



المعهد العالي لتقنيات علوم البحار - صبراتة

المؤتمر العلمي الدولي الثالث لتكنولوجيا علوم البحار 2022م

تحت شعار: الموارد والثروات البحرية دعامة لتنمية الاقتصاد الوطني

عنوان البحث:

أثر رقمنة لوجستيات النقل البحري في رفع كفاءة الموانئ البحرية الليبية

دراسة تطبيقية على ميناء زوارة البحري

د. نوري المهدي الكوني

كلية المواكب الدولية للعلوم الإدارية والمالية/ السراج

أ. كميّة أبو زيد النعال

المعهد العالي لتقنيات علوم البحار/ زوارة

المستخلص:

تهدف هذه الدراسة إلى معرفة أثر استخدام رقمنة لوجستيات النقل البحري على كفاءة الموانئ من وجهة نظر العاملين، دراسة تطبيقية علمياً ميناء زوارة البحري الليبي واتبعت الدراسة المنهج الوصفي التحليلي، تكونت حجم عينة الدراسة من (79) مستجيب. استخدمت استمارة الاستبيان لجمع البيانات وتم تحليلها ومعالجتها باستخدام حزمة البرامج الإحصائية للعلوم الاجتماعية (spss) توصلت الدراسة إلى النتائج من أهمها: ضعف استخدام الرقمنة اللوجستية في الميناء المبحوث، ومستوى كفاءة أداء الميناء جاء بدرجة متوسطة، ويوجد أثر ذو دلالة إحصائية لاستخدام رقمنة لوجستيات النقل البحري على كفاءة الميناء المبحوث.

الكلمات الافتتاحية: النقل البحري، رقمنة لوجستيات النقل ، كفاءة الموانئ البحرية

Abstract

This study aims to know the impact of the use of maritime transport logistics on the efficiency of ports from the point of view of workers, an applied study on the Libyan sea port of Zuwara. The study followed the descriptive analytical approach. The sample size of the study consisted of (79) respondents. A questionnaire form was used to collect data and it was analyzed and processed using the statistical software package for social sciences (spss). The most important of them are: the weakness of the logistics services in the port surveyed, the port's performance efficiency level came to a medium degree, there is a statistically significant effect of the use of maritime transport logistics on the efficiency of the port surveyed.

Keywords: Maritime transport, transport logistics, seaport efficiency

المقدمة

زاد أهمية النقل البحري في عصرنا الذي اشتدت فيه كثافة التبادل السلعي بين الدول، كبيرة وصغيرة، غنية أو فقيرة. فلم تعد هناك دولة مهما كانت كفاءتها الذاتية من الموارد قادرة على الانعزال التجاري فإن النقل البحري ما زال ينقل 78% (أواسط الستينيات) من وزن التجارة العالمية، وهو ما يساوي 68% من قيمة مجموع التجارة العالمية. بعبارة أخرى إن الأسطول التجاري العالمي تضاعف أكثر من أربع مرات في خلال الفترة (1914 إلى 1970) وهذا يعكس نمو التجارة العالمية خلال نصف قرن ونمو أساطيل الدول لكي تسهم في نقل تجارتها وتلعب الموانئ العالمية والأسطول التجاري البحري دوراً رئيسياً في تسهيل حركة البضائع وتخفيض أسعار النقل وفي دفع حركة التطور الاقتصادي والنظام العالمي اللوجستي التي تهتم بتدفق المواد الأموال والمعلومات من المورد الأصلي إلى الزبون النهائي واكتسبت أهمية كبيرة باعتبارها توجه جديد في الإدارة الحديثة للمؤسسات تجعلها قادرة على توفير السلع والمنتجات للعملاء من خلال رقمنة الخدمات والتجارة الالكترونية في الوقت والمكان المناسبين. ونجد إن العديد من المؤسسات الاقتصادية والشركات العالمية الرائدة تعتمد على إستراتيجية إدارة شبكة الإمداد في ظل مفهوم اللوجيستيك الذي يعتبر حلقة وصل للتجارة العالمية التي تمثل جزءا كبيرا من الاقتصاد العالمي مما أدى إلى ازدياد حجم التجارة الالكترونية التي تعتمد على الخدمات اللوجستية الالكترونية عبر البحار.

مشكلة الدراسة:

في ظل المنافسة التي تشهدها الموانئ البحرية في مجال النقل البحري تسعى الدولة الليبية كباقي الدول لتطوير موانئها بما يتلاءم المتطلبات في النقل البحري لذا يحتاج ميناء زوارة البحري إلى تطوير نظم الإدارة اللوجستية في مجال النقل والتجارة الالكترونية لدعم قدرتها التنافسية .

وتتمثل مشكلة الدراسة في التساؤل التالي:

ما مدى تقديم لوجستيات رقمية للنقل البحري في ميناء زوارة البحري وما أثرها على كفاءة الميناء؟

أهمية الدراسة:

تبرز أهمية هذا الموضوع في كونه يتناول وظيفة النقل البحري والتي تمثل عادة أهم عناصر إدارة شبكة الإمداد، ولقد أوضحت العديد من الدراسات أن حركة النقل بمفردها تمتص ما يتراوح

تلت إلى ثلثي تكلفة الإمداد إجمالية ومن هنا يتبين أهمية استيعاب كل القضايا المرتبطة بالنقل البحري والدور الحيوي الذي يلعبه في شبكة الإمداد باعتبارها توجه جديد للمؤسسات في خلق ميزة تنافسية للموانئ البحرية. وتتبع أهمية الدراسة من حيث التعرف على الآتي:

1. أهمية صناعة النقل البحري في التنمية الاقتصادية والإستراتيجية على الموانئ.
2. الدور الكبير لوظيفة اللوجستك الرقمي في النقل البحري وأهميته في رفع أداء الموانئ.
3. استنتاج مجموعة من التوصيات التي تمكن من تحسين خدمات النقل في ميناء زواره البحري.

أهداف الدراسة:

تهدف الدراسة إلى تحقيق الأهداف التالية:

- 1- بيان أهمية اللوجستيات الرقمية في خدمة قطاع النقل البحري على المستوى المحلي.
- 2- تحليل الأنشطة اللوجستية داخل الموانئ لتسهيل حركة التجارة البحرية في الموانئ.
- 3- دراسة العلاقة بين اللوجستيات الرقمية النقل البحري وكفاءة الموانئ البحرية.

