البحري تعلن نتائجها المالية لعام 2025م بتسجيل صافي ربح قياسي بلغ 2.4 مليار ريال سعودي وإيرادات قياسية بلغت 10.3 مليار ريال سعودي

- البحري تسجّل إيرادات تبلغ 3.26 مليار ريال سعودي في الربع الرابع 2025م، بزيادةٍ قدرها 47% على أساس سنوي، فيما تجاوزت إيراداتها عن عام 2025م حاجز الـ 10 مليار ريال سعودي لتصل إلى 10.35 مليار ريال سعودي
- صافي ربح البحري في الربع الرابع 2025م ارتفع بأكثر من الضعف ليصل إلى 978 مليون ريال سعودي، ليرتفع صافي الربح عن العام إلى 2.43 مليار ريال سعودي، وهو أعلى صافي ربح تحقّقه الشركة عبر تاريخها
- تحقيق تدفقات نقدية حرة داخلة قدرها 314 مليون ريال سعودي في الربع الرابع من 2025م لتساهم في تعزيز الميزانية العمومية للشركة، مع تحسّن نسبة صافي الدين إلى الأرباح قبل الفوائد والضرائب والاستهلاك والإطفاء من معدل 2.11 مرة في نهاية الربع الثالث 2025م إلى معدل 1.78 مرة في نهاية العام
- توسعة أسطول البحري المملوك إلى 104 ناقلات بنهاية العام بعد الاستحواذ على 12 ناقلة حديثة خلال عام 2025م
- تعكس هذه النتائج حرص البحري على التنفيذ المنضبط لاستراتيجيتها، مدعومةً ببرنامج توسعة وتحديث الأسطول، ومواصلة تنمية وتطوير الخدمات اللوجستية، والتركيز المنصب على تعزيز مرونة وصمود الأعمال في خضم ظروف السوق الديناميكية

الرياض، المملكة العربية السعودية، 09 فبراير 2026م: أعلنت الشركة الوطنية السعودية للنقل البحري ("البحري" أو "الشركة"، والمدرجة في السوق المالية السعودية "تداول السعودية" تحت الرمز 4030)، الشركة الرائدة في مجال الشحن والخدمات اللوجستية على صعيد المملكة العربية السعودية، عن نتائجها المالية للربع الرابع وعام 2025م، مسجلةً إيرادات وصافي ربح بلغ 3.26 مليار ريال سعودي و978 مليون ريال سعودي على التوالي، خلال الربع الرابع، لتصل إيرادات الشركة وصافي ربحها عن عام 2025م إلى 10.35 مليار ريال سعودي و2.43 مليار ريال سعودي على التوالي، وهي أعلى مستويات إيرادات وصافي ربح تسجلها الشركة عبر تاريخها.

وتعليقاً على النتائج المالية للشركة، قال المهندس أحمد بن علي السبيعي، الرئيس التنفيذي لشركة البحري:

"كان عام 2025م محورياً بالنسبة للبحري، فقد بدأنا العام باعتماد توجه استراتيجي واضح المعالم وتنفيذ خططنا بانضباط عالٍ لتحقيق إيرادات وأرباح قياسية، في الوقت الذي كنا نواجه فيه بيئة تشغيل ديناميكية على الصعيد العالمي.

"إن تركيزنا على النمو المدروس واغتنام الفرص السانحة، من خلال إضافة 12 ناقلة حديثة إلى أسطولنا، بما فيها 10 ناقلات نفط خام عملاقة، ساهم في دعم قدرتنا على الاستفادة من ظروف السوق المواتية والطلب المتزايد في سوق نقل النفط الخام خلال النصف الثاني من العام. وبالإضافة لعمليات شراء هذه الناقلات، واصلنا استثمارنا المكثّف في ترقية وتحديث أسطولنا واختتمنا العام بعقود شراء لـ 10 ناقلات حديثة البناء من المخطط تسليمها خلال السنوات الأربع المقبلة.

" وإلى جانب العمل على توسعة نطاق أسطولنا، الذي تجاوز الآن حاجز الـ 100 ناقلة مملوكة، فقد ركّزنا على تعزيز مرونة العمليات التجارية والتشغيلية لحماية هوامش الربح عبر محفظتنا. وضمن قطاعي البحري للكيماويات والبحري للبضائع السائبة، حوّلنا التركيز نحو الناقلات المملوكة ذات الهوامش الأعلى لتحسين جودة الأرباح، كما أحرزنا تقدماً في إطار جهودنا في تنويع محفظة الأعمال من خلال التشغيل التجاري الكامل لبوارج تحلية مياه البحر المتنقّلة، بالتزامن مع استعداداتنا للتوسّع داخل سوق الخدمات اللوجستية بإضافة خدمة الى الميل الأخير للعملاء ضمن قطاع الخدمات البحرية. وفي الوقت نفسه، قمنا بتعزيز وضوح الرؤية طويلة الأجل للأرباح من خلال إبرام شراكات استراتيجية وترسيخ التعاون مع عملائنا الرئيسيين.

"كما حرصنا على أن يكون الارتقاء بالتميز التشغيلي في صميم أولوياتنا على مدار العام، مدعوماً بقدراتنا الداخلية في إدارة الناقلات وإيلاء التركيز الراسخ على مجالات السلامة والموثوقية والكفاءة عبر قاعدة أصولنا المتنامية، ويتجلى ذلك بوضوح في أدائنا الاستثنائي ضمن العمليات التشغيلية ومؤشرات السلامة.

"واليوم، البحري باتت أكبر حجماً وأكثر تنوعاً وأعلى مرونةً وصموداً. وفيما نخطو بكل ثقة نحو عام 2026م، نواصل التركيز على تنمية قطاعات أعمالنا الرئيسية، وتنويع مصادر دخلنا، وتحسين العمليات التشغيلية لضمان خلق قيمة مستدامة لمساهمينا. يعكس أداءنا الإيجابي لعام 2025م تفاني موظفي وبحّارة شركتنا وجهودهم الحثيثة لإضفاء التحول ضمن قطاع النقل البحري والخدمات اللوجستية في المملكة العربية السعودية تماشياً مع رؤية السعودية 2030".

أهم ملامح الأداء المالي لشركة البحري

ملخص البيانات المالية

مليون ريال سعودي	الربع الرابع 2025م	الربع الرابع 2024م	نسبة التغيير (على أساس سنوي)	فترة الاثني عشر شهراً 2025م	فترة الاثني عشر شهراً 2024م	نسبة التغيير (على أساس سنوي)
الإيرادات	3,263	2,216	%47	10,347	9,482	%9
الأرباح قبل الفوائد والضرائب والاستهلاك والإطفاء	1,675	1,116	%50	5,233	4,707	%11
هامش الأرباح قبل الفوائد والضرائب والاستهلاك والإطفاء	%51	%50	1 ن.م.	%51	%50	1 ن.م.
صافي الربح[1]	978	474	%106	2,431	2,169	%12
هامش صافي الربح	%30	%21	9 ن.م.	%23	%23	1 ن.م.
ربحية السهم (ريال سعودي)	1.06	0.51	%106	2.63	2.35	%12
صافي التدفقات النقدية التشغيلية	1,030	1,061	%3-	3,257	3,468	%6-
النفقات الرأسمالية	716	2,660	%73-	4,250	5,479	%22-
التدفقات النقدية الحرة	314	(1,559)	لا ينطبق	(994)	(2,010)	%51-
صافي الدين	9,337	7,903	%18	9,337	7,903	%18
صافي الدين / الأرباح قبل الفوائد والضرائب والاستهلاك والإطفاء	1.78	1.68	0.11 مرة	1.78	1.68	0.11 مرة

1: عائد إلى مساهمي الشركة الأم

ملاحظات: يُرجى الرجوع إلى قاموس المصطلحات للاطلاع على التدابير المالية غير التابعة للمعايير الدولية للتقارير المالية | قد لا تكون الأرقام المعروضة دقيقة بالمقارنة مع الأرقام الإجمالية نظراً لتقريب الأعداد

الربع الرابع من عام 2025م

خلال الربع الرابع من عام 2025م، حقّقت البحري إيراداتٍ بلغت 3.26 مليار ريال سعودي، بزيادةٍ قدرها 47% على أساس سنوي و33% على أساس ربعي. وقد جاء هذا الأداء إثر ارتفاع حجم الأنشطة التجارية وتحسن ظروف السوق في مجال نقل النفط الخام، مما ساعد في تخفيف أثر التحديات التي واجهتها قطاعات الشحن الأخرى. وقد ساهم برنامج توسعة وتحديث الأسطول خلال عام 2025م، مع إضافة تسع ناقلات نفط خام عملاقة، في تعزيز قدرة الشركة على الاستفادة من انتعاش سوق النفط الخام خلال الربع الرابع.

وشهدت أرباح الشركة قبل الفوائد والضرائب والاستهلاك والإطفاء خلال الربع الرابع من عام 2025م زيادةً بنسبة 50% على أساس سنوي لتصل إلى 1.68 مليار ريال سعودي، حيث تعكس الأرباح القوية للبحري للنفط التي جاءت نتيجة ارتفاع الأسعار المحقّقة لمكافئ

تأجير الناقلات وارتفاع إجمالي أيام التشغيل، بالإضافة إلى تحسن مساهمة قطاعي الخدمات البحرية والبضائع السائبة في الأرباح. وقد ساهمت هذه المكاسب جزئياً في تعويض انخفاض مساهمة قطاعي الكيماويات والخدمات اللوجستية المتكاملة في الأرباح نتيجة الظروف الصعبة السائدة في سوق الشحن، إلى جانب انخفاض أرباح الشركات التابعة.

