



مركز الخليج للأبحاث
المعرفة للجميع

تداعيات التطورات الجيوسياسية على سلاسل الإمداد والخدمات اللوجستية في المملكة العربية السعودية

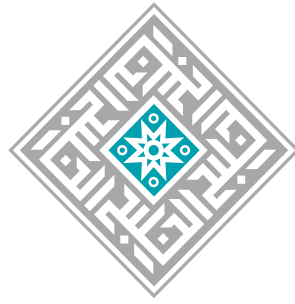
مركز الخليج للأبحاث

تقييم حتى سبتمبر/أكتوبر 2026



@Gulf_Research Gulfresearchcenter gulfresearchcenter gulfresearchcenter

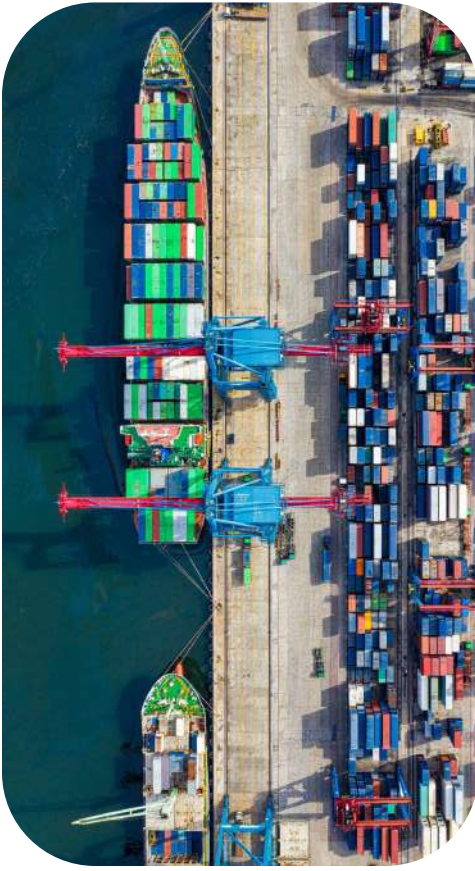
مركز الخليج للأبحاث
المعرفة للجميع
منذ عام 2000م



الآراء الواردة في هذا المقال تعبر عن رأي الكاتب وحده، ولا تعكس بالضرورة سياسة أو توجه مركز الخليج للأبحاث

4	ملخص تنفيذي
5	1. تطور الأوضاع الإقليمية وانعكاسها على حركة التجارة والنقل البحري
12	2. تأثير الأزمة على تكاليف الشحن والتأمين والنقل
18	3. الإنعكاسات المباشرة على سلاسل الإمداد في السعودية
29	4. الآفاق المستقبلية والسيناريوهات والتوصيات
31	5. المصادر





أدت التطورات الجيوسياسية التي شهدتها منطقة الخليج العربي والبحر الأحمر منذ أواخر فبراير 2026م، إلى إعادة تشكيل مسارات التجارة وسلاسل الإمداد المرتبطة بالمملكة العربية السعودية. فقد انتقلت الأزمة من اضطراب حاد في مضيق هرمز إلى بيئة أكثر تعقيداً مع تجدد المخاطر في باب المندب والبحر الأحمر، ما جعل التحدي لا يقتصر على تعطل ممر بحري واحد، بل يمتد إلى شبكة الممرات التي تربط المملكة بالأسواق العالمية. وفي المقابل، أظهرت التجربة قدرة المملكة على الاستفادة من موقعها بين الخليج والبحر الأحمر وشبكة موانئها وممراتها البرية لإعادة توجيه جانب مهم من التدفقات التجارية.

وتكشف مؤشرات الموانئ عن انتقال واضح من مرحلة الصدمة إلى مرحلة التكيف، وليس إلى التعافي الكامل. ففي مارس 2026م، انخفض إجمالي الحاويات المناولة في الموانئ السعودية بنسبة 33% على أساس سنوي، والحاويات الواردة بنسبة 41,7%. وبحلول أغسطس 2026 ارتفع إجمالي الحاويات إلى 733,8 آلاف حاوية مقارنة بـ 495,8 ألفاً في مارس 2026. ومع ذلك، ظل عدد السفن في أغسطس أقل بنسبة 26,8% مقارنة بالفترة نفسها من العام السابق، كما استمر التراجع القوي في الصادرات والمسافنة، ما يشير إلى أن استعادة تدفقات الواردات كانت أسرع من التعافي العام للنشاط البحري.

وكان أبرز مظاهر التكيف، إعادة التوزيع الجغرافي للواردات نحو الساحل الغربي. فقد ارتفعت الواردات عبر ميناء جدة الإسلامي من نحو 16,4 مليار ريال في أغسطس 2025م، إلى 31,3 مليار ريال في أغسطس 2026م، بزيادة تقارب 91%، في حين تراجعت عبر ميناء الملك عبد العزيز بالدمام من نحو 19,2 مليار ريال إلى 1,1 مليار ريال. ونتيجة لذلك، ارتفعت الحصة التقديرية للموانئ الغربية من قيمة الواردات البحرية من نحو 48% إلى نحو 95% خلال الفترة نفسها. ويعد هذا التحول من أهم نتائج الأزمة، إذ أثبت عملياً قيمة امتلاك المملكة شبكة لوجستية ثنائية الساحل وقدرتها على إعادة توجيه التدفقات بعيداً عن نقاط الاختناق.

لكن استمرارية التدفقات تحققت بتكلفة أعلى. فقد ظلت أسعار الشحن والتأمين والوقود أعلى من مستويات ما قبل الأزمة نتيجة مخاطر الحرب، وإطالة وقت الرحلات، وانخفاض الطاقة الاستيعابية الفعلية للسفن.

وعلى مستوى التجارة، انخفض إجمالي واردات المملكة العربية السعودية خلال مارس-أغسطس 2026م، إلى نحو 408,9 مليارات ريال، مقابل 451,5 مليار ريال في الفترة نفسها من 2025م، بانخفاض 9,4%. إلا أن الأثر لم يكن متساوياً بين القطاعات؛ فقد تركزت الضغوط في معدات النقل والآلات والمعدات وبعض مدخلات الصناعة والتشييد.

”

**انتقلت الأزمة من
اضطراب حاد في مضيق
هرمز إلى بيئة أكثر
تعقيداً مع تجدد المخاطر
في باب المندب والبحر
الأحمر**

“





وأظهرت سلسلة الإمداد الغذائي مرونة أعلى نسبيًا بفضل الإنتاج المحلي والمخزون الاستراتيجي وتنويع الموردين والمنافذ. فقد ارتفعت واردات المنتجات النباتية 12,6% والزيوت والدهون 36,5% خلال مارس-أغسطس 2026م، في حين بقي تضخم الأغذية والمشروبات محدودًا نسبيًا عند نحو 1,5% في يوليو. وفي المقابل، ظلت البتروكيماويات والأسمدة أكثر تعرضًا للمخاطر نتيجة تمركز الإنتاج في المنطقة الشرقية واعتماد جانب كبير من الصادرات على هرمز؛ ويقدر التقرير أن نحو 70% من صادرات البتروكيماويات السعودية تمر عبر مضيق هرمز.

كما تكشف الأزمة أن إعادة توجيه المسارات تقدمت بوتيرة أسرع من تنويع الموردين. فالصين، والولايات المتحدة، وألمانيا، والهند، واليابان، وإيطاليا، وفرنسا ظلت ضمن قاعدة الموردين الرئيسيين، رغم تغير أوزانها النسبية. ويشير ذلك إلى أن التكيف حتى الآن اعتمد بدرجة أكبر على تغيير طريقة وصول السلع إلى المملكة بدلًا من إعادة بناء شبكة التوريد الخارجية بالكامل.

وتشير النتائج مجتمعة إلى أن الأولوية في المرحلة المقبلة لا تتمثل في العودة إلى نموذج ما قبل الأزمة، وإنما في تحويل المرونة التي ظهرت خلال 2026م، من استجابة طارئة إلى قدرة هيكلية دائمة. ويتطلب ذلك ترسيخ شبكة متعددة للمسارات، وتسريع الربط السككي بين الموانئ ومراكز الإنتاج والطلب، والانتقال من تنويع المسارات إلى تنويع الموردين للسلع الحرجة، وربط المخزون الاستراتيجي بزمان الاستبدال، وبناء نظام موحد للإنذار المبكر، وتعزيز آليات تأمين مخاطر الحرب والشحن الاستراتيجي، وحماية المنشآت الصغيرة والمتوسطة من تكلفة المرونة، وإجراء اختبارات ضغط دورية، مع استخدام الأزمة لتسريع التوطين الانتقائي للمدخلات الأكثر حساسية بدلًا من الإحلال الشامل للواردات.

1. تطور الأوضاع الإقليمية وانعكاسها على حركة التجارة والنقل البحري

منذ اندلاع الحرب بالمنطقة في 28 فبراير 2026م، شهدت منظومة النقل البحري في الخليج تحولًا جوهريًا؛ إذ انتقلت المخاطر من اضطرابات محدودة في بعض المسارات إلى تعطل واسع في مضيق هرمز، ثم اتسع نطاق الضغوط منذ يوليو ليشمل باب المندب والبحر الأحمر. ونتيجة لذلك، لم تعد الأزمة مرتبطة بممر بحري واحد، وإنما أصبحت تؤثر في شبكة الممرات التي تربط دول الخليج بالأسواق الآسيوية والأوروبية، بما انعكس على حركة السفن، وانتظام الجداول الملاحية، ومسارات التجارة، والطاقة الاستيعابية للنقل البحري وتكاليفه. ويكتسب ذلك أهمية خاصة بالنسبة للسعودية، التي تعتمد على الخليج والبحر الأحمر معًا في تجارتها الخارجية، لكنها في الوقت نفسه تمتلك قدرة أكبر نسبيًا على إعادة توجيه التدفقات بين الساحلين.

”
الأولوية ليست في
العودة إلى نموذج ما
قبل الأزمة وإنما في
تحويل المرونة التي
ظهرت خلال 2026م إلى
قدرة هيكلية دائمة

“



1.1. مضيق هرمز: من صدمة أولية إلى اضطراب ممتد



يمثل مضيق هرمز أحد أهم نقاط الاختناق البحرية عالميًا، إذ يمر عبره نحو ربع تجارة النفط المنقولة بحرًا في العالم، إلى جانب كميات كبيرة من الغاز الطبيعي المسال والأسمدة. لذلك انعكست التطورات العسكرية بصورة شبه فورية على التجارة والطاقة والنقل البحري. وقد أدى التصعيد في بداية مارس إلى انخفاض حركة عبور السفن عبر المضيق بنحو 95%، بالتزامن مع ارتفاع أسعار الطاقة وأجور ناقلات النفط وتكاليف الوقود البحري وأقساط التأمين ضد مخاطر الحرب. وبحلول أبريل، وصفت (الأونكتاد) المضيق بأنه شبه مغلق عمليًا، وهو ما حوّل الاضطراب من مشكلة ملاحية محلية إلى صدمة أوسع للتجارة العالمية. ولا ترجع أهمية المضيق إلى صادرات الطاقة وحدها؛ إذ يمر عبره أيضًا نحو ثلث تجارة الأسمدة العالمية المنقولة بحرًا، أو قرابة 16 مليون طن، ما زاد نطاق التأثير إلى سلاسل الغذاء والزراعة والصناعة.