فرضيات الدراسة

* الفرضية الرئيسية: يوجد أثر ذو دلالة إحصائية لرقمنة لوجستيات النقل البحري في ميناء زواره البحري

الفرضيات الفرعية:

* الفرضية الفرعية الأولى: ما أثر استخدام رقمنة لوجستيات النقل البحري في ميناء زواره البحري.

* الفرضية الفرعية الثانية: ما أثر استخدام رقمنة لوجستيات النقل البحري على كفاءة الميناء قيد الدراسة.

منهج الدراسة:

أستخدم الباحثان المنهج الوصفي في إعداد الإطار النظري لهذه الدراسة وذلك بالرجوع إلى مصادر جاهزة من كتب أكاديمية ومقالات ودراسات حديثة منشورة في دوريات مشهورة تتعلق بمتغيرات الدراسة وأستخدم الباحثان المنهج التحليلي أو الاستنباطي لاختبار فرضيات دراستهما،

وذلك بتحليل البيانات المتعلقة بفرضيات الدراسة بعد جمعها من مجتمع الدراسة للوصول لنتائج تثبت أو تدعم تلك الفرضيات .

مجتمع الدراسة : يتمثل مجتمع الدراسة من جميع العاملين في ميناء زوارة البحري والذي يبلغ عددهم 146 موظف .

عينة الدراسة : تم اختيار وتحديد العينة بطريقة تضمن الوصول إلي نتائج موضوعية ،ونظر لصعوبة الاتصال بجميع مفردات المجتمع لذلك تم اختيار عينة عشوائية بسيطة من العاملين بلغت (108) عنصر، وقام الباحثان بتوزيع استمارة استبيان على العاملين في الميناء. وبعد فترة زمنية تم جمع الاستمارات الموزعة واسترجع منها (83) استمارة وتم استبعاد منهم 4 استمارات لعدم استيفائها للشروط وخضعت للدراسة (79) استمارة. بنسبة (3.3%)
حدود الدراسة:

الحدود المكانية: تم إجراء الدراسة في ميناء زوارة البحري.

الحدود الزمنية: تم إجراء الدراسة بين الفترتين من شهر يناير 2022 م إلى شهر مايو 2022م.

أولاً: الإطار النظري للدراسة

المبحث الأول: لوجستيات النقل البحري

أولاً: مفهوم النقل البحري:

تشهد صناعة النقل البحري منذ بداية الستينات سلسلة من التطورات السريعة والمتلاحقة سواء بالنسبة للسفينة أو الميناء، و قد كانت ثورة التحوية بمثابة الإرهاصة الأولى التي فجرت سلسلة التطورات هذه، فقد كان لثورة التحوية و المفاهيم اللوجستية أثرها الهام في تطور مفهوم النقل، حيث تجاوز ذلك المفهوم البسيط من مجرد نقل البضائع من ميناء إلى ميناء (port to port) (إلى عمليات متكاملة من (from door to door) .الباب إلى الباب:

1- تعريف النقل البحري

هنالك العديد من التعريفات للنقل البحري في الأدب الاقتصادي، يتفق معظمها في أن النقل عملية متكاملة تشمل حركة السلع وعناصر الإنتاج مثل العمل ورأس المال .

ويعرف الاقتصادي الشهير (Thomsan.M.J) النقل على أنه "خدمة وسيطة ووسيلة لتحقيق الهدف دون أن يكون هدفا في حد ذاته ويكون الهدف المقصود تعبيراً في الموقع سواء بالنسبة للأشخاص والبضائع (السيد، 2004، ص30)

يعرف موربي صناعة النقل البحري بأنها الصناعة التي يرتبط عملها بالسفينة وتضم أصحاب المصالح ذات العلاقة بصناعة النقل البحري مثل مالك السفن، الموانئ البحرية، البنوك البحرية، سماسرة السفن، التوكيلات الملاحية وشركات الشحن والتفريغ والتخزين (حمد، 2008، ص7)

2- أهمية النقل البحري :

يعد النقل البحري أحد ركائز التنمية الاقتصادية لمختلف دول العالم حيث يسهم في تحسين ميزان المدفوعات لتلك الدول وإتاحة فرص التوظيف للأيدي العاملة الوطنية وبناء وازدهار المدن التي تقع على البحار من خلال بناء المشاريع البحرية والموانئ وأحواض بناء السفن والشركات الملاحية والمصانع وغيرها، هذه المميزات تزداد بازدياد الاعتماد على النقل البحري. كما يعد أرخص أنواع النقل جميعاً سواء من حيث التكاليف المادية أو الإمكانيات والقدرة على الشحن. وإذا علمنا أن حوالي ثلاثة أرباع التجارة العالمية يتم عن طريق البحر. احمد وكيل ، (هشام الجندي ، 2002 ص159)

ونظراً لارتباط التجارة الدولية بصناعة النقل البحري واستحواد هذه الصناعة على نقل 90% من حجم التجارة العالمية. الأمر الذي أدى الاهتمام بها على المستوى الدولي وإنها الداعم الأساسي لمنظومة التجارة العالمية وواضح الوضع الراهن للتجارة العالمية يعتمد على النقل البحري بشكل متزايد. مما أدى إلى رفع مستوى الاعتماد على عمليات التحويلة والنقل المتعدد الوسائط، وصناعة النقل البحري أثر بالغ يسهم في الإنتاج والاستخدام وأحد مكونات موازين المدفوعات للدول. فكلما توسعت الدولة في امتلاك السفن، كلما كان ذلك في صالح ميزان مدفوعاتها وتوفير العملات الصعبة التي كانت ستدفع للناقلين الأجانب وجلب العملة الصعبة، نتيجة لنقل بضائع الغير بل إن الموانئ البحرية والوسائط المساعدة تعد مصدراً للعملات الأجنبية. (حمد بيريدان 2010 ص3)

3- إستراتيجية النقل البحري:

يعتبر النقل البحري من الخدمات الرئيسية في تسهيل عملية التجارة الدولية حيث يرغب المصدرون والمستوردون استلام بضائعهم في الوقت والمكان والشخص المناسب. كما يعتبر النقل البحري عنصراً من عناصر لوجستيات التجارة. ويتعرض مجال النقل البحري في الوقت الحاضر إلى ضغوط كبيرة لتوفير متطلبات واحتياجات السوق العالمية التجارية، ولذلك يجب الاهتمام والتفكير بأفضل الطرق التي يمكن بها شحن وتوصيل البضائع إلى الأسواق المطلوبة.