بشكل عام، حافظ هامش الأرباح قبل الفوائد والضرائب والاستهلاك والإطفاء على ثباته عند مستوى 51%، مدعوماً بنمو قدره 6 نقاط مئوية في هامش أرباح قطاع النفط، إلى جانب ارتفاع حصة توظيف الناقلات المملوكة في قطاعي الكيماويات والبضائع السائبة مقارنةً بالناقلات المستأجرة ذات الهوامش المنخفضة، ما ساعد في التخفيف من أثر تراجع الأسواق في هذين القطاعين.

وبالمقارنة مع الربع الثالث من عام 2025م، فقد ارتفعت الأرباح قبل الفوائد والضرائب والاستهلاك والإطفاء بنسبة 33%، مدفوعةً في المقام الأول بارتفاع أرباح قطاع النفط. وقد ساهم قطاع الخدمات اللوجستية المتكاملة كذلك في ارتفاع الأرباح قبل الفوائد والضرائب والاستهلاك والإطفاء على أساس ربعي، بالاستفادة من ارتفاع الإيرادات وتحسن الهوامش في وحدة الخدمات اللوجستية. وقد ساهم تحسّن الأرباح جزئياً في تعويض انخفاض أرباح قطاع الكيماويات والشركات التابعة.

وقد شهد صافي ربح الشركة خلال الربع الرابع زيادةً بأكثر من الضعف على أساس سنوي ليصل إلى 978 مليون ريال سعودي، مع تسجيل زيادة قدرها 90% على أساس ربعي، وتوسع هامش صافي الربح إلى 30%، مقارنةً بـ 21% في كل من الربع الثالث من 2025م والربع الرابع من 2024م.

كامل عام 2025م

عكس أداء الشركة خلال العام ديناميكيات مشابهة لتلك التي شهدها الربع الرابع من 2025م، فقد ساهم تحسّن الزخم خلال النصف الثاني من العام في دعم ارتفاع الإيرادات بنسبة 9% على أساس سنوي لتصل إلى 10.35 مليار ريال سعودي، بينما ارتفعت الأرباح قبل الفوائد والضرائب والاستهلاك والإطفاء بنسبة 11% لتصل إلى 5.23 مليار ريال سعودي، مدعومةً في المقام الأول بنمو أرباح قطاع النفط.

ووصل صافي ربح الشركة لعام 2025م إلى 2.43 مليار ريال سعودي، ما يمثل أعلى أرباح سنوية تحقّقها البحري عبر تاريخها، وجاء ذلك نتيجة الأداء القوي الذي سجّله قطاع النفط إلى جانب الأداء المتماسك عبر محفظة أعمال الشركة على النطاق الأوسع.

كانت التدفقات النقدية الحرة لعام 2025م عبارة عن تدفقات خارجة بقيمة 994 مليون ريال سعودي، لتعكس التدفقات النقدية الناتجة عن العمليات التشغيلية والبالغة 3.26 مليار ريال سعودي والتي قابلتها نفقات رأسمالية بلغت 4.25 مليار ريال سعودي. وجاءت النفقات الرأسمالية في المقام الأول نتيجة تسديد الدفعات النهائية لثماني ناقلات حديثة مستعملة – سبع ناقلات نفط خام عملاقة وناقلة واحدة متعددة الأغراض – تم تسليمها خلال النصف الأول من العام، وذلك عقب دفعات مقدمة أولية تم سدادها عند توقيع عقود الشراء خلال عام 2024م، بالإضافة إلى دفعات أولية تم سدادها خلال النصف الثاني من عام 2025م لبناء عشر ناقلات. حيث ستسهم هذه الناقلات حديثة البناء، والمقرر تسليمها بين عامي 2026م و2029م، في ضمان استدامة أسطول الشركة على المدى البعيد.

أما التدفقات النقدية الحرة للربع الرابع من عام 2025م فقد كانت عبارة عن تدفقات داخلة بقيمة 314 مليون ريال سعودي، لتعكس انخفاض مستويات النفقات الرأسمالية خلال الربع، وتساهم في تقليص صافي الدين بنسبة 5% على أساس ربعي ليصل إلى 9.34 مليار ريال سعودي. وقد تحسّن صافي الدين إلى الأرباح قبل الفوائد والضرائب والاستهلاك والإطفاء ليصل إلى 1.78 مرة في نهاية العام، مقارنة بـ 2.11 مرة في الربع السابق، مدعوماً بارتفاع الأرباح قبل الفوائد والضرائب والاستهلاك والإطفاء للاثني عشر شهراً السابقة وانخفاض صافي الدين. ومع ذلك، ظلت الرافعة المالية أعلى بشكل طفيف من مستوى 1.68 مرة المسجّل في نهاية عام 2024م، ما يعكس زيادة عمليات شراء الناقلات خلال عامي 2024م و2025م.

نظرة على مؤشرات السلامة والأداء التشغيلي

حافظت البحري على سجلها الاستثنائي في مجال السلامة، فلم تسجّل أي وفيات أو أي تسرّبات نفطية طوال عام 2025م، ما يعكس تركيز الشركة المتواصل على مجال السلامة وممارساتها التشغيلية المنضبطة.

وتحسّن معدل تكرار حوادث الوقت المهدور على مدار الاثني عشر شهراً السابقة لطواقم عمل الناقلات التي يديرها قطاع البحري لإدارة السفن إلى 0.18 إصابة عن كل مليون ساعة عمل بنهاية عام 2025م، مقارنةً بمعدل 0.42 إصابة بنهاية عام 2024م.

وعزّزت الشركة كذلك امتثالها التشغيلي للوائح التنظيمية في الملاحة الدولية خلال العام، إذ انخفض معدل عدد النواقص في عمليات التفتيش الخاصة بمراقبة دولة الميناء لأسطولها المملوك إلى 0.58 لكل عملية تفتيش، مقارنةً بـ 0.61 بنهاية عام 2024م. وظل هذا الأداء متفوقاً بشكل ملحوظ على معدل عدد النواقص على مستوى قطاع النقل البحري العالمي، والذي يبلغ 2.70 لكل عملية تفتيش في موانئ أوروبا وشمال المحيط الأطلسي، و 2.42 لكل عملية تفتيش في موانئ منطقة آسيا والمحيط الهادئ.

المستجدات المتعلّقة بالأسطول

بحلول نهاية العام، بلغ حجم الأسطول المملوك لشركة البحري 104 ناقلات، دون أي تغيير عن الربع السابق، إذ لم يتم تسجيل أي عمليات شراء أو بيع خلال الربع الرابع من عام 2025م. وفي الوقت ذاته، خفّض البحري للكيماويات عدد الناقلات المستأجرة بعقود طويلة الأجل ضمن أسطوله من 16 ناقلة إلى تسع ناقلات، ما يدل على مواصلة الشركة مبادرات تحسين محفظتها استجابةً للظروف السائدة في السوق.

حركة الأسطول التشغيلي

القطاع	نهاية عام 2024م	الإضافات	الاستبعادات	نهاية عام 2025م
الأسطول المملوك				
البحري للنفط	41	10+	1-	50
البحري للكيماويات	33	-	-	33
البحري للخدمات اللوجستية المتكاملة	7	1+	-	8
البحري للبضائع السائبة	12	1+	-	13
إجمالي عدد الناقلات المملوكة	**93**	**12+**	**1-**	**104**
الناقلات المستأجرة بموجب عقود طويلة الأجل				
البحري للكيماويات	16	-	7-	9
إجمالي عدد الناقلات المشغّلة	**109**	**12+**	**8-**	**113**

تنحصر الالتزامات المستقبلية بشراء الناقلات في عقود بناء الناقلات كما تم الإفصاح عنها سابقاً. وتشمل هذه الالتزامات بناء ست ناقلات للبضائع السائبة من نوع "ألتراماكس" مزودة بمعدّات تحميل وتفريغ، ومن المقرّر تسليمها من قِبل الشركة العالمية للصناعات البحرية بين عامي 2028م و2029م، وناقلتي حاويات وبضائع مدحرجة من المقرّر تسليمهما في عام 2029م، وناقلتين لخدمات الدعم البحري من المتوقع تسليمهما في عام 2026م. وتهدف هذه الاستثمارات مجتمعة إلى تعزيز مرونة الأسطول، وزيادة شمولية الخدمات ضمن الأسواق الرئيسية والمحاذية، ودعم الأهداف التنموية للشركة على المدى البعيد.

سجل طلبات بناء الناقلات

القطاع	نوع الناقلة	عدد الناقلات	التاريخ المتوقّع للتسليم
البحري للخدمات اللوجستية المتكاملة	ناقلة دعم بحري	2	2026م
البحري للبضائع السائبة	ناقلة "ألتراماكس" مزودة بمعدات تحميل وتفريغ	6	2028م – 2029م
البحري للخدمات اللوجستية المتكاملة	ناقلة حاويات وبضائع مدحرجة	2	2029م

المستجدات الاستراتيجية

واصلت البحري خلال عام 2025م تنفيذ استراتيجيتها القائمة على ثلاثة محاور رئيسية وهي **النمو والتنويع والتحسين**، مدعومةً بتوجهها القائم على الانضباط في تخصيص رأس المال والتنفيذ الفعّال للعمليات التشغيلية، بهدف تعزيز الأداء المالي وزيادة المرونة وترسيخ المكانة التنافسية للشركة على المدى البعيد.

