Insights

مراجعة المملكة لمنظومة الخدمات اللوجستية والموانئ

الموانئ الغربية تقود التحول التجاري وسط الصراع الإيراني الأمريكي

مايو ٢٠٢٦

www.insightss.co/ar

يمثل النقل والخدمات اللوجستية محوراً رئيسياً لبرامج رؤية المملكة ٢٠٣٠ وعاملاً تمكينياً حيوياً للقطاعات الاقتصادية نحو التنمية المستدامة

عبدالعزيز بن سلمان بن عبدالرحمن آل سعود
وزير الطاقة والصناعة والثروة المعدنية

"يعمل نظام النقل والخدمات اللوجستية، مدعوما من قيادة البلاد، بكفاءة عالية من خلال تعزيز القدرة التشغيلية للموانئ والمطارات وشبكات النقل لضمان استقرار سلاسل التوريد ودعم الأسواق المحلية والإقليمية".

صالح بن ناصر الجاسر
وزير النقل والخدمات اللوجستية المملكة العربية السعودية

الأثر الاقتصادي الكلي للحرب الأمريكية الإيرانية على دول مجلس التعاون الخليجي

يعاني المضيق من قيود هيكلية، حيث تتراوح عرض الممرات الملاحية الصالحة للملاحة بين ٢٤ و٤٠ ميلاً، مما يجعل مسارات الشحن شبه خالية من البدائل العملية. ومما يزيد الأمر تعقيداً، أن أحجام الصادرات التي تعبر المضيق تتركز بشكل كبير لدى مجموعة محدودة من منتجي الخليج، وهم السعودية والعراق والإمارات وإيران والكويت، والتي تُشكل مجتمعةً أكثر من ٩٠% من أحجام النفط الخام والمكثفات العالمية التي تمر عبر المضيق. تاريخياً، كان أي تصعيد عسكري مستمر أو حادث عملياتي يؤثر على المضيق كافياً لزعزعة استقرار أسواق الطاقة العالمية وإحداث تقلبات حادة في الأسعار

منذ اندلاع الحرب الأمريكية الإيرانية في ٢٨ فبراير ٢٠٢٦، ظل مضيق هرمز خاضعا لحصار إيراني فعلي، حيث يفرض الحرس الثوري الإسلامي متطلبات تصريح إلزامية على جميع السفن التجارية، ويُجبر المشغلين على دفع رسوم العبور. ويكتسب هذا الحصار أهمية استراتيجية بالغة، إذ يُعد مضيق هرمز أهم ممر مائي في العالم لنقل الطاقة، حيث يستوعب نحو خُمس استهلاك السوائل البترولية عالميا، وجزءا كبيرا من تجارة النفط الخام والغاز الطبيعي المسال المنقولة بحرا

المملكة العربية السعودية: لمحة حول النمو

٩٠% انخفاض بنسبة
في حركة البضائع الجافة السائبة عبر مضيق هرمز

٠.٠٢%–٠.٠١ إلى ١–١.٥%
ارتفاع أقساط التأمين بسبب الحرب كنسبة من قيمة السفينة

٥.٢%– إلى ٨.٥%–
انكماش الناتج المحلي الإجمالي يعادل ١٠٣–١٦٨ مليار دولار أمريكي

٣.٦% إلى [illegible] سنوي
الزيادة المقدرة في البطالة تعادل فقدان ما بين ١.١٧ و٣.١١ مليون وظيفة

٠.٣%– إلى ٠.٥%–
انخفاض مؤشر التنمية البشرية يعادل ١.٢ إلى ٢.٠ سنة من التراجع في التقدم

١٥% زيادة بنسبة
في العقود الآجلة للنفط الخام

الأثر الاقتصادي الكلي للحرب الأمريكية الإيرانية على المملكة العربية السعودية

تشير المؤشرات المستقبلية إلى تباطؤ في النشاط الاقتصادي غير النفطي، حيث تتجه مؤشرات مديري المشتريات نحو الانكماش، مما يدل على انخفاض الطلبات الجديدة والإنتاج. وشهدت القطاعات التي تتعامل مباشرة مع المستهلكين تراجعا في الإنفاق الاستهلاكي، بينما يستمر تنفيذ المشاريع الكبيرة، ولكن مع حساسية متزايدة للتكاليف. كما يؤثر انخفاض إنتاج النفط وصادراته على إيرادات الحكومة، مما يستدعي اتباع نهج أكثر ترشيدا في الإنفاق. ورغم احتفاظ المملكة العربية السعودية باحتياطيات مالية قوية ومرونة في السياسات، إلا أن الوضع الراهن يبرز مدى تأثر الاقتصاد بالصدمات الخارجية، وأهمية الحفاظ على زخم النمو في القطاعات غير النفطية

يشهد اقتصاد المملكة العربية السعودية أيضاً تحولا مفاجئا في ظروف التشغيل الخارجية. فقد أصبحت قنوات التصدير أكثر تكلفة وأقل قابلية للتنبؤ، مع تشديد الرقابة وارتفاع رسوم العبور وزيادة علاوات المخاطر التي تؤثر على تدفقات الشحن. وبينما لا تزال البنية التحتية المتجهة غرباً، مثل خط أنابيب الشرق والغرب، توفر منفذاً بديلاً، إلا أن إجمالي الإنتاجية لا يزال دون المستويات المثلى، مما يحد من قدرة المملكة على الحفاظ على أحجام الصادرات التي كانت سائدة قبل النزاع. وقد أدى ذلك إلى انخفاض في الإيرادات المرتبطة بالنفط، وضغط على التدفقات المالية على المدى القريب. أما على الصعيد المحلي، فينعكس هذا التأثير في ضعف بيئة الأعمال ونظرة أكثر حذراً للقطاع الخاص.

لمحة سريعة عن تأثير الحرب على المملكة العربية السعودية

٧.٣% نقطة انخفاض بنسبة
في توقعات نمو الناتج المحلي الإجمالي الصادرة عن صندوق النقد الدولي

٩٠% انخفاض بمقدار
في مؤشر مديري المشتريات خلال شهر مارس

٢٠% تخفيض بنسبة
من المتوقع أن يصل إنتاج النفط إلى حوالي ٨ ملايين برميل يومياً ابتداءً من شهر مارس.

