلات الجديدة الأخرى الصادرة ولم تدخل حيز التنفيذ.

الشركة الوطنية السعودية للنقل البحري (شركة مساهمة سعودية)

إيضاحات حول القوائم المالية الموحدة

للسنة المنتهية في 31 ديسمبر 2025م

(جميع المبالغ بالآلاف الريالات السعودية - ما لم يذكر خلاف ذلك)

5. القطاعات التشغيلية

لدى المجموعة أربع قطاعات استراتيجية وهي القطاعات التشغيلية. تقدم هذه القطاعات خدمات مختلفة وتدار بشكل منفصل لأن لها خصائص اقتصادية مختلفة - مثل الاتجاهات في نمو المبيعات ومعدلات العائد ومستوى رأس المال الاستثماري - ولديها استراتيجيات تسويقية مختلفة.

أ) الجدول التالي يوضح أنشطة المجموعة وفقاً للقطاعات التشغيلية للسنة المنتهية في 31 ديسمبر:

31 ديسمبر 2025م	قطاع نقل النفط الخام	قطاع نقل الكيماويات	قطاع الخدمات اللوجستية	قطاع نقل البضائع السائبة	المجموع الفرعي	أخرى	الإجمالي
الإيرادات	5,860,009	2,856,471	1,120,486	402,689	10,239,655	107,066	10,346,721
تكاليف التشغيل	(3,919,142)	(2,121,839)	(1,035,514)	(323,073)	(7,399,568)	(150,564)	(7,550,132)
إعانة الوقود	250,630	32,516	17,118	851	301,115	-	301,115
إجمالي الربح / (الخسارة)	2,191,497	767,148	102,090	80,467	3,141,202	(43,498)	3,097,704
مصروفات إدارية وعمومية	(85,294)	(19,779)	(30,022)	(21,979)	(157,074)	(294,728)	(451,802)
رد مخصص/ (مخصص) مدينون تجاريون وموجودات تعاقدية	3,553	(32,003)	689	(16)	(27,777)	-	(27,777)
إيرادات أخرى	72,610	9,235	2,505	379	84,729	22,681	107,410
تكاليف تمويل	(400,107)	(128,356)	(5,630)	(39,893)	(573,986)	(133,743)	(707,729)
إيرادات تمويل	23	37,360	1,310	327	39,020	28,384	67,404
الحصة في نتائج استثمارات محاسب عنها بطريقة حقوق الملكية	-	-	-	-	-	566,425	566,425
الربح قبل الزكاة وضريبة الدخل	1,782,282	633,605	70,942	19,285	2,506,114	145,521	2,651,635

إن سفن المجموعة تعمل في أنحاء العالم ولا تتركز على منطقة جغرافية معينة. إن إدارة المجموعة لا ترى أن التوزيع الجغرافي لعمليات المجموعة يعد ملائماً للتحليل الإداري الداخلي، وبالتالي لم يتم الإفصاح عن أي معلومات حول القطاعات الجغرافية.

يتم فحص نتائج جميع قطاعات التشغيل بانتظام من قبل إدارة المجموعة لاتخاذ القرارات بشأن تخصيص الموارد للقطاع وتقييم أداء القطاعات التي تتوافر لها معلومات مالية مفصلة.

تمثل الإيرادات من العملاء الرئيسيين (الأطراف ذات العلاقة) حوالي 46.8% من إجمالي إيرادات المجموعة (31 ديسمبر 2024م; 50.6%).

الشركة الوطنية السعودية للنقل البحري (شركة مساهمة سعودية)

إيضاحات حول القوائم المالية الموحدة

للسنة المنتهية في 31 ديسمبر 2025م

(جميع المبالغ بالآلاف الريالات السعودية - ما لم يذكر خلاف ذلك)

6. الممتلكات والمعدات

31 ديسمبر 2025م	المباني والتحسينات	أسطول ومعدات	حاويات وجرارات	أثاث وتجهيزات	أدوات ومعدات مكتبية	سيارات	أجهزة حاسب آلي	معدات ساحة الحاويات	الإجمالي
التكلفة									
في 1 يناير 2025م	38,377	25,632,013	6,210	9,842	1,380	3,067	23,933	7,731	25,722,553
إضافات *	3,100	5,635,370	596	1,783	7	-	6,922	-	5,647,778
استيعادات	(477)	(458,968)	(76)	(533)	-	(282)	(3,010)	-	(463,346)
في 31 ديسمبر 2025م	41,000	30,808,415	6,730	11,092	1,387	2,785	27,845	7,731	30,906,985
الاستهلاك المتراكم									
في 1 يناير 2025م	22,386	9,048,230	5,239	5,889	1,250	2,954	14,781	5,649	9,106,378
محمل للسنة	3,733	1,498,008	542	824	57	52	3,993	362	1,507,571
استيعادات	(28)	(304,245)	(60)	(331)	-	(282)	(2,446)	-	(307,392)
في 31 ديسمبر 2025م	26,091	10,241,993	5,721	6,382	1,307	2,724	16,328	6,011	10,306,557
صافي القيمة الدفترية:									
كما في 31 ديسمبر 2025م	14,909	20,566,422	1,009	4,710	80	61	11,517	1,720	20,600,428

*خلال سنة 2025م، تم استلام 12 سفينة واستكمال مشاريع أخرى بإجمالي مبلغ مرسل 5,354 مليون ٺ تم تحويلهم من مشاريع تحت التنفيذ (إيضاح 7).

خلال السنة المنتهية في 31 ديسمبر 2025م، قامت المجموعة باستبعاد أصول بصافي قيمة دفترية بلغت 156 مليون ٺ (31 ديسمبر 2024م: 308 مليون ٺ)، مما نتج عنه تحقيق مكسب قدره 5.8 مليون ٺ (31 ديسمبر 2024م: 216 مليون ٺ) (إيضاح 24).

- بعض سفن وناقلات المجموعة المدرجة ضمن الأسطول والمعدات بقيمة دفترية بلغت 10.1 مليار ٺ في 31 ديسمبر 2025م، مرهونة مقابل بعض القروض طويلة الأجل. (إيضاح 16) لمزيد من التفاصيل.
- بعض سفن المجموعة المدرجة ضمن الأسطول والمعدات بقيمة دفترية بلغت 814 مليون ٺ في 31 ديسمبر 2025م، خاضعة لعقود إيجار تشغيلي (اتفاقية إيجار السفن بالرحلة).

31 ديسمبر 2024م	المباني والتحسينات	أسطول ومعدات	حاويات وجرارات	أثاث وتجهيزات	أدوات ومعدات مكتبية	سيارات	أجهزة حاسب آلي	معدات ساحة الحاويات	الإجمالي
التكلفة									
في 1 يناير 2024م	29,030	22,854,930	7,962	7,775	1,376	3,067	20,295	5,954	22,930,389
إضافات *	9,347	4,064,962	5	2,181	9	-	6,176	20	4,082,700
استيعادات	-	(1,287,879)	-	(114)	(5)	-	(2,538)	-	(1,290,536)
تحويل	-	-	(1,757)	-	-	-	-	1,757	-
في 31 ديسمبر 2024م	38,377	25,632,013	6,210	9,842	1,380	3,067	23,933	7,731	25,722,553
الاستهلاك المتراكم									
في 1 يناير 2024م	19,865	8,867,425	4,133	5,040	1,135	2,902	14,515	5,886	8,920,901
محمل للسنة	2,521	1,160,437	507	953	120	52	2,804	362	1,167,756
استيعادات	-	(979,632)	-	(104)	(5)	-	(2,538)	-	(982,279)
تحويل	-	-	599	-	-	-	-	(599)	-
في 31 ديسمبر 2024م	22,386	9,048,230	5,239	5,889	1,250	2,954	14,781	5,649	9,106,378
صافي القيمة الدفترية:									
كما في 31 ديسمبر 2024م	15,991	16,583,783	971	3,953	130	113	9,152	2,082	16,616,175

*خلال سنة 2024م، تم استلام 11 سفن جديدة وتم استكمال مشاريع أخرى بإجمالي مبلغ مرسل 3,837 مليون ٺ تم تحويله من مشاريع تحت التنفيذ (إيضاح 7).

الشركة الوطنية السعودية للنقل البحري (شركة مساهمة سعودية)

إيضاحات حول القوائم المالية الموحدة

للسنة المنتهية في 31 ديسمبر 2025م

(جميع المبالغ بالآلاف الريالات السعودية - ما لم يذكر خلاف ذلك)

9. الاستثمارات المحاسب عنها بطريقة حقوق الملكية

رصيد الاستثمارات المحاسب عنها بطريقة حقوق الملكية في 31 ديسمبر تشمل استثمارات في الشركات التالية:

إيضاح	2025م	2024م
مجموعة بتريديك المحدودة	2,475,425	2,138,202
الشركة الوطنية للحبوب	-	36,941
	2,475,425	2,175,143

المطلوبات المرتبطة بالاستثمارات المحاسب عنها بطريقة حقوق الملكية

إيضاح	2025م	2024م
الشركة العالمية للصناعات البحرية	19 و 2-9	128,124
		122,966

حصة المجموعة في نتائج الاستثمارات المحاسب عنها بطريقة حقوق الملكية كما يلي:

إيضاح	2025م	2024م
الحصة في ربح مجموعة بتريديك المحدودة	607,014	619,340
الحصة في خسارة الشركة العالمية للصناعات البحرية	(3,648)	(170,005)
الحصة في خسارة الشركة الوطنية للحبوب	(36,941)	(16,772)
	566,425	432,563

1-9 مجموعة بتريديك المحدودة

فيما يلي حركة الاستثمار في مجموعة بتريديك المحدودة:

	2025م	2024م
الرصيد في بداية السنة	2,138,202	1,731,033
الحصة في الربح	607,014	619,340
الحصة في (الخسارة)/ الدخل الشامل الآخر	(44,341)	13,279
توزيعات أرباح مستلمة	(225,450)	(225,450)
الرصيد في نهاية السنة	2,475,425	2,138,202

الشركة الوطنية السعودية للنقل البحري (شركة مساهمة سعودية)

إيضاحات حول القوائم المالية الموحدة

للسنة المنتهية في 31 ديسمبر 2025م

(جميع المبالغ بالآلاف الريالات السعودية - ما لم يذكر خلاف ذلك)

- بعض سفن وناقلات المجموعة المدرجة ضمن الأسطول والمعدات بقيمة دفترية بلغت 5,7 مليار ٢ في 31 ديسمبر 2024م، مرهونة مقابل بعض القروض طويلة الأجل. (إيضاح 16) لمزيد من التفاصيل.
- بعض سفن المجموعة المدرجة ضمن الأسطول والمعدات بقيمة دفترية بلغت 872 مليون ٢ في 31 ديسمبر 2024م، خاضعة لعقود إيجار تشغيلي (اتفاقية إيجار السفن بالرحلة).
-

7. المشاريع تحت التنفيذ

فيما يلي حركة المشاريع تحت التنفيذ:

	2025م	2024م
الرصيد في بداية السنة	2,291,663	905,035
إضافات	3,948,938	5,223,356
محول إلى ممتلكات ومعدات (إيضاح 6)	(5,353,937)	(3,836,728)
الرصيد في نهاية السنة	886,664	2,291,663

في 19 أغسطس 2024م، وقعت الشركة اتفاقية لشراء تسع ناقلات نفط خام عملاقة مستعملة من شركة كابيتال ماريتايم آند تريدينغ كوربوريشن مقابل ما يقارب 3.75 مليار ٢ (1 مليار دولار أمريكي). تم استلام جميع ناقلات النفط العملاقة التسع وتمت رسملتها خلال السنة.

تتضمن المشاريع تحت التنفيذ مبلغ 23 مليون ٢ تكاليف اقتراض مرسلة خلال السنة (31 ديسمبر 2024م: 85 مليون ٢).