ورغم ظهور مؤشرات على تحسن محدود في أواخر يونيو وبداية يوليو، فإنها لم تتحول إلى عودة مستدامة للحركة. ويظهر أحدث تحليل لمتتبع التجارة عبر مضيق هرمز التابع لمنظمة التجارة العالمية أن حركة الشحن ظلت مقيدة بشدة خلال يوليو وأغسطس 2026م، وأن التحسن المؤقت في صادرات النفط الخام والغاز الطبيعي المسال والمنتجات المرتبطة بالأسمدة سرعان ما تراجع، وبقي متوسط.

”

لم يعد اضطراب هرمز
مشكلة ملاحية فحسب
بل أصبح صدمة للتجارة
العالمية



1.2. استمرار المخاطر الأمنية حتى نهاية سبتمبر 2026

تؤكد بيانات المنظمة البحرية الدولية أن المخاطر الأمنية لم تنحسر مع مرور الأشهر. فحتى 30 سبتمبر 2026م، سجلت المنظمة 88 حادثًا مؤكدًا في مضيق هرمز والمنطقة المحيطة، إضافة إلى 24 وفاة مؤكدة بين البحارة. وشهد شهر سبتمبر فقط سلسلة متواصلة من الحوادث، شملت سفنًا داخل المضيق وبالقرب من المياه الإماراتية والعُمانية. كما تشير المنظمة إلى تأثير نحو 20 ألف

“





بحار بالأوضاع في المنطقة، بمن فيهم بحارة على سفن لم تتمكن من الخروج من مضيق هرمز، إضافة إلى عمال الموانئ والمنشآت البحرية. ووصل حجم المخاطر إلى درجة دفعت المنظمة إلى إعداد خطة، بالتنسيق مع الدول والقطاع البحري، لإجلاء نحو 6 آلاف بحار، وإن كانت الخطة معلقة حاليًا. وتعني هذه التطورات أن التأثير على النقل البحري لا يقاس فقط بعدد السفن التي تستطيع العبور؛ إذ تؤثر درجة المخاطر المتصورة أيضًا في قرارات ملاك السفن وشركات التأمين والخطوط الملاحية، وهو ما ينعكس على توفر السفن والطاقة الاستيعابية وشروط التأمين وانتظام الرحلات.

1,3. تغيير أنماط التجارة وحركة السفن عبر هرمز

أحدث بيانات منظمة التجارة العالمية تكشف اختلاف تأثير الأزمة بحسب نوع البضائع. ففي يوليو وأغسطس ظلت صادرات النفط الخام عبر هرمز متقطعة، بينما أصبحت صادرات الغاز الطبيعي المسال المرئية عبر نظام AIS شبه غائبة منذ بداية أغسطس. كما ظلت صادرات الأسمدة محدودة ومتقطعة. في المقابل، أظهرت واردات المنتجات الزراعية إلى الخليج مرونة أكبر نسبيًا، وإن ظلت دون مستويات عام 2025م. ويشير ذلك إلى أن الأزمة لم تؤد إلى توقف جميع التدفقات بالدرجة نفسها؛ بل دفعت إلى إعادة ترتيب الأولويات داخل سلاسل الإمداد، مع استمرار بعض الشحنات الأساسية مقابل انخفاض أكبر في التدفقات الأخرى. إلا أنه يجب الإشارة أن عددًا متزايدًا من ناقلات النفط يعبر المنطقة مع إغلاق أجهزة التعريف الآلي AIS، إضافة إلى حالات تشويش GPS وانتحال إشارات AIS. وبالتالي، قد تكون بيانات الحركة المرئية أقل من التدفقات الفعلية، ولا ينبغي تفسيرها باعتبارها توقيًا كاملًا للتجارة.

1,4. انتقال الضغط إلى البحر الأحمر وباب المندب

أحد أهم التحولات منذ منتصف 2026م، هو أن الأزمة لم تعد مقتصرة على هرمز. فمنذ يوليو، تجددت الاضطرابات حول باب المندب، وهو الممر الذي يمثل أحد أهم البدائل المستخدمة لتخفيف الاعتماد على الخليج، وخاصة بالنسبة للمملكة العربية السعودية.

كما أن اضطراب باب المندب يضاعف المشكلة؛ لأن إعادة توجيه السفن بعيدًا عنه تعني رحلات أطول واستهلاكًا أكبر للوقود واحتجاز السفن لفترات أطول، وبالتالي انخفاض الطاقة الاستيعابية الفعلية لأسطول النقل العالمي. فعلى سبيل المثال، تستغرق شحنة النفط السعودي من ينبع إلى كوريا الجنوبية نحو 24 يومًا عبر المسار المعتاد، بينما يمكن أن ترتفع المدة إلى نحو 54 يومًا عند تجنب باب المندب، أي إضافة قرابة شهر كامل للرحلة. كما بدأت آثار إعادة توجيه السفن تظهر في الموانئ الواقعة على المسارات البديلة؛ ففي مطلع سبتمبر وصلت

”

اضطراب باب المندب
يضاعف المشكلة لأن
إعادة توجيه السفن
بعيدًا عنه تعني رحلات
أطول واستهلاكًا أكبر
للقود

“





فترات انتظار الرسو في ميناء صلالة إلى نحو 36 ساعة. وهو مثال على كيفية انتقال الاضطراب من نقطة الاختناق البحرية إلى الموانئ المجاورة، ثم إلى الجداول الملاحية وسلاسل التوريد. وقد أكد صندوق النقد الدولي في بداية أكتوبر 2026 م، هذا التحول، مشيرًا إلى أن شبه إغلاق هرمز، بالتزامن مع الاضطرابات في البحر الأحمر، أدى إلى تقليص صادرات النفط والغاز، بينما تأثر النشاط غير النفطي بتراجع التجارة وارتفاع أسعار السلع الأساسية.

1,5. التحول من أقصر مسار إلى أكثر المسارات أمانًا ومرونة

أدت الأزمة إلى تغيير أحد المبادئ الأساسية التي حكمت النقل البحري في المنطقة؛ فلم يعد اختيار المسار يعتمد أساسًا على المسافة والوقت والتكلفة، بل أصبح الأمن وإمكانية استمرار الخدمة عنصريين رئيسيين في القرار. ونتج عن ذلك عدة تغييرات مترابطة: إعادة توجيه السفن والشحنات إلى موانئ بديلة؛ زيادة زمن الرحلات البحرية؛ انخفاض موثوقية مواعيد الوصول؛ بقاء السفن في البحر لفترات أطول؛ زيادة الطلب على الطاقة الاستيعابية للسفن؛ وتراكم الضغط على بعض الموانئ والمسارات البديلة.

وتظهر النتيجة في تكاليف النقل. فبحلول أواخر أغسطس تجاوزت بعض أسعار نقل الناقلات بين الشرق الأوسط وشرق آسيا 120 دولارًا للطن، أي نحو ثلاثة أمثال مستواها قبل عام، بينما ظلت أقساط التأمين ضد مخاطر الحرب مرتفعة، كما أن عددًا محدودًا من ملاك السفن أصبح مستعدًا لدخول المناطق عالية المخاطر.

1,6. انعكاس التحولات الإقليمية على حركة التجارة السعودية

انعكست الاضطرابات الإقليمية بصورة مباشرة على أداء موانئ المملكة العربية السعودية منذ الأسابيع الأولى للأزمة، إلا أن تطور المؤشرات خلال الأشهر اللاحقة يكشف عن تحول تدريجي من مرحلة الصدمة الحادة إلى مرحلة التكيف وإعادة توزيع التدفقات اللوجستية، مع استمرار الضغوط على بعض مكونات النشاط حتى نهاية الربع الثالث من 2026م.

ظهرت حدة الصدمة بصورة واضحة خلال مارس 2026؛ إذ انخفض إجمالي الحاويات المناولة في الموانئ السعودية بنسبة 33% على أساس سنوي إلى نحو 495,8 ألف حاوية قياسية، مقابل نحو 740,6 ألف حاوية في مارس 2025. كما انخفضت الحاويات الواردة بنسبة 41,7% إلى 168,8 ألف حاوية، والحاويات الصادرة بنسبة 46,1% إلى 157,8 ألف حاوية. وفي المقابل، ارتفعت حاويات المسافنة في مارس 2026 بنسبة 6,4% إلى 167,9 ألف حاوية، بما يعكس اختلاف أثر الاضطراب بين أنماط الحركة المختلفة.

”
لم يعد اختيار المسار
يعتمد أساسًا على
المسافة والوقت
والتكلفة بل أصبح الأمن
وإمكانية استمرار الخدمة
عنصريين رئيسيين في
القرار

“





وامتد التراجع إلى إجمالي البضائع بنهاية مارس 2026؛ إذ انخفض إجمالي البضائع العامة والسائبة الصلبة والسائلة بنسبة 25,7 % إلى نحو 13,2 مليون طن، ووصلت ذروة التراجع بنهاية شهر مايو 2026 حيث وصلت نسبة التراجع 43,3% إلى نحو 10 مليون طن. وتوضح هذه المؤشرات حجم التأثير المباشر للاضطراب في مضيق هرمز وعدم اليقين الذي واجه الخطوط الملاحية في بداية الأزمة.

إلا أن المملكة العربية السعودية تحركت بالتوازي لإعادة توزيع التدفقات التجارية بعيدًا عن نقاط الاختناق الأكثر تأثرًا، من خلال تعزيز دور موانئ الساحل الغربي والممرات البرية واللوجستية التي تربطها بالمنطقة الشرقية ودول الخليج. ومن ثم، أصبح ميناء جدة الإسلامي وموانئ البحر الأحمر جزءًا أكثر أهمية في منظومة استمرارية التجارة خلال الأزمة، بالتزامن مع إضافة خدمات ملاحية جديدة وزيادة خيارات الربط المباشر مع الأسواق الآسيوية والأوروبية.

تظهر أحدث البيانات التشغيلية المتاحة حتى سبتمبر - والخاصة بأداء أغسطس 2026 - م، أن الموانئ السعودية استطاعت استعادة جزء من حركة الحاويات مقارنة بالمستويات المنخفضة المسجلة في مارس، إلا أن الأداء ظل دون مستويات العام السابق في عدد من المؤشرات الرئيسية.

من الصدمة إلى التكيف

إجمالي الحاويات المناولة في الموانئ السعودية
(ألف حاوية قياسية)



فقد ارتفع إجمالي الحاويات المناولة من 495,8 ألف حاوية في مارس إلى 733,8 آلاف حاوية في أغسطس، أي بزيادة تقارب 48% بين الشهرين. والأهم أن معدل الانخفاض السنوي في مناولة الحاويات تقلص من 33% في مارس إلى 7,7% في أغسطس، وهو ما يشير إلى تحسن في حركة الحاويات بعد الصدمة الأولية، وإن لم يصل النشاط بعد إلى مستويات العام السابق.

وكان التحسن أكثر وضوحًا في الواردات؛ إذ بلغت الحاويات الواردة نحو 291,3 ألف حاوية في أغسطس 2026 مقابل 168,8 ألف حاوية في مارس، وتقلص معدل انخفاضها السنوي من 41,7% إلى تحقيق ارتفاع طفيف يقدر بنحو 1,2%، ويعد ذلك مؤشرًا مهمًا على تحسن قدرة سلاسل الإمداد المرتبطة بالسوق المحلي على استيعاب الاضطرابات والمحافظة على تدفقات الواردات.