٤٥% انخفاض بنسبة
في حجوزات الفنادق الفاخرة خلال الأسبوعين الأولين من شهر مارس

انخفاض بمقدار ٢ مليون برميل يوميا
انخفضت صادرات النفط من ٧ ملايين برميل يوميا إلى ٥ ملايين برميل يوميا

إغلاق راس تنورا
على الرغم من أنه مؤقت، إلا أنه أحدثت موجة صدمات في سلسلة توريد طاقة في المملكة

الأثر الاقتصادي الكلي للحرب الأمريكية الإيرانية على المملكة العربية السعودية

على الصعيد التشغيلي، يتفاوت التأثير بين القطاعات. فقد شهدت مراكز السياحة الدينية، مثل مكة المكرمة والمدينة المنورة، انخفاضا في معدلات الإشغال خلال فترات الذروة، مما يعكس انخفاض عدد الوافدين الدوليين، بينما أظهرت الأسواق الحضرية، مثل جدة، مرونة أكبر نسبيا؛ إذ حافظت على معدلات إشغال تتراوح بين ٥٥% و٥٧% خلال شهر رمضان بعد مرحلة اضطراب أولية. في الوقت نفسه، حدث تحول جزئي نحو السياحة الداخلية، حيث يستبدل المسافرون الإقليميون الرحلات الدولية بوجهات محلية. لا يزال القطاع يعمل ولكنه يواجه ضغوطا، مع انخفاض معدلات الإشغال، وتراجع الإنفاق، وبطء دورات الحجز، مما يسلط الضوء على حساسيته لمخاطر الاتصال الخارجي والتصورات الجيوسياسية

شهد قطاع الضيافة والسياحة في المملكة العربية السعودية صدمة مباشرة في الطلب عقب اندلاع الحرب الأمريكية الإيرانية في فبراير ٢٠٢٦، مدفوعةً بشكل أساسي باضطرابات الرحلات الجوية، والتحذيرات من السفر، وتراجع الثقة في المنطقة. وقد شهد هذا القطاع، الذي يعد ركيزة أساسية في استراتيجية التنويع الاقتصادي للمملكة، انخفاضا ملحوظا في تدفقات الزوار الدوليين، مع انكماش السياحة الوافدة وارتفاع معدلات إلغاء الحجوزات في كل من قطاعي السياحة الدينية والترفيهية. وتشير تقديرات القطاع إلى ارتفاع معدلات الإلغاء في جميع أنحاء المنطقة، نتيجة لانخفاض الربط الجوي وتزايد المخاوف الأمنية، في حين يتوقع أن ينخفض الطلب السياحي في الشرق الأوسط عموما بنسبة تتراوح بين ١١% و٢٧% في عام ٢٠٢٦ في ظل سيناريوهات النزاع

لمحة سريعة عن تأثير الحرب على قطاع الضيافة والسياحة في المملكة العربية السعودية

١٣% انخفاض بنسبة

أما بالنسبة للسياح الوافدين، فقد بلغ عددهم ٨.٣ مليون سائح في الربع الأول من عام ٢٠٢٦ مقارنة بالربع الأول من عام ٢٠٢٥

٢% انخفاض بنسبة

في إجمالي الإنفاق السياحي (الوافدين والمحليين)، وصل إلى ٨٢.٧ مليار في الربع الأول من عام ٢٠٢٦ مقارنة بالربع الأول من عام ٢٠٢٥

رحلات انتريد

وقد علقت شركات السفر والسياحة الصغيرة المماثلة رحلاتها إلى المملكة العربية السعودية ودول مجلس التعاون الخليجي

٧% انخفاض بنسبة

في الإنفاق السياحي الوافد، سيصل إلى ٤٨ مليار في الربع الأول من عام ٢٠٢٦ مقارنة بالربع الأول من عام ٢٠٢٥

٣٠% انخفاض بنسبة على أساس سنوي

في نسبة إشغال الفنادق في مكة المكرمة خلال شهر رمضان

١٦% زيادة بنسبة

أما بالنسبة للسياح المحليين، فسيصل عددهم إلى ٢٨.٩ مليون سائح في الربع الأول من عام ٢٠٢٦