8. الموجودات غير الملموسة

تمثل الموجودات غير الملموسة بشكل رئيسي عقود النقل طويلة الأجل الناتجة عن عملية شراء عمليات وموجودات شركة فيلا (شركة تابعة لشركة أرامكو السعودية) في سنة 2014م. يتم إطفاء قيمة تلك الموجودات غير الملموسة على إجمالي مدى متوسط الأعمار الإنتاجية المقدرة المتبقية للسفن المشتراة. كما في 31 ديسمبر 2025م، بلغت القيمة الدفترية لتلك العقود مبلغ 222 مليون ٢ (2024م: 263 مليون ٢)

	2025م	2024م
التكلفة:		
الرصيد في بداية السنة	732,985	724,172
إضافات	7,722	9,195
التوقف عن الإثبات	-	(382)
الرصيد في نهاية السنة	740,707	732,985
الاطفاء المتراكم:		
الرصيد في بداية السنة	449,780	399,635
محمل خلال السنة	47,799	50,345
التوقف عن الإثبات	-	(200)
الرصيد في نهاية السنة	497,579	449,780
صافي القيمة الدفترية	243,128	283,205

الشركة الوطنية السعودية للنقل البحري (شركة مساهمة سعودية)

إيضاحات حول القوائم المالية الموحدة

للسنة المنتهية في 31 ديسمبر 2025م

(جميع المبالغ بالآلاف الريالات السعودية - ما لم يذكر خلاف ذلك)

يوضح الجدول التالي البيانات المالية الملخصة مع القيمة الدفترية لحصة المجموعة في مجموعة بتريديك المحدودة كما في 31 أكتوبر:

	31 أكتوبر 2025م	31 أكتوبر 2024م
الموجودات المتداولة	5,501,925	4,178,836
الموجودات غير المتداولة	6,981,906	7,669,089
المطلوبات المتداولة	(2,974,966)	(2,631,373)
المطلوبات غير المتداولة	(3,296,537)	(3,806,641)
صافي الموجودات قبل حقوق الملكية غير المسيطرة	6,212,328	5,409,911
حقوق الملكية غير المسيطرة	(36,118)	(75,076)
صافي الموجودات	6,176,210	5,334,835
حصة المجموعة في صافي الموجودات	2,475,425	2,138,202
القيمة الدفترية للاستثمار في استثمارات محاسب عنها بطريقة حقوق الملكية	2,475,425	2,138,202
الايرادات	10,586,835	14,573,498
الربح قبل حقوق الملكية غير المسيطرة	1,418,658	1,737,559
حقوق الملكية غير المسيطرة	(14,784)	(159,169)
إجمالي الدخل الشامل	1,403,874	1,578,390
حصة المجموعة من إجمالي الدخل الشامل	562,673	632,619

2-9 الشركة العالمية للصناعات البحرية

فيما يلي حركة الاستثمار في الشركة العالمية للصناعات البحرية :

	2025م	2024م
الرصيد في بداية السنة	(122,966)	49,214
الحصة في الخسارة	(3,648)	(170,005)
الحصة في الخسارة الشاملة الأخرى	(1,510)	(2,175)
الرصيد في نهاية السنة	(128,124)	(122,966)

يوضح الجدول التالي البيانات المالية الملخصة مع القيمة الدفترية لحصة المجموعة في الشركة العالمية للصناعات البحرية كما في 31 ديسمبر:

	2025م	2024م
الموجودات المتداولة	827,520	594,323
الموجودات غير المتداولة	4,426,301	3,760,616
المطلوبات المتداولة	(1,741,425)	(933,330)
المطلوبات غير المتداولة	(4,506,694)	(3,617,183)
صافي الموجودات	(994,298)	(195,574)
حصة المجموعة في صافي الموجودات	(197,865)	(38,919)
حصة المجموعة من الخسائر غير المعترف بها	198,865	-
تسوية التعديلات	(129,124)	(84,047)
القيمة الدفترية للاستثمار في استثمارات محاسب عنها بطريقة حقوق الملكية	(128,124)	(122,966)
الايرادات	461,963	84,653
إجمالي الخسارة الشاملة للسنة	(853,755)	(859,721)
حصة المجموعة من إجمالي الخسارة الشاملة	(5,158)	(172,182)

الشركة الوطنية السعودية للنقل البحري (شركة مساهمة سعودية)

إيضاحات حول القوائم المالية الموحدة

للسنة المنتهية في 31 ديسمبر 2025م

(جميع المبالغ بالآلاف الريالات السعودية - ما لم يذكر خلاف ذلك)

3-9 الشركة الوطنية للحبوب

فيما يلي حركة الاستثمار في الشركة الوطنية للحبوب :

	2025م	2024م
الرصيد في بداية السنة	36,941	53,738
الحصة في الخسارة	(36,941)	(16,772)
الحصة في الخسارة الشاملة الأخرى	-	(25)
الرصيد في نهاية السنة	-	36,941

يوضح الجدول التالي البيانات المالية الملخصة مع القيمة الدفترية لحصة المجموعة في الشركة الوطنية للحبوب كما في 31 ديسمبر:

	2025م	2024م
الموجودات المتداولة	227,045	76,460
الموجودات غير المتداولة	538,322	530,369
المطلوبات المتداولة	(381,457)	(142,830)
المطلوبات غير المتداولة	(384,073)	(390,117)
صافي الموجودات	(163)	73,882
حصة المجموعة في صافي الموجودات	(82)	36,941
حصة المجموعة من الخسائر غير المعترف بها	82	-
القيمة الدفترية للاستثمار في استثمارات محاسب عنها بطريقة حقوق الملكية	-	36,941
الايرادات	192,280	49,060
إجمالي الخسارة الشاملة للسنة	(73,882)	(33,594)
حصة المجموعة من إجمالي الخسارة الشاملة	(36,941)	(16,797)

10. الموجودات المالية الأخرى - غير المتداولة

يتكون رصيد الموجودات المالية الأخرى - غير المتداولة مما يلي:

	2025م	2024م
الاستثمارات في أدوات حقوق الملكية بالقيمة العادلة من خلال الدخل الشامل الآخر	22,282	26,461
الأدوات المالية المشتقة	9,737	22,802
الاستثمار في السندات الحكومية	96	83
	32,115	49,346

11. المخزون

يتكون رصيد المخزون والذي يوجد على متن السفن مما يلي:

	2025م	2024م
وقود	369,288	407,496
زبوت التشحيم	61,757	52,615
أخرى	16,038	7,952
	447,083	468,063

الشركة الوطنية السعودية للنقل البحري (شركة مساهمة سعودية)

إيضاحات حول القوائم المالية الموحدة

للسنة المنتهية في 31 ديسمبر 2025م

(جميع المبالغ بالآلاف الريالات السعودية - ما لم يذكر خلاف ذلك)

12. المدينون التجاريون والموجودات التعاقدية

يتكون رصيد المدينين التجاريين والموجودات التعاقدية مما يلي:

2025م	2024م
المدينون التجاريون	807,072
مبالغ مستحقة من أطراف ذات علاقة (إيضاح 27)	992,683
	1,153,531
الموجودات التعاقدية	401,327
	2,201,082
ناقصاً: مخصص الانخفاض في المدينين التجاريين والموجودات التعاقدية (إيضاح أ)	(208,745)
المدينون التجاريون والموجودات التعاقدية، صافي	1,992,337

أ) فيما يلي حركة مخصص الانخفاض في المدينين التجاريين والموجودات التعاقدية:

2025م	2024م
الرصيد في بداية السنة	182,825
محمل خلال السنة	27,777
مبالغ مشطوبة	(1,857)
الرصيد في نهاية السنة	208,745

تبلغ أرصدة المدينين التجاريين من جهات حكومية ما قيمته 149 مليون ٢٠٢٤ كما في 31 ديسمبر 2025م (31 ديسمبر 2024م: 182 مليون ٢٠٢٤)، وتمثل نسبة 60% (31 ديسمبر 2024م: 44%) من تلك الأرصدة مستحقة لأكثر من 12 شهر. تلك المبالغ تمثل 7% من إجمالي المدينين التجاريين كما في 31 ديسمبر 2025م (31 ديسمبر 2024م: 12%).

لأعمار المدينين التجاريين والموجودات التعاقدية انظر إلى إيضاح 28-4-1.

13. المصروفات المدفوعة مقدماً والموجودات المتداولة الأخرى

تتكون المصروفات المدفوعة مقدماً والموجودات المتداولة الأخرى مما يلي:

2025م	2024م
مصروف وقود مستردة	286,445
دفعات مقدمة للموردين	202,071
ضريبة القيمة المضافة القابلة للاسترداد	164,661
مصروفات مدفوعة مقدماً	57,784
مطالبات تأمين	47,676
إيرادات تمويلية مستحقة الدفع	24,722
ودائع مستردة	16,500
سلف موظفين	5,472
أخرى	69,843
	875,174
	681,834

الشركة الوطنية السعودية للنقل البحري (شركة مساهمة سعودية)

إيضاحات حول القوائم المالية الموحدة

للسنة المنتهية في 31 ديسمبر 2025م

(جميع المبالغ بالآلاف الريالات السعودية - ما لم يذكر خلاف ذلك)

14. النقد وما في حكمه

يتكون النقد وما في حكمه من الأرصدة البنكية والنقد في الصندوق والاستثمارات في المrabحات والودائع قصيرة الأجل.

لأغراض إعداد قائمة التدفقات النقدية الموحدة، يتكون النقد وما في حكمه مما يلي:

2025م	2024م
أرصدة بنكية ونقد في الصندوق	868,871
مرabحات وودائع قصيرة الأجل (إيضاح 14-1)	214,000
	1,082,871
	1,821,500

14-1 المrabحات والودائع قصيرة الأجل

يتكون رصيد المrabحات والودائع قصيرة الأجل مما يلي:

2025م	2024م
مرabحات وودائع قصيرة الأجل - بالريال السعودي	214,000
مرabحات وودائع قصيرة الأجل - بالدولار الأمريكي	-
	931,789
	214,000

تحقق المrabحة والودائع قصيرة الأجل إيرادات تمويلية وفقاً لأسعار السوق السائدة، وبفترات استحقاق تقل عن ثلاثة أشهر.

14-2 الودائع قصيرة الأجل

2025م	2024م
ودائع قصيرة الأجل	1,825,400
	-

تقوم المجموعة باستثمار جزء من سيولتها في ودائع مرabحة لدى البنوك المحلية، تستحق خلال فترة تزيد عن ثلاثة أشهر ولكن أقل من سنة.

بلغت الإيرادات التمويلية الناتجة عن المrabحة والودائع قصيرة الأجل خلال السنة مبلغ 67 مليون ٢٠٢٤ (31 ديسمبر 2024م: 86.1 مليون ٢٠٢٤).

15. رأس المال

يتكون رأسمال الشركة البالغ قدره 9,228,515,620 ٢٠٢٤ كما في 31 ديسمبر 2025م مقسم إلى 922,851,562 سهم (31 ديسمبر 2024م: 7,382,812,500 ٢٠٢٤ يتكون من 738,218,250 سهم بقيمة اسمية تبلغ 10 ٢٠٢٤ للسهم).

في 4 محرم 1447هـ (الموافق 29 يونيو 2025م)، وافق مساهمي الشركة خلال الجمعية العامة غير العادية على زيادة رأس مال الشركة من 7,382,812 ألف ٢٠٢٤ إلى 9,228,515 ألف ٢٠٢٤ عن طريق منح سهم واحد مقابل كل أربعة أسهم مملوكة. وقد تمت الزيادة البالغة 1,845,703 ألف ٢٠٢٤ من خلال تحويل من بند "الأرباح المبقاه" إلى "رأس المال". ولم يترتب على هذه العملية أي تغيير في إجمالي حقوق ملكية الشركة.

الشركة الوطنية السعودية للنقل البحري (شركة مساهمة سعودية)

إيضاحات حول القوائم المالية الموحدة

للسنة المنتهية في 31 ديسمبر 2025م

(جميع المبالغ بالآلاف الريالات السعودية - ما لم يذكر خلاف ذلك)

16. القروض والتمويلات

	إيضاح	2025م	2024م
صكوك	1-16	3,900,000	3,900,000
تمويل مرابحة	2-16	7,811,139	4,869,569
إجمالي القروض والتمويلات			
ناقص: إجمالي الجزء المتداول من القروض والتمويلات		(1,028,571)	(459,585)
الجزء غير المتداول من القروض والتمويلات			
ناقص: مصروفات تمويل مدفوعة مقدماً		(11,299)	(21,500)
صافي الجزء غير المتداول من القروض والتمويلات			
الجزء المتداول من القروض طويلة الأجل		1,028,571	459,585
قروض وتمويلات - المطلوبات المتداولة		1,028,571	459,585
قروض وتمويلات – المطلوبات الغير المتداولة		10,671,269	8,288,484
		11,699,840	8,748,069

16-1 الصكوك

في 6 ذي الحجة 1443هـ (الموافق 5 يوليو 2022م)، أتمت الشركة إصدار وطرح صكوك محلية مقومة بالريال السعودي طرْحاً عاماً بقيمة اسمية قدرها 3,900 مليون رُفْل، وبقيمة اسمية 1 مليون رُفْل لكل صك. تحمل الصكوك الصادرة معدل عائِد متغير بالسعر (سايبور) زائداً هامش ربح محدد يستحق الدفع بشكل نصف سنوي. تستحق الصكوك بالقيمة الاسمية عند الاستحقاق بتاريخ انتهاء الصلاحية في 23 صفر 1451هـ (الموافق 5 يوليو 2029م). يبلغ الرصيد في حساب التمويل المدفوع مقدماً المتعلق بالصكوك كما في 31 ديسمبر 2025م مبلغ قدره 4.1 مليون رُفْل (31 ديسمبر 2024م: 5.2 مليون رُفْل).

16-2 تمويل المrabحة

حصلت المجموعة على قروض مرابحة طويلة الأجل خلال السنة المنتهية في 31 ديسمبر 2025م بمبلغ إجمالي قدره 4,944 مليون رُفْل (31 ديسمبر 2024م: 2,527 مليون رُفْل). القروض مضمونة بسندات إذنية ورهون على السفن. يتم سداد هذه القروض على مدى 10 سنوات على أساس ربع سنوي أو نصف سنوي وتم سداد مبلغ 2,002 مليون رُفْل خلال السنة المنتهية في 31 ديسمبر 2025م (31 ديسمبر 2024م: 1,460 مليون رُفْل). تحمل القروض عمولة بالمعدلات التجارية العادية. يبلغ رصيد القروض التي سيتم دفع الربح مقابلها على أساس معدل سوفر المضمون كما في 31 ديسمبر 2025م مبلغ 5,885 مليون رُفْل (31 ديسمبر 2024م: 1,919 مليون رُفْل) وبلغ إجمالي رصيد القروض التي سيتم دفع الربح مقابلها على أساس سايبور كما في 31 ديسمبر 2025م مبلغ 1,927 مليون رُفْل (31 ديسمبر 2024م: 2,950 مليون رُفْل). يبلغ الرصيد في حساب التمويل المدفوع مقدماً المتعلق بقروض المrabحة كما في 31 ديسمبر 2025م، مبلغ 7.2 مليون رُفْل (31 ديسمبر 2024م: 16.3 مليون رُفْل).