”

المملكة العربية
السعودية تحركت
بالتوازي لإعادة توزيع
التدفقات التجارية بعيدًا
عن نقاط الاختناق الأكثر
تأثرًا

“





الحاويات الواردة

(مارس وأغسطس لعام 2026 مقارنة بالعام السابق 2025م)
(ألف حاوية قياسية)

مارس



أغسطس



في المقابل، ظل الضغط أكبر على الصادرات والمسافنة. فقد بلغت الحاويات الصادرة نحو 206 ألف حاوية في أغسطس 2026، منخفضة بنسبة 29,5% على أساس سنوي، فيما انخفضت حاويات المسافنة بنسبة 19,9% إلى نحو 172,2 ألف حاوية. ويشير ذلك إلى أن التعافي لم يكن متوازنًا بين مختلف مكونات النشاط، وأن استعادة الواردات كانت أسرع نسبيًا من الصادرات وحركة إعادة الشحن.



إجمالي الصادر

(مارس وأغسطس لعام 2026 مقارنة بالعام السابق 2025م)
(ألف حاوية قياسية)

مارس



أغسطس



إجمالي المسافنة

(مارس وأغسطس لعام 2026 مقارنة بالعام السابق 2025م)
(ألف حاوية قياسية)

مارس



أغسطس



كما استمرت الضغوط على الحركة الملاحية؛ إذ انخفض عدد السفن التي استقبلتها الموانئ السعودية في أغسطس 2026 بنسبة 26,8% على أساس سنوي. يكتسب هذا المؤشر أهمية خاصة؛ لأنه يوضح أن تحسن مناولة الحاويات لم يكن نتيجة عودة عدد السفن إلى مستوياته الطبيعية، وإنما جاء في ظل استمرار انخفاض عدد السفن الوافدة، بما يعكس التغير في أنماط التشغيل والسعات والخدمات المستخدمة.

”التعافي لم يكن متوازنًا بين مختلف مكونات النشاط وأن استعادة الواردات كانت أسرع نسبيًا من الصادرات وحركة إعادة الشحن“





وعلى مستوى البضائع، بلغ إجمالي المناولة في أغسطس 2026 نحو 12,1 مليون طن، منها 7 ملايين طن من البضائع السائبة السائلة، و3,8 ملايين طن من البضائع السائبة الصلبة، ونحو 1,26 مليون طن من البضائع العامة. وظل حجم المناولة أقل من مستوى مارس 2026 البالغ نحو 13,2 مليون طن، كما انخفض بنسبة 32,4 % مقارنة بأغسطس 2026، بما يؤكد أن التحسن في حركة الحاويات لا يعني تعافي نشاط الموانئ بالكامل.



التغير في إجمالي البضائع المناولة في الموانئ السعودية



وبالتالي، فإن التطور بين مارس وأغسطس لا يمكن وصفه بأنه «تعافٍ كامل»، وإنما هو أقرب إلى إعادة تشكيل تدريجية لحركة التجارة واللوجستيات. فقد انتقلت المملكة من التعامل مع الانخفاض المفاجئ في حركة السفن والحاويات إلى توسيع خيارات المسارات والخدمات البحرية وزيادة دور موانئ البحر الأحمر في استيعاب التدفقات المحولة من الخليج.

وتكتسب هذه الاستراتيجية أهمية أكبر في ظل استمرار عدم اليقين بشأن الملاحة في مضيق هرمز؛ إذ يسمح وجود شبكة موانئ على الخليج العربي والبحر الأحمر، وربطها بالممرات البرية واللوجستية الداخلية، بتوزيع المخاطر وتقليل الاعتماد على بوابة بحرية واحدة. وفي المقابل، فإن استمرار التراجع في حركة السفن والصادرات والمسافنة حتى أحدث البيانات المتاحة يؤكد أن تكلفة الاضطرابات الإقليمية لم تنته، وإنما تغير شكلها من صدمة مباشرة إلى ضغوط ممتدة على كفاءة ومسارات وتكاليف سلاسل الإمداد.

”

التطور بين مارس وأغسطس لا يمكن وصفه بأنه «تعافٍ كامل»، وإنما هو أقرب إلى إعادة تشكيل تدريجية لحركة التجارة واللوجستيات

“



2. تأثير الأزمة على تكاليف الشحن والتأمين والنقل

أدت التطورات الجيوسياسية في الخليج خلال 2026م، إلى تغير جوهري في هيكل تكاليف النقل والتجارة المرتبطة بالمنطقة. فبعد الارتفاع الحاد في المخاطر خلال المرحلة الأولى من الأزمة، انتقلت الأسواق تدريجيًا من صدمة فورية في حركة الملاحة إلى مرحلة أطول من التكيف التشغيلي بتكلفة مرتفعة. وعلى الرغم من تحسن بعض تدفقات النفط الخام واستعادة جزء من حركة التجارة، ظلت تكاليف الشحن والتأمين والوقود أعلى من مستويات ما قبل الأزمة نتيجة استمرار المخاطر الأمنية، وإطالة مسارات النقل، وتراجع الطاقة الاستيعابية الفعلية للأساطيل، واستمرار الاختناقات في أسواق المنتجات النفطية المكررة.

وتبرز أهمية هذه التطورات للمملكة العربية السعودية بصورة خاصة، إذ أسهم تنوع المنافذ البحرية بين الخليج والبحر الأحمر، إلى جانب شبكات النقل البري والبنية التحتية للطاقة، في الحد من مخاطر انقطاع الإمدادات. إلا أن إعادة توجيه التدفقات لم تُلغ التكلفة الاقتصادية للاضطراب، بل نقلت جزءًا منها إلى التأمين والوقود وزمن الرحلات والنقل البري والمناولة والتخزين.

2.1 استمرار ارتفاع أجور الشحن البحري رغم التكيف التدريجي

شهدت أسواق الشحن البحري ارتفاعات حادة خلال المرحلة الأولى من الأزمة نتيجة التراجع الكبير في حركة السفن عبر مضيق هرمز، وارتفاع المخاطر الأمنية، وإحجام بعض ملاك السفن عن دخول المنطقة. إلا أن التطور الأكثر أهمية خلال النصف الثاني من 2026م، يتمثل في أن أسعار الشحن لم تعد إلى مستوياتها السابقة رغم تكيف حركة التجارة مع الأزمة.

وقد تجاوزت أجور بعض رحلات ناقلات النفط بين الشرق الأوسط وشرق آسيا 120 دولارًا للطن في أواخر أغسطس 2026م، أي نحو ثلاثة أمثال مستوياتها قبل عام. وقد ربطت بعض المنظمات الدولية استمرار الأسعار المرتفعة بمحدودية عدد ملاك السفن المستعدين للعمل في المناطق عالية المخاطر، واستمرار علاوات التأمين ضد مخاطر الحرب، إلى جانب إطالة الرحلات وإعادة توجيه السفن.

ولا يقتصر أثر إعادة التوجيه على زيادة تكلفة الرحلة الواحدة؛ فإطالة مدة استخدام السفينة تقلل عدد الرحلات التي يمكن تنفيذها خلال فترة زمنية محددة. وبالتالي تخفض الطاقة الاستيعابية الفعلية للأسطول حتى دون انخفاض عدد السفن المتاحة عالميًا.

ومن ثم، أصبحت تكلفة الشحن خلال النصف الثاني من العام تعكس مزيجًا من تكلفة المخاطر وندرة الطاقة التشغيلية وارتفاع الوقود وإطالة زمن الرحلة، وليس فقط انخفاض عدد السفن العابرة لهرمز.



”

ظلت تكاليف الشحن والتأمين والوقود أعلى من مستويات ما قبل الأزمة نتيجة استمرار المخاطر الأمنية وإطالة مسارات النقل وتراجع الطاقة الاستيعابية الفعلية للأساطيل

“



2.2 التأمين ضد مخاطر الحرب أصبح عنصرًا رئيسيًا في التكلفة اللوجستية

شكل التأمين البحري إحدى أبرز قنوات انتقال الأزمة إلى تكلفة التجارة. فقد أدى تصاعد المخاطر الأمنية إلى زيادة علاوات التأمين ضد مخاطر الحرب، وتشديد شروط التغطية لبعض المناطق والمسارات.

ومع استمرار الحوادث الأمنية خلال أغسطس وسبتمبر وأوائل أكتوبر، لم تعد تكلفة التأمين سريعًا إلى مستوياتها السابقة. وتشير بيانات المنظمة البحرية الدولية إلى استمرار تسجيل حوادث مرتبطة بالأزمة حتى بداية أكتوبر، بما يعني أن التكلفة التشغيلية في حركة السفن لم يصاحبه انخفاض مماثل في مستوى المخاطر المؤمن عليها. وتؤثر هذه الزيادة في التكلفة على سلسلة الإمداد عبر أكثر من قناة؛ إذ يتحمل المشغل تكلفة تأمين السفينة، بينما تتحمل البضائع نفسها تكاليف إضافية، كما ترتفع تكلفة إعادة التأمين بالنسبة للشركات التي تغطي العمليات في المناطق عالية المخاطر. وبذلك أصبح التأمين خلال 2026 م، مكونًا استراتيجيًا في تكلفة التجارة وليس مجرد تكلفة تشغيلية هامشية.

وقد أعلنت شركات الشحن العالمية أن ارتفاع التكلفة لم يقتصر على أسعار السوق العامة، بل انتقل مباشرة إلى الرسوم التي يتحملها أصحاب الشحنات. ففي يوليو 2026 م، فرضت شركة Maersk رسم شحن طارئ (Emergency Freight Rate) على الشحنات القائمة والمتجهة إلى عدد من موانئ الخليج المتأثرة، بما في ذلك الدمام والجبيل، بلغ 1,800 دولار للحاوية الجافة سعة 20 قدمًا، و3,000 دولار للحاوية سعة 40 قدمًا، و3,800 دولار للحاويات المبردة والخاصة وحاويات المواد الخطرة. وترتبط هذه الرسوم بتكاليف إيجاد مسارات بديلة، والتخزين المؤقت، واستئجار طاقات إضافية، واستكمال نقل الشحنات إلى وجهاتها النهائية. كما تطبق رسوم تخزين قدرها 25 دولارًا لكل حاوية قياسية (TEU) يوميًا بعد أول 14 يومًا من التخزين المؤقت.

كما طبقت شركة Lloyd-Hapag رسوم Surchage Emergency East Middle على الشحنات العالقة والمتضررة من اضطراب هرمز. ومن بين الحلول، بلغ الرسم لإعادة الشحن عبر موانئ هندية أو صلالة ثم إلى جدة 1,200 دولار للحاوية الجافة 20 قدمًا و2,300 دولار للحاوية 40 قدمًا، بينما بلغت بعض الحلول المركبة عبر موانئ بديلة ثم النقل إلى الخليج 2,600-3,900 دولار للحاويات الجافة، وارتفعت إلى 5,200-7,200 دولار لبعض المعدات خارج المقاس. وتعكس هذه التكاليف إضافة سفن، وارتفاع المناولة، والتأمين وتغيير المسارات.