المصدر: رويترز، الجزيرة، بنك الرياض، بحوث وتحليلات إنسايتس

نيك ويتفورد
نائب الرئيس الأول

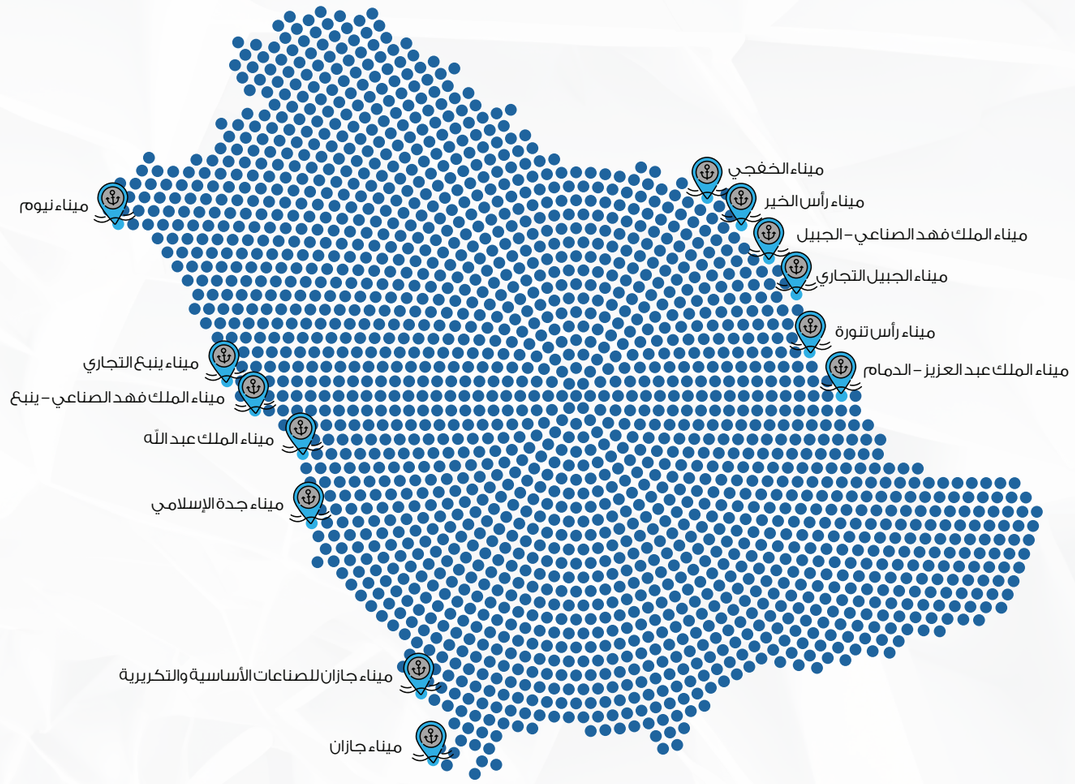
"مع أن عدم الاستقرار الجيوسياسي قد يعطل حركة السفر على المدى القصير، إلا أن الأسواق التي تعتمد على الوجهات السياحية وتتمتع بطلب محلي قوي، هي الأقدر على التعافي بشكل أسرع، وتحقيق استقرار في مستويات الإشغال، ودعم النمو على المدى الطويل. فقدرتها على الاعتماد على المسافرين المحليين والإقليميين تمنحها مرونة أكبر، مما يسمح لها باستيعاب الصدمات الخارجية بشكل أكثر فعالية والحفاظ على أداء ثابت رغم التقلبات العالمية".

طرق التصدير والربط في المملكة العربية السعودية

تعكس شبكة موانئ المملكة العربية السعودية استراتيجية ساحلية مزدوجة، حيث تتركز محطات الطاقة والصناعات على امتداد كل من الخليج العربي والبحر الأحمر. فعلى الساحل الشرقي، تعد موانئ رئيسية مثل رأس تنورة، وميناء الجبيل التجاري، وميناء الملك عبد العزيز في الدمام، بمثابة بوابات تصدير أساسية للمواد الهيدروكربونية والبتروكيماوية، مدعومة بمجمعات صناعية متكاملة. أما على الساحل الغربي، فتوفر مرافق مثل ميناء ينبع التجاري، وميناء الملك عبد الله، وميناء جازان، منافذ بديلة إلى الأسواق الدولية، حيث تعنى بشكل أساسي بتدفقات التجارة المتجهة غربا، وتدعم تنويع مسارات التصدير. ويتعزز هذا التوزيع بين الشرق والغرب من خلال ربط خطوط الأنابيب الداخلية، مما يتيح نقل النفط الخام بين السواحل، ويحسن المرونة اللوجستية في ظل الظروف الصعبة.

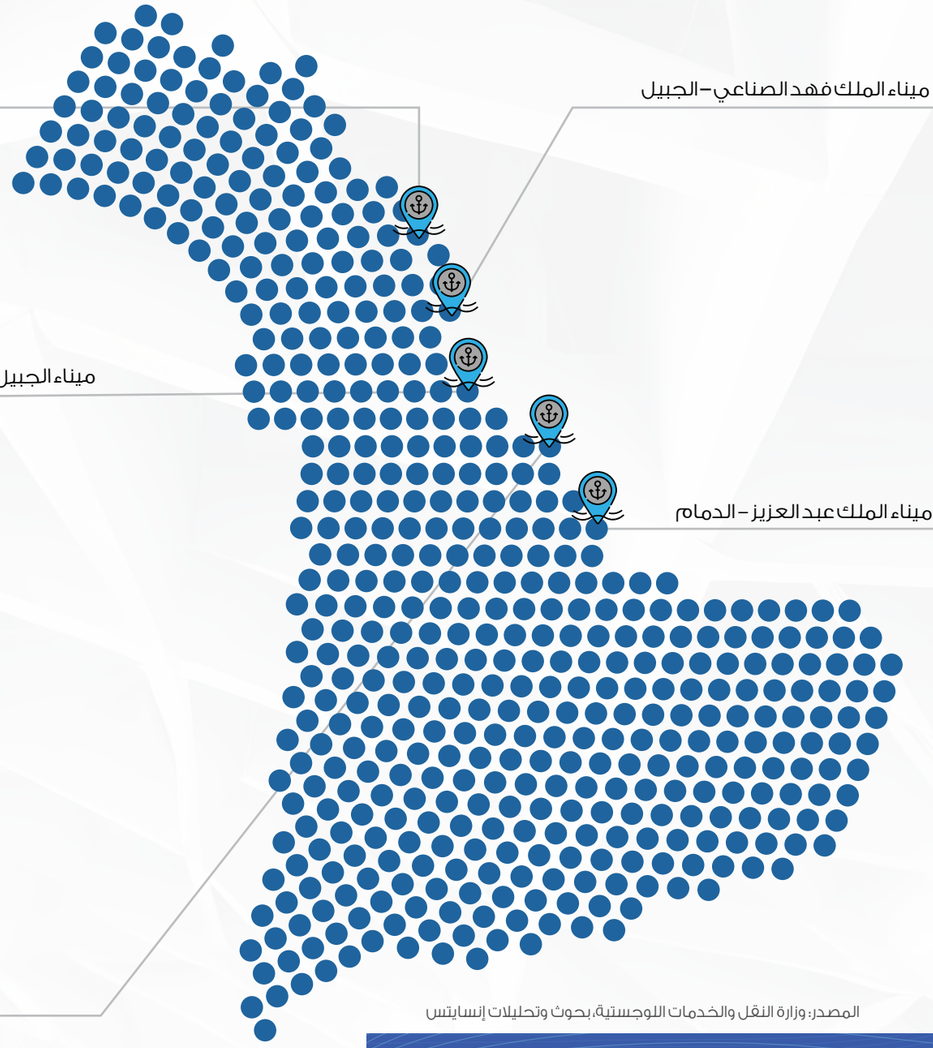
بالمقارنة، غيّر الوضع الراهن بشكل جذري التوازن بين الطرق الشرقية والغربية. فمضيق هرمز، الذي كان تاريخياً أكثر ممرات التصدير كفاءة، لا يزال مقيداً بشدة وغير قادر على استيعاب أحجام التجارة المعتادة، مما يجعله فعلياً غير موثوق به كممر تجاري في المدى القريب. في المقابل، أصبحت طرق البحر الأحمر المنفذ الرئيسي للصادرات السعودية، موفرةً استمرارية نسبية، ولكن على حساب مسافات عبور أطول، وتكاليف شحن أعلى، ومخاطر أمنية متزايدة على طول الممر الغربي. ورغم أن هذا التحول غربا يوفر مرونة بالغة الأهمية، إلا أن الطاقة الاستيعابية المتاحة للتحويلات لا تزال أقل بكثير من الأحجام التي كانت تنقل سابقا عبر هرمز، مما يعزز الفجوة الهيكلية بين القدرة التصديرية وطلب السوق في ظل الظروف الراهنة.