16-3 التعهدات

تتضمن اتفاقيات الاقتراض شروطاً تتعلق بشكل أساسي بالحفاظ على نسب معينة من الرافعة المالية ونسبة الدين إلى حقوق الملكية. ووفقاً لشروط هذه الاتفاقيات، يحق للمقرضين المطالبة بالسداد الفوري للقروض في حال عدم الالتزام بهذه العهود. كما في 31 ديسمبر 2025م، كانت المجموعة ملتزمة بجميع شروط وتعهدات القروض المطبقة.

الشركة الوطنية السعودية للنقل البحري (شركة مساهمة سعودية)

إيضاحات حول القوائم المالية الموحدة

للسنة المنتهية في 31 ديسمبر 2025م

(جميع المبالغ بالآلاف الريالات السعودية - ما لم يذكر خلاف ذلك)

17. منافع نهاية الخدمة للموظفين

لدى المجموعة خطة منافع محددة بعد التوظيف لموظفيها. المنافع مطلوبة بموجب نظام العمل السعودي. يتم الاعتراف بالمنافع بناءً على القيمة الحالية للالتزامات المستقبلية باستخدام طريقة الائتمان للوحدة المتوقعة.

	2025م	2024م
الرصيد في بداية السنة	131,579	100,325
تكلفة الخدمات الحالية	15,076	33,139
تكلفة الفوائد	6,792	4,571
إجمالي التكلفة المحملة على الربح أو الخسارة خلال السنة		
	21,868	37,710
المنافع المدفوعة	(10,259)	(5,939)
مكاسب إعادة قياس برامج المنافع المحددة	(1,416)	(517)
الرصيد في نهاية السنة		
	141,772	131,579

إن الافتراضات الهامة المستخدمة في تحديد التزامات منافع نهاية الخدمة مبينة أدناه:

	2025م	2024م
معدل الخصم	5.10%	5.45%
معدل الانسحاب - لأول سنتين خدمة	13.00% - 17.00%	20.00%
معدل الانسحاب – للسنة الثالثة من الخدمة وأعلى	13.00% - 15.00%	9% - 18%
الزيادة المستقبلية في الرواتب – للثلاث سنوات الأولى	4.00% - 7.60%	8.10%
الزيادة المستقبلية في الرواتب – للسنة الرابعة وما بعد	4.00% - 7.60%	8.10%

فيما يلي تحليل الحساسية الكمية للافتراضات الهامة على منافع الموظفين :

	2025م	2024م
معدل الخصم		
ارتفاع 0.5%	(5,186)	(4,872)
انخفاض 0.5%	5,462	5,284
معدل الانسحاب		
ارتفاع 10%	(2,409)	(2,042)
انخفاض 10%	2,577	2,316
الزيادة المستقبلية في الرواتب		
ارتفاع 1%	11,905	11,382
انخفاض 1%	(10,672)	(10,043)

تم تحديد تحليلات الحساسية أعلاه بناءً على طريقة تقدير الأثر على التزام المنافع المحددة نتيجة للتغيرات المعقولة في الافتراضات الرئيسية التي تحدث في نهاية سنة التقرير. وقد لا تمثل تحليلات الحساسية تغيراً فعلياً في التزام الاستحقاقات المحددة لأنه من غير المرجح أن تحدث تغييرات في الافتراضات بمعزل عن بعضها البعض.

الشركة الوطنية السعودية للنقل البحري (شركة مساهمة سعودية)

إيضاحات حول القوائم المالية الموحدة

للسنة المنتهية في 31 ديسمبر 2025م

(جميع المبالغ بالآلاف الريالات السعودية - ما لم يذكر خلاف ذلك)

18. عقود الإيجار وموجودات حق الاستخدام

عقود الإيجار التي تكون فيه المجموعة كـمستأجر

فيما يلي معلومات حول عقود الإيجار التي تكون فيه المجموعة كـمستأجر:

أ. موجودات حق الاستخدام

	2025م	2024م
الرصيد في 1 يناير	948,623	661,384
الإضافات	19,401	739,402
الإلغاء	(59,019)	-
الاستهلاك المحمل للسنة	(385,887)	(452,163)
الرصيد في 31 ديسمبر	523,118	948,623

ب. التزامات عقود الإيجار

	2025م	2024م
الرصيد في 1 يناير	976,532	686,868
الإضافات	19,401	739,402
فوائد التزامات عقود الإيجار	42,769	62,938
المدفوع	(439,571)	(518,217)
(إلغاء) / تعديلات	(53,976)	5,541
الرصيد في 31 ديسمبر	545,155	976,532
غير متداولة	335,185	540,215
متداولة	209,970	436,317
	545,155	976,532

ج. المبالغ المعترف بها في قائمة الربح أو الخسارة الموحدة

	2025م	2024م
فوائد التزامات عقود الإيجار (إيضاح 25)	42,769	62,938
المصروفات المتعلقة بعقود الإيجار قصير الأجل (إيضاح 23)	6,566	4,382

الشركة الوطنية السعودية للنقل البحري (شركة مساهمة سعودية)

إيضاحات حول القوائم المالية الموحدة

للسنة المنتهية في 31 ديسمبر 2025م

(جميع المبالغ بالآلاف الريالات السعودية - ما لم يذكر خلاف ذلك)

19. الدائنون التجاريون والدائنون الآخرون

	2025م	2024م
مصاريف مستحقة الدفع	890,081	646,286
دائنون تجاريون	408,700	409,671
مستحق لأطراف ذات علاقة (إيضاح 27)	355,897	387,057
مصاريف الفائدة المستحقة الدفع	212,135	215,323
المطلوبات المرتبطة بالاستثمارات المحاسب عنها بطريقة حقوق الملكية (إيضاح 2-9)	128,124	122,966
توزيعات أرباح مستحقة الدفع	65,305	65,592
أخرى	78,632	92,019
	2,138,874	1,938,914

20. الزكاة وضريبة الدخل

تستند زكاة الشركة على القوائم المالية للشركة والشركات التابعة لها المملوكة بالكامل (باستثناء شركة بحري لوجستكس والتي يتم تقديم إقرارها الزكوي بشكل منفصل)، وذلك وفقًا لأنظمة هيئة الزكاة والضريبة والجمارك ("الهيئة"). تقدم الشركات التابعة غير المملوكة بالكامل إقراراتها الزكوية والضريبية بشكل منفصل.

كانت حركة مخصص الزكاة وضريبة الدخل للسنة كما يلي:

	2025م	2024م
الرصيد في بداية السنة	225,674	250,989
المحمل للسنة	92,166	115,180
المدفوع خلال السنة	(123,857)	(140,495)
الرصيد في نهاية السنة	193,983	225,674

الموقف الزكوي والضريبي للشركة الأم وشركاتها التابعة المملوكة بالكامل

قامت الشركة بتقديم الإقرارات الزكوية حتى سنة 2024م وحصلت على شهادة الزكاة لسنة 2024م.

أصدرت الهيئة الربوط الزكوية لسنة 2023م وطالبت بسداد فروقات زكوية إضافية قدرها 14.8 مليون ٺ. قامت الشركة بتسوية المبالغ المطالب بها وأنهت موقفها.

أنهت الشركة موقفها الزكوي والضريبي حتى سنة 2023م مع الهيئة.

لم تستلم الشركة من الهيئة الربوط الزكوية لسنة 2024م. تعتقد الإدارة أنه تم تكوين مخصصات كافية لمواجهة أي التزامات زكوية وضريبية محتملة.

الموقف الزكوي والضريبي للشركة الوطنية لنقل الكيماويات المحدودة

قامت الشركة التابعة بتقديم الإقرارات الزكوية حتى سنة 2024م وحصلت على شهادة الزكاة لسنة 2024م.

أنهت الشركة موقفها الزكوي والضريبي حتى سنة 2018م مع الهيئة.

لم تستلم الشركة التابعة من الهيئة الربوط الزكوية للسنوات 2019م إلى 2024م. تعتقد الإدارة أنه تم تكوين مخصصات كافية لمواجهة أي التزامات زكوية وضريبية محتملة.

الشركة الوطنية السعودية للنقل البحري (شركة مساهمة سعودية)

إيضاحات حول القوائم المالية الموحدة

للسنة المنتهية في 31 ديسمبر 2025م

(جميع المبالغ بالآلاف الريالات السعودية - ما لم يذكر خلاف ذلك)

الموقف الزكوي والضريبي لشركة البحري للبضائع السائبة

قامت الشركة التابعة بتقديم الإقرارات الزكوية حتى سنة 2024م وحصلت على شهادة الزكاة لسنة 2024م.

أصدرت الهيئة الربوط الزكوية عن الأعوام المنتهية من 2015م إلى 2016م وطالبت بسداد فروقات زكوية إضافية قدرها 4.7 مليون ٲ. قامت الشركة التابعة بالاعتراض على الربط خلال المدة النظامية، وإحالة الاعتراض للأمانة العامة للجان الضريبية. قامت الشركة التابعة بإيقاف الدعوى وطلب تسوية داخلية مع الهيئة واصدرت قرارها حيال الطلب بقبوله جزئياً وخفض المطالبة إلى 2.3 مليون ٲ. % قامت الشركة التابعة بتسوية المبالغ المطالب بها وأنهت موقفها.

أصدرت الهيئة الربوط الزكوية عن الأعوام المنتهية من 2017م إلى 2018م وطالبت بسداد فروقات زكوية إضافية قدرها 6.9 مليون ٲ. قامت الشركة التابعة بالاعتراض على الربط خلال المدة النظامية، وإحالة الاعتراض للأمانة العامة للجان الضريبية. أصدرت اللجنة الاستئنافية للمخالفات والمنازعات الضريبية قرارها حيال الاعتراض وقبوله جزئيا. وبناءً على ذلك تم خفض المطالبة إلى 2.7 مليون ٲ. قامت الشركة التابعة بتسوية المبالغ المطالب بها وأنهت موقفها.

أنهت الشركة التابعة موقفها الزكوي والضريبي مع الهيئة لسنة 2020م.

لم تستلم الشركة التابعة من الهيئة الربوط الزكوية لسنة 2019م، وللسنوات من 2021م إلى 2024م، تعتقد الإدارة أنه تم تكوين مخصصات كافية لمواجهة أي التزامات زكوية وضريبية محتملة.

الموقف الزكوي والضريبي لشركة بحري لوجستكس

قامت الشركة التابعة بتقديم الإقرارات الزكوية والضريبة حتى سنة 2024م، وحصلت على شهادة الزكاة لسنة 2024م.

أنهت الشركة التابعة التابعة موقفها الزكوي والضريبي حتى سنة 2018م مع الهيئة.

لم تستلم الشركة التابعة من الهيئة الربوط الزكوية للسنوات من 2019م الى 2024م، تعتقد الإدارة أنه تم تكوين مخصصات كافية لمواجهة أي التزامات زكوية وضريبية محتملة.

21. الإيرادات

2025م	2024م
7,762,572	6,581,626
1,567,061	2,013,004
559,585	483,388
341,830	338,749
94,721	42,188
20,952	23,432
10,346,721	9,482,387

الشركة الوطنية السعودية للنقل البحري (شركة مساهمة سعودية)

إيضاحات حول القوائم المالية الموحدة

للسنة المنتهية في 31 ديسمبر 2025م

(جميع المبالغ بالآلاف الريالات السعودية - ما لم يذكر خلاف ذلك)

22. تكلفة التشغيل

2025م	2024م
1,935,126	1,948,529
1,922,027	1,656,265
944,520	1,170,258
893,857	807,147
844,826	741,078
340,038	277,669
198,411	194,951
39,327	21,596
432,000	301,759
7,550,132	7,119,252

23. المصروفات العمومية والإدارية

2025م	2024م
237,232	195,556
61,741	27,818
28,306	21,838
24,454	51,752
19,230	13,999
6,566	4,382
74,273	5,822
451,802	321,167

23.1 بلغت أتعاب مراجعي الحسابات عن مراجعة القوائم المالية الموحدة للمجموعة والقوائم المالية لشركاتها التابعة للسنة المنتهية في 31 ديسمبر 2025م مبلغ 2,4 مليون ٲ (2024م: 2.2 مليون ٲ). كما بلغت أتعاب مراجعي الحسابات عن فحص القوائم المالية الموحدة للمجموعة خلال السنة المنتهية في 31 ديسمبر 2025م مبلغ 540 ألف ٲ (2024م: 460 ألف ٲ). وبلغت أتعاب الخدمات القانونية الأخرى والخدمات ذات الصلة المقدمة من قبل مراجعي الحسابات للمجموعة مبلغ 232 ألف ٲ (2024م: 172 ألف ٲ).