تم إحراز التقدّم في محور **النمو** من خلال ما يلي:

- توسيع الأسطول من خلال شراء 12 ناقلة حديثة مستعملة، ليرتفع حجم الأسطول المملوك بنسبة 12% على أساس سنوي، بالتزامن مع الالتزام بتوقيع عقود بناء 10 ناقلات والتي سيتم تسليمها خلال السنوات الأربع القادمة.
- تعزيز وضوح الرؤية فيما يخص الطلب طويل الأجل من خلال تجديد عقد الشحن البحري لنقل النفط الخام بين قطاع البحري للنفط وشركة "إس - أويل" للتكرير الكورية الجنوبية لمدة 10 سنوات إضافية، وإبرام أول عقد شحن بحري مع شركة أرامكو السعودية لزيوت الأساس (لوبريف) ليقوم بموجبه قطاع البحري للكيماويات بنقل وشحن الزيوت الأساسية.
- ترسيخ التواصل مع العملاء في قارة آسيا عبر افتتاح مكتب جديد للبحري في سنغافورة، مما سيساهم في توسعة نطاق الحضور التجاري لها في المسارات التجارية عبر منطقة آسيا والمحيط الهادئ.

وتحت محور **التنويع**، قامت البحري بتوسعة قاعدة إيراداتها من خلال التوسّع نحو المجالات المحاذية ضمن سوقي النقل البحري والخدمات اللوجستية:

- بدء التشغيل التجاري لجميع محطات تحلية مياه البحر العائمة مع نشر البحري للخدمات البحرية ثلاث بوارج متنقّلة بموجب عقود شراء طويلة الأجل، ما ساعد في استحداث مصدر مستقر وتعاقدي جديد للإيرادات.
- توسيع نطاق خدمات الطرف الثالث التي تقدّمها البحري لإدارة السفن من خلال زيادة عدد الناقلات التي تديرها شركة "فُلك للخدمات البحرية" من ناقلتين في نهاية عام 2024م إلى خمس ناقلات.
- الاستعداد لتقديم خدمات لوجستية جديدة من خلال تهيئة قطاع البحري للخدمات اللوجستية المتكاملة للدخول في مجال تقديم خدمات جديدة لقطاعي السيارات والتنقل، وتوفير خدمة الميل الأخير اللوجستية لعملاء قطاع الخدمات البحرية، بفضل توقيع عقود بناء ناقلات دعم بحري من المقرر تسليمها في عام 2026م.
- تعزيز التعاون المشترك بين قطاع البحري للنفط ومجموعة بتردك (شركة شقيقة للبحري) وذلك لمواكبة الطلب المتزايد على نقل غاز البترول المسال والأمونيا في المملكة.

وتحت محور **التحسين**، ركّزت البحري جهودها على برنامج توسعة وتحديث الأسطول على مدار العام، إلى جانب تحسين كفاءة الإدارة التجارية. وقد تمحورت هذه الجهود حول ما يلي:

- تحسين جودة الأرباح من خلال تحسين مزيج الإيرادات وضمان الاستفادة القصوى من توظيف الناقلات.
- تعزيز كفاءة التكاليف على نطاق واسع من خلال الإدارة الذاتية للناقلات.
- الحفاظ على المرونة المالية لدعم الأداء عبر مختلف دورات السوق.

أبرز ملامح أداء قطاعات الأعمال

البحري للنفط

مليون ريال سعودي	الربع الرابع 2025م	الربع الرابع 2024م	نسبة التغيير (على أساس سنوي)	فترة الاثني عشر شهراً 2025م	فترة الاثني عشر شهراً 2024م	نسبة التغيير (على أساس سنوي)
الإيرادات	2,156	1,023	%111	5,860	4,604	%27
الأرباح قبل الفوائد والضرائب والاستهلاك والإطفاء	1,241	527	%136	3,205	2,279	%41
هامش الأرباح قبل الفوائد والضرائب والاستهلاك والإطفاء	%58	%51	6 ن.م.	%55	%50	5 ن.م.

ملاحظة: قد لا تكون الأرقام المعروضة دقيقة بالمقارنة مع الأرقام الإجمالية نظراً لتقريب الأعداد

حجم الأسطول	نهاية الربع الرابع 2024م	نهاية الربع الثالث 2025م	نهاية الربع الرابع 2025م
عدد الناقلات المملوكة	41	50	50

حقّق قطاع البحري للنفط أداءً قوياً في الربع الرابع من 2025م، لترتفع إيراداته إلى 2.16 مليار ريال سعودي، بزيادةٍ قدرها 111% على أساس سنوي و64% على أساس ربعي، كما ارتفعت أرباح القطاع قبل الفوائد والضرائب والاستهلاك والإطفاء بنسبة 136% على أساس سنوي و76% على أساس ربعي لتصل إلى 1.24 مليار ريال سعودي، ليرتفع بالمقابل هامش أرباح القطاع قبل الفوائد والضرائب والاستهلاك والإطفاء إلى 58%. ويعكس أداء القطاع القوي تأثير أسعار ناقلات النفط الخام العملاقة في السوق الفورية وخصوصاً قبل بداية الربع بفترة وجيزة وأثناء بداياته. وقد ساهم أيضاً في تحقيق هذا الأداء توسعة الأسطول إلى 50 ناقلة مملوكة مقارنةً بـ 41 ناقلة قبل عام مضى مما رفع من سقف مستوى الإيرادات. وإضافةً إلى ذلك، ارتفعت أحجام الشحنات بالتوافق مع زيادة القدرة الاستيعابية المخطط لها، مدعومةً بتخطيط تجاري وتوظيف للأسطول المتنامي بشكل فعّال.

شهدت أسواق ناقلات النفط الخام زخماً واضحاً، ابتداءً من شهر سبتمبر وحتى بداية الربع الرابع من عام 2025م، مدعومةً بزيادة صادرات النفط الخام من منطقة الخليج العربي في ظل تراجع الطلب المحلي خلال فصل الصيف. ما أتاح كميات إضافية من نفط "أوبك بلس" للتصدير، إلى جانب مواصلة التدفقات القوية من منطقة حوض الأطلسي. واستفاد أداء الربع الرابع من عام 2025م من هذه الظروف الإيجابية، بما في ذلك استمرار الأسعار المرتفعة في السوق الفورية والتي شهدها شهر سبتمبر، ولكن مع تقدّم الربع، أصبحت الأسعار أكثر تقلباً نتيجة السياسات التجارية والعوامل الجيوسياسية.

وحقّق قطاع البحري للنفط إيراداتٍ بلغت 5.86 مليار ريال سعودي عن عام 2025م، بزيادةٍ قدرها 27% على أساس سنوي، وأرباحاً قبل الفوائد والضرائب والاستهلاك والإطفاء بلغت 3.21 مليار ريال سعودي، بزيادةٍ قدرها 41%، مع تحسن هامش الأرباح قبل الفوائد والضرائب والاستهلاك والإطفاء بواقع 5 نقاط مئوية ليصل إلى 55%. وقد عكس هذا الأداء تحسن ظروف السوق على مدار العام، لا سيما خلال النصف الثاني منه، إلى جانب ارتفاع سقف مستوى الإيرادات إثر توسعة الأسطول المملوك.

استمرت الشحنات المرتبطة بعقود الشحن البحري في دعم الأرباح وتوفير الاستقرار طويل الأجل. وفي الوقت ذاته، ساهم الأسطول المتنامي في دعم نمو أحجام الشحنات غير المرتبطة بعقود الشحن البحري، ما عزّز مشاركة البحري في السوق ووسّع قاعدة أرباحها. وقد ساهم حجم الأسطول الأكبر في توفير مرونة أعلى من الناحية التجارية، ما مكّن القطاع من تحسين عملية توظيف ناقلاته لخدمة قاعدة شحناته المرتبطة بعقود الشحن البحري، مع الاستفادة الانتقائية من الفرص الإضافية الواعدة في السوق الفورية.

وعلى المدى القصير، من المتوقع أن تظل أسواق ناقلات النفط الخام قوية نسبياً، ومن المرجح أن تحافظ أسعار الشحن على مستوياتها المدعومة بالطلب المستدام، بينما من المتوقع استمرار تقلبات الأسعار في خضم تغيّر الأنماط التجارية والتطورات الجيوسياسية.

البحري للكيماويات

مليون ريال سعودي	**الربع الرابع 2025م**	الربع الرابع 2024م	نسبة التغيير (على أساس سنوي)	**فترة الاثني عشر شهراً 2025م**	فترة الاثني عشر شهراً 2024م	نسبة التغيير (على أساس سنوي)
الإيرادات	**638**	746	*-15%*	**2,856**	3,252	*-12%*
الأرباح قبل الفوائد والضرائب والاستهلاك والإطفاء	**319**	398	*-20%*	**1,395**	1,915	*-27%*
هامش الأرباح قبل الفوائد والضرائب والاستهلاك والإطفاء	**%50**	%53	*-3 ن.م.*	**%49**	%59	*-10 ن.م.*

ملاحظة: قد لا تكون الأرقام المعروضة دقيقة بالمقارنة مع الأرقام الإجمالية نظراً لتقريب الأعداد

حجم الأسطول	نهاية الربع الرابع 2024م	نهاية الربع الثالث 2025م	**نهاية الربع الرابع 2025م**
عدد الناقلات المملوكة	33	33	**33**
عدد الناقلات المستأجرة بموجب عقود طويلة الأجل	16	11	**9**

حقّق قطاع البحري للكيماويات إيراداتٍ بلغت 638 مليون ريال سعودي في الربع الرابع من عام 2025م، بانخفاضٍ قدره 15% على أساس سنوي و16% على أساس ربعي، وانخفضت أرباح القطاع قبل الفوائد والضرائب والاستهلاك والإطفاء بنسبة 20% على أساس سنوي و16% على أساس ربعي لتصل إلى 319 مليون ريال سعودي. وبلغ هامش أرباح القطاع قبل الفوائد والضرائب والاستهلاك والإطفاء 50% في وضع مستقر مقارنةً بالربع الثالث من عام 2025م لكن أقل بواقع 3 نقاط مئوية على أساس سنوي. وانخفضت إيرادات القطاع لعام 2025م بنسبة 12% على أساس سنوي لتصل إلى 2.86 مليار ريال سعودي، بينما تراجعت الأرباح قبل الفوائد والضرائب والاستهلاك والإطفاء بنسبة 27% لتصل إلى 1.40 مليار ريال سعودي، ما أسفر عن تسجيل هامش أرباح قبل الفوائد والضرائب والاستهلاك والإطفاء بلغ 49%.