موانئ البحر السعودي



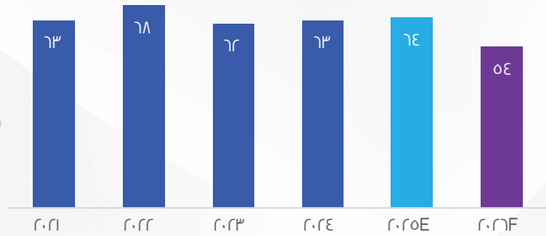
المصدر: وزارة النقل والخدمات اللوجستية، بحوث وتحليلات إنسايتس

موانئ المملكة الشرقية تحت المجهر



ميناء الملك فهد الصناعي – الجبيل

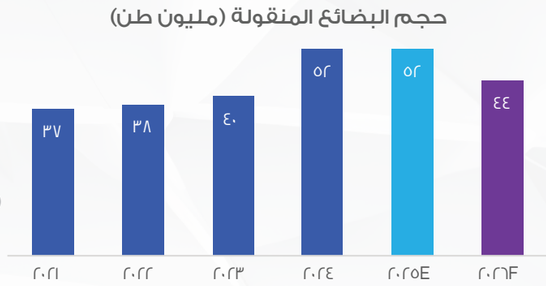
حجم البضائع المنقولة (مليون طن)



المساحة الإجمالية ٦.٨ كم٢	عدد الأرصفة ٣٤
القدرة الاستيعابية ٧٠ مليون طن	عدد المحطات ٥

ميناء الجبيل التجاري

حجم البضائع المنقولة (مليون طن)



المساحة الإجمالية ١٩ كم٢	عدد الأرصفة ٤٣
القدرة الاستيعابية ١٠٥ مليون طن	عدد المحطات ٣

ميناء الملك عبد العزيز – الدمام

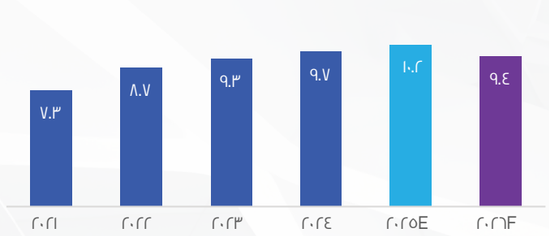
حجم البضائع المنقولة (مليون طن)

المساحة الإجمالية ١٩ كم٢	عدد الأرصفة ٤٣
القدرة الاستيعابية ١٠٥ مليون طن	عدد المحطات ٣

موانئ المملكة الشرقية تحت المجهر

ميناء رأس الخير

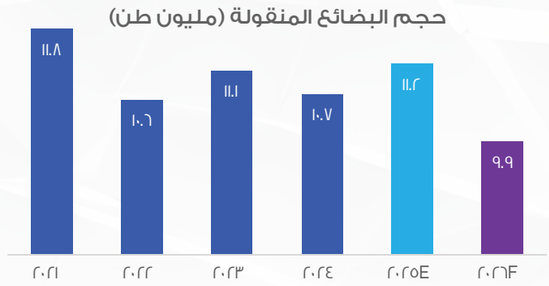
حجم البضائع المنقولة (مليون طن)



المساحة الإجمالية ٦.٨ كم٢	عدد الأرصفة ١٤
القدرة الاستيعابية ٣٥ مليون طن	عدد المحطات ١

ميناء رأس تنورة

حجم البضائع المنقولة (مليون طن)



المساحة الإجمالية ٤.٨ كم٢	عدد الأرصفة ١٦
القدرة الاستيعابية ٣٦ مليون طن	عدد المحطات ٢

- يتمتع الميناء بالقدرة على التعامل مع أكثر من ٢٠٠٠ سفينة نفطية سنوياً، ويمكنه استيعاب ما يصل إلى ١٦ سفينة في وقت واحد لعمليات التحميل والتفريغ
- يدعم الميناء إنتاجية الهيدروكربونات التي تتجاوز ٩ ملايين برميل يومياً
- تتم من خلال هذا الميناء معالجة ٩٠% من صادرات المملكة العربية السعودية من المواد الهيدروكربونية