24. الإيرادات الأخرى

2025م	2024م
67,436	15,283
5,814	215,924
34,160	13,984
107,410	245,191

الشركة الوطنية السعودية للنقل البحري (شركة مساهمة سعودية)

إيضاحات حول القوائم المالية الموحدة

للسنة المنتهية في 31 ديسمبر 2025م

(جميع المبالغ بالآلاف الريالات السعودية - ما لم يذكر خلاف ذلك)

25. المصروفات التمويلية

	2025م	2024م
تمويل مرابحة	385,532	237,685
صكوك	269,771	285,305
فوائد التزامات عقود إيجار	42,769	62,938
إعادة تقييم الأدوات المالية المشتقة	9,657	35,721
	707,729	621,649

26. ربحية السهم

	2025م	2024م
ربح السنة العائد لمساهمي الشركة الأم	2,431,341	2,169,392
متوسط عدد الأسهم الاساسية القائمة خلال السنة	922,852	922,852
ربحية السهم -الأساسي والمخفض بالريال السعودي	2.63	2.35

يتم احتساب ربحية السهم الأساسي والمخفض وذلك بقسمة ربح الفترة العائد للمساهمين العاديين في الشركة الأم على متوسط المرجح لعدد الأسهم العادية القائمة خلال السنة. تم تعديل احتساب ربحية السهم الأساسي والمخفض للسنة المنتهية في 31 ديسمبر 2025م و31 ديسمبر 2024م بأثر رجعي بناءً على عدد الأسهم المصدرة بعد زيادة رأسمال الشركة والبالغة 922,852 ألف سهم (إيضاح 1).

27. المعاملات مع الأطراف ذات العلاقة

تمثل الأطراف ذات العلاقة المساهمين الرئيسيين والأطراف ذات العلاقة بالحكومة وأعضاء مجلس الإدارة وموظفي الإدارة الرئيسيين للمجموعة والشركات التي هم المالكين الرئيسيين لها وأي أطراف ذات علاقة أخرى يسيطرون عليها أو يسيطرون عليها بشكل مشترك أو يؤثرون عليها بشكل كبير. طالبت المجموعة بالاستثناء من متطلبات الفقرة 18 من معيار المحاسبة الدولي 24 ("الإفصاحات عن الاطراف ذات العلاقة").

الجهات ذات العلاقة بالحكومة هم الجهات الذين يتم السيطرة، أو السيطرة المشتركة أو التأثير جوهرى عليهم من قبل الحكومة. المساهمون الرئيسيون في المجموعة هم: صندوق الاستثمارات العامة وشركة أرامكو، وهم مملوكان بالكامل لحكومة المملكة العربية السعودية. ويمثل صندوق الاستثمارات العامة وأرامكو تأثيراً جوهرياً على المجموعة. المعاملات والأرصدة مع الأطراف ذات العلاقة والمنشآت ذات العلاقة بالحكومة مدرجة أدناه:

المعاملات التجارية والأرصدة مع الأطراف ذات العلاقة

تتعامل المجموعة مع جهات ذات علاقة خلال دورة الأعمال العادية لها حيث تتم العديد من معاملات المجموعة وترتيباتها مع تلك الأطراف وفقاً لعقود مبرمة بين المجموعة وهذه الشركات. إن الرصيد القائم مع الأطراف ذات علاقة غير مضمون وبدون فوائد ويستحق السداد عند الطلب ما لم يذكر غير ذلك.

الشركة الوطنية السعودية للنقل البحري (شركة مساهمة سعودية)

إيضاحات حول القوائم المالية الموحدة

للسنة المنتهية في 31 ديسمبر 2025م

(جميع المبالغ بالآلاف الريالات السعودية - ما لم يذكر خلاف ذلك)

فيما يلي تفاصيل المعاملات الرئيسية مع الجهات ذات العلاقة خلال السنة المنتهية في 31 ديسمبر:

الجهة ذات العلاقة	طبيعة المعاملة	2025م	2024م
شركة أرامكو السعودية والشركات التابعة لها – مساهم	إيرادات	4,727,083	4,238,859
شركة أرامكو السعودية والشركات التابعة لها – مساهم	مشتريات الوقود	738,016	789,794
مصرف الإنماء – جهة منتسبة	السحب من القرض	1,696,538	1,729,088
مصرف الإنماء – جهة منتسبة	سداد من القرض	336,772	91,060
شركة سابك والشركات التابعة لها – مملوكة للحكومة	إيرادات	101,455	319,730
الشركة العالمية للصناعات البحرية – زميلة	إيرادات	14,277	8,163

كانت أرصدة المعاملات مع الأطراف ذات العلاقة والظاهرة ضمن الذمم المدينة التجارية والموجودات التعاقدية (إيضاح 12) كما يلي:

	2025م	2024م
شركة أرامكو السعودية والشركات التابعة لها	976,608	495,237
الشركة العالمية للصناعات البحرية	9,839	4,063
شركة سابك والشركات التابعة لها	6,236	5,959
	992,683	505,259

قرض طويل الأجل ومبالغ مستحقة لأطراف ذات علاقة كما يلي :

	2025م	2024م
مصرف الإنماء – قرض طويل الأجل	3,583,544	2,223,778
شركة أرامكو السعودية والشركات التابعة لها (إيضاح 19)	355,897	387,057

التعويضات لموظفي الإدارة العليا:

	2025م	2024م
الرواتب والتعويضات – منافع موظفين قصيرة الأجل	45,375	33,074
استحقاقات نهاية الخدمة – منافع ما بعد التوظيف	5,611	4,252
إجمالي التعويضات	50,986	37,326

بلغت مكافأة أعضاء مجلس الإدارة للسنة المنتهية في 31 ديسمبر 2025م مبلغ 14.4 مليون ٬ (2024م: 9,5 مليون ٬).

المعاملات التجارية والأرصدة مع الجهات الحكومية والجهات ذات العلاقة بالحكومة

بلغت الإيرادات المتعلقة بالتعاملات مع الجهات الحكومية والجهات ذات العلاقة بالحكومة للسنة المنتهية في 31 ديسمبر 2025م مبلغ 667 مليون ٬ (2024م: 399 مليون ٬). بالإضافة إلى المبالغ المذكورة في الإيضاح أعلاه.

بلغ إجمالي رصيد الذمم المدينة مع الجهات الحكومية والجهات ذات العلاقة بالحكومة كما في 31 ديسمبر 2025م 321 مليون ٬، (2024م: 185 مليون ٬).

الشركة الوطنية السعودية للنقل البحري (شركة مساهمة سعودية)

إيضاحات حول القوائم المالية الموحدة

للسنة المنتهية في 31 ديسمبر 2025م

(جميع المبالغ بالآلاف الريالات السعودية - ما لم يذكر خلاف ذلك)

28. الأدوات المالية

28-1 الموجودات المالية

2025م			
الأسعار المتداولة في السوق النشطة (المستوى 1)	المدخلات الهامة القابلة للملاحظة (المستوى 2)	المدخلات الهامة غير القابلة للملاحظة (المستوى 3)	الإجمالي
بالقيمة العادلة من خلال الدخل الشامل الآخر - أداة حقوق ملكية			
22,282	-	-	22,282
أسهم غير متداولة			
الأدوات المالية المقاسة بالقيمة العادلة من خلال قائمة الربح والخسارة			
خيارات أسعار العملات			
-	9,737	-	9,737
-	-	-	-

2024م			
الأسعار المتداولة في السوق النشطة (المستوى 1)	المدخلات الهامة القابلة للملاحظة (المستوى 2)	المدخلات الهامة غير القابلة للملاحظة (المستوى 3)	الإجمالي
بالقيمة العادلة من خلال الدخل الشامل الآخر - أداة حقوق ملكية			
26,461	-	-	26,461
أسهم غير متداولة			
الأدوات المالية المقاسة بالقيمة العادلة من خلال قائمة الربح والخسارة			
خيارات أسعار العملات			
-	22,802	-	22,802
-	2,943	-	2,943

الأدوات المالية المشتقة تشمل الحد الأعلى والحد الأدنى للفائدة. يتم تقييم هذه المشتقات باستخدام نماذج تقييم متعارف عليها على نطاق واسع. تعتمد المجموعة على الطرف المقابل لتقييم هذه المشتقات. تتضمن نماذج التقييم المستخدمة من قبل الأطراف المقابلة استخدام نماذج قياس تعتمد على حسابات القيمة الحالية وتقديرات المتوسط سعري للسوق. حيثما كان ذلك مناسبًا، تقوم هذه النماذج بتوقع التدفقات النقدية المستقبلية وخضم المبالغ المستقبلية إلى القيمة الحالية باستخدام مدخلات قابلة للملاحظة تستند إلي السوق تشمل تقلب الحد الأعلى والحد الأدنى للفائدة، منحنيات أسعار الفائدة، الائتمان، أسعار صرف العملات الأجنبية والأسعار الآجلة والفورية.

تعتقد إدارة المجموعة أن القيمة العادلة للموجودات والمطلوبات الأخرى تقارب قيمتها الدفترية.

28-4 إدارة المخاطر المالية

إن أنشطة المجموعة تعرضها إلى مخاطر مالية مختلفة، من ضمنها مخاطر السوق والتي تشمل على مخاطر العملات ومخاطر الأسعار ومخاطر أسعار العملة، ومخاطر الائتمان ومخاطر السيولة. يتركز إدارة المخاطر للمجموعة على عدم إمكانية التنبؤ بأوضاع الأسواق المالية ويسعى إلى التقليل من التأثيرات العكسية المحتملة على الأداء المالي للمجموعة.

إيضاح			2025م	2024م
الموجودات المالية بالقيمة العادلة				
الأدوات المالية المشتقة غير المخصصة كأدوات تغطية:				
خيارات أسعار العملات	10	9,737	22,802	
الموجودات المالية بالقيمة العادلة من خلال الدخل الشامل الآخر				
أسهم غير متداولة	10	22,282	26,461	
إجمالي الموجودات المالية بالقيمة العادلة				
		32,019	49,263	
الموجودات المالية بالتكلفة المطفأة:				
موجودات مالية غير متداولة أخرى	10	96	83	
مدينون تجاريون وموجودات تعاقدية	12	1,992,337	1,273,381	
موجودات متداولة أخرى		350,621	282,076	
ودائع قصيرة الأجل	14	1,825,400	-	
النقد وما في حكمه	14	214,000	931,789	
إجمالي الموجودات المالية بالتكلفة المطفأة				
		4,382,454	2,487,329	
إجمالي الموجودات المالية				
		4,414,473	2,536,592	

28-2 المطلوبات المالية

إيضاح			2025م	2024م
المطلوبات المالية بالقيمة العادلة				
مطلوبات أخرى		26,324	2,943	
المطلوبات المالية بالتكلفة المطفأة				
قروض وتمويلات	16	11,699,840	8,748,069	
دائنون تجاريون ودائنون آخرون		1,170,163	1,298,373	
التزامات عقود الإيجار	18	545,155	976,532	
إجمالي المطلوبات المالية بالتكلفة المطفأة				
		13,415,158	11,022,974	
إجمالي المطلوبات المالية				
		13,441,482	11,025,917	

28-3 القيمة العادلة للأدوات المالية

القيمة العادلة هي القيمة التي يتم بموجبها تبادل موجودات ما أو سداد مطلوبات ما بين أطراف راغبة في ذلك وبشروط تعامل عادل. تتكون الأدوات المالية من الموجودات المالية والمطلوبات المالية.

عند قياس القيمة العادلة للأصل أو الالتزام ، تستخدم المجموعة بيانات السوق القابلة للرصد إلى أقصى حد ممكن. يتم تصنيف القيم العادلة إلى مستويات مختلفة في تسلسل هرمي للقيمة العادلة استنادًا إلى المدخلات المستخدمة في أساليب التقييم على النحو التالي:

- المستوى 1: الأسعار المتداولة (غير المعدلة) في الأسواق النشطة للموجودات أو المطلوبات المتماثلة.
- المستوى 2: المدخلات بخلاف الأسعار المعلنة المدرجة في المستوى 1 والتي يمكن رصدها للأصل أو الالتزام ، إما مباشرة (أي كأسعار) أو بشكل غير مباشر (أي مشتقة من الأسعار).
- المستوى 3: مدخلات للموجودات أو المطلوبات التي لا تستند إلى بيانات السوق التي يمكن رصدها (المدخلات غير القابلة للملاحظة).

الشركة الوطنية السعودية للنقل البحري (شركة مساهمة سعودية)

إيضاحات حول القوائم المالية الموحدة

للسنة المنتهية في 31 ديسمبر 2025م

(جميع المبالغ بالآلاف الريالات السعودية - ما لم يذكر خلاف ذلك)

تتضمن الأدوات المالية المقيدة في قائمة المركز المالي الموحدة بشكل رئيسي من النقد وما في حكمه والموجودات المالية الأخرى غير المتداولة والذمم المدينة التجارية والموجودات التعاقدية والقروض والتمويلات والذمم الدائنة التجارية والذمم الدائنة الأخرى، والتزامات عقود الإيجار والأدوات المالية المشتقة.