عكس أداء القطاع في الربع الرابع وعام 2025م عودة أسعار شحن الكيماويات إلى مستوياتها الطبيعية بعد أدائها الاستثنائي ووصولها لذروتها خلال عام 2024م. وبالتوازي مع ذلك، ارتفعت أسعار شحن المنتجات البترولية النظيفة تدريجياً خلال عام 2025م وصولاً إلى الربع الرابع مقارنةً بمستوياتها المنخفضة قبل عامٍ مضى. وكذلك، شهدت نتائج عام 2025م غياب بيع ناقلات للكيماويات خلال العام مقارنة بتسجيل أرباح من بيع ثلاث ناقلات قديمة في عام 2024م والبالغة 135 مليون ريال سعودي.

وخلال عام 2025م، ركّز القطاع على حماية الأرباح من خلال الإدارة المنضبطة للعمليات التجارية والأصول في ظل عودة ظروف السوق لمستوياته الطبيعية. وفي إطار مساعيه لدعم مرونة هوامش الأرباح، كثّف القطاع من عمليات توظيف الناقلات المملوكة مقارنةً بالناقلات المستأجرة ذات الهوامش المنخفضة، ليتم تخفيض عدد الناقلات المستأجرة بموجب عقود طويلة الأجل إلى تسع ناقلات فقط بنهاية عام 2025م مقارنةً بـ 16 ناقلة في العام الماضي، دون تجديد عقود الاستئجار منتهية المدة. ومع ذلك، واصل القطاع استئجار الناقلات بشكل انتقائي لاستغلال بعض الفرص التجارية ذات الربحية العالية على مسارات تجارية معينة وذلك لتوسيع مزيج الشحنات والإيرادات.

بالتوازي مع ذلك، عمل القطاع على إدارة عمليات توظيف الناقلات بشكل نشط وأكثر كفاءة عبر مختلف أنواع الحمولات والمسارات التجارية، مستفيداً من مرونة أسطوله، إذ يمكن لـ 28 من أصل 33 ناقلة مملوكة للقطاع نقل شحنات كيماوية أو منتجات بترولية نظيفة، مما يتيح تخصيصًا أسرع للناقلات بالتزامن مع التغيّرات النسبية لظروف السوق على مدار العام.

ولقد ساهمت إجراءات تحديث الأسطول في عام 2024م، بما في ذلك استبدال ثلاث ناقلات قديمة بناقلات أحدث وإضافة ناقلة واحدة، في تعزيز تنافسية الأسطول المملوك، لتظهر فوائد هذه الخطوة بشكل واضح في عام 2025م.

ومع دخولنا عام 2026م، يتوقع قطاع البحري للكيماويات أن تظل ظروف سوق نقل الكيماويات متفاوتة، في ظل مواصلة الأسعار عودتها لمستوياتها الطبيعية وديناميكيات الأسعار المتقلبة، بينما تبدو الظروف قصيرة الأجل في سوق المنتجات البترولية النظيفة أكثر استقراراً. وتبقى كلتا السوقين متأثرتين بالتوجهات التجارية والتطورات الجيوسياسية، ما يزيد من حالة عدم اليقين. وسيواصل القطاع في ظل هذه البيئة السائدة تركيزه على التحسين التجاري المنضبط، مع السعي لاغتنام فرص تجديد وتحديث الأسطول بشكل انتقائي ومدروس.

البحري للخدمات اللوجستية المتكاملة

مليون ريال سعودي	**الربع الرابع 2025م**	الربع الرابع 2024م	نسبة التغيير (على أساس سنوي)	**فترة الاثني عشر شهراً 2025م**	فترة الاثني عشر شهراً 2024م	نسبة التغيير (على أساس سنوي)
الإيرادات	**331**	312	*%6*	**1,120**	1,084	*%3*
الأرباح قبل الفوائد والضرائب والاستهلاك والإطفاء	**64**	84	*%24-*	**188**	199	*%5-*
هامش الأرباح قبل الفوائد والضرائب والاستهلاك والإطفاء	**%19**	%27	*8- ن.م.*	**%17**	%18	*2- ن.م.*

ملاحظة: قد لا تكون الأرقام المعروضة دقيقة بالمقارنة مع الأرقام الإجمالية نظراً لتقريب الأعداد

حجم الأسطول	نهاية الربع الرابع 2024م	نهاية الربع الثالث 2025م	**نهاية الربع الرابع 2025م**
عدد الناقلات المملوكة	7	8	**8**

سجّل قطاع البحري الخدمات اللوجستية المتكاملة زيادةً في الإيرادات بنسبة 6% على أساس سنوي لتصل إلى 331 مليون ريال سعودي، بينما انخفضت أرباحه قبل الفوائد والضرائب والاستهلاك والإطفاء بنسبة 24% لتصل إلى 64 مليون ريال سعودي، مع تراجع هامش أرباحه قبل الفوائد والضرائب والاستهلاك والإطفاء إلى 19% مقارنةً بـ 27% خلال الفترة نفسها من العام السابق. ويعكس أداء القطاع الديناميكيات المتباينة بين وحدة البحري للخطوط الملاحية ووحدة البحري للخدمات اللوجستية.

وفيما يتعلّق بوحدة البحري للخطوط الملاحية، فقد تراجعت كل من الإيرادات والأرباح قبل الفوائد والضرائب والاستهلاك والإطفاء على أساس سنوي، إثر انخفاض أسعار الشحن وأحجام البضائع مع استمرار تراجع ظروف سوق البضائع الضخمة وبضائع الحاويات، إذ انخفضت تدفقات الصادرات من أوروبا إلى آسيا، مع ميل العملاء إلى التخطيط الحذر قصير المدى لشحن البضائع وسط حالة عدم اليقين المرتبطة بالتعرفات الجمركية، في حين برزت ضغوطات إضافية أثرت على جانب العرض مع دخول أسطول الناقلات التي تتحكم بها الشركات المصنعة للمعدات الأصلية إلى مسارات تجارية رئيسية، ما زاد الضغط على أسعار الشحن ورفع تقلب الأسعار وقلّل من وضوح الرؤية المستقبلية حول أحجام الطلب.

في المقابل، حقّقت وحدة البحري للخدمات اللوجستية أداءً أفضل على أساس سنوي، بفضل النمو واسع النطاق الذي شهدته خدمات الشحن والتخليص الجمركي وخدمات الوكالات والخدمات اللوجستية للمشاريع، بينما استفادت الخدمات اللوجستية التعاقدية من التوظيف شبه الكامل للسعة الاستيعابية للمستودعات المستأجرة. ومع بدء عمل البنية التشغيلية الأساسية بالفعل، استناداً لبرنامج التحوّل الذي انطلق خلال عام 2024م، تحسّنت الأرباح قبل الفوائد والضرائب والاستهلاك والإطفاء، ليتخطى نمو الإيرادات مستوى التكاليف المستقر نسبياً.

وبالمقارنة مع الربع الثالث من 2025م، ارتفعت الإيرادات بنسبة 34% وزادت الأرباح قبل الفوائد والضرائب والاستهلاك والإطفاء بنسبة 178% في الربع الرابع من 2025م، مدفوعةً في المقام الأول بتحسّن أداء وحدة البحري للخدمات اللوجستية، بينما شهدت وحدة البحري للخطوط الملاحية انخفاضاً في إيراداتها قابله نمو هوامش الأرباح، ما أسفر عن زيادةٍ في الأرباح قبل الفوائد والضرائب والاستهلاك والإطفاء على أساس ربعي.

على مدار عام 2025م، سجل القطاع زيادةً في الإيرادات بنسبة 3% على أساس سنوي لتصل إلى 1.12 مليار ريال سعودي، بينما انخفضت الأرباح قبل الفوائد والضرائب والاستهلاك والإطفاء بنسبة 3%، مع تسجيل تراجع طفيف في هامش الأرباح قبل الفوائد والضرائب والاستهلاك والإطفاء ليصل إلى 17%. وقد عكس أداء القطاع خلال العام عودة أسعار وأحجام الشحن في وحدة البحري للخطوط الملاحية إلى مستوياتها الطبيعية مقارنةً بمستوياتها المرتفعة نوعاً ما في عام 2024م، والتي ساهم في تعويضها جزئياً التحسن المستمر في أداء وحدة البحري للخدمات اللوجستية؛ فقد ساعد النمو في الخدمات اللوجستية وتحسّن استغلال الأصول في إضفاء تنويع أكبر لمصادر الأرباح، والتخفيف من تأثير تراجع سوق الشحن.