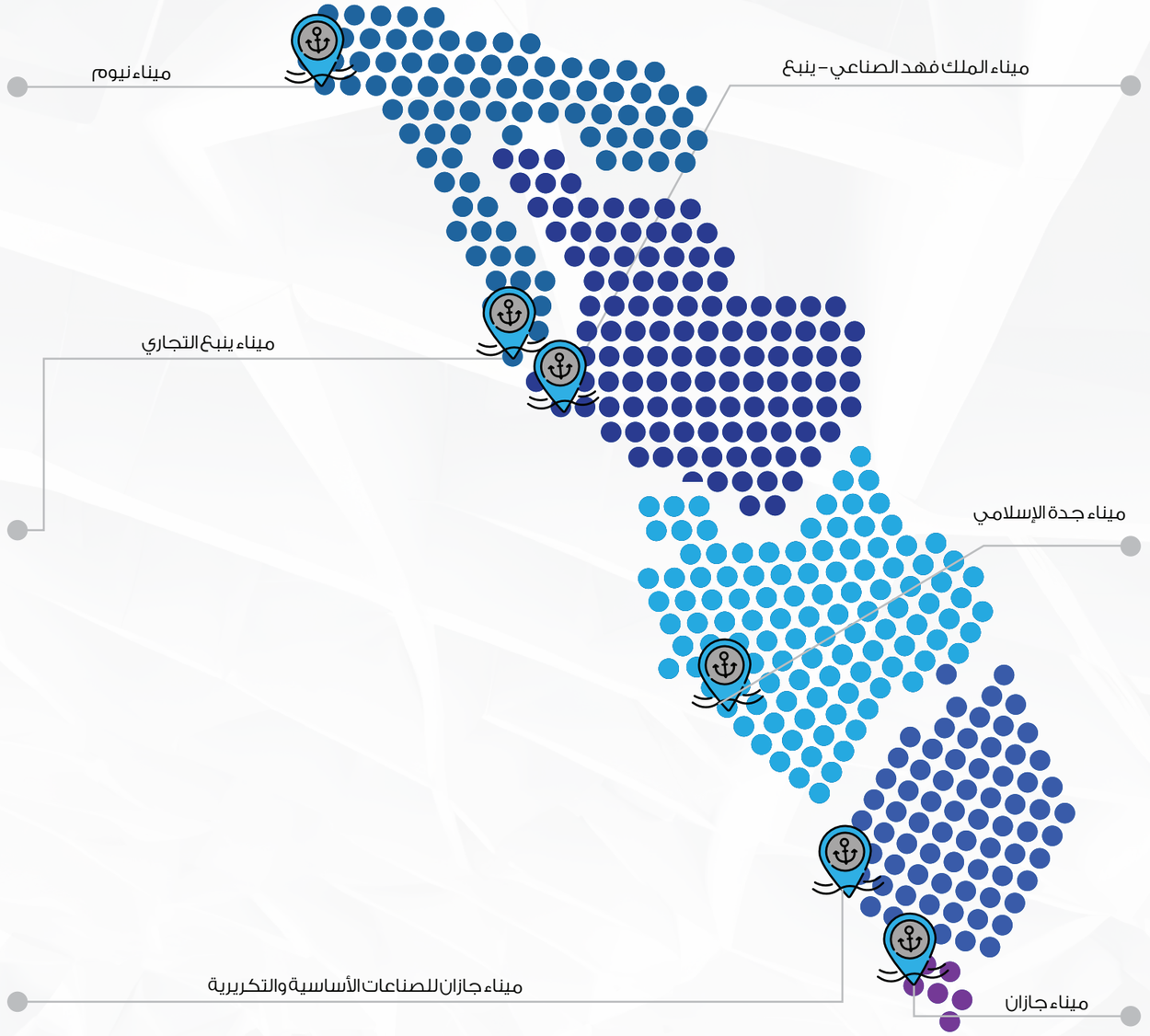
المساحة الإجمالية ١٥ كم٢	عدد الأرصفة ٢٨
القدرة الاستيعابية ٥٠٠ مليون طن	عدد المحطات ٣

المصدر: وزارة النقل والخدمات اللوجستية، بحوث وتحليلات إنسايتس

محمد اويس زبير
مدير أول

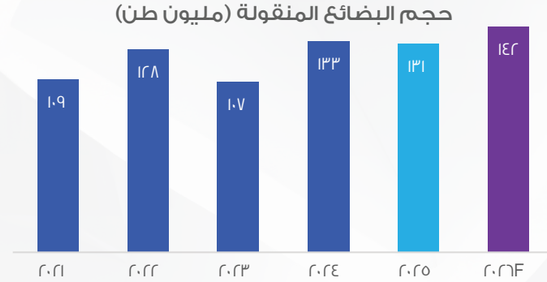
"لقد أعاد الصراع الأمريكي الإيراني في عام ٢٠٢٦ تشكيل ديناميكيات التجارة في الخليج بشكل جذري، مما عزز الأهمية الاستراتيجية لنموذج الخدمات اللوجستية الساحلي المزدوج للمملكة العربية السعودية وسرّع من انتقال المملكة من مُصدّر إقليمي للطاقة إلى مركز تجاري وسلسلة إمداد متكامل عالمياً".

موانئ المملكة الغربية تحت المجهر



ميناء الملك فهد الصناعي - ينبع

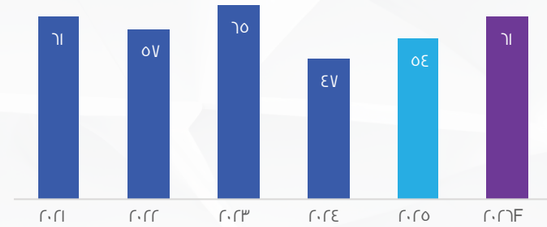
حجم البضائع المنقولة (مليون طن)



المساحة الإجمالية **٦.٨ كم²**	عدد الأرصفة **٣٤**
القدرة الاستيعابية **٢١٠ مليون طن**	عدد المحطات **٩**

ميناء ينبع التجاري

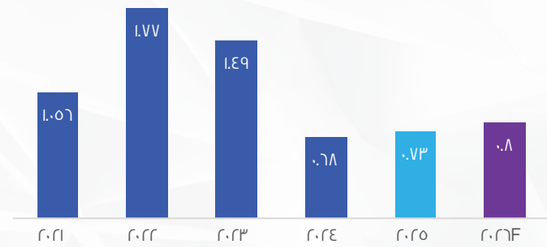
حجم البضائع المنقولة (مليون طن)



المساحة الإجمالية **١٢.٥ كم²**	عدد الأرصفة **٦٢**
القدرة الاستيعابية **١٣٠ مليون طن**	عدد المحطات **٣**