”

**أصبح التأمين خلال
2026م مكونًا استراتيجيًا
في تكلفة التجارة وليس
مجرد تكلفة تشغيلية
هامشية**

“





مقارنة الرسوم الإضافية المعلنة من شركات الشحن الكبرى خلال 2026

MAERSK	Hapag-Lloyd	ONE	CMA CGM	CMA CGM	CMA CGM
رسم الشحن الطارئ / رسم طوارئ Emergency Freight Contingency Surcharge	رسم مخاطر الحرب War Risk Surcharge	رسم الطوارئ Emergency Surcharge	رسم حالة الطوارئ بسبب النزاع Emergency Conflict Surcharge	رسم موسم الذروة Peak Season Surcharge	رسم الوقود الطارئ Emergency Fuel Surcharge
النطاق المرتبط بالسعودية السعودية ومواني الخليج / البحر الأحمر بحسب المسار	النطاق المرتبط بالسعودية الدمام والجبيل ومواني الخليج	النطاق المرتبط بالسعودية الدمام والجبيل وكذلك جدة	النطاق المرتبط بالسعودية المملكة ضمن نطاق الشرق الأوسط المتأثر	النطاق المرتبط بالسعودية شمال أوروبا → الشرق الأوسط والبحر الأحمر	النطاق المرتبط بالسعودية الرحلات الطويلة
التكلفة المعلنة	التكلفة المعلنة	التكلفة المعلنة	التكلفة المعلنة	التكلفة المعلنة	التكلفة المعلنة
حاوية 20 قدما 1,800	لكل حاوية قياسية (خافة) 1,500	حاوية 20 قدما 1,200	حاوية 20 قدما 2,000	لكل حاوية قياسية 1,500	للحاويات الخفيفة (كل وحدة قياسية) 265
حاوية 40 قدما 3,000	حاوية مبردة أو خاصة 3,500	حاوية 40/45 قدما 2,400	حاوية قدما 3,000		للمبردة (كل وحدة قياسية) 320
حاوية مبردة 3,800		حاوية مبردة / خاصة / خطرة 3,400	حاوية مبردة أو معدات خاصة 4,000		

وفي سبتمبر 2026م، أطلق الوعاء السعودي للتأمين البحري تحت إشراف هيئة التأمين، بهدف ضمان استمرار التغطية خلال فترات ارتفاع المخاطر والحد من تأثير تقلبات أسواق التأمين وتأثير أسعار التأمين العالمية على الاقتصاد المحلي. ويشمل نطاقه البضائع المنقولة بحرًا وبرًا وجوًا، إلى جانب أجسام السفن ومسؤوليات مستأجري السفن وتغطيات الحماية والتعويض، ويغطي المصالح السعودية المرتبطة بالبحر الأحمر والخليج العربي والممرات المائية ذات الصلة.

وتحدد هيئة التأمين ضمن أهداف المبادرة دعم استمرارية التجارة وسلاسل الإمداد وتوافر السلع واستقرار الأسعار، ما يعكس انتقال التأمين البحري إلى أحد عناصر تعزيز المرونة اللوجستية للمملكة.

2,3 إطالة مسارات الشحن تضاعف تكلفة النقل

أصبحت مدة الرحلة أحد أهم مصادر التكلفة الإضافية خلال الأزمة. فاختيار مسارًا أكثر أمانًا قد يعني مسافة أطول، واستهلاكًا أكبر للوقود، وارتفاع تكاليف الطواقم والتأمين، إضافة إلى بقاء السفينة خارج الخدمة المتاحة لرحلات أخرى فترة أطول.

وهناك مثالًا يرتبط مباشرة بالسعودية: فشحن النفط من ينبع إلى كوريا الجنوبية يستغرق نحو 24 يومًا في الظروف المعتادة، لكنه قد يصل إلى نحو 54 يومًا عند تجنب باب المندب.

اختيار مسارًا أكثر أمانًا
قد يعني مسافة أطول
واستهلاكًا أكبر للوقود
وارتفاع تكاليف الطواقم
والتأمين إضافة إلى بقاء
السفينة خارج الخدمة
المتاحة لرحلات أخرى
فترة أطول





ولا تعني الزيادة البالغة 30 يوماً ارتفاع التكلفة المباشرة للشحنة فقط، بل تؤدي أيضاً إلى انخفاض عدد الرحلات التي تستطيع السفينة تنفيذها سنوياً، وبالتالي تقليص المعروض الفعلي من طاقة النقل البحري. كما يؤدي تحويل عدد كبير من السفن إلى مسارات وموانئ بديلة إلى ظهور اختناقات جديدة خارج منطقة الأزمة الأصلية، بما في ذلك فترات الانتظار الإضافية للرسو والمناولة.

2,4 من أزمة في تدفقات الخام إلى ضغوط على وقود النقل

شهد النصف الثاني من 2026م، تحولاً مهماً في طبيعة الأزمة. فبينما بدأت صادرات النفط الخام من الشرق الأوسط في التعافي بصورة ملحوظة، بقيت تدفقات المنتجات النفطية المكررة مقيدة بدرجة أكبر. ووفقاً لوكالة الطاقة الدولية، ظلت صادرات المنتجات النفطية المكررة وغاز البترول المسال من دول الخليج في أغسطس أقل بنحو 3,7 ملايين برميل يومياً، أو قرابة 60%، مقارنة بمستويات فبراير 2026 م، وكان الضغط أشد في سوق الديزل؛ إذ بلغ صافي صادرات دول الخليج منه نحو 390 ألف برميل يومياً فقط في أغسطس، أي أكثر قليلاً من ربع مستويات ما قبل الأزمة. كما بلغ النقص في صادرات الديزل والغازويل من الخليج وروسيا مجتمعين نحو 1,6 مليون برميل يومياً مقارنة بشهر فبراير. وفي أحدث تقييم لها في 2 أكتوبر 2026م، أكدت وكالة الطاقة الدولية أن صادرات النفط الخام من الشرق الأوسط شهدت تعافياً ملحوظاً، بينما ظلت تدفقات المنتجات المكررة مقيدة بشدة، وبصفة خاصة الديزل. وهذا التطور مهم عند تقييم تكلفة الخدمات اللوجستية؛ إذ يعني أن تحسن صادرات الخام لا يؤدي بالضرورة إلى انخفاض تكلفة وقود النقل، طالما ظلت عمليات التكرير وإمدادات الديزل ووقود الطائرات تواجه قيوداً. وتدعم أحدث بيانات إدارة معلومات الطاقة الأمريكية هذه الصورة؛ إذ ظلت هوامش تكرير الديزل ووقود الطائرات خلال الربع الثالث من 2026م، عند نحو ثلاثة أمثال مستويات العام السابق، بما يعكس استمرار ضيق أسواق وقود النقل عالمياً.

”

**بينما بدأت صادرات
النفط الخام من الشرق
الأوسط في التعافي
بصورة ملحوظة بقيت
تدفقات المنتجات
النفطية المكررة مقيدة
بدرجة أكبر**

“



2,5 المسارات البديلة خففت صدمة هرمز ولكنها لم تلغ التكلفة



أسهمت البنية التحتية البديلة في الخليج، وبصورة خاصة في المملكة العربية السعودية، في تعويض جزء مهم من انخفاض التدفقات عبر مضيق هرمز. وتشير وكالة الطاقة الدولية إلى ارتفاع الصادرات عبر المسارات المتجاوزة لهرمز - بما في ذلك ميناء ينبع السعودي على البحر الأحمر - من نحو 4,1 ملايين برميل يوميًا في فبراير إلى ذروة بلغت 7,8 ملايين برميل يوميًا في يونيو. لكن تجدد الاضطرابات في البحر الأحمر أدى إلى انخفاضها إلى نحو 5,5 ملايين برميل يوميًا في أغسطس. وتشير تقديرات وكالة الطاقة الدولية إلى أن زيادة تدفقات النفط عبر المسارات البديلة لمضيق هرمز أسهمت في تعويض أكثر من 500 مليون برميل من فاقد الصادرات عبر المضيق منذ بداية الأزمة في أواخر فبراير وحتى أغسطس 2026م، بما يعادل متوسطًا قدره نحو 2,8 مليون برميل يوميًا.

وتوضح هذه الأرقام أهمية البنية التحتية السعودية في الحد من مخاطر هرمز، لكنها تكشف أيضًا محدودية الاعتماد الكامل على البحر الأحمر عندما تتزامن اضطرابات هرمز وباب المندب. ومن ثم، أصبحت المفاضلة بين المسارات تعتمد بصورة متزايدة على ثلاثة عوامل: الأمان، والتكلفة، وزمن التسليم، بدلًا من الاعتماد على أقصر مسار جغرافي فقط.

”

أصبحت المفاضلة بين
المسارات تعتمد بصورة
متزايدة على ثلاثة
عوامل: الأمان والتكلفة
وزمن التسليم بدلًا من
الاعتماد على أقصر مسار
جغرافي فقط

“



2,6 زيادة دور النقل البري في إعادة توجيه سلاسل الإمداد

أدى تحويل جزء من حركة الحاويات والبضائع من الموانئ الشرقية والخليجية إلى جدة وموانئ الساحل الغربي إلى زيادة أهمية النقل البري والممرات اللوجستية الداخلية. وتملك المملكة العربية السعودية قاعدة كبيرة لاستيعاب هذا التحول؛ إذ أعلنت الهيئة العامة للنقل جاهزية أكثر من 500 ألف شاحنة ضمن منظومة تضم نحو 18,500 شركة مرخصة لدعم استمرارية نقل البضائع خلال الأزمة. كما





أُخذت إجراءات تنظيمية لزيادة الطاقة التشغيلية المتاحة، بما في ذلك تمديد العمر التشغيلي المسموح به مؤقتًا لبعض شاحنات نقل البضائع، والسماح لشاحنات دول مجلس التعاون بالدخول فارغة لنقل الصادرات السعودية.

وتحد هذه الطاقة من احتمالات حدوث اختناقات حادة في النقل الداخلي، لكنها لا تجعل عملية التحويل بلا تكلفة. فكل شحنة تتحول من مسار بحري مباشر إلى منظومة متعددة الوسائط قد تضيف تكاليف مرتبطة بالنقل بالشاحنات والمناولة والتخزين وإعادة التوزيع وزيادة زمن التسليم. وبالتالي، عمل النقل البري خلال الأزمة كأداة مرونة لوجستية، لكنه في الوقت نفسه أصبح قناة إضافية لانتقال تكلفة الاضطرابات إلى سلسلة الإمداد.

2,7 امتداد الضغوط إلى الشحن الجوي

لم تقتصر التداعيات على النقل البحري والبري، بل امتدت إلى قطاع الشحن الجوي من خلال ارتفاع أسعار وقود الطائرات وتغير مسارات الطيران وقيود المجال الجوي وإعادة تموضع الأساطيل.

وأشارت شركة سال السعودية للخدمات اللوجستية في إفصاحاتها الرسمية إلى تأثير اضطرابات المنطقة على مسارات الشحن وتكاليف التأمين وأسعار الشحن ووقود الطائرات، إلى جانب تعافي الطاقة الاستيعابية الجوية بصورة أبطأ نتيجة قيود المجال الجوي وتوفر الطائرات. أما في النقل الجوي، وقد سجلت أحجام الشحن المناولة انخفاضًا طفيفًا خلال الربع الأول من 2026 م، نتيجة الاضطرابات الجيوسياسية التي أثرت في المجال الجوي وسلاسل الإمداد، قبل أن تتعافى وترتفع بنحو 9% على أساس سنوي خلال الربع الثاني، لترتفع أحجام النصف الأول ككل بنحو 3,4%. وأشارت الشركة كذلك إلى أن اضطرابات مضيق هرمز والمنطقة الأوسع أثرت في مسارات الشحن وتكاليف التأمين وأسعار الشحن ووقود الطائرات، بينما تباطأ تعافي الطاقة الاستيعابية الجوية بسبب قيود المجال الجوي وإعادة تموضع الأساطيل وتوافر الطائرات.