بالنسبة لوحدة البحري للخطوط الملاحية، سيكون التركيز في عام 2026م منصبّاً على وضع توجه تجاري وتشغيلي منضبط، مع التأكيد على القبول الانتقائي للبضائع، وتوظيف الناقلات بشكل مدروس ومرن، والإدارة الصارمة للتكاليف مع الحفاظ على موثوقية الخدمات وسط ظروف السوق المتفاوتة ومحدودية الرؤية حول الطلب.

بالتوازي مع ذلك، ستركز وحدة البحري الخدمات اللوجستية في عام 2026م على ترسيخ النمو الذي شهدته مؤخراً مع الارتقاء بمستوى الخدمات عالية القيمة بشكل انتقائي، بما في ذلك توسيع نطاق تغطية خدمات الوكالات، وتكامل ناقلات الدعم البحري، واستكمال مشروع منطقة الإيداع الجمركي في جدة، مع التركيز على الكفاءة التشغيلية، وموثوقية الخدمات، والتوظيف المنضبط لرأس المال بهدف دعم تحسين الهوامش وتعزيز جودة الأرباح.

البحري للبضائع السائبة

مليون ريال سعودي	**الربع الرابع 2025م**	الربع الرابع 2024م	نسبة التغيير (على أساس سنوي)	**فترة الاثني عشر شهراً 2025م**	فترة الاثني عشر شهراً 2024م	نسبة التغيير (على أساس سنوي)
الإيرادات	**100**	115	*-13%*	**403**	489	*-18%*
الأرباح قبل الفوائد والضرائب والاستهلاك والإطفاء	**39**	34	*15%*	**135**	126	*7%*
هامش الأرباح قبل الفوائد والضرائب والاستهلاك والإطفاء	**%39**	%30	*10 ن.م.*	**%34**	%26	*8 ن.م.*

ملاحظة: قد لا تكون الأرقام المعروضة دقيقة بالمقارنة مع الأرقام الإجمالية نظراً لتقريب الأعداد

حجم الأسطول	نهاية الربع الرابع 2024م	نهاية الربع الثالث 2025م	**نهاية الربع الرابع 2025م**
عدد الناقلات المملوكة	12	13	**13**

حقّق قطاع البحري للبضائع السائبة إيراداتٍ بلغت 100 مليون ريال سعودي في الربع الرابع من عام 2025م، بانخفاضٍ قدره 13% على أساس سنوي و18% على أساس ربعي، ما يعكس خفضاً انتقائياً في أنشطة الناقلات المستأجرة منخفضة الهوامش مع مواصلة القطاع إيلاء أولويته على الناقلات المملوكة وتعزيز جودة الأرباح خلال الربع. وزادت الإيرادات من الناقلات المملوكة على أساس سنوي وربعي، مدفوعة بارتفاع إجمالي أيام التشغيل وتحسن أسعار الشحن في ظل ظروف سوق أكثر استقراراً، بدعم من تسجيل طلب أقوى على الشحنات رغم استمرار ارتفاع مستويات المعروض من الناقلات.

ساهمت النقلة النوعية في توليد الإيرادات من الناقلات المملوكة ذات الهوامش الأعلى في نمو هامش الأرباح قبل الفوائد والضرائب والاستهلاك والإطفاء بواقع 10 نقاط مئوية على أساس سنوي، بينما بلغ التحسن على أساس ربعي 3 نقاط مئوية. وأسفر ذلك عن تحقيق أرباح قبل الفوائد والضرائب والاستهلاك والإطفاء بلغت 39 مليون ريال سعودي، بزيادةٍ قدرها 15% على أساس سنوي، وبوضع ثابت مقارنةً بالربع الثالث من 2025م.

وشهدت الأرباح قبل الفوائد والضرائب والاستهلاك والإطفاء خلال العام زيادةً قدرها 7% على أساس سنوي لتصل إلى 135 مليون ريال سعودي، ما يعكس تحسناً بمقدار 8 نقاط مئوية في هامش الأرباح قبل الفوائد والضرائب والاستهلاك والإطفاء مدفوعاً بوضع الأولوية على الناقلات المملوكة على مدار العام، ما ساهم في تعويض انخفاض الإيرادات بنسبة 18% لتصل إلى 403 ملايين ريال سعودي نتيجة خفض القطاع من استخدامه للناقلات المستأجرة.

وفي حين استفاد القطاع من تحسّن ظروف السوق في النصف الثاني من عام 2025م، فإنه من المتوقّع أن تظل أساسيات السوق غير متوازنة، حيث يستمر تأثر الطلب بالتطورات التجارية والجيوسياسية على الساحة العالمية، في حين يتواصل الفائض من المعروض.
وعلى المدى القصير، سيواصل قطاع البحري للبضائع السائبة تركيزه على تعزيز جودة الأرباح واستقرار الهوامش وسط التقلبات المتوقعة على المدى القريب في السوق. أما على المدى الطويل، فسيمهد القطاع الطريق أمام توسعة قاعدة العملاء استعداداً لتسلم ست ناقلات حديثة البناء من نوع "ألتراماكس" مجهّزة بمعدات تحميل وتفريغ، والتي من المقرر تسليمها بين عامي 2028م و2029م.

اللقاء الهاتفي مع المحللين الماليين لاستعراض النتائج المالية

ستعقد البحري لقاءً هاتفياً مع المحللين الماليين يوم الأربعاء الموافق 11 فبراير 2026م في تمام الساعة 15:00 (الثالثة عصراً) بتوقيت السعودية لعرض النتائج المالية للربع الرابع وفترة الاثني عشر شهراً من عام 2025م. للاستفسارات أو للحصول على تفاصيل اللقاء الهاتفي، يُرجى إرسال بريد إلكتروني إلى: ir@bahri.sa.

نبذة عن البحري

تأسست الشركة الوطنية السعودية للنقل البحري (البحري) عام 1978م، وهي الشركة الرائدة في مجال الشحن والخدمات اللوجستية على صعيد المملكة العربية السعودية، وإحدى أبرز الشركات الرائدة عالمياً في مجال النقل البحري. تتخذ الشركة من الرياض مقراً لها وتشغّل أسطولاً يبلغ حجمه 104 ناقلات و9 ناقلات أخرى بموجب عقود استئجار طويلة الأجل، وثلاث محطات عائمة (بوارج) لتحلية مياه البحر، وذلك حتى نهاية عام 2025م. وتعتبر البحري إحدى أضخم الشركات المالكة والمشغّلة لناقلات النفط الخام العملاقة حول العالم.

تغطي عمليات وأنشطة الشركة شراء وبيع وتأجير وتشغيل الناقلات بغرض نقل النفط الخام والمنتجات المكرّرة والمواد الكيميائية والبضائع السائبة، فضلاً عن شحن البضائع والتخزين والتخليص الجمركي والخدمات اللوجستية التعاقدية وغيرها من الخدمات والحلول اللوجستية المتكاملة. وفي عام 2024م، دخلت البحري مجال تحلية مياه البحر عبر تشغيلها لعدد من المحطات العائمة المتنقّلة (بوارج) المخصّصة لهذا الغرض.

تمارس الشركة أنشطتها عبر 4 قطاعات أعمال رئيسية هي البحري للنفط والبحري للكيماويات والبحري للبضائع السائبة والبحري للخدمات اللوجستية المتكاملة، مدعومة بمنصة الخدمات المشتركة المقدمة من البحري لإدارة السفن. وقد باشر قطاع عمل خامس تحت مسمى البحري للخدمات البحرية عملياته التشغيلية في عام 2024م لإدارة بوارج تحلية المياه. ويُشار أيضاً إلى أن البحري تمتلك حصص ملكية استراتيجية غير مسيطرة ضمن مجموعة بتردك والشركة الوطنية للحبوب والشركة العالمية للصناعات البحرية.

وبوجود فريق عمل يضم ما يزيد عن 4800 موظف، براً وبحراً، تواصل البحري التزامها الراسخ بدعم رؤية السعودية 2030 والارتقاء بالمملكة لتصبح مركزاً إقليمياً استراتيجياً رائداً في مجال الشحن والخدمات اللوجستية، وتحافظ على مكانتها كمساهم مسؤول وبارز في سلاسل التوريد العالمية.

البحري للنفط

البحري للنفط هي من بين الشركات الرائدة عالمياً في تملّك وتشغيل ناقلات النفط الخام العملاقة وتحل بشكل دائم ضمن قائمة أكبر ملاّك هذه الناقلات على صعيد العالم، إذ يمثّل أسطول القطاع 5% تقريباً من السعة العالمية لناقلات النفط الخام العملاقة. ورغم أن سوق الخليج العربي يستأثر بالحصة الأكبر من عمليات القطاع، إلا أنه يعمل كذلك على تلبية احتياجات كافة مسارات وخطوط ناقلات النفط الخام العملاقة حول العالم. ويعتبر قطاع البحري للنفط الناقل الحصري لأرامكو السعودية في شحنات النفط الخام التي يتم بيعها على أساس التسليم حول العالم. ومن الجدير ذكره أن أرامكو السعودية هي أكبر منتج للنفط الخام في العالم وتمتلك حصة 20% من شركة البحري.