ميناء جدة الإسلامي

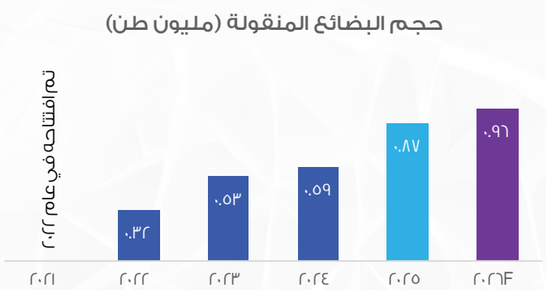
حجم البضائع المنقولة (مليون طن)



المساحة الإجمالية **٤.٢ كم²**	عدد الأرصفة **١٢**
القدرة الاستيعابية **٥ مليون طن**	عدد المحطات **٥**

ميناء جازان للصناعات الأساسية والتكريرية

حجم البضائع المنقولة (مليون طن)



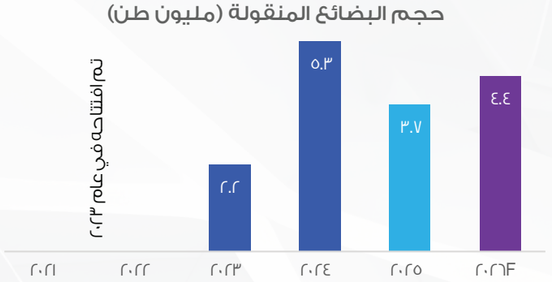
المساحة الإجمالية **٧ كم²**	عدد الأرصفة **٣**
القدرة الاستيعابية **١.٢ مليون طن**	عدد المحطات **٣**

المصدر: وزارة النقل والخدمات اللوجستية، بحوث وتحليلات إنسايتس

موانئ المملكة الغربية تحت المجهر

ميناء نيوم

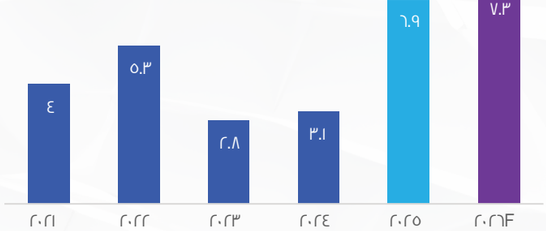
حجم البضائع المنقولة (مليون طن)



المساحة الإجمالية **٦ كم²**	عدد الأرصفة **٩**
القدرة الاستيعابية **٣٥ مليون طن**	عدد المحطات **١**

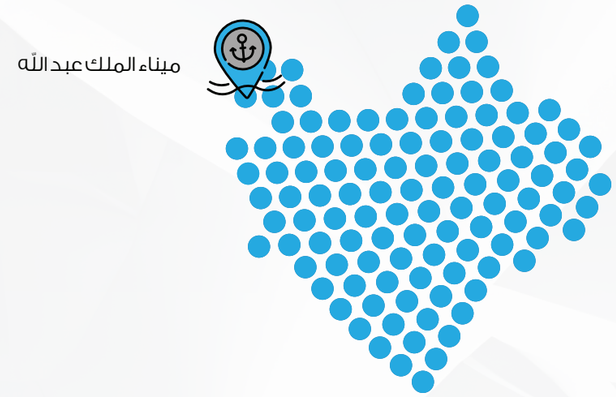
مينا جازان

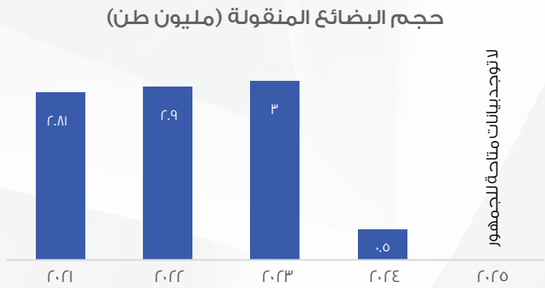
حجم البضائع المنقولة (مليون طن)



المساحة الإجمالية **٤.٢ كم²**	عدد الأرصفة **١٢**
القدرة الاستيعابية **١٣.٥ مليون طن**	عدد المحطات **٢**

موانئ المملكة الغربية تحت المجهر





Source: Ministry Of Transport and Logistics Services, Insights Research and Analysis

اكتسب نظام الموانئ الغربية في المملكة العربية السعودية أهمية بالغة في خضم الحرب الأمريكية الإيرانية الدائرة في فبراير ٢٠٢٦، ليتحول فعليا من ممر تجاري تكميلي إلى ركيزة أساسية للصادرات. ولا تزال موانئ ضخمة، مثل ميناء جدة الإسلامي وميناء الملك فهد الصناعي في ينبع، تشكل ركيزة أساسية لهذه الشبكة، حيث تستحوذ جدة وحدها على حصة كبيرة من الواردات الوطنية، ويتجاوز حجم الشحنات المتداولة فيها ١٣٠ مليون طن سنويا. وتوفر الموانئ الصناعية في ينبع منفذا حيويا لصادرات النفط الخام والبتروكيماويات عبر خط أنابيب الشرق والغرب، مما يسمح للمملكة العربية السعودية بتجاوز بعض الاضطرابات في مضيق هرمز. وقد أثبت هذا التكرار الهيكلي جدواه، إذ مكن من إعادة توجيه التدفقات بسرعة نحو البحر الأحمر، والحفاظ على استمرارية الصادرات بمستويات منخفضة ولكنها مستقرة

مع ذلك، يبرز الوضع الراهن أيضا القيود الهيكلية في الممر الغربي. فبينما زادت حركة الشحن في ينبع بشكل ملحوظ استجابة للاضطرابات التي شهدها الشرق، مع ارتفاع الصادرات بشكل حاد خلال فترة النزاع، لا تزال الطاقة الاستيعابية الإجمالية أقل من مستويات ما قبل النزاع التي كانت تنقل سابقا عبر مضيق هرمز. وتعد الأصول التي تركز على الحاويات، مثل ميناء عبد الله قوة تشغيلية عالية

تساهم هذه الموانئ في رفع الكفاءة وتعزيز التواصل العالمي، إلا أن مساهمتها تتمحور بشكل أكبر حول عمليات الشحن العابر والتجارة غير السائبة بدلا من صادرات الطاقة واسعة النطاق. وبالمثل، تقدم موانئ أصغر حجما، مثل ميناء جازان وميناء ينبع التجاري، دعما إقليميا، لكنها تفتقر إلى الحجم الكافي لتعويض القيود المفروضة على الصادرات الوطنية بشكل ملموس.