وفي بعض الحالات يكون النقل البحري هو البديل الوحيد المتاح وعند اختيار: طريقة النقل

البحري فإن المصدر أو الشاحن يأخذ بعين الاعتبار ما يلي:

1. وقت التسليم: يجب أن يكون أسرع ما يمكن لإرضاء العميل.

2. التكلفة: يجب أن تكون أقل ما يمكن مقابل خدمة جيدة.

3. التكلفة الرأسمالية: وتشمل فوائد رأس المال

4. تدفقات رأس المال: وارتباطاتها بالوقت المستغرق أثناء النقل.

5. تكلفة التأمين والتغليف: الذي يجب أن يكون مناسباً لكل وسائل النقل المستخدمة.

4- المشكلات التي تواجه صناعة النقل البحري العربي

أكثر المشكلات التي تواجه صناعة النقل البحري العربي هي عدم مطابقة الموانئ البحرية للمواصفات المطلوبة للتعامل مع السفن الحديثة، وعدم توافر التقنيات المناسبة لتفريغ وتخزين وتحميل السفن بأسرع وقت وبتكلفة أقل، وعدم ربط الكثير من الموانئ العربية بشبكات الطرق البرية أو الحديدية المحلية أو الدولية التي تعمل على إعادة توزيع البضائع على الدول المجاورة، ومشكلة وجود المناطق الحرة التي تسمح بإعادة شحن البضائع على سفن أصغر حجماً للدول المجاورة، والقدرة الضعيفة على المنافسة العالمية في هذا المجال. إضافة إلى أن معظم الحكومات العربية تتعامل مع النقل البحري على أنه قطاع خدمي يعمل كأحد مفردات أجهزة الدولة وليس ككيان اقتصادي مستقل يعمل على زيادة الموارد، ويكون تحت مظلة إدارية أفضل بعيداً عن الروتين والتعقيدات التي تشكل عائقاً أمام تطوير أدوات هذا القطاع الهام. الأمر الذي أدى إلى تراجع الحركة الملاحية، والتوقف عن إدخال التطورات المطلوبة عليها كي تتناسب مع

الزيادة السنوية لحجم التجارة العالمية، وانخفاض معدل الاستثمار في هذه الصناعة المهمة. وتعاني الموانئ البحرية العربية من تفشي ظاهرة البيروقراطية، وتضارب المصالح، وهيمنة أجهزة الدولة عليها الأمر الذي يفقدها الكثير من حرية الحركة نحو الإنجاز السريع المطلوب من تحميل وتفريغ... الخ. إضافة إلى أن معظم هذه الموانئ لم يتم تطويرها باعتبارها أحد الأنشطة الخدمية التي تحتاج إلى الدعم المالي من خزينة الدولة، حيث ما تزال تعاني من القصور الدائم بسبب كونها ليست من الأنشطة الاقتصادية المستقلة ذات القيمة الاقتصادية المضافة للدولة.

ثانياً: مفهوم اللوجستيات:

اللوغستيات بأنها إحكام السيطرة على سلاسل الإمداد التي تغطي العالم عن طريق تجمع إدارة أنشطة النقل والتخزين والتوزيع وتكنولوجيا المعلومات تحت سيطرة واحدة وإدارة واحدة فهي تعمل على مختلف أجزاء السلسلة وتعمل على تقليل الدورة المستندية والمعوقات البيروقراطية وتعمل على استخدام أنسب المعدات وإعادة توزيعها بما يضمن سرعة تدفق الإمداد بأرخص تكلفة وأعلى كفاءة.

1. تعريف اللوجستيات :

تعني كلمة اللوجيستية هي نوع من العمل العسكري يتعامل مع الإمداد والصيانة ونقل المواد والأشخاص و المنشآت (قلبازة ، بن حارث 2020 ص 78).

. وتم تعريف اللوجيستية بمركز المعلومات الغرفة الشرقية لسنة 2008 على أنها فن وعلم إدارة تدفق البضائع والطاقة والمعلومات الأخرى والمنتجات والخدمات وحتى الأفراد من منطقة الإنتاج إلى منطقة الاستهلاك ومن الصعب أو حتى من المستحيل إنجاز تجارة عالمية أو عملية الاستيراد أو التصدير ونقل المواد الأولية أو المنتجات وتصنيفها دون دعم لوجستي احترافي حيث تتضمن اللوجستيات جميع المعلومات ،النقل،الجرد،التخزين،المعالجة والتغليف.

عرف (القاضي 2005 ص3) مفهوم اللوجستيات في النقل والتجارة الدولية، هو التكامل والاندماج بين النقل والتجارة الدولية بالكمية اللازمة في زمن محدد وإلى مكان محدد وبأقل تكلفة.

جمعية التقيس الفرنسية: "AFNOR" عرفت اللوجستيات من خلال خمسة أبعاد متكاملة ومنسقة فيما بينها وتشمل: التموين والشراء، اللوجستيات داخل المؤسسة، لوجستيات عملية الإنتاج، خدمة

ما بعد البيع و اللوجستيات العكسية التي تقوم باسترجاع وإعادة تصنيع المنتجاتالمنتهيةصلاحيتها. (إدريس،2002،ص 20)
كما يعرفها (شريف ماهر 2014 ،ص 49)"العلم الذي يدرس إدارة سلسلة تدفق المواد الأولية، والمنتجات الوسيطة والنهائية والمعلومات، بما يضمن استمرارية الإنتاج وتخفيض تكلفته، ويحقق ميزة تنافسية للمشروع، ويكفل رضا العملاء، وذلك من خلال إدارة أنشطة الشراء والتخزين والنقل والتوزيع والتغليف في إطار نظم المعلومات".