وتقوم الإدارة العليا بإدارة برنامج إدارة المخاطر. تتلخص أنواع المخاطر الهامة بما يلي:

1-4-28 مخاطر الائتمان

تمثل مخاطر الائتمان عدم مقدرة طرف ما على الوفاء بالتزاماته مما يؤدي إلى تكبد الطرف الآخر لخسارة مالية. تتعرض المجموعة لمخاطر الائتمان من أنشطتها التشغيلية (أساسا الذمم المدينة التجارية) ومن أنشطتها التمويلية، بما في ذلك الودائع لدى البنوك والمؤسسات المالية ومعاملات الصرف الأجنبي وغيرها من الأدوات المالية.

تستخدم المجموعة معادلة المسموحات لقياس خسائر الائتمان المتوقعة للمدينين التجاريين والموجودات التعاقدية من الجهات الحكومية والشبه حكومية والعلاء التجاريون. تحسب معدلات الخسائر باستخدام طريقة معدلات التدوير المعتمدة على متابعة التحصيل خلال مراحل متعاقبة حتى شطب تلك المديونيات. معدلات التدوير يتم احتسابها بطريقة منفصلة لاختبار القطاعات المختلفة بالاعتماد على معدلات مخاطر الائتمان العامة للحكومة والعلاء التجاريون.

يتم احتساب معدلات الخسارة باستخدام طريقة معدل التدوير بناءً على احتمالية تقدم الذمم المدينة خلال مراحل متتالية من التأخر في السداد للشطب. يتم احتساب معدلات القوائم بشكل منفصل للتعرضات في قطاعات مختلفة بناءً على خصائص مخاطر الائتمان الشائعة التالية – الجهات الحكومية وشبه الحكومية والتجارية.

يوضح الجدول التالي معلومات حول التعرض لمخاطر الائتمان والخسائر الائتمانية المتوقعة للذمم المدينة التجارية والموجودات التعاقدية كما في 31 ديسمبر 2025م و2024م :

	متوسط معدل الخسارة المرجح		إجمالي القيمة الدفترية		مخصص انخفاض القيمة	
	2025م	2024م	2025م	2024م	2025م	2024م
أقل من 6 أشهر*	1%	2%	1,920,571	1,249,581	24,406	25,876
من 6 أشهر إلى 12 شهر	27%	24%	105,639	50,650	28,851	10,332
أكثر من 12 شهر	89%	90%	174,872	155,975	155,488	146,617
الإجمالي			2,201,082	1,456,206	208,745	182,825

* تتضمن المبالغ غير المستحقة والمبالغ المستحقة بين 90-0 يوم مبلغ 1,486 مليون ٲك و 321 مليون ٲك على التوالي، (2024م: 863 مليون ٲك و 286 مليون ٲك على التوالي).

كما في 31 ديسمبر 2025م، كانت للمجموعة ذمم مدينة تجارية وموجودات تعاقدية لدى 3 عملاء رئيسيين (أطراف ذات علاقة)، الذين كانوا مدينين بنحو 45% (2024م : 35%) من إجمالي أرصدة الذمم المدينة التجارية والموجودات التعاقدية للمجموعة.

النقد وما في حكمه

تتم إدارة مخاطر الائتمان من الأرصدة لدى البنوك والمؤسسات المالية من قبل إدارة النقدية بالمجموعة وفقا لسياسة المجموعة. يتم استثمار الأموال الفائضة فقط مع الأطراف المقابلة المعتمدة وضمن حدود الائتمان المخصصة لكل طرف مقابل. تتم مراجعة حدود ائتمان الطرف المقابل من قبل مجلس إدارة المجموعة على أساس سنوي. يتم تحديد الحدود لتقليل تركيز المخاطر وبالتالي تخفيف الخسارة المالية من خلال عدم قدرة الطرف المقابل على تسديد الدفعات.

الأرصدة النقدية والمراوحة والودائع قصيرة الأجل والأدوات المالية المشتقة يتم الاحتفاظ بها لدى بنوك ذات تصنيفات ائتمانية تتراوح من (BBB أو أعلى).

الشركة الوطنية السعودية للنقل البحري (شركة مساهمة سعودية)

إيضاحات حول القوائم المالية الموحدة

للسنة المنتهية في 31 ديسمبر 2025م

(جميع المبالغ بالآلاف الريالات السعودية - ما لم يذكر خلاف ذلك)

2-4-28 مخاطر السيولة

تمثل مخاطر السيولة الصعوبات التي تواجهها المجموعة في توفير الأموال للوفاء بالالتزامات المرتبطة بالأدوات المالية. إن سياسة المجموعة في إدارة مخاطر السيولة هو التأكد من توفر سيولة نقدية وتمويل كافى للوفاء بالتزاماتها عند استحقاقها. تحت الظروف العادية والمجهدة على حد سواء، دون تحمل خسائر غير مقبولة أو المخاطرة بتضرر سمعة المجموعة. وبناءً عليه، تضمن المجموعة أن تكون التسهيلات المصرفية كافية ومتاحة دائمة.

كما في 31 ديسمبر 2025م، كان لدى المجموعة تسهيلات ائتمانية غير مستخدمة بقيمة 3,490 مليون ٲك (31 ديسمبر 2024م: 2,732 مليون ٲك) لتلبية متطلبات السيولة.

يلخص الجدول أدناه محفظة استحقاقات المطلوبات المالية الخاصة بالمجموعة بناء على الدفعات التعاقدية غير المخصومة:

	2025م					القيمة الأساسية
	أكثر من 5 سنوات	من سنة إلى 5 سنوات	من 3 إلى 12 شهرا	خلال 3 أشهر	الإجمالي	
قروض طويلة الأجل	4,058,412	5,152,599	1,259,114	225,258	10,695,383	7,799,840
الصكوك	-	4,720,240	135,459	2,994	4,858,693	3,900,000
التزامات عقود إيجار	47,896	325,189	173,367	66,092	612,544	545,155
دائنون تجاريون ودائنون آخرون	-	-	824,628	345,535	1,170,163	1,170,163
أدوات مالية مشتقة	-	-	-	-	-	-
	4,106,308	10,198,028	2,392,568	639,879	17,336,783	13,415,158

	2024م					القيمة الأساسية
	أكثر من 5 سنوات	من سنة إلى 5 سنوات	من 3 إلى 12 شهرا	خلال 3 أشهر	الإجمالي	
قروض طويلة الأجل	2,953,779	2,722,480	526,824	151,304	6,354,387	4,848,069
الصكوك	-	5,035,240	141,516	3,110	5,179,866	3,900,000
التزامات عقود إيجار	38,633	555,361	361,206	127,427	1,082,627	976,532
دائنون تجاريون ودائنون آخرون	-	-	1,082,611	215,762	1,298,373	1,298,373
أدوات مالية مشتقة	-	2,943	-	-	2,943	2,943
	2,992,412	8,316,024	2,112,157	497,603	13,918,196	11,025,917

3-4-28 مخاطر السوق

تمثل مخاطر السوق المخاطر الناتجة عن تذبذب القيمة العادلة أو التدفقات النقدية المستقبلية للأدوات المالية بسبب التغيرات في أسعار السوق. تتكون مخاطر السوق من ثلاثة أنواع من المخاطر: مخاطر العملات ومخاطر أسعار العملات ومخاطر الأسعار الأخرى كما يلي:

مخاطر العملات

تمثل مخاطر العملات المخاطر الناتجة عن تذبذب القيمة العادلة أو التدفقات النقدية المستقبلية للأدوات المالية بسبب التغيرات في أسعار الصرف الأجنبي. تتم معظم معاملات المجموعة بالريال السعودي والدولار الأمريكي والدرهم الإماراتي. تعتقد إدارة المجموعة أن مخاطر العملات ليست جوهرية حيث إن سعر صرف الريال السعودي مثبت تقريبا مقابل تلك العملات.

مخاطر أسعار العملات

تمثل مخاطر أسعار العملات المخاطر الناتجة عن تذبذب قيمة أداة مالية ما نتيجة للتغيرات في أسعار العملات الخاصة بالسائدة في السوق. تخضع المجموعة لمخاطر أسعار العملات بشأن موجوداتها ومطلوباتها المرتبطة بعمولة، بما في ذلك الودائع البنكية، والقروض. تقوم المجموعة بإدارة مخاطر أسعار العملات وذلك بالمتابعة المستمرة للتغيرات في أسعار العملات. قامت المجموعة بتوقيع اتفاقيات خيارات أسعار عمولات للتحوط من التذبذب في أسعار العملات.

الشركة الوطنية السعودية للنقل البحري (شركة مساهمة سعودية)

إيضاحات حول القوائم المالية الموحدة

للسنة المنتهية في 31 ديسمبر 2025م

(جميع المبالغ بالآلاف الريالات السعودية - ما لم يذكر خلاف ذلك)

تحليل الحساسية للأدوات المالية ذات المعدل المتغير

يوضح الجدول التالي أثر التغيرات المحتملة المعقولة في أسعار العملات المتعلقة بالصكوك والقروض طويلة الأجل على الدخل، مع بقاء كافة البنود الأخرى القابلة للتغيير ثابتة:

سعر الفائدة	2025م	2024م
الزيادة بمقدار 100 نقطة أساس	117,111	87,696
الانخفاض بمقدار 100 نقطة أساس	(117,111)	(87,696)

مخاطر الأسعار

إن مخاطر الأسعار هي مخاطر تعرض قيمة الأداة المالية للتقلبات نتيجة للتغيرات في أسعار السوق سواء كانت تلك التغيرات ناتجة عن عوامل متعلقة بالأداة أو مصدرها أو عوامل تؤثر على جميع الأدوات المتداولة في السوق. تقوم المجموعة بتنبوع محافظتها الاستثمارية وذلك لإدارة مخاطر السعر الناتجة عن استثماراتها في أسهم حقوق الملكية.

4-4-28 إدارة رأس المال

لغرض إدارة رأس مال المجموعة، يتضمن رأس المال رأس المال المصدر وجميع الاحتياطات الأخرى المتعلقة بحقوق الملكية الخاصة بمساهمي الشركة الأم. يتمثل الهدف الرئيسي لإدارة رأس المال الخاص بالمجموعة في التأكد من الحفاظ على تصنيف ائتماني قوي ونسب رأسمال جيدة من أجل دعم عملياتها وزيادة حصة المساهمين.

لم يتم إجراء أي تغييرات في الأهداف أو السياسات أو العمليات لإدارة رأس المال خلال السنوات المنتهية في 31 ديسمبر 2025م و2024م.

تقوم المجموعة بإدارة هيكل رأس المال وإجراء التعديلات عليه في ضوء التغيرات في الظروف الاقتصادية والمتطلبات الخاصة بالتعهدات المالية. للحفاظ على هيكل رأس المال أو تعديله، قد تقوم المجموعة بتعديل دفع توزيعات الأرباح إلى المساهمين أو إعادة رأس المال إلى المساهمين أو إصدار أسهم جديدة. تقوم المجموعة بمراقبة رأس المال باستخدام نسبة المديونية، وهي صافي الدين مقسوماً على إجمالي رأس المال زائداً صافي الدين. تدرج المجموعة ضمن صافي الدين الصكوك والقروض طويلة الأجل ومطلوبات عقود الايجار ناقصا النقد والودائع قصيرة الأجل.

	2025م	2024م
قروض وتمويلات (إيضاح 16)	11,699,840	8,748,069
مطلوبات عقود الإيجار (إيضاح 18)	545,155	976,532
ناقصا: النقد وما في حكمه وودائع قصيرة الأجل (إيضاح 14)	(2,908,271)	(1,821,500)
صافي الدين	9,336,724	7,903,101
حقوق الملكية	16,237,795	14,585,222
إجمالي رأس المال	16,237,795	14,585,222
رأس المال وصافي الدين	25,574,519	22,488,323
نسبة الرفع المالي	37%	35%

29. المطلوبات الرأسمالية والمحتمة

المطلوبات الرأسمالية:

مطلوبات المجموعة الرأسمالية والمتعلقة بالسفن تحت الإنشاء وشراء ممتلكات والمعدات تبلغ 915 مليون ٢٠٢٥ كما في 31 ديسمبر 2025م (2024م: 3 مليار ٢٠٢٤).

المطلوبات المحتملة:

يوجد لدى المجموعة خطابات ضمان بنكية بمبلغ 363 مليون ٢٠٢٥ كما في 31 ديسمبر 2025م (2024م: 345 مليون ٢٠٢٤) تم إصدارها في سياق الأعمال الاعتيادية للمجموعة.

الشركة الوطنية السعودية للنقل البحري (شركة مساهمة سعودية)

إيضاحات حول القوائم المالية الموحدة

للسنة المنتهية في 31 ديسمبر 2025م

(جميع المبالغ بالآلاف الريالات السعودية - ما لم يذكر خلاف ذلك)

التزامات عقود الإيجار التشغيلي - للمجموعة كمؤجر

المجموعة (كمؤجر) تؤجر بعض سفنها إلى أطرف ذات علاقة بموجب اتفاقية تأجير سفن (إيضاح 1).

فيما يلي المبالغ المستقبلية المستحقة بموجب اتفاقية الإيجار:

	2025م	2024م
خلال سنة	212,098	343,543
من سنة الى خمسة سنوات	467,645	140,474
أكثر من 5 سنوات	136,373	-
	816,116	484,017

بلغت الإيرادات التشغيلية من عقود تأجير السفن مبلغ 342 مليون ٢٠٢٥ للسنة المنتهية في 31 ديسمبر 2025م (2024م: 339 مليون ٢٠٢٤) (إيضاح 21).