البحري للكيماويات

يمتلك ويشغّل قطاع البحري للكيماويات أسطولاً متنوّعاً من الناقلات لشحن ومناولة مجموعة واسعة من البضائع السائلة، بما فيها المواد الكيميائية والمنتجات البترولية النظيفة والزيوت النباتية والوقود الحيوي، لعملائه المنتشرين حول العالم. وتضم قاعدة عملاء هذا القطاع شركات إنتاج المواد الكيميائية وشركات النفط المتكاملة ومحطات التكرير وتجار السلع وأهم اللاعبين في سوقي الزيوت النباتية والوقود الحيوي، علماً أن أرامكو السعودية هي من أبرز العملاء هذا القطاع. يحتوي الأسطول المملوك للقطاع 27 ناقلة متوسطة المدى بتصنيف الفئة "2" حسب المنظمة البحرية الدولية، وناقلة واحدة أكبر طويلة المدى بنصف التصنيف، بالإضافة إلى خمس ناقلات

متوسطة الحجم لشحن المنتجات البترولية النظيفة. وتنشط البحري للكيماويات في السوق الفورية وفي مجال اتفاقيات الشحن البحري. تأسس هذا القطاع تحت مسمى "الشركة الوطنية لنقل الكيماويات"، وتمتلك شركة البحري حصة 80% منه في حين أن الشركة السعودية للصناعات الأساسية "سابك" تمتلك نسبة الـ 20% المتبقية.

البحري للخدمات اللوجستية المتكاملة

يُعد قطاع البحري للخدمات اللوجستية المتكاملة المزود الرائد لخدمات الشحن عبر خطوط مباشرة من سواحل شرق الولايات المتحدة الأمريكية وساحل الخليج الأمريكي إلى جدة ودبي والدمام ومومباي، ويشمل ذلك إرساءها في موانئ منطقة البحر المتوسط وأوروبا التي تقع على مسارها، ويعتبر القطاع من بين أكبر 10 مزودين لنقل البضائع الضخمة والمدحرجة عالمياً. يزوّد القطاع خدمات الشحن البري والبحري والجوي للبضائع والتخليص الجمركي وخدمات الحاويات والخدمات اللوجستية التعاقدية وخدمات التخزين، وغيرها من خدمات إدارة سلاسل التوريد إلى الشركات والمؤسسات العاملة في مجالات الطيران والدفاع والإنشاءات والمنتجات والبضائع سريعة التلف والأدوية والرعاية الصحية والنفط والغاز والفنادق والمركبات والسيارات والمؤسسات. ويُذكر أن قطاع البحري للخدمات اللوجستية المتكاملة يتكون من قسمين تجاريين هما البحري للخطوط الملاحية ويتخصّص في شحن البضائع، والبحري للخدمات اللوجستية ويتخصّص بتقديم خدمات لوجستية شاملة.

البحري للبضائع السائبة

تأسس قطاع البحري للبضائع السائبة عام 2010م كمشروع مشترك بنسبة 60% إلى 40% بين شركة البحري والشركة العربية للخدمات الزراعية "أراسكو". يُعد البحري للبضائع السائبة شركة متكاملة تماماً في امتلاك وتشغيل الناقلات لنقل البضائع السائبة على المستويين الإقليمي والعالمي، مع إيلائه التركيز على البضائع الصادرة والواردة من وإلى المملكة العربية السعودية. يتولى القطاع، من خلال مقره الرئيسي في الرياض ومكتبه الإقليمي في دبي، عمليات نقل البضائع السائبة، وخاصة الحبوب والأسمدة، عبر مسارات الشحن العالمية لتزويد العالم باحتياجاته من الغذاء. يعتمد القطاع خططاً استراتيجية مدروسة لتوزيع أسطوله المتنوّع، الذي يضم تسع ناقلات "كامسارماكس" وأربع ناقلات "ألتراماكس"، بما يغطي السوق الفورية واتفاقيات الشحن البحري واتفاقيات تأجير و/أو استئجار الناقلات. تُستخدم ناقلات "كامسارماكس" عموماً في نقل البضائع الجافة لمسافات طويلة، بينما تدعم ناقلات "ألتراماكس" عادةً العمليات الإقليمية وعمليات الموانئ الثانوية التي تتطلب مرونة أكبر وإمكانيات تحميل وتفريغ البضائع بمساعدة معدّات مخصّصة. وتعمل خمس من ناقلات "كامسارماكس" ضمن الأسطول بموجب عقود استئجار طويلة الأجل مع شركة "أراسكو".

البحري للخدمات البحرية

يهدف البحري للخدمات البحرية، وهو قطاع استُحدث مؤخراً، للارتقاء إلى صدارة التوجهات المبتكرة في تحلية مياه البحر باستخدام محطات عائمة متنقّلة (بوارج)، وهو يعمل بموجب اتفاقية شراء مضمونة لمدة 20 عاماً مع الهيئة السعودية للمياه. بدأ بناء ثلاث محطات عائمة متنقّلة (بوارج) لتحلية مياه البحر في عام 2020م، ليبدأ التشغيل التجاري للمحطة العائمة (البارجة) الأولى في شهر أبريل من عام 2024م. تم تسجيل هذه المحطة العائمة (البارجة) في موسوعة غينيس للأرقام القياسية كأكبر محطة عائمة (بارجة) من نوعها في العالم، وهي تجسّد إنجازاً هاماً في قطاع تحلية مياه البحر. وقد باشرت المحطتان العائمتان (البارجتان) الثانية والثالثة عملهما في الربع الثاني من عام 2025م. الجدير ذكره أن كل محطة عائمة (بارجة) مُجهّزة بكافة المعدّات اللازمة لتحلية ما يصل إلى 50 مليون لتر من مياه البحر يومياً، وتتواجد هذه المحطات العائمة (البوارج) قبالة ساحل ينبع بالمملكة العربية السعودية.

البحري لإدارة السفن

تأسس قطاع البحري لإدارة السفن عام 1996م لتقديم جميع خدمات إدارة الناقلات والدعم البحري لكافة الناقلات التي تملكها وتشغّلها شركة البحري (باستثناء ناقلتي مواد كيميائية يديرهما طرف ثالث)، بهدف الارتقاء بالإمكانات التجارية للأسطول. يمثّل هذا القطاع الركيزة الرئيسية في أسطول البحري، إذ يعمل على ضمان السلامة الفنية لجميع الناقلات المُدارة، وأن تكون صالحة للإبحار، ومزوّدة بطاقم عمل مُؤهل. ويشرف القطاع كذلك على الامتثال التشغيلي لمعايير السلامة الدولية واللوائح البحرية، ودمج التقنيات المُتقدمة، وتعزيز

الابتكارات التقنية لتحسين الأداء والكفاءة التشغيلية، وتجهيز الناقلات المُستحوذ عليها مؤخراً للإبحار، وتقديم الدعم الإداري الأساسي لبقية قطاعات الأعمال، بدءاً من الاتصالات التنظيمية ووصولاً إلى تأمين وثائق ومستلزمات التخليص الجمركي في الموانئ. وفي عام 2024م، وسّع القطاع نطاق عمله ليشمل عملاء من جهات خارجية، وحصل على أول عقد خارجي مع شركة "فلك البحرية" لإدارة أسطوله من ناقلات إعادة الشحن وناقلات الشحن البحري لمسافات قصيرة.

قاموس المصطلحات

التدابير المالية غير التابعة للمعايير الدولية للتقارير المالية

النفقات الرأسمالية: هي مجموع الإضافات من الممتلكات والمعدّات، والمشاريع قيد الإنجاز، والأصول غير المادية كما هو موضّح في بيان التدفقات النقدية. وتمثّل هذه النفقات المبالغ النقدية التي تم إنفاقها خلال الفترة المحددة للحفاظ على قاعدة الأصول طويلة الأجل للشركة وتوسيعها.

الأرباح قبل الفوائد والضرائب والاستهلاك والإطفاء: يُحتسب مؤشر الأرباح قبل الفوائد والضرائب والاستهلاك والإطفاء عن طريق إضافة استهلاك الممتلكات والمعدات، واستهلاك أصول حق الاستخدام، وإطفاء/شطب الأصول غير المادية كما هو موضح في بيان التدفقات النقدية، إلى مجموع الأرباح التشغيلية وحصة نتائج الشركات المستثمر فيها بطريقة حقوق الملكية كما هو موضح في بيان الربح أو الخسارة. ويُعتمد هذا المؤشر لتقييم أداء الأرباح التشغيلية الجوهرية، إذ يستبعد العناصر التي قد تخضع لتأثير القرارات المحاسبية، والتنظيمات الضريبية، والاتفاقيات التمويلية.

التدفقات النقدية الحرة: يُعرَّف التدفق النقدي الحر بأنه صافي النقد الناتج عن الأنشطة التشغيلية مطروحاً منه النفقات الرأسمالية. تشمل النفقات الرأسمالية إجمالي الإضافات إلى الممتلكات والمعدات والمشاريع قيد الإنجاز 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 استثمارية وتمويلية أخرى.

صافي الدين: مجموع القروض، والاقتراضات، والتزامات الإيجار قصيرة وطويلة الأجل، مطروحاً منها النقد والنقد المعادل والودائع قصيرة الأجل، كما هو موضح في بيان المركز المالي. يمثل هذا المؤشر إجمالي الالتزامات المدينة التي تحمل فائدة للشركة، بما في ذلك الإيجارات، بعد خصم النقد والأصول النقدية القريبة المتاحة لتغطية هذه الالتزامات، ويُستخدم كمقياس للرافعة المالية وقوة الميزانية العمومية.