2- رقمنة اللوجستيات (اللوجستيات الرقمية).

هي القيام بمعظم المعاملات الحديثة الخدمية والإدارية من خلال التواصل عبر الحاسوب وشبكة المعلومات الدولية ليتم الاستعاضة عن المعاملات الورقية بمعاملات الكترونية. وبالتالي نقل بيئة العمل داخل المؤسسات البحرية من الشكل الورقي التقليدي إلى الشكل الالكتروني(الهوش.2002)
تتميز اللوجستيات التي يقدمها الميناء بالكفاءة والسرعة ، وانخفاض التكلفة مما تساعد العميل على القدرة التنافسية في توسيع الأسواق فتولد القيمة للعميل من خلال تقديم خدمة ذات جودة عالية بتكلفة منخفضة لا تأتي بالضرورة عن طريق تخفيض رسوم الميناء وإنما باستخدام تكنولوجيا حديثة أو الترشيح في تكلفة أداء الخدمة المقدمة للعميل أو من خلال مساعدتهم على توسيع الأسواق والقدرة على المنافسة فيها وبالتالي نمو وتوسيع نطاق أعمالهم.

تنقسم الخدمات اللوجستية بالموانئ البحرية إلى:

1- البريد السريع: تستخدم خدمات البريد السريع بشكل رئيسي للشحن عن طريق الجو والبر لإتمام تسليم المستندات والوثائق والطرود.

2- البريد الالكتروني: هو الوسيلة الأساسية لقطاع الأعمال والاتصالات، ويزداد استخدامه يوماً بعد يوم. يستخدم لنقل الرسائل النصية ونقل المستندات وجدول البيانات من جهة إلى جهة أخرى، وهو خدمة رقمية تسمح لمستخدمي الكمبيوتر بإرسال واستقبال الرسائل ذات المحتوى النصي ، بالإضافة إلى بعض الميزات المضافة مثل إرفاق الملفات بالرسائل .

<https://www.google.com/search?q>

3- الشحن والتفريغ: تشمل عمليات شحن وتفريغ سفن الحاويات وسفن البضائع العامة وغيرها. حيث تقوم هيئة الميناء بتقديم الخدمات مستخدمة الآليات والمعدات التي تمتلكها (حسني، علي، 2015 ص 161)

4 - عمليات التخزين: توجد مساحات كبيرة في معظم الموانئ لاستخدامها في أغراض التخزين و يقوم كل ميناء بإعطاء مهلة للحاوية للتخزين حتى يتم فرض رسوم عليها ويختلف فترة التخزين من ميناء لأخر. وباعتبار إن التخزين ووضع البضائع في المستودعات من أهم الخدمات اللوجيستية التي تعمل على تحسين أداء النقل البحري وتخفيض تكاليفه.

5 - إدارة سلسلة الإمداد: توفير عدد من الأنشطة أو الخدمات المتكاملة كامتداد لعملية التسليم المادي. وقد تتضمن تلك الخدمات. إدارة المستودعات والإمداد الداخلي والخارجي. وعددا من خدمات القيمة المضافة المتنوعة مثل تجميع الإنتاج وتغليفه أو وضع البطاقات عليه. (سويدان 2021 ص 99)

1- إدارة اللوجستيات

هي جزء من إدارة سلاسل الإمداد التي تقوم بعمليات التخطيط، والتنظيم، والتنسيق. والرقابة لكافة وفعالية التدفقات الأمامية والخلفية والتخزين لكل البضائع والخدمات والمعلومات من مصادرها إلى نقطة الاستهلاك وذلك لمقابلة متطلبات العميل، وتتضمن إدارة اللوجستيات إدارة النقل الوارد والصادر وإدارة أسطول النقل والمخازن ومناولة البضائع وإنجاز أوامر التوريد وتصميم شبكة التدفقات اللوجستية وإدارة المخزون وكذلك متابعة مقدمي الخدمات اللوجستية الالكترونية من خارج المنظمة كما تتضمن عملية خلق المصادر والمشتريات وتخطيط وجدولة الإنتاج وعمليات التغليف وتجميع البضائع وكذلك خدمة العملاء ، وتحتوي إدارة اللوجستيات على كل مستويات التخطيط والتنفيذ (الإستراتيجية التنفيذية . التكتيكية) وإدارة اللوجستية هي إدارة متكاملة حيث يتم التنسيق بين التسويق والمبيعات والتصنيع والإدارة المالية وإدارة تكنولوجيا المعلومات. وتعتبر صناعة اللوجيستيات الرقمية من الخدمات الالكترونية الجديدة التي دخلت سلسلة النقل والأكثر استخداما في مجال النقل البحري ويتطلب إقامة موانئ جافة تؤدي مجموعة

من الأنشطة والخدمات الالكترونية لذا أصبحت من الوظائف الحديثة للموانئ الحديثة مما يجعله يتحول إلى مركز لوجستي. (عبيد 2018)