30. توزيعات أرباح

في اجتماع مجلس الإدارة المنعقد بتاريخ 18 مارس 2025م، أوصى المجلس الجمعية العامة بتوزيع أرباح نقدية بقيمة 738 مليون ٢٠٢٥، بمعدل ٢٠٢٥ واحد للسهم الواحد. وقد وافقت الجمعية العامة على هذه التوصية في اجتماعها المنعقد بتاريخ 29 يونيو 2025م. وتم دفع هذه الأرباح في 17 يوليو 2025م.

قرر مجلس الإدارة في اجتماعه المنعقد بتاريخ 18 مارس 2024م التوصية للجمعية العامة للشركة بتوزيع أرباح نقدية بقيمة 406 مليون ٢٠٢٤ للمساهمين عن السنة المالية المنتهية في 31 ديسمبر 2023م، بمعدل 0.55 ٢٠٢٤ للسهم الواحد. وقد وافقت الجمعية العامة على هذه التوصية في اجتماعها المنعقد بتاريخ 4 يونيو 2024م. وتم دفع هذه الأرباح في 1 يوليو 2024م.

في 11 مارس 2025م، أوصى مجلس إدارة الشركة الوطنية لنقل الكيماويات (شركة تابعة) الجمعية العامة بتوزيع أرباح نقدية بمبلغ إجمالي قدره 600 مليون ٢٠٢٥، تمثل 480 مليون ٢٠٢٥ نصيب الشركة الوطنية السعودية للنقل البحري (الشركة الأم)، و120 مليون ٢٠٢٥ نصيب حقوق الملكية غير المسيطرة. وقد تمت الموافقة على هذه التوصية من قبل الجمعية العامة في اجتماعها المنعقد بتاريخ 5 مايو 2025م، وتم دفع الأرباح في 28 مايو 2025م. وخلال عام 2024م، تم توزيع أرباح نقدية بمبلغ إجمالي وقدره 300 مليون ٢٠٢٤، منها 240 مليون ٢٠٢٤ للشركة الوطنية السعودية للنقل البحري (الشركة الأم)، و60 مليون ٢٠٢٤ لحقوق الملكية غير المسيطرة.

الشركة الوطنية السعودية للنقل البحري (شركة مساهمة سعودية)

إيضاحات حول القوائم المالية الموحدة

للسنة المنتهية في 31 ديسمبر 2025م

(جميع المبالغ بالآلاف الريالات السعودية - ما لم يذكر خلاف ذلك)

31. حقوق الملكية غير المسيطرة في الشركات التابعة

فيما يلي بيان ملخص بالبيانات المالية للشركات التابعة التي لها حقوق ملكية غير مسيطرة والموضحة في (إيضاح 1):

نسبة حقوق الملكية غير المسيطرة	الشركة الوطنية لنقل الكيماويات	شركة البحرية للبضائع	الإجمالي
20%	40%		
الموجودات غير المتداولة	3,889,076	1,304,781	5,193,857
الموجودات المتداولة	9,216,862	2,087,151	11,304,013
المطلوبات غير المتداولة	(1,628,080)	(646,365)	(2,274,445)
المطلوبات المتداولة	(7,951,282)	(2,087,515)	(10,038,797)
صافي الموجودات	3,526,576	658,052	4,184,628
صافي الموجودات العائدة إلى حقوق الملكية غير المسيطرة	705,315	263,221	968,536
الإيرادات	2,856,471	402,689	3,259,160
ربح السنة	603,085	18,776	621,861
الربح العائد إلى حقوق الملكية غير المسيطرة	120,617	7,511	128,128
التدفقات النقدية من/ (المستخدمة في) الأنشطة التشغيلية	1,300,504	(1,744)	1,298,760
التدفقات النقدية المستخدمة في الأنشطة الاستثمارية	(1,199,498)	(36,775)	(1,236,273)
التدفقات النقدية (المستخدمة في)/ من الأنشطة التمويلية	(568,191)	74,763	(493,428)
صافي الزيادة/ (النقص) في النقد وما في حكمه	(467,185)	36,244	(430,941)

نسبة حقوق الملكية غير المسيطرة	الشركة الوطنية لنقل الكيماويات	شركة البحرية للبضائع	الإجمالي
20%	40%		
الموجودات غير المتداولة	4,578,470	1,341,024	5,919,494
الموجودات المتداولة	5,987,890	989,448	6,977,338
المطلوبات غير المتداولة	(1,481,484)	(565,148)	(2,046,632)
المطلوبات المتداولة	(5,565,673)	(1,124,904)	(6,690,577)
صافي الموجودات	3,519,203	640,420	4,159,623
صافي الموجودات العائدة إلى حقوق الملكية غير المسيطرة	703,840	256,168	960,008
الإيرادات	3,252,244	489,345	3,741,589
ربح السنة	1,052,141	14,953	1,067,094
الربح العائد إلى حقوق الملكية غير المسيطرة	210,428	5,981	216,409
التدفقات النقدية من/ (المستخدمة في) الأنشطة التشغيلية	1,688,711	49,702	1,738,413
التدفقات النقدية المستخدمة في الأنشطة الاستثمارية	(613,107)	(282,587)	(895,694)
التدفقات النقدية (المستخدمة في)/ من الأنشطة التمويلية	(798,075)	156,674	(641,401)
صافي الزيادة/ (النقص) في النقد وما في حكمه	277,529	(76,211)	201,318

32. الأحداث اللاحقة

عقب نهاية السنة المالية، أوصى مجلس الإدارة في اجتماعه المنعقد بتاريخ 21 رمضان 1447 هـ (الموافق 10 مارس 2026م) للجمعية العامة بتوزيع أرباح نقدية بقيمة 923 مليون ٫؄، بما يعادل 1 ٫؄ للسهم الواحد.

بخلاف ما تم ذكره أعلاه، لم تطرأ أي أحداث بعد نهاية السنة وقبل إصدار هذه القوائم المالية الموحدة تتطلب تعديلاً أو إفصاحاً في هذه القوائم المالية الموحدة.

33. اعتماد القوائم المالية الموحدة

اعتمد مجلس الإدارة القوائم المالية الموحدة للسنة المنتهية في 31 ديسمبر 2025م خلال اجتماعه المنعقد بتاريخ 21 رمضان 1447 هـ (الموافق 10 مارس 2026م).

المعلومات التكميلية

التدابير المالية غير التابعة للمعايير الدولية للتقارير المالية 204
أسطول البحري 208
قاموس المصطلحات 212

”

أعدت الأقسام التالية لتوفير معلومات إضافية وإعطاء سياق إضافي حول أداء البحري. وهذه المعلومات لا تدخل ضمن القوائم المالية الموحدة المدققة.

10



التدابير المالية غير التابعة للمعايير الدولية للتقارير المالية

التدفق النقدي الحر

يُعرف التدفق النقدي الحر بأنه صافي النقد الناتج عن الأنشطة التشغيلية مطروحاً منه النفقات الرأسمالية. تشمل النفقات الرأسمالية إجمالي الإضافات إلى الممتلكات والمعدات والمشاريع تحت التنفيذ والأصول غير الملموسة.

يُعد هذا المقياس مؤشراً على النقد المُحقق خلال الفترة، والذي يمكن استخدامه في دفع التوزيعات النقدية على المساهمين، وسداد الديون وعقود الإيجار، وزيادة السيولة النقدية، و/أو لأغراض تمويلية واستثمارية أخرى.

(مليون جنيه)	2025م	2024م	2023م	2022م	2021م
إضافات الممتلكات والمعدات	294	246	253	225	223
إضافات المشاريع تحت التنفيذ	3,949	5,223	1,388	1,080	925
إضافات الأصول غير الملموسة	8	9	6	5	4
النفقات الرأسمالية	4,250	5,479	1,647	1,310	1,151
صافي النقد من الأنشطة التشغيلية	3,214	3,406	3,561	1,990	806
يُخصم: النفقات الرأسمالية	(4,250)	(5,479)	(1,647)	(1,310)	(1,151)
التدفق النقدي الحر	(1,036)	(2,073)	1,913	679	(345)

ملاحظة: قد لا تتطابق الأرقام المعروضة تماماً مع الإجمالي النهائي بسبب عملية التقريب.



إلى جانب المقاييس المالية المعروضة في هذا التقرير السنوي وفقاً للمعايير الدولية للتقارير المالية، اعتمدنا تدابير مالية إضافية غير تابعة لتلك المعايير، بهدف تقديم صورة أكثر وضوحاً وشمولية حول أدائنا التشغيلي ومركزنا المالي وتدفقاتنا النقدية.

وعلى الرغم من أن هذه التدابير الإضافية قد تقدم معلومات تكميلية قيّمة، إلا أنها لا تخضع لتعريفات قياسية موحدة بموجب المعايير الدولية للتقارير المالية، وقد تختلف عن المقاييس المعتمدة لدى الشركات الأخرى. لذا، يجب التعامل مع هذه التدابير على أنها معلومات تكميلية تُستخدم جنباً إلى جنب مع المعايير الدولية للتقارير المالية، ولا تُعد بديلاً عنها.

تقدم الجداول أدناه تفصيلاً للمطابقة بين تدابير شركة البحري الإضافية الواردة في هذا التقرير والمعايير الدولية للتقارير المالية المتعلقة بها، والمبينة في القوائم المالية الموحدة.

الأرباح قبل الفوائد والضرائب والاستهلاك والإطفاء

يُحتسب مؤشر الأرباح قبل الفوائد والضرائب والاستهلاك والإطفاء عن طريق ربح العام بعد استبعاد مخصص الزكاة وضريبة الدخل، وتكاليف وإيرادات التمويل، إلى جانب الاستهلاك والإطفاء.

ويُعتمد هذا المؤشر لتقييم أداء الأرباح التشغيلية الجوهرية، إذ يستبعد العناصر التي قد تخضع لتأثير التنظيمات الضريبية، والاتفاقيات التمويلية، والقرارات المحاسبية.

(مليون جنيه)	2025م	2024م	2023م	2022م	2021م
صافي ربح العام	2,559	2,386	1,793	1,163	234
يُضاف: الزكاة وضريبة الدخل	92	115	101	93	58
يُضاف: تكاليف التمويل	708	622	622	297	180
يُخصم: إيرادات التمويل	(67)	(86)	(80)	(10)	-
يُضاف: استهلاك الممتلكات والمعدات	1,508	1,168	1,151	1,123	1,043
يُضاف: استهلاك أصول حق الاستخدام	386	452	199	124	108
يُضاف: إطفاء الأصول غير الملموسة	48	51	56	85	47
الأرباح قبل الفوائد والضرائب والاستهلاك والإطفاء	5,233	4,707	3,841	2,875	1,670

ملاحظة: قد لا تتطابق الأرقام المعروضة تماماً مع الإجمالي النهائي بسبب عملية التقريب.

التدابير المالية غير التابعة للمعايير الدولية للتقارير المالية (تتمة)

صافي الدين

صافي الدين هو إجمالي القروض والتمويلات والالتزامات الإيجارية المتداولة وغير المتداولة، مخصوماً منه النقد وما في حكمه والودائع قصيرة الأجل.

وهو مؤشر على إجمالي الالتزامات المالية لشركة البحري التي تترتب عليها مصروفات تمويلية، بما في ذلك عقود الإيجار، والتي ستبقى قائمة بعد توظيف النقد المتاح والنَّصول شبه النقدية لتسديد جزء من هذه الالتزامات.

(مليون جنيه)	2025م	2024م	2023م	2022م	2021م
الالتزامات المتداولة					
القروض والاقتراضات	1,029	460	609	981	5,061
التزامات الإيجار	210	436	188	97	125
الالتزامات غير المتداولة					
القروض والاقتراضات	10,671	8,288	7,060	8,537	4,548
التزامات الإيجار	335	540	499	341	398
إجمالي الديون	12,245	9,725	8,356	9,956	10,131
يُخصم: النقد وما في حكمه	(1,083)	(1,822)	(2,913)	(2,529)	(1,178)
يُخصم: الودائع قصيرة الأجل	(1,825)	-	-	-	(188)
صافي الدين	9,337	7,903	5,443	7,427	8,765

ملاحظة: قد لا تتطابق الأرقام المعروضة تماماً مع الإجمالي النهائي بسبب عملية التقريب.

معدل صافي الدين إلى مجموع صافي الدين وحقوق الملكية

يُعرف هذا المعدل بأنه حاصل قسمة صافي الدين على مجموع صافي الدين وحقوق الملكية لشركة البحري، ويُعبر عنه بنسبة مئوية.

ويُبعد هذا المعدل مؤشراً على مستوى المديونية مقارنة برأس المال الذي يقدمه كل من الدائنون والمساهمون، بمن فيهم أصحاب حقوق الملكية غير المسيطرة في الشركات التابعة لشركة البحري، كما تعتمد عليه الشركة في تنظيم هيكلها الرأسمالي.

(مليون جنيه)	2025م	2024م	2023م	2022م	2021م
صافي الدين	9,337	7,903	5,443	7,427	8,765
إجمالي حقوق الملكية	16,238	14,585	12,642	11,115	9,960
مجموع صافي الدين وإجمالي حقوق الملكية	25,575	22,488	18,085	18,542	18,725
نسبة الرافعة المالية	37%	35%	30%	40%	47%

ملاحظة: قد لا تتطابق الأرقام المعروضة تماماً مع الإجمالي النهائي بسبب عملية التقريب.