صافي الدين / الأرباح قبل الفوائد والضرائب والاستهلاك والإطفاء: تُعرّف نسبة صافي الدين إلى الأرباح قبل الفوائد والضرائب والإهلاك والإطفاء بأنها صافي الدين مقسوماً على الأرباح قبل الفوائد والضرائب والإهلاك والإطفاء المحققة خلال الاثني عشر شهراً السابقة التي تسبق نهاية الفترة. وتُعد هذه النسبة مؤشراً لعدد السنوات اللازمة لسداد ديوننا من الأرباح النقدية في حال ثبات معدل صافي الدين إلى الأرباح قبل الفوائد والضرائب والإهلاك والإطفاء، كما تُستخدم لتقديم نظرة حول مرونتنا المالية وصحتنا المالية ومدى اعتمادنا على الديون، ويتم التعبير عنها كمضاعف سنوي.

المصطلحات التشغيلية والمتعلّقة بالشحن

حوض الأطلسي: مصطلح يُستخدم في أسواق الشحن والطاقة العالمية للإشارة بشكل جماعي إلى المناطق المحاذية للمحيط الأطلسي، بما في ذلك الأمريكيتان وأوروبا وغرب إفريقيا، ويُستخدم لوصف تدفقات التجارة ونشاط ناقلات النفط بين هذه المناطق، والتي تؤثر على أسعار الشحن العالمية.

منطقة الإيداع الجمركي: منطقة تخزين جمركية مخصصة داخل الدولة، مثل المستودعات أو الموانئ أو المناطق الصناعية، حيث يمكن تخزين البضائع المستوردة أو معالجتها أو تصنيعها دون أن تخضع للرسوم الجمركية أو الضرائب المحلية إلى أن يتم إدخالها إلى السوق المحلية.

اتفاقية تأجير و/أو استئجار الناقلات: يشير المصطلح إلى اتفاقية قائمة بين مالك الناقلة والمستأجر تحدد شروط استخدام الناقلة، وتُعرف المستأجر بأنه الجهة التي تستأجر الناقلة لنقل البضائع والشحنات، وهي اتفاقية محددة المدة يستأجر فيها المستأجر الناقلة لفترة زمنية معينة، ويكون له حرية الإبحار إلى أي ميناء ونقل أي شحنة وفقاً للأنظمة القانونية. والتأجير بالرحلة هو عقد يتم بموجبه استئجار الناقلة لرحلة محددة من ميناء إلى آخر أو التأجير بدون تجهيزات (التأجير المجرد) وهو أن يتم تأجير الناقلة بدون طاقم أو مؤن أو أي مساعدة تشغيلية، حيث يتحمل المستأجر المسؤولية الكاملة عن تشغيلها. يشير مصطلح (استئجار الناقلة) إلى استئجار شركة البحري لناقلات 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، وذلك على النقيض من "الناقلات المملوكة" أو "الأسطول المملوك"، والتي تعود ملكيتها مباشرةً إلى شركة البحري.

الكيماويات: هي منتجات كيماوية سائلة تُنقل بواسطة ناقلات متخصصة، وتشمل المواد الوسيطة البتروكيماوية، ومواد كيماوية عضوية وغير عضوية، والسوائل الصناعية المتخصصة. غالباً ما تتطلب هذه الشحنات صهاريج مطلية، وعزلاً بين الشحنات، ومعايير تنظيف صارمة بسبب حساسية المنتجات ومخاطر التلوث، وهي تختلف عن المنتجات البترولية النظيفة وترتبط ارتباطاً وثيقاً بتدفقات التجارة الصناعية والبتروكيماوية.

المنتجات البترولية النظيفة: هي منتجات نفطية مكررة مثل البنزين، والديزل، ووقود الطائرات، والنفتا، خالية من الشوائب، وعادةً ما تُنقل في ناقلات ذات خزانات محاطة بطبقة واقية لمنع التلوث. وغالباً ما يُشار إليها بـ "المنتجات النظيفة" للتمييز بينها وبين المنتجات "الخام" أو "المتبقية" مثل النفط الخام وزيت الوقود.

بضائع الحاويات: البضائع أو السلع المشحونة داخل حاويات شحن فولاذية قياسية تبلغ 20 أو 40 قدماً.

عقد الشحن البحري: هو عقد مُبرم ما بين مالك الناقلة ومالك بضائع، وبموجبه يوافق مالك الناقلة على شحن البضائع لصالح مالك البضائع على متن ناقلة أو يمنح مالك البضائع إمكانية استخدام جزء أو كامل مساحة شحن البضائع على متن ناقلة لنقل وشحن البضائع عبر رحلة أو رحلات محددة أو لفترة محددة.

الحمولة الساكنة: هي سعة الشحن في الناقلة وتُقاس بالطن المتري، وتشمل أوزان البضائع والوقود وطاقم العمل والمؤن، ويُستثنى منها وزن الناقلة عندما تكون فارغة.

البضائع السائبة: هي البضائع أو السلع التي يتم شحنها بكميات ضخمة دون تغليف أو تعبئة، وعادةً ما تكون متجانسة في طبيعتها، مثل القمح والشعير والذرة والفوسفات وأسمدة اليوريا إضافةً إلى خامات المعادن مثل المغنيزيوم والحديد.

ناقلة بتصنيف المنظمة البحرية الدولية النوع " 2 " (متوسطة وطويلة المدى): هو تصنيف لناقلات المواد الكيميائية بموجب معايير المنظمة البحرية الدولية (IMO) يشير إلى ناقلة مُصنَّعة بمواصفات محسنة في احتواء البضائع ومعايير السلامة، ما يمكّنها نقل مجموعة واسعة من

الشحنات الكيماوية، وبعض المنتجات البترولية النظيفة. متوسطة المدى وبعيدة المدى هي ناقلات مصنفة على حسب الحجم تستخدم لنقل الماود الكيماوية والمنتجات البترولية. حيث تستخدم الناقلات متوسطة المدى على المدى المتوسط والناقلات طويلة المدى تستخدم في الرحلات الطويلة.

غاز البترول المسال: هو عبارة عن غازات هيدروكربونية مضغوطة أو مبردة، تتكون أساساً من البروبان والبيوتان، ويتم نقلها في الحالة السائلة بواسطة ناقلات غاز متخصصة. يدعم نقل غاز البترول المسال سلاسل التوريد العالمية للطاقة والبتروكيماويات، إذ يتم توريد هذه الشحنات من المصافي ومنشآت معالجة الغاز، وتسليمها إلى محطات الاستيراد للاستهلاك أو لمزيد من المعالجة والتكرير.

معدل تكرار حوادث الوقت المهدور: هو قياس عدد الإصابات المهدرة للوقت لكل مليون ساعة عمل. وتتبع شركة البحري هذا المعدل وتبلغ عنه على أساس سنوي (12 شهراً متتالياً).

الناقلة حديثة البناء: تشير إلى ناقلة تم بناؤها حديثاً أو يجري بناؤها حالياً في حوض لبناء السفن ولم يتم تشغيلها تجارياً بعد.

ناقلة الدعم البحري: هي ناقلة متخصصة في توفير الدعم اللوجستي والتشغيلي لمنشآت النفط والغاز والطاقة المتجددة البحرية، ومشاريع البنية التحتية، وهي تنقل الأفراد والمعدات والوقود والإمدادات، وقد تقوم بوظائف المناولة في المراسي والسحب والصيانة والاستجابة للطوارئ.

أوبك بلس: هو تحالف من الدول المنتجة للنفط يشمل الأعضاء في منظمة الدول المصدرة للنفط "أوبك" ومجموعة من الدول المنتجة من غير الأعضاء في أوبك، بما في ذلك روسيا. وتتعاون "أوبك بلس" في سياسات واتفاقيات إنتاج النفط.

الشركة المصنّعة للمعدات الأصلية: تُعرّف في السياق المرتبط بالشحن والخدمات اللوجستية على أنها شركة مُنتجة للسلع النهائية (مثل المركبات أو المعدات الصناعية) تقوم بتصدير منتجاتها بنفسها، وقد تقوم بتنسيق عمليات النقل بشكل مباشر، بما في ذلك استخدام سعة شحن مخصصة أو خاضعة لها. ويختلف هذا التعريف عن الاستخدام الشائع للمصطلح في وصف قطع الغيار الأصلية المُورَّدة لمنتج ما.

عمليات التفتيش الخاصة بمراقبة دولة الميناء: عمليات تفتيش للناقلات التي تحمل أعلاماً أجنبية من قِبل السلطات التنظيمية البحرية في الدولة (دولة الميناء) عند وصول الناقلة إلى أحد موانئها. تُجرى عمليات التفتيش هذه للتحقق من امتثال الناقلة للوائح التنظيمية البحرية المعتمدة دولياً، وقد تُسفر عن اكتشاف "عيوب" مثل عدم توفّر الوثائق اللازمة أو رصد تلف في هيكل الناقلة أو عدم كفاية إجراءات السلامة أو نقص تدريب الطاقم. تقوم شركة البحري بمقارنة أدائها في مراقبة دولة الميناء ببيانات الناقلات التي تجمعها مكاتب أمانة مذكرة تفاهم باريس التي تغطي الدول الساحلية الأوروبية وحوض شمال المحيط الأطلسي، ومذكرة تفاهم طوكيو التي تغطي منطقة آسيا والمحيط الهادئ. وقد أُنشئت مذكرات التفاهم هذه كاتفاقيات إقليمية بهدف توحيد وتطبيق عمليات التفتيش والمعايير، ونشر إحصائيات التفتيش.