2- التقدم التكنولوجي في صناعة لوجستيات النقل البحري

يعتمد التقدم التكنولوجي في صناعة اللوجيستيات على ركيزتين. الأولى هي التكنولوجيا المبرمجة التي تقوم بإظهار جدول مواقيت وصول السفن و إبحارها وشبكات الخطوط التي تعمل بها الموانئ فيما بينها. وأنظمة حجز الفراغات وخرائط المسارات وتتبع رحلات السفن وتحركاتها وكذلك طريقة الاستعلام عن عروض أسعار النوالين والخدمات، والركيزة الثانية هي تكنولوجيا التجهيزات والمعدات والآلات والمعروف إن التقدم التكنولوجي يتم بمعدلات أسرع بكثير من التقدم الزمني هذا ما جعل صناعة اللوجيستيات تتميز بسرعة التغيرات التكنولوجية التي تقتضي الحاجة إلى التدريب عالي المستوى للكوادر البشرية أي إن التقدم الرقمي في مجال الأجهزة والمعدات تتطلب تطوير سريعاً وكثيفاً في مجال البرمجيات والإدارة والتشغيل مع الاستفادة في نمو القدرات البشرية بما تخلو من فجوات بين عقول الموارد البشرية والموارد المادية بالاعتماد على أجهزة الاتصالات الحديثة من الانترنت والبريد الالكتروني وأجهزة الفاكس والتيلكس. التجارة الالكترونية: (نوري الكوني، 2022م.ص164) إن التجارة الالكترونية تعنى أن المبادلات الالكترونية داخل الدولة أو خارجها عبر المواني البحرية تتم عن طريق الانترنت . وهى تتم بين الأفراد والحكومات والمنظمات ، وجدير بالذكر أن العشرة سنوات الماضية قد شهدت حجم كبير من التجارة الالكترونية وكان النصيب الأكبر منها لصالح الدول ذات التقدم التكنولوجي في المعلومات والاتصالات عن الدول النامية التي لا تتمتع بهذه الصناعة المتقدمة . وتعتبر التجارة الالكترونية من الأفاق الجديدة في دنيا الأعمال ، ويمكن الإشارة هنا إن ندرك إمكاناتها ودورها الحيوي والمذهل في هذا المجال في وقتنا المعاصر وبالفعل فأن تكنولوجيا المعلومات التي في مقدمتها الانترنت استطاعت أن تربط آلاف من المنظمات في شبكة واحدة عالمية ، واستطاعت أن توفر القاعدة اللازمة للعديد من الأسواق الالكترونية . ويمكن القول أن هناك حالياً أنواع كثيرة جدا من السلع والخدمات التي يتم الإعلان عنها ، وتسويقها وشرائها على مستوى العالم باستخدام شبكة الانترنت كسوق ألكتروني عالمي . ولقد أصبحت منظمات الأعمال مجبرة على توفير

المطبوعات والإعلانات والكتالوجات ونماذج طلب الشراء أو التوريد ، وطريقة الدفع على موقع عالمي على الانترنت . وأصبحت أيضا جميع المنتجات حاليا متاحة على مواقع الانترنت بما في ذلك الزهور والمراجع العلمية والعقارات ، والملابس والأجهزة الالكترونية ، ومستحضرات التجميل والخدمات المصرفية ، والخدمات السياحية وغيرها . ويرى " لودن " أن توافر الانترنت على المستوى العالمي لإغراض التبادل والمعاملات بين المشتريين والبائعين ، كان بمثابة الوقود اللازم لنمو ازدهار التجارة الالكترونية . ومما لا شك فيه انه مع استبدال الإجراءات اليدوية المعتمدة على الورق بالبدائل الالكترونية ، ومع استخدام تدفقات المعلومات بأساليب جديدة وديناميكية فان التجارة الالكترونية استطاعت أن تزيد من سرعة أوامر الطلب ، والتسليم ، والدفع للسلع والخدمات . وفي نفس الوقت يؤدي ذلك إلى تخفيض عمليات التشغيل وتكاليف التخزين لدى المنظمات والموانئ البحرية .

المبحث الثاني: الكفاءة الإنتاجية للموانئ البحرية:

تحدد الكفاءة الإنتاجية للموانئ البحرية من خلال درجة ارتباطاتها بنظرائهم من الموانئ البحرية الأخرى، وهذا الارتباط يعرف بمؤشر الارتباط بشبكة النقل البحري المنتظمة. حيث تقاس درجة ارتباط الموانئ (ISC) على المرتبة المرجحة لخمسة معايير تتمثل بعدد السفن التي تؤم الميناء القدرة الاستيعابية لتلك السفن بوحدة الحاويات المكافئة ، الحد الأعلى لحجم السفن ، أعداد النقل التي تخدم الميناء (UNITED NATIONS 2013 p 59)

إن انخفاض قيمة المؤشر تدل على قلة عدد السفن والخطوط البحرية المنتظمة التي تخدم الموانئ في الدول وبالتالي ضعف الكفاءة الإنتاجية للموانئ البحرية.(الأمم المتحدة، 2011، ص 6)

1- الكفاءة التشغيلية أرصفة الموانئ:

تقاس كفاءة الرصيف في الميناء بنقل وشحن وتفريغ وسحب أكبر حمولة في أقل وقت ممكن عن طريق تفاعل إمكانيات وسائل الإنتاج التي تتمثل في الرافعات ومعدات النقل والسحب بالإضافة إلى كفاءة التخزين ، فكلما ارتفع معدل النقل والسحب مع إمكانية زيادة الشحن والتفريغ يسهم ذلك بارتفاع إنتاجية الرصيف مقارنة بالطاقة التصميمية للرصيف والتي تعني القدرة على الإنتاج بأقصى سرعة وبدون انقطاع أو توقف ويتم الوصول إليها في حالة التشغيل بحدود

100% وقد اعتمدت منظمة الانكثاد التابعة للأمم المتحدة معيارا لقياس الطاقة الإنتاجية النظرية المتاحة للأرصفة حيث أن طاقة الرصيف العام تصل إلى 360 ألف طن سنويا.

2- الكفاءة التشغيلية مخازن الموانئ:

تتحدد مستويات القدرة التشغيلية وكفاءة الموانئ على مقدار مستوى التشغيل الأمثل لمخازنها التي ترتبط بمقدار مساحة المخازن وطاقتها الاستيعابية والطاقة المستغلة.

تعد عملية التخزين إحدى وظائف الميناء التجاري لها أهمية كبيرة على حجم التجارة لأن دور الميناء لا يقتصر على كونه بوابة للتجارة الخارجية وإنما يعد مركزا لتجميع البضائع. حيث يكون للمواني التجارية البحرية نحو 54 مخزن بكافة الأنواع المستخدمة لتخزين كافة البضائع المتداولة على الرصيف. وأن لكل بضاعة نوعية خاصة من المخازن يتعين ذلك توفير الخبرات التي تحقق الحد الأمثل من حسن التخزين وصيانة البضائع. (صلاح الدين الشامي، 1976، ص149)

ثانيا: الدراسة التطبيقية

أولاً: جمع البيانات:

تم بناء استبانته توضح عدد الفقرات وسهولة الإجابة عليها، حيث طلب من المبحوثين وضع علامة (صح) أمام الإجابة التي يراها مناسبة.