نسبة صافي الدين إلى الأرباح قبل الفوائد والضرائب والإطفاء

تُعرف نسبة صافي الدين إلى الأرباح قبل الفوائد والضرائب والإطفاء بأنها صافي الدين مقسوماً على الأرباح قبل الفوائد والضرائب والإستهلاك المحققة خلال الاثني عشر شهراً السابقة التي تسبق نهاية الفترة، ويتم التعبير عنها كمضاعف سنوي.

ويُعد هذه النسبة مؤشراً لعدد السنوات اللازمة لسداد ديوننا في حال ثبات معدل الأرباح قبل الفوائد والضرائب والإستهلاك والإطفاء، كما تُستخدم كمؤشر لقياس مستويات الصحة المالية، والمرونة المالية، وحجم الاعتماد على الديون.

(مليون جنيه)	2025م	2024م	2023م	2022م	2021م
صافي الدين	9,337	7,903	5,443	7,427	8,765
الأرباح قبل الفوائد والضرائب والإستهلاك والإطفاء	5,233	4,707	3,841	2,875	1,670
نسبة صافي الدين إلى الأرباح قبل الفوائد والضرائب والإستهلاك والإطفاء	1.78	1.68	1.42	2.58	5.25

ملاحظة: قد لا تتطابق الأرقام المعروضة تماماً مع الإجمالي النهائي بسبب عملية التقريب.



أسطول البحري

104 ناقلات مملوكة تعمل تجارياً حتى نهاية عام 2025م

البحري للنفط

اسم الناقلّة	سنة الصنع	الطول (متر)	العرض (متر)	DWT
*لينّة	2022	330	60	307,844
مهارة	2017	333	60	298,968
*مجرى	2019	333	23	329,314
منيفة	2008	333	60	319,427
*نفيس	2019	333	60	320,784
نيبان	2010	333	60	319,285
نسلة	2010	333	60	319,287
قمران	2018	333	60	298,858
*قصبة	2019	330	60	299,695
*رواق	2020	330	60	308,001
راية	2021	333	60	318,990
رمثان	2017	333	60	298,855
صهباء	2009	333	60	317,563
سلام	2016	336	60	299,990
سمحة	2020	330	60	299,999
سنام	2020	330	60	299,999
شادن	2017	333	60	298,750
شبيه	2008	333	60	319,428
سدر	2019	336	60	300,758
*عقاب	2019	333	60	329,314
وديان	2010	333	60	321,234
*زينّة	2019	336	60	308,791

15,577,633

*بدأت عملياتها التشغيلية خلال عام 2025م

الناقلّة المتخلّص منها خلال عام 2025م

اسم الناقلّة	سنة الصنع	الطول (متر)	العرض (متر)	DWT
وفرة	2007	333	60	317,788

اسم الناقلّة	سنة الصنع	الطول (متر)	العرض (متر)	DWT
*أجواد	2019	333	60	329,314
عمد	2018	333	60	298,705
أمجاد	2017	333	60	298,886
أمران	2014	333	60	299,999
أرسان	2010	333	60	314,000
أسلاف	2017	333	60	298,778
أوتاد	2011	333	60	309,988
بيرق	2019	333	60	319,999
*برقان	2022	330	60	299,847
*دليل	2016	336	60	299,999
دلم	2010	333	60	314,000
درة	2009	333	60	317,458
فرحة	2010	333	60	319,302
غزال	2009	333	60	317,388
غنية	2010	333	60	319,141
حباري	2008	333	60	317,664
حزم	2019	333	60	319,999
جهام	2008	333	60	319,429
جلادي	2008	333	60	319,464
جنى	2008	333	60	317,693
كحلّاء	2009	333	60	317,521
كران	2009	333	60	319,410
كساب	2018	333	60	298,721
خريص	2018	333	60	298,706
خزامى	2008	333	60	319,423
كيدان	2010	333	60	321,050
لوحة	2018	333	60	298,794
ليلي	2007	333	60	317,821

أسطول البحري (تتمة)

البحري للخدمات اللوجستية المتكاملة				
اسم الناقلّة	سنة الصنع	الطول (متر)	العرض (متر)	DWT
بحري أبها	2013	225	33	25,957
بحري درعية	2014	194	29	32,333
بحري هفوف	2013	225	32	25,901
بحري جازان	2013	225	32	25,901
بحري جدة	2014	225	32	25,973
*بحري الرياض	2014	194	29	32,333
بحري تبوك	2013	225	32	25,939
بحري ينبع	2014	225	32	25,901
220,238				

*بدأت عملياتها التشغيلية خلال عام 2025م

البحري للبضائع السائبة				
اسم الناقلّة	سنة الصنع	الطول (متر)	العرض (متر)	DWT
العنود	2020	229	32	80,618
الجازي	2020	229	32	80,618
بحري أراسكو	2013	229	32	81,855
بحري بلك	2014	229	32	81,864
بحري غادة	2019	200	32	62,625
بحري جراين	2014	229	32	81,855
بحري هيا	2017	200	32	63,452
بحري منيرة	2020	200	32	64,499
*بحري سيتا	2018	200	32	62,601
بحري ترايدر	2014	229	32	81,855
بحري وافي	2014	229	32	81,855
حصّة	2020	229	32	80,729
سارة	2020	229	32	80,729
985,155				

*بدأت عملياتها التشغيلية خلال عام 2025م

البحري للكيمياويات والمنتجات				
اسم الناقلّة	سنة الصنع	الطول (متر)	العرض (متر)	DWT
أميرة	2022	183	35	55,202
أمواج	2023	183	35	55,202
أيلد	2021	183	35	55,387
فريدة	2020	183	35	55,603
فاطمة	2022	183	35	55,202
حياة	2022	183	35	55,202
لورا	2022	183	35	55,202
ماريا	2022	183	35	55,202
منى	2022	183	35	55,202
إن سي سي أمل	2011	183	32	45,544
إن سي سي بدر	2014	183	32	49,990
إن سي سي دانة	2011	183	32	45,579
إن سي سي فجر	2013	228	37	81,336
إن سي سي غزال	2014	183	32	49,990
إن سي سي هدى	2011	183	32	45,459
إن سي سي جود	2014	183	32	49,990
إن سي سي مها	2009	183	32	46,265
إن سي سي ماسة	2014	183	32	49,990
إن سي سي نجم	2012	183	32	45,499
إن سي سي نسمة	2011	183	32	45,550
إن سي سي نور	2011	183	32	45,565
إن سي سي قمر	2009	183	32	46,195
إن سي سي قصيم	2006	183	32	46,038
إن سي سي ريم	2012	183	32	45,498
إن سي سي صفا	2011	183	32	45,471
إن سي سي سما	2012	183	32	45,471
إن سي سي شمس	2012	183	32	45,468
إن سي سي وفاء	2014	183	32	49,990
رنا	2021	183	35	49,993
روان	2020	183	35	55,634
ريناد	2022	183	35	55,202
ياقوت	2022	183	35	55,202
زهرة	2022	183	35	55,202
1,693,525				

قاموس المصطلحات

حوض المحيط الأطلسي: مصطلح يُستخدم في أسواق الشحن البحري والطاقة للإشارة إلى المناطق المطلة على المحيط الأطلسي، بما فيها الأمريكتان وأوروبا وغرب أفريقيا، ويُوظف لوصف حركة التبادل التجاري ونشاط الناقلات بين هذه المناطق وتأثيرها في أسعار الشحن العالمية.

الرحلة العائدة: رحلة العودة التي تقوم بها الناقلة عقب إيصال شحنتها الأساسية في رحلة الذهاب.

مياه التوازن: مياه البحر التي تأخذها الناقلة أو تفرغها للحفاظ على الغطس والاستقرار والتوازن أثناء الرحلات البحرية.

مؤشر بورصة البلطيق للبضائع السائبة الجافة: مؤشر اقتصادي رئيسي يقيس تكلفة شحن المواد الخام، مثل الفحم وخام الحديد والحبوب والسلع السائبة الجافة الأخرى، على الطرق البحرية الرئيسية حول العالم. وتتولى بورصة البلطيق في لندن إعداد هذا المؤشر، وهي سوق عالمية للشحن البحري.

BITR TD3C: معيار مرجعي ضمن مؤشرات بورصة البلطيق الدولية لطرق الناقلات، يُستخدم لتتبع مستويات أسعار شحن ناقلات النفط الخام العملاقة على طريق رئيسي من الشرق الأوسط إلى الصين (يُعرف عادةً بطريق رأس تنورة إلى ميناء نينغبو). ويُعتمد على نطاق واسع مقياساً مرجعياً لأسعار وعوائد السوق الفورية لناقلات النفط الخام العملاقة.

منطقة الإيداع الجمركي: منطقة مخصصة داخل الدولة، كالمستودعات أو الموانئ أو المجمععات الصناعية، يمكن فيها تخزين البضائع المستوردة أو معالجتها أو تصنيعها دون أن تخضع للرسوم الجمركية أو الضرائب المحلية إلى حين إدخالها إلى السوق المحلي.

البضائع الضخمة: بضائع تُعبأ أو تُجمّع في حزم أو أكياس أو براميل أو صناديق أو منصات تحميل، ويُعامل مع كل شحنة على حدة بدلاً من نقلها في حاويات موحدة أو كحمولة كبيرة متجانسة.

اتفاقية تأجير و/أو استئجار الناقلات: مصطلح يُستخدم في قطاع النقل البحري للإشارة إلى اتفاقية قائمة بين مالك الناقلة والمستأجر تحدد شروط استخدام الناقلة. والمستأجر هو الجهة التي تستأجر الناقلة لنقل البضائع. وتتعدد أنواع هذه الاتفاقيات، منها: التأجير المحدد المدة، وهو عقد يستأجر فيه المستأجر الناقلة لفترة زمنية معينة، ويكون له حرية الإبحار إلى أي ميناء ونقل أي شحنة وفقاً للأنظمة القانونية؛ والتأجير بالرحلة، وهو عقد يُستأجر بموجبه الناقلة لرحلة محددة من ميناء إلى آخر؛ والتأجير المجرد (بدون تجهيزات)، حيث يؤجر المالك الناقلة بدون طاقم أو مؤن أو أي مساعدة تشغيلية. ويشير مصطلح “استئجار الناقلة” إلى قيام شركة بحري باستئجار ناقلات من الغير، بينما يشير مصطلح “تأجير الناقلة” إلى كون شركة البحري مالكة الناقلة وتقوم بتأجيرها لطرف آخر. أما مصطلح “الناقلات المستأجرة” أو “الأسطول المستأجر” في هذا التقرير، فيُقصد به الناقلات التي قامت شركة البحري باستئجارها، على النقيض من “الناقلات المملوكة” أو “الأسطول المملوك”.

الكيمائيات: منتجات كيميائية سائلة تُنقل بناقلات متخصصة، وتشمل المواد البتروكيميائية الوسيطة والكيمائيات العضوية وغير العضوية والسوائل الصناعية المتخصصة. وتتطلب هذه الشحنات عادةً خزانات مبطنة وفصلاً دقيقاً بين الشحنات ومعايير تنظيف صارمة نظراً لحساسية المنتجات ومخاطر التلوث. وتختلف هذه الكيمائيات عن المنتجات البترولية النظيفة، وترتبط ارتباطاً وثيقاً بحركة التجارة الصناعية والبتروكيميائية.

المنتجات البترولية النظيفة (CPP): منتجات نفطية مكررة كالبنزين والديزل ووقود الطائرات والنافثا، تتميز بخلوها من الشوائب وتُنقل عادةً في ناقلات ذات خزانات شحن مبطنة لمنع التلوث، ولا يتجاوز لونها 2.5 على مقياس الجمعية الوطنية للبترول. ويُشار إليها غالباً بـ“المنتجات النظيفة” تمييزاً لها عن المنتجات “الثقيلة” أو “المتبقية” كالنفط الخام وزيت الوقود.

بضائع الحاويات: بضائع أو سلع تُشحن داخل حاويات شحن فولاذية قياسية بطول 20 أو 40 قدماً.

الخدمات اللوجستية التعاقدية: يُقصد بالخدمات اللوجستية إدارة نقل المواد من موقع إلى آخر. أما الخدمات اللوجستية التعاقدية فتعني إسناد شركة ما لعملياتها اللوجستية إلى مزود خدمات لوجستية متخصص.

اتفاقية الشحن البحري: عقد يُبرم بين مالك الناقلة ومالك البضائع، يلتزم بموجبه مالك الناقلة بنقل بضائع الطرف الآخر على متن ناقلته، أو تخصيص مساحة شحن جزئية أو كلية لمالك البضائع لنقلها خلال رحلة معينة أو عدة رحلات أو ضمن مدة زمنية محددة.

التكلفة والتأمين والشحن: مصطلح في التجارة الدولية يُلزم البائع بتغطية تكاليف البضاعة والتأمين والشحن حتى وصولها إلى ميناء المقصد. ويحمل المعنى ذاته لعبارة “البيع على أساس التسليم”.

الحمولة الساكنة: القدرة الاستيعابية للناقلة، وتُقاس بالطن المتري. وتشمل أوزان البضائع والوقود والطاقم والإمدادات، دون احتساب وزن الناقلة الفارغة.