وفي الوقت نفسه، توسع استخدام خدمات Services Feeder Road لربط الشحن الجوي بالنقل البري والمحافظة على تدفق البضائع عبر مسارات بديلة، وإن صاحب ذلك ارتفاع مؤقت في تكاليف العمالة والنقل بالشاحنات. ويكشف ذلك عن تحول مهم في إدارة سلاسل الإمداد السعودية؛ إذ لم يعد كل نمط من أنماط النقل يعمل بصورة منفصلة، بل أصبح التكامل بين النقل البحري والبري والجوي عنصرًا رئيسيًا في امتصاص الصدمات.

”
لم تقتصر التداعيات على
النقل البحري والبري بل
امتدت إلى قطاع الشحن
الجوي من خلال ارتفاع
أسعار وقود الطائرات
وتغير مسارات الطيران
وقيود المجال الجوي
 وإعادة تموضع الأساطيل

“



3. الانعكاسات المباشرة على سلاسل الإمداد في السعودية



أظهرت تطورات عام 2026م، أن تأثير الاضطرابات الإقليمية على سلاسل الإمداد السعودية يختلف بصورة كبيرة من قطاع إلى آخر، تبعًا لدرجة الاعتماد على الواردات، وموقع الإنتاج، وطبيعة السلعة، وإمكانية تغيير الميناء أو وسيلة النقل، وتوافر مخزون أو إنتاج محلي بديل. ولذلك لم تظهر الأزمة في صورة نقص عام في السلع، وإنما في صورة ضغوط متفاوتة على مدخلات الإنتاج، والمخزون، ومسارات التوريد والتصدير، والقدرة على الالتزام بمواعيد التسليم.

وتتمتع المملكة العربية السعودية بميزة لوجستية تعزز مرونة سلاسل الإمداد، تتمثل في أن نحو ثلثي الواردات تدخل أصلًا عبر موانئ البحر الأحمر، ما يقلل نسبيًا من تعرض الواردات للاضطرابات في مضيق هرمز. إلا أن الاعتماد على الخارج يظل مرتفعًا في عدد من سلاسل القيمة، خاصة الغذاء والآلات والمعدات ومواد البناء. وفي الاتجاه المقابل، تتعرض بعض الصناعات التصديرية بصورة أكبر للمضيق؛ إذ يقدر صندوق النقد الدولي أن نحو 70% من صادرات البتروكيماويات السعودية تعتمد على المرور عبر هرمز، بينما تكون خيارات إعادة توجيه البتروكيماويات السائلة أكثر محدودة.

وبالتالي، فإن درجة تأثير سلسلة الإمداد لا تتحدد فقط بحجم اعتماد القطاع على التجارة الخارجية، وإنما أيضًا بإمكانية استبدال المورد، وتغيير منفذ الدخول أو التصدير، وتوافر إنتاج أو مخزون محلي، ومدى حساسية السلعة للتأخير.

وتكشف المقارنة بين بيانات التجارة الخارجية للفترة مارس-أغسطس 2025م، والفترة المناظرة من 2026م، أن تأثير الاضطرابات الإقليمية على سلاسل الإمداد السعودية لم يكن موحدًا بين القطاعات أو مجموعات السلع. فقد تركزت الضغوط بدرجة أكبر في السلع الرأسمالية ومعدات النقل وبعض مدخلات الصناعة والتشييد، بينما حافظت سلاسل الغذاء والسلع الحיוية على قدر أكبر من الاستقرار.

وعلى مستوى إجمالي الواردات، بلغت قيمة الواردات خلال الفترة مارس-أغسطس 2026م نحو 408,9 مليارات ريال، مقابل نحو 451,5 مليار ريال في الفترة نفسها من 2025، بانخفاض يقارب 9,4%، إلا أن المسار الشهري لم يكن خطيًا. فقد سجل،



مارس 2026م أكبر صدمة مباشرة مقارنة بالشهر المناظر من العام السابق، ثم شهدت التدفقات تحسناً متفاوتاً خلال الأشهر التالية، قبل أن تظل الواردات

”

تتمتع المملكة العربية
السعودية بميزة لوجستية
تعزز مرونة سلاسل الإمداد

“





في أغسطس أدنى من مستواها في أغسطس 2025م. ويشير هذا النمط إلى انتقال سلاسل الإمداد من مرحلة الصدمة الأولية إلى مرحلة التكيف وإعادة توزيع التدفقات، دون العودة الكاملة إلى نمط ما قبل الأزمة.

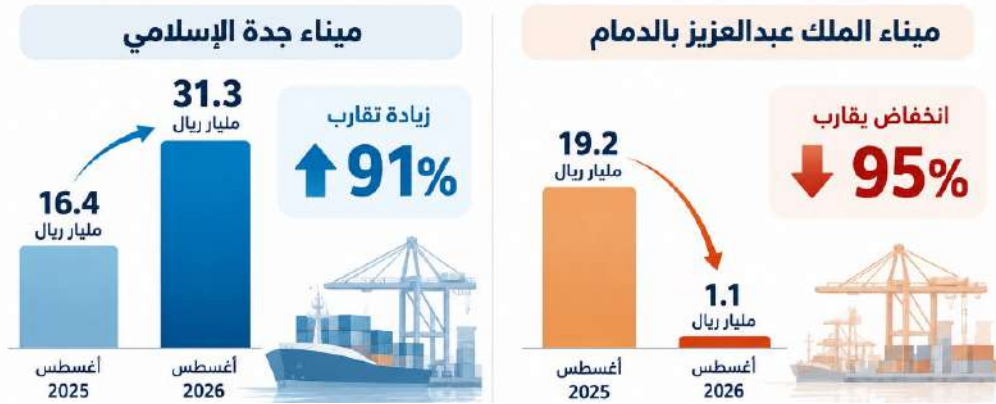
واردات المملكة العربية السعودية حسب المجموعة السلعية				
المجموعة السلعية	مارس - أغسطس 2025 (مليار ريال)	مارس - أغسطس 2026 (مليار ريال)	التغير (%)	
الحيوانات ومنتجاتها	14.40	13.45	-6.6%	
المنتجات النباتية	16.90	19.03	12.6%	
الدهون والزيوت	2.84	3.87	36.5%	
المنتجات المعدنية	22.90	29.08	27.0%	
الصناعات الكيماوية	41.68	39.19	-6.0%	
اللدائن والمطاط	15.51	13.52	-12.8%	
الحجر والإسمنت والسيراميك والزجاج	4.36	2.98	-31.5%	
المعادن ومصنوعاتها	38.99	33.56	-13.9%	
الآلات والمعدات الكهربائية	130.72	113.77	-13.0%	
معدات النقل	62.90	37.54	-40.3%	
أجهزة القياس والفحص والطب وغيرها	13.42	12.96	-3.4%	

كما تكشف البيانات عن تحول جغرافي شديد الوضوح في حركة الواردات. ففي أغسطس 2026 بلغت الواردات عبر ميناء جدة الإسلامي نحو 31,3 مليار ريال، مقابل نحو 16,4 مليار ريال في أغسطس 2025م، أي زيادة تقارب 91%. وفي المقابل، تراجع الواردات عبر ميناء الملك عبد العزيز بالدمام من نحو 19,2 مليار ريال إلى قرابة 1,1 مليار ريال، بانخفاض يقارب 95%.

”

تكشف البيانات عن تحول جغرافي شديد الوضوح في حركة الواردات ففي أغسطس 2026 بلغت الواردات عبر ميناء جدة الإسلامي نحو 31.3 مليار ريال مقابل نحو 16.4 مليار ريال في أغسطس 2025م

“



وفي الوقت نفسه، ارتفعت الواردات عبر ميناء الملك فهد الصناعي بينبع من نحو 0,5 مليار ريال إلى قرابة 1,4 مليار ريال، كما ارتفعت بصورة قوية عبر ميناء ينبع التجاري. مما يعكس تحولاً واضحاً في مسارات الاستيراد نحو الموانئ الغربية؛ إذ ارتفعت حصتها التقديرية من إجمالي الواردات البحرية من نحو 48% في أغسطس 2025م، إلى نحو 95% في أغسطس 2026م، بما يعكس تحيزاً جوهرياً في التوزيع الجغرافي لحركة الواردات بين الموانئ السعودية.





وعلى مستوى الدول الموردة للمملكة العربية السعودية، تشير البيانات إلى أن الأزمة لم تحدث تحولاً جذرياً في الهيكل الجغرافي للواردات، إذ حافظت الصين والولايات المتحدة وألمانيا والهند واليابان وإيطاليا وفرنسا على مواقعها ضمن مجموعة الموردين الرئيسيين، مع تغير أوزانها النسبية وبروز دول أخرى بصورة أكبر. ففي أغسطس 2025م، تصدرت الصين قائمة الدول الموردة بحصة بلغت 26,4% من إجمالي الواردات بقيمة 19,75 مليار ريال، تلتها الولايات المتحدة بحصة 7,8% وبقيمة 5,8 مليار ريال، ثم الإمارات بحصة 5,4% وبقيمة 4,0 مليار ريال، وألمانيا بحصة 5,1% وبقيمة 3,8 مليار ريال.

وفي أغسطس 2026م، حافظت الصين على المرتبة الأولى، رغم انخفاض حصتها إلى نحو 20,6%، بقيمة 13,81 مليار ريال، تلتها الولايات المتحدة بحصة 8,6% وبقيمة 5,75 مليار ريال، ثم مصر بحصة 5,9% وبقيمة 3,93 مليار ريال، وألمانيا بحصة 4,7% وبقيمة 3,17 مليار ريال، وسويسرا بحصة 4,6% وبقيمة 3,11 مليار ريال، ثم إيطاليا والهند واليابان والإمارات وفرنسا.

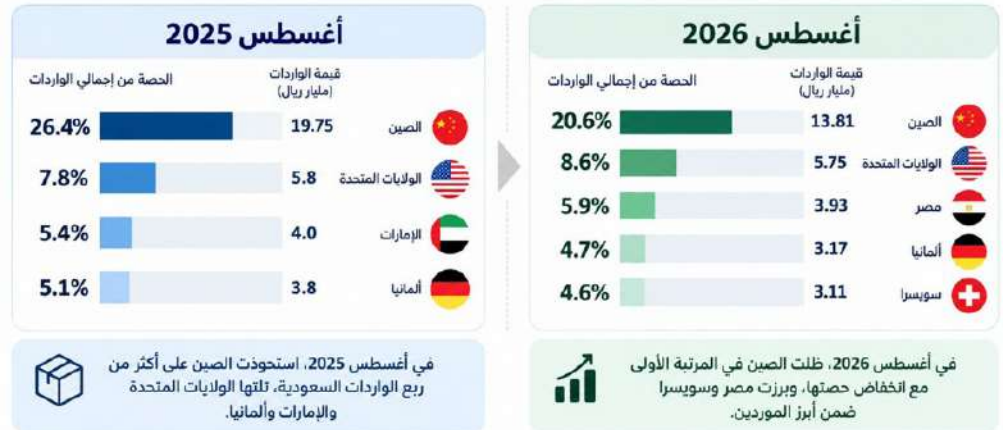
وبالتالي، حدث تراجع نسبي في التركز حول المورد الأكبر وليس إلى استبدال الموردين الرئيسيين. فاستمرار غالبية الاقتصادات الصناعية الكبرى داخل المجموعة الأساسية يعني أن الشركات السعودية تمكنت من الحفاظ على علاقاتها التوريدية، بينما تغيرت طريقة وصول السلعة إلى المملكة.