من منظور شامل، توفر الشبكة الغربية مزايا واضحة من حيث العزل الجيوسياسي والوصول إلى الأسواق الأوروبية والأفريقية، مدعومة بالاستثمارات المستمرة وتوسيع البنية التحتية في إطار رؤية ٢٠٣٠. في الوقت نفسه، تضيف مسارات الشحن الأطول إلى آسيا، واختناقات الطاقة الاستيعابية، والاعتبارات الأمنية الناشئة على طول ممر البحر الأحمر، ضغوطا جديدة على التكاليف والعمليات. علاوة على ذلك، لا يخلو الممر الغربي من المخاطر؛ إذ تواجه الأنشطة البحرية في البحر الأحمر تهديدات أمنية متقطعة مرتبطة بحركة الحوثيين، مما يضيف طبقة إضافية من عدم اليقين التشغيلي. ونتيجة لذلك، فبينما توفر موانئ المملكة العربية السعودية الغربية مرونة بالغة الأهمية في ظل الظروف الراهنة، فإنها تشكل بديلا جزئيا وليس كليا لطرق التصدير الشرقية، مما يعزز أهمية استراتيجية لوجستية متوازنة على الساحلين

ملاحظة: ميناء الملك عبد الله ليس ميناء مخصصا للبضائع السائبة (مثل ينبع أو الجبيل). إنه في الأساس مركز للحاويات والشحن العابر، لذا تعرض البيانات بوحدات مكافئة لعشرين قدم وليس بملايين الأطنان.
الوحدة المكافئة لعشرين قدم هي وحدة القياس القياسية في الشحن، وتمثل سعة الشحن لحاوية واحدة بطول ٢٠ قدم مستوفية لمواصفات الأيزو.

المملكة كجسر تجاري إقليمي

ترسخ شبكة الخدمات اللوجستية المتكاملة في المملكة العربية السعودية مكانتها كجسر عبور مركزي، مما يسهل حركة البضائع والطاقة بين الخليج العربي والبحر الأحمر عبر ممرات برية وخطوط أنابيب قائمة. وتتيح هذه الشبكة إعادة توزيع التدفقات عبر السواحل، مما يحافظ على الروابط التجارية بين آسيا وأوروبا وأفريقيا، ويعزز دور المملكة كوسيط رئيسي في التجارة الإقليمية وسلاسل التوريد العالمية

يدعم هذا الموقع شبكة من الموانئ الصناعية ومراكز الخدمات اللوجستية وخطوط النقل البري التي تربط مراكز الإنتاج بمحطات التصدير على طول الساحلين. ونتيجة لذلك، تستطيع المملكة تسهيل تدفقات التجارة عبر المناطق، وتحسين مرونة مسارات الشحن، وتعزيز دورها كبوابة لوجستية ضمن شبكات الشحن الدولية الأوسع

المصدر: وزارة النقل والخدمات اللوجستية، بحوث وتحليلات إنسايتس

التحديات الراهنة

(الخدمات اللوجستية والموانئ والتجارة البحرية)

انقطاع شديد في مسار الرحلة:
لا تزال حركة الشحن عبر مضيق هرمز أقل بكثير من المستويات الطبيعية، مما يجبر على تغيير مسارات الشحن ويقلل من القدرة الإنتاجية الإجمالية

عدم تطابق القدرات:
لا يمكن للبدائل المتجهة غربا (مثل خط أنابيب الشرق والغرب بسعة ٧ ملايين برميل يومياً مقابل تدفقات فعلية تبلغ ٤.٥ مليون برميل يومياً) أن تحل محل أحجام التصدير الشرقية بالكامل، مما يخلق فجوة هيكلية في العرض

ارتفاع تكاليف الخدمات اللوجستية:
يؤدي تغيير المسار عبر البحر الأحمر والممرات البرية إلى زيادة وقت العبور وتكاليف الوقود وأقساط التأمين، مع تحميل التكاليف على سلاسل التوريد

اضطرابات الشحن:
قامت شركات النقل العالمية الكبرى بتعليق أو تقليص الحجوزات إلى المنطقة، مما أثر بشكل مباشر على تدفقات تجارة الحاويات، وتوافر السفن، ومستويات استخدام الموانئ بشكل عام

مخاطر امتداد المخاطر الأمنية:
تواجه طرق البحر الأحمر مخاطر إضافية (مثل اضطرابات باب المندب)، مما يعني إعادة توزيع .المخاطر بدلا عن إزالتها

تأثير الطلب العالمي:
ارتفاع أسعار النفط الناجم عن الصراع (حوالي ٩٠ دولار للبرميل) إلى زيادة تكاليف النقل والوقود والإنتاج على مستوى العالم، مما جعل التجارة أقل اقتصادية ودفع الشركات إلى تقليل الشحنات وتأخير الطلبات وتحسين المخزون، مما أدى في النهاية إلى تباطؤ نمو التجارة العالمية (حوالي ١.٤٪) ونتج عنه عدد أقل من زيارات السفن، وانخفاض إنتاجية الحاويات، وانخفاض أحجام البضائع السائبة عبر الموانئ

التوقعات المستقبلية

(على المدى القريب إلى المتوسط)

مسار التعافي:
من المتوقع أن يتعافى نمو دول مجلس التعاون الخليجي من حوالي ١.١٪ (٢٠٢٦) إلى حوالي ٤.٨٪ (٢٠٢٧)، مما يدعم على الأرجح التطبيع التدريجي في أحجام التجارة ونشاط الموانئ