اختبارات الصدق الصلاحية:

للتأكد من صدق وصلاحية استمارة الاستبيان قام الباحثان بالاختبارات الآتية:

أ. صدق المحتوى (أو صدق المضمون): لقد راع الباحثان في الاستمارة جانب صدق المحتوى، من خلال التأكد من أن جميع الأسئلة التي تحتويها الاستمارة تغطي جميع أبعاد المشكلة قيد الدراسة، وتغطي أبعاد الفرضية المنتقاة من الإطار النظري للدراسة.

ب. الصدق الظاهري: للتأكد من أن أسئلة الاستبيان تحقق الغرض الذي أعدت من أجل الدراسة، وتم عرض الاستبيان على عدد من المحكمين، وذلك للتأكد من مدى ملائمة عبارات الاستبيان لمجتمع الدراسة، وأن العبارات تقيس ما وضعت لقياسه، وقد أشار الأساتذة المحكمين

إلى الملاحظات والاقتراحات التي تم أخذها بعين الاعتبار، ثم التوصل إلى الصورة النهائية للاستبيان حيث تضم مجموعة من الأسئلة.
ثانياً: خصائص مفردات عينة الدراسة:

جدول (1) توزيع أفراد العينة وفق المتغيرات الديموغرافية

النوع	البيان	العدد	النسبة المئوية
الجنس	ذكر	79	100
	أنثى	0	0
المستوى التعليمي	جامعي	28	35.4
	دبلوم عالي	33	41.8
	دبلوم متوسط	17	21.5
	شهادات أخرى	1	1.3
سنوات الخدمة	أقل من 10 سنوات	14	17.7
	من 10 - 20 سنة	36	45.6
	أكثر من 20 سنة	29	36.7
المجموع		79	100

يتبين من خلال الجدول رقم (1) إن نسبة الذكور (100%) وكانت نسبة الإناث (0) ويتضح من الجدول أن أكبر عدد في المستوى التعليمي كان دبلوم عالي ونسبتهم (41.8%) وتليه جامعي ونسبتهم (35.4%) ثم تليه دبلوم متوسط بنسبة (21.5%) وكانت الأقل نسبة شهادات أخرى (1.3%) ويتبين من الجدول أن سنوات الخدمة للعاملين من (10 سنوات إلى 20 سنة) هم الأغلب ونسبتهم (45.6%) وتليه سنوات الخدمة (أكثر من 20 سنة) ونسبة (36.7%)، وتليه (أقل من 10 سنوات) بنسبة (17.7%) ويتضح بالجدول ان مفردات العينة كانت بمستويات مختلفة وليس مقتصرة على صفة معينة.

- اختبار الثبات والصدق: للتأكد من ثبات وصدق الاستبانة تم حساب معامل كرونباخ ألفا ومعامل الصدق الذاتي لكل محور من محاور استمارة الاستبيان. فكانت النتائج كما بالجدول رقم (2).

جدول (2) معامل كرونباخ ألفا

م	المحور	عدد العبارات	معامل ألفا الثبات	معامل الصدق
1	الخدمات اللوجستية الرقمية	11	.977	.988
2	كفاءة أداء الموائى	6	.963	.981

من خلال الجدول رقم (2) نلاحظ أن قيم معامل كرونباخ ألفا (α) لكل محور من محاور الاستبيان و المحاور تتراوح بين (.963 - .977)، وهي قيم أكبر من (0.60) يدل على توفر درجة

عالية من الثبات الداخلي في الإجابات وكذلك فإن معاملات الصدق تتراوح (981. 988). وهي قيم كبيرة وهذا يدل على توافر درجة عالية من الصدق مما يمكننا الاعتماد على إجابات مفردات العينة في تحقيق أهداف الدراسة وتحليل نتائجها.

ثالثاً: ترميز البيانات: استخدمت الطريقة الرقمية في ترميز البيانات حيث تم ترميز الإجابات كما بالجدول التالي رقم (3)

جدول (3) توزيع الدرجات على الإجابات المتعلقة بالمقياس الخماسي

الإجابة	غير موافق تماماً	غير موافق	لا أعرف	موافق	موافق تماماً
الدرجة	1	2	3	4	5

من خلال الجدول رقم (3) يكون متوسط درجة الموافقة (3) فإذا كان متوسط درجة إجابات مفردات العينة يزيد معنوياً عن (3) فيدل على ارتفاع درجة الموافقة. أما إذا كان متوسط درجة إجابات مفردات العينة يقل معنوياً عن (3) فيدل على انخفاض درجة الموافقة، في حين إذا كان متوسط درجة إجابات مفردات العينة لا تختلف معنوياً عن (3) فيدل على أن درجة الموافقة متوسطة، وبالتالي سوف يتم اختبار ما إذا كان متوسط درجة الموافقة تختلف معنوياً عن (3) أم لا. وبعد الانتهاء من ترميز الإجابات وإدخال البيانات الأولية باستخدام حزمة البرمجيات الجاهزة (SPSS) تم استخدام هذه الحزمة في تحليل البيانات الأولية.

نتائج اختبار فرضية الدراسة:

لاختبار معنوية درجة الموافقة على كل عبارة من العبارات المتعلقة بمتغيرات البحث، تم استخدام اختبار العينة الواحدة حول متوسط المقياس (3) فكانت النتائج كما في الجداول الآتية حيث كانت الفرضية الصفرية والبديلة لها على النحو الآتي:

الفرضية الصفرية: متوسط درجة الموافقة على العبارة لا يختلف معنوياً عن متوسط المقياس (3).

الفرضية البديلة: متوسط درجة الموافقة على العبارة يختلف معنوياً عن متوسط المقياس (3).

أولاً: نتائج اختبار أثر استخدام رقمنة لوجستيات النقل في الميناء:

لاختبار معنوية درجة الموافقة على كل عبارة من العبارات المتعلقة باستخدام رقمنة لوجستيات النقل تم استخدام اختبار العينة الواحدة حول متوسط المقياس (3). من خلال الجدول (4) نلاحظ أن:

- أ . الدلالات المعنوية لإحصاءات الاختبار أقل من مستوى معنوية (0.050) ومتوسطات إجابات مفردات العينة تقل عن متوسط المقياس (3) في العبارات الآتية:
- 1- تقدم في الميناء خدمات رخيصة ذات جودة عالية.
 - 2- يوجد في الميناء نظام خدمة الشباك الموحد.
 - 3- يوجد في الميناء أماكن متخصصة للتغليف والتغليف الواقي.
 6. يتم تقليل ما أمكن من المخزون لتخفيض التكاليف.
 - 7- يتم تطوير معدات المناولة لمواكبة التقدم التكنولوجي.
 - 9 - يتوفر في الميناء أجهزة ومعدات ذات كفاءة للرقابة على النقل.
 - 10 - يتم استخدام أجهزة ومعدات شحن وتفريغ الكترونية متخصصة.
 - 11 - يتوفر في الميناء مخازن ومستودعات متخصصة.