ناقلة حاويات وبضائع مدحرجة: هي ناقلة بتصميم هجين يجمع بين خصائص ناقلة البضائع المدحرجة وناقلة الحاويات، ما يمكنها من تحميل وتفريغ البضائع الضخمة والمنقولة على عجلات من خلال استخدام منحدر مدمج مصمم، إلى جانب الحاويات البحرية القياسية في الرحلة البحرية نفسها. يتم تحميل البضائع الضخمة أو تجميعها أو وضعها في أكياس أو صناديق أو منصات نقالة، ويجب مناولتها بشكل منفرد على عكس بضائع الحاويات أو البضائع السائبة الجافة. يوفر هذا النوع من الناقلات مرونة في مناولة مختلف أنواع البضائع، وغالباً ما تُستخدم على المسارات التي تخدم الموانئ ذات متطلبات الشحن المختلطة.

مكافئ التأجير للناقلات: هو مقياس رئيسي في صناعة الشحن يقيس متوسط أرباح الناقلة اليومية بعد خصم المصاريف المرتبطة بالرحلة من إيرادات الرحلة. عادةً ما تشمل المصاريف المتعلقة بالرحلة تكاليف الوقود، ورسوم الموانئ، ورسوم الممرات المائية، ورسوم العمولات، ويتم حسابها على مدى مدة الرحلة، بما في ذلك وقت الإبحار مع الحمولة، ووقت الإبحار دون حمولة لإعادة التموضع، ووقت التواجد في الموانئ.

تختلف مكونات التكاليف بحسب نوع عقد الإيجار؛ ففي عقود إيجار الوقت عادةً ما يدفع المستأجر تكاليف الوقود ورسوم الموانئ. يُستخدم مكافئ التأجير للناقلات لمقارنة أداء أرباح الناقة عبر رحلات مختلفة وترتيبات تشغيل متنوعة.

يعكس مكافئ التأجير للناقلات الأرباح المحققة من رحلات الناقلات المملوكة ومن الناقلات المملوكة المستخدمة بعقود إيجار، ولا يشمل نشاط استئجار الناقلات من أطراف أخرى.

إجمالي أيام التشغيل: يشير إلى عدد الأيام التي تكون فيها الناقلة متاحة للاستخدام التجاري، بما يشمل الأيام التي تبحر فيها محملة بالبضائع أو بمياه التوازن، وكذلك الأيام التي تكون فيها في انتظار تحميل البضائع ولكنها متاحة للاستخدام تجارياً، إضافة إلى الأيام التي تكون فيها الناقلة مؤجرة بموجب عقود تأجير محددة المدة أو عقود الاستئجار بالرحلة. تُوصف الناقلة بأنها "في وضع التوازن" عندما تُبحر دون حمولة (وتحمل فقط مياه التوازن)، وغالباً ما يكون الهدف من ذلك هو نقلها إلى موقع جديد لتأجيرها بموجب عقد تأجير محدد المدة أو عقود الاستئجار بالرحلة. ولا تُحتسب الأيام التي تخضع فيها الناقلة للصيانة أو الإصلاحات أو أعمال التسفين، وكذلك في حال عدم عرضها للاستخدام التجاري ضمن أيام التشغيل.

ناقلات "ألتراماكس": نوع من ناقلات البضائع السائبة الجافة، تتراوح حمولتها الساكنة عادةً بين 60,000 و65,000 طن. عادةً ما تكون هذه الناقلات مُجهزة برافعات مركّبة على متنها لتحميل وتفريغ البضائع، ما يجعلها مناسبة للعمليات في الموانئ ذات البنية التحتية المحدودة. تُعد هذه الناقلات جزءاً من فئة "سوبراماكس"، وتُعتبر "ألتراماكس" الفئة الفرعية الأكبر حجماً والأكثر حداثة، وهي غالباً ما تُصمم لضمان كفاءة أفضل في استهلاك الوقود وتعدد أكبر في استخداماتها.

ناقلة النفط الخام العملاقة: هي ناقلة متخصصة في نقل النفط الخام بسعة حمولة تصل إلى 250 ألف طن.

رؤية السعودية 2030: هي مخطّط وضعته وطوّرته حكومة المملكة العربية السعودية بهدف تنويع الاقتصاد الوطني والارتقاء بأسلوب معيشة المواطنين وتهيئة بيئة حيوية ومحفّزة للمستثمرين المحليين والدوليين وترسيخ مكانة المملكة كدولة رائدة عالمياً، وذلك بالاستفادة من مكامن القوة التي تتفرّد بها المملكة مثل دورها المحوري في العالمين العربي والإسلامي وقدراتها الاستثمارية الهائلة وموقعها الجغرافي الاستراتيجي والهام.

إخلاء مسؤولية

يحوي هذا البيان بياناتٍ تمثل، أو يمكن اعتبارها، بياناتٍ تطلعية، بما في ذلك بيانات متعلقة بتصورات وتوقعات الشركة الوطنية السعودية للنقل البحري ("البحري" أو "الشركة") حيث تعتمد هذه البيانات على الخطط والتقديرات والتوقعات الحالية للشركة، فضلاً عن توقعاتها للظروف والأحداث الخارجية. وتتضمن البيانات التطلعية مخاطر وشكوكاً متأصلةً ولا تُناقش إلا اعتباراً من تاريخ تقديمها. ونتيجةً لهذه المخاطر والشكوك والافتراضات، يجب ألا يعتمد المستثمر المحتمل على نحوٍ لا موجب له على هذه البيانات التطلعية، إذ يمكن أن يتسبب عددٌ من العوامل المهمة في اختلاف النتائج أو المحصلات الفعلية مادياً عن تلك المُعبر عنها في أي بياناتٍ تطلعية. والشركة ليست ملزمةً بأي بياناتٍ تطلعيةً ولا تنوي تحديث أو مراجعة أي بياناتٍ تطلعيةً وردت في هذا البيان سواء كان ذلك نتيجةً لمعلومات جديدةٍ أو أحداثٍ مستقبليةٍ أو غير ذلك.

تم إعداد هذا البيان من قبل الشركة وهي وحدها تتحمّل مسؤوليته. ولم يُراجع أو يُعتمد أو يُصادق على البيان من قبل أي مستشارٍ ماليّ، أو مديرٍ رئيسيّ أو وكيل مبيعات أو بنكٍ مستلمٍ أو ضامن سندات تتعامل معه الشركة، ووُفر لأغراض المعلومات فقط. بالإضافة إلى ذلك، ونظراً لأن هذا البيان هو مختصرٌ فقط، فقد لا يحتوي على جميع المعلومات الجوهرية ويجب ألا يُشكل في حد ذاته أساساً لأي قرارٍ استثماريّ.

يعُتقد أن المعلومات والآراء الواردة في هذا البيان موثوقةً وقد تم الحصول عليها من مصادر موثوقٍ بها، ولكن لا يوجد بيانٌ أو ضمان، سواء كان صريحاً أو ضمنياً، فيما يتعلق بإنصاف أو صحة أو دقة أو معقولية أو اكتمال المعلومات والآراء ضمن هذا البيان. ولا يوجد أي التزامٍ بتحديث هذا البيان أو تعديله أو تحويره أو إخطار المستثمر بأي طريقةٍ أخرى إذا كانت هناك أي معلوماتٍ أو رأيٍ أو توقعٍ أو تنبؤ أو تقديرٍ منصوصٍ عليه بهذا البيان، قد تغيرّت أو أصبحت لاحقاً غير دقيقة.

ننصحك بشدةٍ بطلب مشورتك المستقلة فيما يتعلق بأي مسائل استثمارية أو مالية أو قانونية أو ضريبية أو محاسبية أو تنظيميةً نوقشت في هذا البيان. وقد تستند التحليلات والآراء الواردة هنا إلى افتراضاتٍ إذا ما غُيرت يمكن أن تغير التحليلات أو الآراء المعبر عنها. ولا يوجد شيءٌ وارد في هذا البيان من شأنه أن يمثل أي عرضٍ أو ضمانٍ فيما يتعلق بالأداء المستقبليّ لأي سنداتٍ ماليةٍ أو ائتمانٍ أو عملةٍ أو سعرٍ أو أي تدابير تتعلق بأوضاع السوق أو الاقتصاد. وعلاوةً على ذلك، ليس بالضرورة أن يكون الأداء السابق مؤشراً على النتائج المستقبلية، وتُخلي الشركة مسؤوليتها عن أي خسارةٍ تنشأ عن أو فيما يتعلق باستخدامك أو اعتمادك على هذا البيان.

لا يجوز نشر هذه المواد أو توزيعها أو نقلها ولا يجوز إعادة إنتاجها بأي طريقةٍ كانت دون الحصول على موافقةٍ خطية صريحةٍ من جانب شركة البحري. ولا تُشكل هذه المواد عرضاً للبيع أو استدراجاً للعروض لشراء الأوراق المالية في أي ولايةٍ قضائية.

التدابير المالية غير التابعة للمعايير الدولية للتقارير المالية

يتضمّن هذا البيان "تدابير مالية محددة غير تابعة للمعايير الدولية للتقارير المالية" وهي تدابير وإجراءات لا يُعترف بها بموجب المعايير الدولية للتقارير المالية ولا تحمل معانٍ موحّدة ومحدّدة ضمن هذه المعايير. وقد ذكرت هذه التدابير لتكون بمثابة معلومات إضافية تكمّل التدابير المالية التابعة للمعايير الدولية للتقارير المالية لتزويد فهم أعمق لنتائج الشركة، كما ذكرت هذه التدابير لاعتقاد الشركة بأنها تدابير مجدية للمستثمرين. وعليه، لا يجب اعتبار هذه التدابير المالية غير التابعة للمعايير الدولية للتقارير المالية بشكل منفصل أو كبديل عن تحليل البيانات المالية للشركة والتي تم الإعلان عنها بموجب المعايير الدولية للتقارير المالية.