التحول الهيكلي نحو التنويع:
من المتوقع أن يؤدي استمرار الاستثمار في الموانئ (أكثر من ٦ مليارات دولار ملتزم بها) والمناطق اللوجستية إلى توسيع القدرة وتقليل الاعتماد على التعرض لمسار واحد

ظهور الممرات الهجينة:
من المرجح أن تقلل الطرق متعددة الوسائط (البحرية والبرية) أوقات العبور بنسبة تصل إلى ٥٠٪، مما يحسن مرونة النظام وكفاءته التشغيلية

نمو قطاع الخدمات اللوجستية:
من المتوقع أن ينمو قطاع الخدمات اللوجستية البحرية السعودية من ١.٨ مليار دولار (٢٠٢٥) إلى ٢.٧ مليار دولار بحلول عام ٢٠٣٤، مدعوماً بتوسيع البنية التحتية وتنويع التجارة

التكامل بين السكك الحديدية والنقل البري:
من المتوقع أن يؤدي تطوير السكك الحديدية المستمر إلى تقليل أوقات التسليم وتعزيز الربط بين الموانئ والأسواق الداخلية

التموضع على المدى الطويل:
من المتوقع أن يعزز نموذج الساحل المزدوج للمملكة العربية السعودية وموقعها الجغرافي الاستراتيجي مسارها نحو أن تصبح مركزاً لوجستياً عالمياً رائداً، مما يتيح الربط الفعال بين آسيا وأوروبا وأفريقيا مع دعم تدفقات التجارة المتنوعة، على الرغم من الاضطرابات والقيود الحالية على القدرة الاستيعابية

2026

تواصل معنا

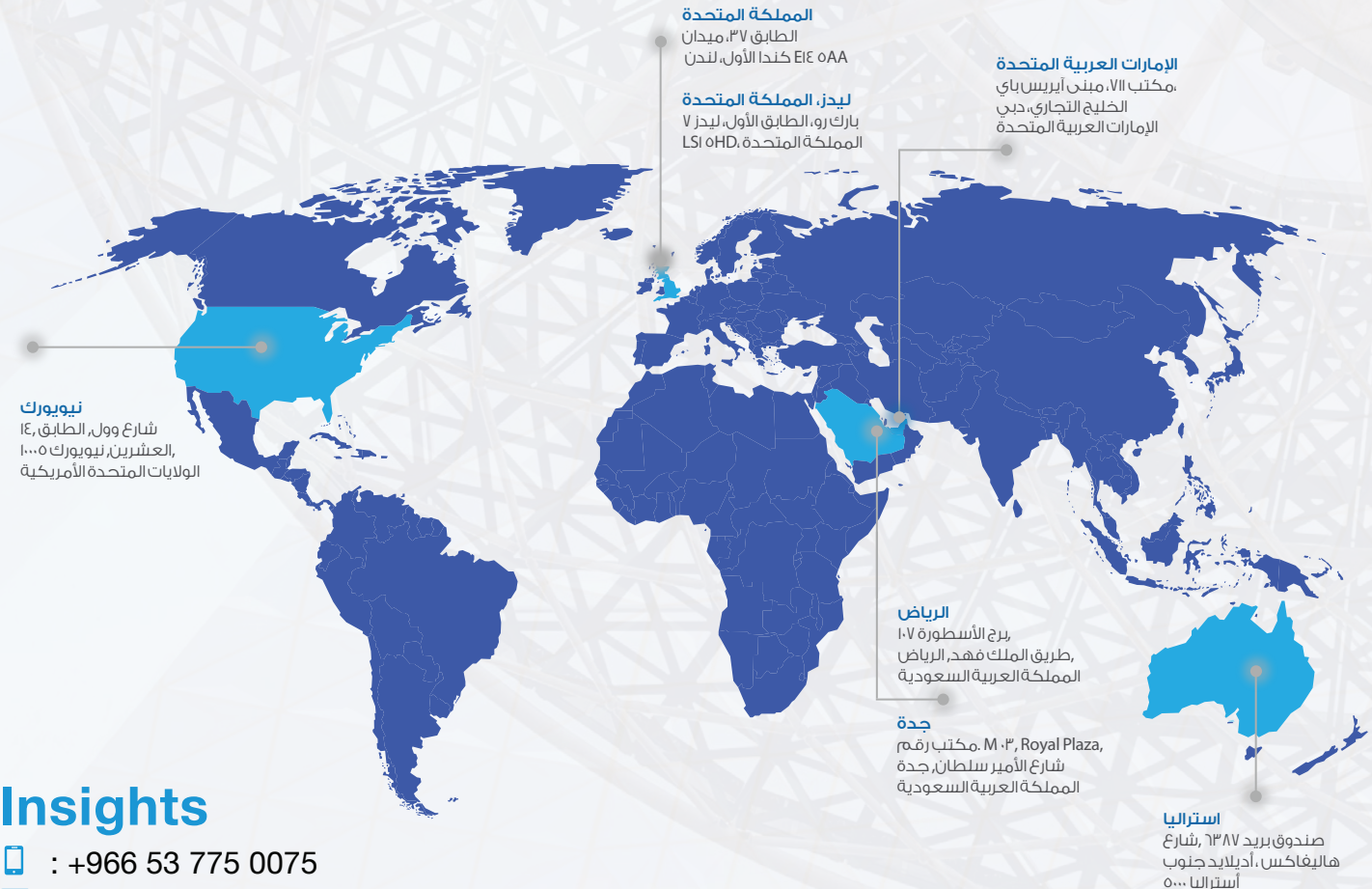
لمزيد من المعلومات والتوضيح والمناقشة بشأن المحتويات، يرجى الاتصال بفريق الاستشارات الاستراتيجية العقارية لدينا:

آصف إقبال ملك
شريك
mai@insightss.co :

محمد عويس زبير
نائب الرئيس المساعد
mzubair@insightss.co :

نيك ويتفورد
نائب الرئيس الأول
nwhitford@insightss.co :

عفيفة إقبال
مستشار
aiqbal@insightss.co :



Insights
: +966 53 775 0075
: info@insightss.co
: www.insightss.co/ar

التعامل مع التعقيد وتبسيط النجاح