لذلك نرفض الفرضيات الصفرية لهذه العبارات ونقبل الفرضيات البديلة لها وحيث أن متوسطات إجابات مفردات العينة تقل عن متوسط المقياس (3) فهذا يدل على وجود انخفاض معنوي في درجات الموافقة على هذه العبارات.

- ب - الدلالات المعنوية لإحصاءات الاختبار أقل من مستوى معنوية (0.050) ومتوسطات إجابات مفردات العينة تزيد عن متوسط المقياس (3) في العبارات الآتية:

- 5 - يوجد في الميناء التجاوب السريع في إنتاج وتقديم الخدمة حسب رغبة المستهلك.
- لذلك نرفض الفرضية الصفرية لهذه العبارة ونقبل الفرضية البديلة لها وحيث أن متوسط إجابات مفردات العينة تقل عن متوسط المقياس (3) فيدل على وجود ارتفاع معنوي في درجات الموافقة على هذه العبارة.

الدلالة المعنوية لإحصاء الاختبار أكبر من مستوى معنوية (0.050) في العبارات التالية:

- 4 - يوجد في الميناء قاعدة بيانات للخدمات أو دليل إلكتروني لتبادل المعلومات.
 - 8- يتم استخدام الفاكس والانترنت والحاسب الآلي لسرعة الاستجابة الخدمة.
- لذلك نرفض الفرضيات الصفرية لهذه العبارات ونقبل الفرضيات البديلة لها فهذا يدل على أن درجة الموافقة متوسطة لهذه العبارات.
- جدول (4) نتائج الاختبار العينة الواحدة حول متوسطات إجابات مفردات العينة على العبارات المتعلقة برقمته لوجستيات النقل البحري

درجة الموافقة	الدلالة المعنوية	إحصائي الاختبار	الانحراف المعياري	المتوسط الحسابي	العبرة	
منخفضة	.000	-4.048	1.334	2.392	تقدم في الميناء خدمات رخيصة ذات جودة عالية	1
منخفضة	.000	-27.682	.500	1.443	يوجد في الميناء نظام خدمة الشباك الموحد	2
منخفضة	.025	-2.286	1.378	2.646	يوجد في الميناء أماكن متخصصة للتغليف والتغليف الواقي	3
متوسطة	.072	-1.826	1.541	2.684	يوجد في الميناء قاعدة بيانات للخدمات أو دليل إلكتروني لتبادل المعلومات	4
مرتفعة	.409	.830	1.219	3.114	يوجد في الميناء التجاوب السريع في إنتاج وتقديم الخدمة حسب رغبة المستهلك	5
منخفضة	.000	-7.128	1.152	2.076	يتم في الميناء تقليل ما أمكن من المخزون لتخفيض التكاليف	6
منخفضة	.000	-3.854	1.518	2.342	يتم في الميناء تطوير معدات المناولة لمواكبة التقدم التكنولوجي	7
متوسطة	.280	-1.088	1.448	2.823	يتم في الميناء استخدام الفاكس والانترنت والحاسب الآلي لسرعة الاستجابة للخدمة	8
منخفضة	.000	-11.855	.864	1.848	يتوفر في الميناء أجهزة و معدات ذات كفاءة للرقابة على النقل	9
منخفضة	.000	-5.410	1.331	2.190	يستخدم في الميناء أجهزة و معدات شحن وتفريغ الكترونية متخصصة	10
منخفضة	.000	-9.241	1.144	1.810	يتوفر في الميناء مخازن ومستودعات متخصصة	11
منخفضة	.000	-5.453	1.131	2.306	إجمالي المتوسطات	

لاختبار الفرضية الفرعية المتعلقة برقمنا لوجستيات النقل البحري نلاحظ أن قيمة إحصائي الاختبار (5.453) بدلالة محسوبة (0.000) وهي أقل عن مستوى المعنوية (0.050) لذلك نرفض الفرضية الصفرية ونقبل الفرضية البديلة وحيث أن المتوسط العام لإجابات مفردات العينة هو (2.306) وهو يقل عن متوسط المقياس (3) وهذا يشير إلى وجود انخفاض في استخدام اللوجستيات الرقمية. حيث أن:

- لا تقدم في الميناء خدمات رخيصة ذات جودة عالية.
- لا يوجد في الميناء نظام خدمة الشباك الموحد.
- لا يوجد في الميناء أماكن متخصصة للتغليف والتغليف الواقي.
- لا يتم تقليل ما أمكن من المخزون لتخفيض التكاليف.
- لا يتم تطوير معدات المناولة لمواكبة التقدم التكنولوجي.
- لا يتوفر في الميناء أجهزة و معدات ذات كفاءة للرقابة على النقل.