البضائع السائبة: بضائع أو سلع تُشحن بكميات كبيرة دون تغليف أو تعبئة.

الناقلات الصديقة للبيئة: ناقلات تتميز بكفاءة عالية في استهلاك الطاقة وانبعاثات منخفضة، بفضل تجهيزها بمعدات وتقنيات تقلل من أثرها البيئي، مثل تصميمات الهيكل والمراوح الموفرة للوقود، وأنظمة تنقية العوادم، وأنظمة معالجة مياه التوازن، وغيرها.

شركة مشغلة لسفن الروافد: شركة تدبر سفناً متوسطة الحجم لنقل الشحنات بين الموانئ الصغيرة والموانئ الرئيسية.

تأجير الناقلات للرحلات الأساسية: ممارسة شائعة في قطاع الشحن البحري، يقوم فيها مالك الناقلة أو الشركة المشغلة بتأجير الناقلة لنقل البضائع خلال رحلة محددة أو لفترة زمنية معينة على خط شحن مربح وعالي الطلب، وغالباً ما يكون في الاتجاه الرئيسي لتدفقات التجارة.



المبادرة العالمية لإعداد التقارير (GRI): منظمة دولية تُصدر معايير الإفصاح عن الاستدامة المعروفة بمعايير GRI، وتهدف إلى مساعدة الشركات في الإفصاح عن معلوماتها البيئية والاجتماعية ومعلومات الحوكمة بأسلوب متسق وقابل للمقارنة.

غازات الدفيئة: تشمل ثاني أكسيد الكربون والميثان وغيرها من الغازات التي تحبس الحرارة في الغلاف الجوي، مما يسهم في ظاهرة الاحتباس الحراري. ويُقصد بانبعاثات النطاق الأول الغازات المنبعثة مباشرة من مصادر تملكها الشركة أو تتحكم فيها، كالوقود المحروق في ناقلاتها ومركباتها ومعداتها في مواقع العمل.

مجلس التعاون لدول الخليج العربية: كتل إقليمي يضم ست دول: البحرين، والكويت، وعُمان، وقطر، والمملكة العربية السعودية، والإمارات العربية المتحدة.

ناقلات IMO2 من فئةي MR وLR1: تصنيف IMO2 (النوع 2 من المنظمة البحرية الدولية) هو تصنيف لناقلات الكيمائيات وفق معايير المنظمة البحرية الدولية، ويشير إلى ناقلة مبنية بمواصفات معززة لاحتواء الشحنات وميزات سلامة متقدمة، مما يتيح لها نقل مجموعة واسعة من الشحنات الكيميائية، وكذلك المنتجات البترولية النظيفة عند التوافق. أما MR (المدى المتوسط) وLR1 (المدى البعيد 1) فهما فئتان حجميتان للناقلات شائعتا الاستخدام في نقل المنتجات والكيمائيات، حيث تشير MR إلى ناقلات متوسطة الحجم، وLR1 إلى فئة أكبر تُستخدم عادةً في خطوط الشحن البعيدة.

المنظمة البحرية الدولية (IMO): وكالة تابعة للأمم المتحدة مسؤولة عن تنظيم قطاع الشحن البحري حول العالم.

ناقلة من فئة كامسارماكس: نوع من ناقلات البضائع السائبة تتراوح حمولتها الساكنة بين 80,000 و85,000 طن. وتُعد ناقلات كامسارماكس تطويراً حديثاً لفئة باناماكس، صُممت لتحقيق أقصى سعة شحن مع الحفاظ على قدرتها على الرسو في موانئ رئيسية مثل ميناء كامسار في غينيا. وتُستخدم عادةً لنقل السلع السائبة كالفحم والحبوب وخام الحديد، وتُبنى بتصميمات عالية الكفاءة في استهلاك الوقود وأبعاد مناسبة لطرق تجارية عالمية متعددة.

قاموس المصطلحات (تتمة)

الغاز البترولي المسال (LPG): غازات هيدروكربونية مضغوطة أو مبردة، تتكون أساساً من البروبان والبيوتان، تُنقل في حالتها السائلة بواسطة ناقلات غاز متخصصة. ويدعم نقل الغاز البترولي المسال سلاسل إمداد الطاقة والبتروكيماويات عالمياً، حيث تُشحن هذه الغازات من المصافي ومنشآت معالجة الغاز وتُسَلَّم إلى محطات الاستيراد للاستهلاك أو المعالجة الإضافية.

معدل تكرار حوادث الوقت المهدور (LTIF): يقيس عدد الإصابات المُهدرة للوقت لكل مليون ساعة عمل. وتتابع شركة البحري هذا المعدل وتُبلغ عنه على أساس سنوي (12 شهراً).

ناقلة متعددة الأغراض (MPV): ناقلة مصممة لحمل مجموعة واسعة من أنواع البضائع والشحنات.

تمويل المراقبة: هيكل تمويل إسلامي يقوم فيه وسيط بشراء أصل بملكية كاملة وخالية من أي قيود. ثم يتفق الوسيط والمشتري المحتمل على سعر بيع (بما في ذلك ربح متفق عليه للوسيط) يمكن تسديده من خلال سلسلة من الأقساط أو دفعة واحدة.

ناقلة حديثة البناء: ناقلة أُنشئت حديثاً في حوض بناء السفن ولم يبدأ تشغيلها التجاري بعد.

برنامج أواسيس للسلامة (OASIS): برنامج تدريبي للسلامة طورته شركة البحري داخلياً بالتعاون مع الاستشاري الخارجي DEKRA، ويهدف إلى رفع مستوى الوعي بالسلامة والحد من السلوكيات الخطرة لدى البحارة. وتصف شركة DEKRA نفسها بأنها أكبر شركة خبيرة مستقلة وغير مدرجة في العالم في مجال الفحص والتفتيش وخدمات التصديق.

سفن الدعم البحري (OSV): سفينة متخصصة تقدم الدعم اللوجستي والتشغيلي لمنشآت النفط والغاز والطاقة المتجددة البحرية ومشاريع البنية التحتية. وتنقل هذه السفن الأفراد والمعدات والوقود والإمدادات، وقد تقوم بمهام مناولة المراسي والقطر والصيانة والاستجابة للطوارئ.

النفط العائم: مصطلح في أسواق النفط يشير إلى حجم النفط الخام المحمّل فعلياً والمنقول بحرأ (في طريقه على متن الناقلات). ويعني ارتفاع هذا المؤشر زيادة حجم الشحنات المتنافسة على الناقلات، مما قد يدعم الطلب على الناقلات وأسعار الشحن.

أوبك بلس: تحالف من الدول المنتجة للنفط يضم الدول الأعضاء في منظمة الدول المصدرة للنفط (أوبك) ومجموعة من الدول المنتجة للنفط من خارج المنظمة، بما فيها روسيا. وتتعاون دول أوبك بلس في سياسات واتفاقيات إنتاج النفط.

تفتيش رقابة دولة الميناء (PSC): عملية تفتيش تجريها السلطات البحرية التنظيمية في الدولة (دولة الميناء) على الناقلات الأجنبية عند رسوها في أحد موانئها. وتهدف هذه التفتيشات إلى التحقق من الامتثال للوائح البحرية الدولية، وقد تكشف عن "أوجه قصور" كنقص الشهادات أو تضرر الهيكل أو عدم كفاية تدابير السلامة أو نقص تدريب الطاقم. وتقيس شركة البحري أداءها في هذا المجال مقارنةً ببيانات الناقلات التي تجمعها أمانتا مذكرة تفاهم باريس (التي تغطي الدول الساحلية الأوروبية وحوض شمال الأطلسي) ومذكرة تفاهم طوكيو (لمنطقة آسيا والمحيط الهادئ). ومذكرات التفاهم هذه اتفاقيات إقليمية أُنشئت لتوحيد معايير التفتيش وتطبيقها ونشر إحصاءاتها.

ناقلة بضائع الدرجة والحاويات (RoCon): تصميم هجين للسفن يجمع بين ناقلة بضائع الدرجة وناقلة الحاويات، مما يتيح لها تحميل وتفريغ البضائع ذات العجلات والبضائع الضخمة عبر منحدر متكامل، ونقل حاويات الشحن في الرحلة ذاتها. والبضائع الضخمة هي التي تُعبَأ أو تُجمَع في حزم أو أكياس أو صناديق أو منصات تحميل، ويُعامل معها فردياً على خلاف بضائع الحاويات أو السائبة. وتوفر ناقلات الدرجة والحاويات مرونة عالية في التعامل مع أنواع متعددة من الشحنات، وتُستخدم غالباً على خطوط تخدم موانئ ذات متطلبات شحن متنوعة.

الدرجة (RoRo): تشير إلى طريقة تحميل وتفريغ البضائع في الناقلة باستخدام منحدر متحرك، أو إلى الناقلة المجهزة بهذا النظام، أو إلى نوع البضائع والشحنات التي يمكن تحميلها وتفريغها بهذه الطريقة.

أنظمة تنظيف غاز العادم: أنظمة تُستخدم لإزالة المواد الضارة، مثل ثاني أكسيد الكبريت، من بخار غاز عوادم الناقلات، مما يضمن الامتثال المستمر لمعايير الانبعاثات الدولية مع الاستمرار في استخدام زيت الوقود عالي الكبريت.

السوق الفورية: سوق لشراء وبيع خدمات الشحن للتسليم الفوري أو القريب الأجل، على خلاف اتفاقيات التأجير طويلة الأجل. وتشير الأسعار الفورية إلى عقود الشحن لمرة واحدة وقصيرة الأجل التي تتقلب أسعارها وفقاً لظروف العرض والطلب الدنية.

معدل مكافئ التأجير للناقلة (TCE): أحد المقاييس الهامة في قطاع الشحن، يُستخدم لحساب صافي الإيراد اليومي للناقلة بعد خصم جميع المصاريف المتعلقة بالرحلة من إجمالي الإيرادات المحققة. وتشمل مصاريف الرحلة تكاليف الوقود ورسوم الموانئ ورسوم المرور عبر القنوات المائية، إضافة إلى رسوم الوساطة والعمولات المدفوعة لإبرام عقود التأجير، وذلك طوال فترة الرحلة بما فيها رحلة الذهاب ورحلة العودة. ويُستخدم هذا المقياس لمقارنة مستوى الربحية بين ترتيبات التأجير المختلفة.

مسافات النقل البحري (الطن/ميل): وحدة قياس تُستخدم في قطاع الشحن البحري لقياس حجم الطلب على نقل البضائع، وذلك من خلال ضرب وزن الحمولة بالطن المتري في المسافة المقطوعة بالأميال البحرية. وتشير القيمة المرتفعة للطن/ميل إلى ارتفاع الطلب على خدمات النقل.

إجمالي أيام التشغيل: تشير إلى عدد الأيام التي تكون فيها الناقلة متاحة للاستخدام التجاري، بما يشمل الأيام التي تبحر فيها محملة بالبضائع أو بمياه التوازن، والأيام التي تكون فيها في انتظار تحميل البضائع لكنها متاحة تجارياً، إضافة إلى الأيام التي تكون فيها مؤجرة بموجب عقود تأجير محددة المدة أو بالرحلة. وتُوصف الناقلة بأنها "في وضع التوازن" عندما تبحر دون حمولة (وتحمل فقط مياه التوازن)، وغالباً ما يكون ذلك لنقلها إلى موقع جديد استعداداً لرحلتها أو عقدها التالي. ولا تُحتسب الأيام التي تخضع فيها الناقلة للصيانة أو الإصلاحات أو أعمال التسفين، أو التي لا تُعرض فيها للاستخدام التجاري، ضمن أيام التشغيل.

ناقلة من فئة ألتراماكس: نوع من ناقلات البضائع السائبة تتراوح حمولتها السائكة عادةً بين 60,000 و65,000 طن. وتُزوّد هذه الناقلات برافعات ذاتية على متنها لتحميل وتفريغ البضائع دون الحاجة إلى معدات خارجية، مما يؤهلها للعمل في الموانئ ذات المرافق المحدودة. وتنتمي هذه الناقلات إلى فئة سوبراماكس، بينما تُعد ألتراماكس فئة فرعية أكبر حجماً وأحدث تصميماً، إذ تُبنى غالباً لتحقيق كفاءة أعلى في استهلاك الوقود ومرونة تشغيلية أكبر.

ناقلات النفط الخام العملاقة (VLCC): ناقلة متخصصة في نقل النفط الخام بسعة حمولة تصل إلى 250,000 طن.

رؤية السعودية 2030: خارطة طريق استراتيجية وضعتها حكومة المملكة العربية السعودية بهدف تنويع الاقتصاد، والارتقاء بجودة الحياة، وتهيئة بيئة حيوية للمستثمرين المحليين والدوليين، وترسيخ مكانة المملكة دولةً رائدةً عالمياً، وذلك بالاستفادة من مكامن القوة التي تتفرد بها المملكة: دورها المحوري في العالمين العربي والإسلامي، وقدراتها الاستثمارية الكبيرة، وموقعها الجغرافي الاستراتيجي الهام.



الشركة الوطنية السعودية للنقل البحري

هاتف: +966 11 478 5454 فاكس: +966 11 477 8036
3074 طريق الأمير محمد بن عبد العزيز
العليا الرياض 12213 - 8022، المملكة العربية السعودية
الرقم المجاني: 920020007