”

حدث تراجع نسبي في التركز حول المورد الأكبر وليس إلى استبدال الموردين الرئيسيين

“

أبرز الدول الموردة للمملكة العربية السعودية



في أغسطس 2025، استحوذت الصين على أكثر من ربع الواردات السعودية، تلتها الولايات المتحدة والإمارات وألمانيا.



في أغسطس 2026، ظلت الصين في المرتبة الأولى مع انخفاض حصتها، وبرزت مصر وسويسرا ضمن أبرز الموردين.





تمثل سلسلة الإمداد الغذائي إحدى أكثر السلاسل حساسية للاضطرابات الخارجية؛ إذ يقدر صندوق النقد الدولي أن الواردات توفر نحو 70% من الاستهلاك الغذائي المحلي. إلا أن هذه النسبة الإجمالية تخفي تفاوتاً كبيراً بين المنتجات، حيث تمتلك المملكة قاعدة إنتاج محلي قوية في عدد من السلع، بينما يظل الاعتماد على الخارج أكبر في الحبوب وبعض الأعلاف والمدخلات الزراعية.

وتوضح بيانات وزارة البيئة والمياه والزراعة أن إجمالي إنتاج السلع الزراعية والغذائية تجاوز 16 مليون طن في 2024م، مع تحقيق مستويات مرتفعة من الاكتفاء الذاتي بلغت 131% في منتجات الألبان، و121% في التمور، و103% في بيض المائدة، و93% في البطاطس، و83% في الطماطم. كما بلغت نسبة الاكتفاء نحو 72% في لحوم الدواجن، و62% في اللحوم الحمراء، و52% في الأسماك، بينما بلغ إنتاج الخضروات أكثر من 3,5 ملايين طن بنسبة اكتفاء 78%، وإنتاج الفواكه أكثر من 2,9 مليون طن بنسبة اكتفاء 64%. وتوفر هذه القاعدة الإنتاجية قدرة أكبر على امتصاص اضطرابات التجارة الخارجية في بعض المنتجات، وتقلل من انتقال أي تعطل مؤقت في الاستيراد مباشرة إلى نقص في السوق المحلي.



تمتلك المملكة قاعدة إنتاج محلي قوية في عدد من السلع بينما يظل الاعتماد على الخارج أكبر في الحبوب وبعض الأعلاف والمدخلات الزراعية

وتظهر هذه المرونة بصورة أكثر وضوحاً في قطاع الدواجن خلال الأزمة. فقد أكدت وزارة البيئة والمياه والزراعة استقرار سلاسل الإمداد في القطاع خلال 2026، مع توقع تجاوز الإنتاج 1,5 مليون طن وتحقيق نسبة اكتفاء ذاتي تتجاوز 76% وفي مارس وحده بلغ إنتاج الدجاج اللحم نحو 125,5 ألف طن، مقابل مخزون بلغ نحو 16,3 ألف طن، بينما تجاوز مخزون بيض المائدة 26,6 مليون بيضة.

في المقابل، تمثل الحبوب والقمح نقطة تعرض أكبر للاستيراد، ولذلك تركزت الاستجابة على تعزيز المخزون وتنويع دول المنشأ ومنافذ الدخول. وفي أكتوبر 2026 م، أرست الهيئة العامة للأمن الغذائي دفعة جديدة تبلغ 683 ألف طن من





القمح للتوريد خلال نوفمبر وديسمبر من الاتحاد الأوروبي والأمريكتين وأستراليا ومنطقة البحر الأسود، عبر 11 سفينة. وتم توزيع الكمية على ميناء جدة الإسلامي بنحو 185 ألف طن، وينبع 320 ألف طن، ونيوم 123 ألف طن، وجازان 55 ألف طن. وتكتسب هذه البيانات أهمية لوجستية تتجاوز حجم الصفقة؛ إذ تعكس تنوعًا مزدوجًا في مصادر الاستيراد ومنافذ الوصول، مع توزيع الإمدادات على أربعة موانئ على الساحل الغربي بدل الاعتماد على منفذ واحد. كما يأتي ذلك في إطار سياسة معلنة للمحافظة على المخزون الإستراتيجي عند مستويات آمنة وتلبية احتياجات المطاحن.

وعليه، لم تتحول الاضطرابات حتى الآن إلى أزمة واسعة في توافر الغذاء، لكنها رفعت أهمية المخزون الإستراتيجي، والإنتاج المحلي، وتعدد الموردين، وتوزيع المخزون ومنافذ الاستيراد جغرافيًا بوصفها عناصر أساسية في مرونة سلسلة الإمداد الغذائي.

وقد حظي الأمن الغذائي بأولوية فعلية في تخصيص القدرة الاستيرادية واللوجستية خلال الأزمة، فالمجموعات الغذائية لم تتبع الانخفاض العام للواردات، بل زادت التدفقات في بعض السلع الأساسية رغم البيئة اللوجستية الأصعب، فخلال الفترة (مارس - أغسطس) 2026 ارتفعت واردات المنتجات النباتية من 16,90 إلى 19,03 مليار ريال (+12,6%) بالمقارنة بنفس الفترة من عام 2025م، والدهون والزيوت من 2,84 إلى 3,87 مليارات ريال (+36,5%). وفي المقابل، اقتصر انخفاض الحيوانات ومنتجاتها على 6,6% والصناعات الغذائية على 4,3%.

وعلى مستوى المستهلك، لم تتحول الضغوط اللوجستية حتى يوليو إلى موجة تضخم غذائي حادة؛ إذ ارتفعت أسعار الأغذية والمشروبات بنحو 1,5% على أساس سنوي في يوليو 2026م. وهذا لا يعني غياب الضغوط عن حلقات الاستيراد والنقل والتوزيع، لكنه يشير إلى أن الإنتاج المحلي والمخزون والإجراءات الحكومية ساعدت على الحد من انتقالها إلى أسعار المستهلك.

ثانياً: البتروكيماويات والأسمدة

تعد الصناعات البتروكيماوية والأسمدة من أكثر سلاسل القيمة السعودية تعرضاً للاضطرابات، بسبب تمركز جزء كبير من الإنتاج في المنطقة الشرقية واعتماد صادراتها بدرجة مرتفعة على الخليج العربي ومضيق هرمز. ويقدر صندوق النقد الدولي أن نحو 70% من صادرات البتروكيماويات السعودية تمر عبر مضيق هرمز. وأمكن تحويل جزء من الصادرات غير النفطية إلى موانئ البحر الأحمر، إلا أن ذلك يرتبط بارتفاع التكلفة وقيود الطاقة الاستيعابية، بينما تكون إمكانية إعادة توجيه البتروكيماويات السائلة محدودة بصورة أكبر.

”
لم تتحول الاضطرابات
حتى الآن إلى أزمة واسعة
في توافر الغذاء لكنها
رفعت أهمية المخزون
الاستراتيجي والإنتاج
المحلي وتعدد الموردين
وتوزيع المخزون ومنافذ
الاستيراد جغرافيًا

“





ففي الربع الثاني، أعلنت شركة سابك أنها أعادت توجيه تدفقات منتجاتها وحقت زيادة قدرها 150% في حجم البوليمرات المنقولة من شرق المملكة إلى غربها، مع استخدام خدمة Express Sea Red الجديدة للمحافظة على وصول المنتجات إلى العملاء. كما بدأت سابك تصدير منتجات البوليمرات عبر ميناء ينبع، ونفذت سابك للمغذيات الزراعية أول شحنة من اليوريا المعبأة والسائبة الصلبة عبر الساحل الغربي. وفي إحدى العمليات تم التعامل مع 6,600 حاوية قياسية من البوليمرات في شحنة واحدة من ميناء جدة. وتؤكد أحدث بيانات التشغيل استمرار هذا التحول بعد منتصف العام؛ ففي سبتمبر 2026م، تعامل ميناء الملك فهد الصناعي بينبع مع 2,494 حاوية قياسية ضمن خط البحر الأحمر السريع، منها 1,494 حاوية محملة بمنتجات سابك المخصصة للتصدير، إضافة إلى استقبال 1,000 حاوية فارغة.

وفي الوقت نفسه، انعكست تحديات سلسلة الإمداد على الأداء التشغيلي للشركات. فقد بلغت إيرادات سابك 24,81 مليار ريال في الربع الثاني من 2026م، مقابل 30,23 مليار ريال في الربع المقابل من 2025م، بينما بلغت إيرادات النصف الأول 50,96 مليار ريال مقابل 59,49 مليار ريال في الفترة نفسها من العام السابق. وأشارت الشركة إلى استمرار تحديات سلاسل الإمداد والخدمات اللوجستية وانخفاض أحجام المبيعات، مع تعويض جزء من الأثر من خلال ارتفاع متوسط أسعار البيع. وتشير هذه التطورات إلى أن الأزمة دفعت قطاع البتروكيماويات من مجرد استخدام «ميناء بديل» إلى إعادة تشكيل فعلية لسلسلة التصدير من الشرق إلى الغرب، بما يشمل النقل الداخلي والمناولة والحاويات والخدمات البحرية الجديدة.

وبالنسبة لسلاسل التوريد خلال الفترة من مارس إلى أغسطس 2026 مقارنة بالفترة نفسها من عام 2025م؛ ارتفعت واردات المنتجات المعدنية من 22,90 إلى 29,08 مليار ريال، بنمو 27,0%، في حين انخفضت واردات منتجات الصناعات الكيماوية بنسبة 6,0%، وتراجعت اللدائن والمطاط بنسبة 12,8%. ويشير هذا التباين إلى أن أثر الاضطرابات لم يكن موحدًا عبر السلسلة، بل اختلف وفق طبيعة السلعة وموقعها في دورة الإنتاج ومدى الاعتماد على الواردات. فالارتفاع الملحوظ في المنتجات المعدنية يعكس استمرار الحاجة إلى تأمين بعض المدخلات الأساسية، رغم الضغوط التي واجهت مسارات الشحن، في حين يشير تراجع واردات الصناعات الكيماوية واللدائن والمطاط إلى قدر أكبر من التكيف في بعض حلقات السلسلة، سواء من خلال الاستفادة من القدرات الإنتاجية المحلية، أو إدارة المخزون، أو تعديل أنماط التوريد والطلب.

”

**الأزمة دفعت قطاع
البتروكيماويات من
مجرد استخدام “ميناء
بديل” إلى إعادة تشكيل
فعلية لسلسلة التصدير
من الشرق إلى الغرب**

“





تواجه الصناعات التحويلية نمطاً مختلفاً من المخاطر، يرتبط بالحصول على الآلات والمعدات وقطع الغيار والمواد الخام والمواد الوسيطة اللازمة لاستمرار الإنتاج. ويشير صندوق النقد الدولي إلى أن المملكة العربية السعودية تعتمد بدرجة كبيرة على استيراد الآلات والسلع الأساسية، وأن تحويل الواردات بعيداً عن هرمز ممكن بفضل شبكة الموانئ السعودية، لكنه يرتبط بزمان تسليم أطول وارتفاع تكاليف الشحن والتأمين. وتكتسب هذه المخاطر أهمية بالنظر إلى هيكل التجارة الخارجية؛ إذ تمثل الآلات والأجهزة والمعدات الكهربائية وأجزائها إحدى أهم مجموعات الواردات السعودية، بينما تعد الصين المصدر الأكبر للواردات، ما يربط جانباً مهماً من سلسلة المدخلات الصناعية بمسارات التجارة مع آسيا.

توضح البيانات تراجعاً ملحوظاً في واردات الآلات والمعدات الكهربائية، إذ انخفضت قيمتها من نحو 130,72 مليار ريال خلال الفترة مارس-أغسطس 2025 إلى 113,77 مليار ريال خلال الفترة نفسها من عام 2026م، بتراجع يقارب 13%، ويكتسب هذا الانخفاض أهمية خاصة بالنظر إلى الدور الذي تؤديه هذه المجموعة في تلبية احتياجات القطاعات الصناعية والإنتاجية وتعزيز البيانات المصنفة حسب الاستخدام الاقتصادي هذه القراءة؛ ففي أغسطس 2026 م، بلغت واردات سلع الاستهلاك الوسيط نحو 33,87 مليار ريال، بما يعادل 50,5% من إجمالي الواردات، وهو ما يعني أن أكثر من نصف قيمة الواردات خلال الشهر تمثلت في مدخلات تستخدمها الأنشطة الاقتصادية في مراحل الإنتاج والتصنيع قبل الوصول إلى المنتج النهائي. كما بلغت واردات سلع تكوين رأس المال الثابت نحو 9,74 مليارات ريال، وهي واردات ترتبط بالآلات والمعدات والأصول المستخدمة في دعم وتوسيع القدرات الإنتاجية.

وعلى جانب التكلفة، ارتفع مؤشر أسعار المنتجين 8,5% سنوياً في يونيو 2026م، وارتفعت أسعار الصناعات التحويلية 9,0%. كما ارتفع مؤشر أسعار الجملة 5,0% سنوياً في يوليو 2026م، ومن داخله ارتفعت مجموعة المنتجات المعدنية والآلات والمعدات بنحو 9,7%. مقارنة بنفس الفترة من 2025م، لكن مؤشرات النشاط لا تشير في المقابل إلى توقف واسع للصناعة. ففي مايو ارتفع مؤشر الإيرادات التشغيلية للصناعات التحويلية 9,6% على أساس سنوي، وارتفع 0,6% مقارنة بأبريل. وهذه نتيجة مهمة؛ لأنها تشير إلى أن الضغوط على التوريد والأسعار لم تتحول، على الأقل في تلك المرحلة، إلى انكماش شامل في نشاط التصنيع.

وبذلك تظهر صورة مزدوجة، ارتفاع في بيئة تكلفة المنتج والمدخلات بالتوازي مع استمرار نمو النشاط الصناعي. وهذا يرجح أن الأثر المباشر للأزمة تمثل حتى منتصف العام بصورة أكبر في زيادة تكلفة وتعقيد إدارة المدخلات والمخزون والتوريد، وليس في توقف واسع للإنتاج.

”
بلغت واردات سلع
تكوين رأس المال الثابت
نحو 9.74 مليارات ريال
وهي واردات ترتبط
بالآلات والمعدات
والأصول المستخدمة في
دعم وتوسيع القدرات
الإنتاجية

“





ويتمثل الأثر الأهم على المصانع في زيادة الحاجة إلى تقديم أوامر الشراء، والاحتفاظ بمخزون أكبر من قطع الغيار الحرجة، وتنويع الموردين، وتحديد المدخلات التي يصعب استبدالها أو التي تتميز بفترات توريد طويلة.

رابعاً: التشييد ومواد البناء

يستحق قطاع التشييد معالجة مستقلة نظراً إلى حجم المشروعات الرأسمالية والبنية التحتية الجاري تنفيذها في المملكة، واعتماد هذه المشروعات على سلسلة واسعة من مواد البناء والآلات والمعدات والأنظمة الكهربائية والميكانيكية وقطع الغيار.

ويحدد صندوق النقد الدولي الآلات ومواد البناء تحديداً ضمن أهم فئات الواردات التي تجعل الاقتصاد السعودي معرضاً لاضطرابات التجارة الإقليمية. وعلى الرغم من إمكانية تحويل الواردات إلى موانئ البحر الأحمر، فإن ذلك يؤدي إلى فترات تسليم أطول وتكاليف أعلى للشحن والتأمين.

وتختلف حساسية مدخلات التشييد بحسب طبيعتها. فالمواد التي تتمتع المملكة العربية السعودية فيها بطاقة إنتاجية محلية كبيرة تكون أقل عرضة نسبياً لانقطاع التجارة الخارجية، بينما تزداد الحساسية بالنسبة إلى المعدات الكهربائية والميكانيكية، والأنظمة التقنية، والآلات المتخصصة وقطع الغيار المستوردة، خصوصاً عندما تكون مرتبطة بمورد أو مواصفة محددة ولا يمكن استبدالها سريعاً.

ووفقاً لبيانات الهيئة العامة للإحصاء الخاصة بمؤشر تطور بيئة تكلفة القطاع، ففي يوليو 2026م، ارتفعت تكلفة المواد الأساسية بنحو 1,8% على أساس سنوي، كما ارتفعت تكاليف الطاقة بنحو 3,0% وتكاليف العمالة بنحو 1,5%، مع ارتفاع أكبر في بعض مكونات المواد الأساسية.

وتُظهر بيانات الواردات خلال الفترة مارس-أغسطس 2026م، مقارنة بالفترة نفسها من عام 2025، تراجعاً واسعاً في عدد من المجموعات السلعية المرتبطة بقطاع التشييد والاستثمار. فقد انخفضت واردات الحجر والجص والإسمنت والسيراميك والزجاج من 4,36 مليارات ريال إلى 2,98 مليار ريال، بانخفاض 31,5%، كما تراجعت واردات المعادن ومصنوعاتها من 38,99 مليار ريال إلى 33,56 مليار ريال، بنسبة 13,9%، وانخفضت واردات الآلات والمعدات الكهربائية من 130,72 مليار ريال إلى 113,77 مليار ريال، بنسبة 13,0%.

”

يحدد صندوق النقد الدولي الآلات ومواد البناء تحديداً ضمن أهم فئات الواردات التي تجعل الاقتصاد السعودي معرضاً لاضطرابات التجارة الإقليمية

“





ويكمن الخطر الأكبر للمشروعات في أن التأخير في مكّون متخصص واحد قد يؤخر مرحلة كاملة من التنفيذ حتى إذا كانت بقية المواد متوافرة. ولذلك ترفع الأزمة أهمية التخطيط المبكر للمشتريات، وتحديد المواد والمعدات ذات فترات التوريد الطويلة، وزيادة مخزون قطع الغيار الحرجة، وتنويع الموردين وموانئ الدخول.

خامساً: الأدوية والمستلزمات الطبية

تتميز سلسلة الإمداد الدوائية بحساسية أعلى لزمن النقل وظروف التخزين؛ إذ تتطلب بعض الأدوية واللقاحات والمنتجات البيولوجية سلاسل تبريد وتحكمًا مستمرًا في درجات الحرارة، ما يجعل خيارات إعادة التوجيه أكثر تعقيدًا مقارنة بالسلع التقليدية.

وعلى الرغم من توسع التصنيع الدوائي المحلي، فإن المملكة ما تزال تعتمد على سلاسل الإمداد الدولية في جزء من احتياجاتها من المنتجات النهائية والمواد الخام والمستلزمات. ولذلك تعاملت الجهات التنظيمية مع استمرار تدفق المنتجات الصحية باعتباره أولوية خلال الأزمة.

ففي أبريل 2026م، عقدت الهيئة العامة للغذاء والدواء بالتعاون مع «موانئ» اجتماعًا مع أكثر من 220 ممثلًا لشركات الغذاء والدواء والأجهزة والمستلزمات الطبية. وشملت الإجراءات تبسيط إصدار أذونات الاستيراد، وتسريع المعالجة التنظيمية، وإعطاء الأولوية لشحنات الأدوية والأجهزة الطبية الأساسية، وزيادة الكوادر التفتيشية في المنافذ وتشغيل مركز الاستجابة على مدار الساعة لتسريع عمليات الفسح وحركة الشحنات.

وتبع ذلك إجراء أكثر مباشرة لمعالجة أثر اضطراب النقل؛ إذ أطلقت الهيئة، والسعودية للشحن مبادرة تقدم تخفيضًا يصل إلى 50٪ من تكلفة الشحن الجوي للشحنات الدوائية والمستلزمات الطبية، بهدف خفض تكلفة الشحن على المستوردين وضمان استمرار تدفق المنتجات الأساسية دون انقطاع، مع توفير حلول متخصصة لسلسلة التبريد والتحكم في درجات الحرارة.

وتشير بيانات الواردات خلال الفترة مارس-أغسطس 2026م، مقارنة بالفترة نفسها من عام 2025م، إلى تراجع نسبي في المجموعات السلعية المرتبطة بسلسلة الإمداد الصحي؛ إذ انخفضت واردات منتجات الصناعات الكيماوية بنسبة 6,0٪، وهي مجموعة واسعة تشمل ضمن مكوناتها المنتجات الصيدلانية والمواد والمدخلات الكيماوية المستخدمة في عدد من الصناعات، كما تراجعت واردات أجهزة القياس والفحص والطب وغيرها بنسبة 3,4٪، ويلاحظ أن حجم التراجع في هذه المجموعات كان أقل حدة من الانخفاض المسجل في عدد من المجموعات السلعية الأخرى، وهو ما يشير إلى قدر أكبر من استقرار تدفقات السلع ذات الصلة بالقطاع الصحي خلال فترة الاضطرابات.

”
على الرغم من توسع
التصنيع الدوائي المحلي
فإن المملكة ما تزال
تعتمد على سلاسل
الإمداد الدولية في جزء من
احتياجاتها من المنتجات
النهائية والمواد الخام
والمستلزمات

“





توفر تجارة الجملة والتجزئة والتضخم اختباراً مهماً لمدى انتقال الضغوط التي بدأت في النقل والاستيراد والإنتاج إلى المستهلك النهائي. وتشير بيانات استخدام الواردات إلى أن واردات المستهلك النهائي بلغت في أغسطس 21,69 مليار ريال، بما يعادل 32,3% من إجمالي الواردات، بينما استحوذت واردات المستهلك الوسيط على 33,87 مليار ريال أو 50,5%. وهذا يعني أن الصدمة الخارجية لا تنتقل مباشرة إلى رفوف المتاجر؛ إذ يمر الجزء الأكبر منها أولاً عبر المنتجين والمستوردين والموزعين.

وتؤكد مؤشرات النشاط أن السوق التجاري بالمملكة ظل قادراً على العمل رغم اضطراب سلاسل الإمداد. فقد ارتفع الرقم القياسي للإيرادات التشغيلية لتجارة الجملة والتجزئة 3,2% في الربع الثاني من 2026م، مقارنة بالفترة نفسها من 2025م، وفي الوقت نفسه ارتفع مؤشر المبيعات الإلكترونية للقطاع ككل 9,8%، مع نمو المبيعات الإلكترونية لتجارة التجزئة تحديداً 13,4% وتجارة الجملة 6,5%.

كما يوفر توسع التجارة الإلكترونية طبقة إضافية من المرونة؛ فارتفاع مبيعات التجزئة الإلكترونية 13,4% يعني أن قدرة الشركات على الوصول إلى المستهلك أصبحت أقل اعتماداً على شبكة المتاجر المادية وحدها، كما تتيح المنصات الرقمية إعادة توزيع المخزون بين المناطق ومراكز التوزيع بصورة أسرع. ولا يعالج ذلك مشكلة الاستيراد في حد ذاتها، لكنه يزيد كفاءة استخدام المخزون الموجود داخل المملكة. لكن الصورة تختلف عند الانتقال من توافر السلع إلى تكلفتها. فقد سجل الرقم القياسي لأسعار الجملة ارتفاعاً سنوياً بلغ 5,0% في يوليو 2026م، بالإضافة إلى ارتفاع مجموعة المنتجات المعدنية والآلات والمعدات ضمن أسعار الجملة بنحو 9,7%.

كما يختلف الانكشاف داخل التجزئة نفسها. فالسلع الغذائية الأساسية أظهرت قدرة أكبر على المحافظة على التدفقات، بل ارتفعت واردات المنتجات النباتية والزيوت، بينما تعرضت السلع المعمرة والرأسمالية لضغوط أكبر. ولذلك من المتوقع أن يكون أثر الأزمة غير متجانس بين فئات المتاجر والمنتجات؛ فالسلع الأساسية ذات الدوران السريع تتمتع بأولوية أعلى في التوريد، بينما يمكن تأجيل شراء بعض السلع المعمرة أو استبدال الطراز والعلامة التجارية بدرجة أكبر.

”

تؤكد مؤشرات النشاط أن السوق التجاري بالمملكة ظل قادراً على العمل رغم اضطراب سلاسل الإمداد

“





سجلت معدات النقل أكبر انخفاض بين الأقسام السلعية محل التحليل؛ إذ تراجعت الواردات من 62,90 مليار ريال خلال مارس-أغسطس 2025م، إلى 37,54 مليار ريال في الفترة نفسها من 2026م، بانخفاض 25,36 مليار ريال أو 40,3% ويزيد معدل الانخفاض على أربعة أضعاف انخفاض إجمالي الواردات البالغ 9,4%، ما يجعل معدات النقل إحدى أكثر سلاسل الإمداد تعرضاً للتغير خلال الأزمة.

إلا أن قراءة هذا الانخفاض باعتباره تراجعاً مماثلاً في الطلب المحلي ستكون مضللة. فبيانات الهيئة العامة للإحصاء تظهر أن مؤشر مبيعات السيارات ارتفع 0,6% على أساس سنوي في الربع الثاني من 2026م، و 0,9% مقارنة بالربع الأول. وبذلك تزامن انهيار قيمة الواردات مع استمرار المبيعات المحلية في النمو، وإن بمعدل محدود.

هذه الفجوة بين الواردات والمبيعات أهم مؤشر على طبيعة الصدمة في القطاع. فهي تشير إلى أن السوق المحلي استطاع خلال المرحلة الأولى فصل المبيعات النهائية عن تدفقات الاستيراد الآنية، ويرجح أن المخزون القائم لدى الوكلاء والموزعين، والفاصل الزمني بين وصول المركبة وبيعها، وإعادة جدولة طلبات جديدة، ساهمت مجتمعة في امتصاص جانب من الانخفاض في الواردات.

ومن ناحية سلسلة التوريد، يتميز القطاع بدرجة أقل من المرونة في تغيير المورد مقارنة بالسلع الاستهلاكية العامة. فالمركبات وقطع الغيار ترتبط بشبكات وكلاء، ومصنعين، ومواصفات واعتمادات وخدمات ما بعد البيع. وتظل الولايات المتحدة واليابان وألمانيا والصين ضمن الاقتصادات الصناعية الرئيسية في قاعدة موردي المملكة إجمالاً وفي المقابل، اكتسب النقل البري أهمية أكبر في امتصاص التحول الجغرافي في الواردات. فانتقال جزء كبير من التدفقات من الدمام إلى جدة وينبع لا ينهي الرحلة عند الميناء؛ بل ينقل جزءاً من عبء سلسلة الإمداد إلى شبكة النقل الداخلي، خصوصاً للسلع المتجهة إلى الرياض والمنطقة الشرقية. ولذلك اتخذت الهيئة العامة للنقل في مارس إجراءً استثنائياً بتمديد العمر التشغيلي للشاحنات العاملة في نقل البضائع إلى 22 عامًا لمدة ستة أشهر حتى 25 سبتمبر 2026م، ويستهدف هذا الإجراء تمكين قطاع النقل البري من استيعاب المتغيرات والاحتياجات المتزايدة وتسريع تدفق سلاسل الإمداد.

وتكشف هذه الإجراءات عن أثر ثانٍ للأزمة على قطاع النقل وهو: انخفاض واردات معدات النقل من جهة، وارتفاع الحاجة التشغيلية إلى أصول النقل الموجودة بالفعل من جهة أخرى. أي أن الأزمة رفعت أهمية الاستفادة القصوى من الأسطول الحالي في الوقت الذي انخفض فيه تدفق المعدات الجديدة. وإذا استمر هذا الوضع لفترة طويلة، فقد تنتقل المخاطر من تأجيل استيراد الأصول إلى ارتفاع معدلات الاستخدام والصيانة والحاجة إلى قطع الغيار وتجديد الأسطول.

”

الأزمة رفعت أهمية الاستفادة القصوى من الأسطول الحالي في الوقت الذي انخفض فيه تدفق المعدات الجديدة

“





كما أن استمرار مبيعات السيارات في الارتفاع الطفيف رغم انخفاض الواردات لا يمكن اعتباره مستدامًا تلقائيًا. فإذا كان جزء من الفجوة يُغطى من المخزون، فإن استمرار انخفاض الواردات سيؤدي تدريجيًا إلى تراجع عمق المخزون، وإطالة فترات التسليم، وتغيير مزيج الطرازات المتاحة، وربما ارتفاع أسعار بعض المركبات وقطع الغيار قبل أن يظهر الأثر في إجمالي المبيعات.

4. الآفاق المستقبلية والسيناريوهات والتوصيات

الانتقال من إدارة صدمة مؤقتة إلى بناء مرونة ممتدة

تدخل سلاسل الإمداد والخدمات اللوجستية في المملكة العربية السعودية المرحلة المقبلة في بيئة تختلف عن الأشهر الأولى من الأزمة. ففي البداية، كان الافتراض الأكثر شيوعًا أن اضطراب مضيق هرمز سيكون مؤقتًا، وأن إعادة توجيه التدفقات إلى البحر الأحمر تمثل حلًا مرحليًا إلى حين عودة الملاحة إلى طبيعتها. إلا أن التطورات حتى مطلع أكتوبر 2026م، تشير إلى أن عدم اليقين أصبح أكثر استمرارًا واتساعًا جغرافيًا.

ولم يعد الخطر المستقبلي يقتصر على استمرار القيود والاضطرابات في حركة الملاحة عبر مضيق هرمز وعدم عودتها بصورة كاملة إلى مستويات ما قبل الأزمة، وإنما أصبح يتمثل في حدوث اضطراب متزامن أو متعاقب في هرمز والبحر الأحمر. وهذا يغير مفهوم المرونة المطلوبة؛ إذ لا يكفي أن تمتلك المملكة العربية السعودية منفذًا بديلًا على الساحل الآخر، بل يجب أن تمتلك شبكة متعددة المسارات ووسائل النقل والموردين والمخزونات قادرة على العمل إذا تعرض أكثر من ممر بحري للضغط في الوقت نفسه.

محددات المسار خلال الاثني عشر شهرًا المقبلة

سيعتمد مسار سلاسل إمداد المملكة العربية السعودية خلال بقية 2026 و2027م، على 5 متغيرات مترابطة.



لا يكفي أن تمتلك
المملكة العربية
السعودية منفذًا بديلًا
على الساحل الآخر، بل
يجب أن تمتلك شبكة
متعددة المسارات





السيناريوهات المحتملة

في ظل استمرار عدم اليقين في الممرات البحرية الإقليمية، تستعرض السيناريوهات ثلاثة مسارات محتملة خلال 2027م، بهدف تقييم انعكاساتها على الواردات وتكاليف النقل ومرونة سلاسل الإمداد وقدرة المملكة على التعامل مع مستويات مختلفة من الاضطراب.



التوصيات الاستراتيجية

استناداً إلى تجربة 2026م، تركز التوصيات على تحويل الاستجابة المؤقتة للأزمة إلى مرونة هيكلية مستدامة، عبر تنويع المسارات والموردين، وتعزيز الربط اللوجستي، وتطوير إدارة المخزون والخطط والإذار المبكر، مع مراعاة تكلفة المرونة على القطاع الخاص.



”

تركز التوصيات على تحويل الاستجابة المؤقتة للأزمة إلى مرونة هيكلية مستدامة

“



- الهيئة العامة للإحصاء (GASTAT)
- الهيئة العامة للموانئ (Mawani)
- وزارة البيئة والمياه والزراعة (MEWA)
- صندوق النقد الدولي (IMF)
- وكالة الطاقة الدولية
- المنظمة البحرية الدولية
- منظمة التجارة العالمية
- مؤتمر الأمم المتحدة للتجارة والتنمية (UNCTAD)
- سال السعودية للخدمات اللوجستية (SAL)
- سابك (SABIC)
- Maersk
- Hapag-Lloyd
- Ocean Network Express (ONE)
- CMA CGM
- موقع أرقام
- مواقع صحفية متنوعة



Gulf Research Center
Knowledge for All



مركز الخليج للأبحاث
المعرفة للجميع



**Gulf Research Center
Riyadh**

Unit FN11A
King Faisal Foundation
North Tower
King Fahd Branch Rd
Al Olaya Riyadh 12212
Saudi Arabia
Tel: +966 112112567



**Gulf Research Center
Jeddah**

19 Rayat Alitihad Street
P.O. Box 2134
Jeddah 21451
Saudi Arabia
Tel: +966 12 6511999
Fax: +966 12 6531375
Email: info@grc.net



**ulf Research Center
Foundation**

venue de France 23
1202 Geneva
Switzerland
Tel: +41227162730
:mail: info@grc.net



**Gulf Research Centre
Cambridge**

University of Cambridge
Sidgwick Avenue,
Cambridge CB3 9DA
United Kingdom
Tel: +44-1223-760758
Fax: +44-1223-335110



**Gulf Research Center
Foundation Brussels**

4th Floor
Avenue de
Cortenbergh 89
1000 Brussels
Belgium
grcb@grc.net
+32 2 251 41 64



@Gulf_Research Gulfresearchcenter gulfresearchcenter gulfresearchcenter

www.grc.net

مركز الخليج للأبحاث
المعرفة للجميع