- لا يتم استخدام أجهزة ومعدات شحن وتفريغ الكترونية متخصصة.
- لا يتوفر في الميناء مخازن ومستودعات متخصصة.
- أحيانا يوجد في الميناء قاعدة بيانات للخدمات أو دليل إلكتروني لتبادل المعلومات.
- أحيانا يتم استخدام الفاكس والانترنت والحاسب الآلي لسرعة الاستجابة الخدمة.
- ثانياً :: نتائج اختبار المتعلقة بمدى كفاءة أداء الميناء:**
- لاختبار معنوية درجة الموافقة على كل عبارة من العبارات المتعلقة بمدى كفاءة أداء الميناء تم استخدام اختبار العينة الواحدة حول متوسط المقياس (3). من خلال الجدول (5) نلاحظ أن:
- أ . الدلالات المعنوية لإحصاءات الاختبار أقل من مستوى معنوية (0.050) ومتوسطات إجابات مفردات العينة تقل عن متوسط المقياس (3) في العبارات الآتية:
- 1_ يتم التعامل مع السفن الواردة للميناء بكفاءة عالية و خصوصاً عمليات تداول البضائع .
- 2 - عدد السفن المتداولة مناسبة بالنسبة لحركة التجارة العالمية.
- لذلك نرفض الفرضيات الصفرية لهذه العبارات ونقبل الفرضيات البديلة لها وحيث أن متوسطات إجابات مفردات العينة تقل عن متوسط المقياس (3) فهذا يدل على وجود انخفاض معنوي في درجات الموافقة على هذه العبارات.
- ب - الدلالات المعنوية لإحصاءات الاختبار أقل من مستوى معنوية (0.050) ومتوسطات إجابات مفردات العينة تزيد عن متوسط المقياس (3) في العبارات الآتية:
- 4 - تتوفر مساحات الأراضي اللازمة لأنشطة الميناء والمحافظة على وجود أراضي احتياطية للتوسع.
- 5 - عدد السفن المتداولة يتماشى مع إمكانيات وخدمات الميناء المقدمة.
- 6 - تتوفر كوادر إدارية وفنية وقوى عاملة على مستوى عالي من التدريب والكفاءة والأداء المتميز داخل الميناء.
- لذلك نرفض الفرضيات الصفرية لهذه العبارات ونقبل الفرضيات البديلة لها وحيث أن متوسطات إجابات مفردات العينة تزيد عن متوسط المقياس (3) فهذا يدل على وجود ارتفاع معنوي في درجات الموافقة على هذه العبارات.
- ج - الدلالات المعنوية لإحصاءات الاختبار أكبر من مستوى معنوية (0.050) في العبارة الآتية:
- 3 - يعمل الميناء على توفير جميع وسائل الصيانة اللازمة للأصول الرأس مالية والمنشآت من أرصفة ومساعدات ملاحية وغيرها.

لذلك نرفض الفرضية الصفريّة لهذه العبارة ونقبل الفرضية البديلة لها فهذا يدل على أن درجة الموافقة متوسطة لهذه العبارة.

جدول (5) نتائج الاختبار العينة الواحدة حول متوسطات إجابات مفردات العينة على العبارات المتعلقة بكفاءة الميناء

درجة الموافقة	الدلالة المعنوية	إحصائي الاختبار	الانحراف المعياري	المتوسط الحسابي	العبارة
منخفضة	.000	-3.882	1.072	2.532	يتم التعامل مع السفن الواردة للميناء بكفاءة عالية و خصوصاً عمليات تداول البضائع .
منخفضة	.000	-4.522	1.095	2.443	عدد السفن المتداولة مناسبة بالنسبة لحركة التجارة العالمية
متوسطة	.166	1.398	1.529	3.241	يعمل الميناء على توفير جميع وسائل الصيانة اللازمة للأصول الرأسالية والمنشآت من أرصفة ومساعدات ملاحية وغيرها.
مرتفعة	.044	2.050	1.262	3.291	يتوفر مساحات الأراضي اللازمة لأنشطة الميناء والمحافظة على وجود أراضي احتياطية للتوسع
مرتفعة	.006	2.820	1.317	3.418	عدد السفن المتداولة يتماشى مع إمكانيات وخدمات الميناء المقدمة
مرتفعة	.023	2.318	1.359	3.354	تتوفر كوادر إدارية وفنية وقوى عاملة على مستوى عالي من التدريب والكفاءة والأداء المتميز داخل الميناء.
متوسطة	.727	.350	1.178	3.046	إجمالي المتوسطات

لاختبار الفرضية الفرعية المتعلقة بكفاءة الموانئ نلاحظ أن قيمة إحصائي الاختبار (0.350) بدلالة محسوبة (0.727) وهي أقل عن مستوى المعنوية (0.050) لذلك نرفض الفرضية الصفريّة ونقبل الفرضية البديلة وهذا يشير إلى وجود درجة الموافقة لكفاءة الميناء متوسطة وحيث أن:

- يتوفر مساحات الأراضي اللازمة لأنشطة الميناء والمحافظة على وجود أراضي احتياطية للتوسع.
- عدد السفن المتداولة يتماشى مع إمكانيات وخدمات الميناء المقدمة.
- تتوفر كوادر إدارية وفنية وقوى عاملة على مستوى عالي من التدريب والكفاءة والأداء المتميز.
- يعمل الميناء على توفير جميع وسائل الصيانة اللازمة للأصول من أرصفة ومساعدات بحرية.
- لا يتم التعامل مع السفن الواردة للميناء بكفاءة عالية وخصوصاً عمليات تداول البضائع .
- عدد السفن المتداولة غير مناسبة بالنسبة لحركة التجارة العالمية.

ثالثاً: نتائج اختبار أثر استخدام رقمنة اللوجستيات على كفاءة أداء الميناء:

لاختبار الفرضية الرئيسية المتعلقة بأثر استخدام رقمنة اللوجستيات على كفاءة أداء الميناء تم تطبيق تحليل الانحدار الخطي البسيط لدراسة أثر المتغير المستقل (رقمنة لوجستيات النقل البحري) على المتغير التابع (كفاءة أداء الميناء).

يوضح الجدول (6) أن قيمة معامل الارتباط بيرسون تساوي (0.924). أنه توجد علاقة طردية موجبة وان معامل التفسير بلغ (0.853). عند مستوى الدلالة (0.000) أي إن ما قيمته (85.3%) تقسر من التغيرات في أداء الميناء ناتج عن التغير في رقمنة اللوجستيات كما بلغت قيمة درجة التأثير B (0.962). وهذا يعني أن الزيادة بدرجة واحدة في مستوى الاهتمام برقمنة لوجستيات النقل البحري يؤدي إلى زيادة في نتائج أداء الميناء بقيمة (0.962). ويؤكد معنوية هذا التأثير قيمة F المحسوبة التي بلغت (448.228) بدلالة معنوية (0.000). لذلك نرفض الفرضية الصفرية ونقبل الفرضية البديلة التي تنص (يوجد أثر ذو دلالة إحصائية لرقمنة لوجستيات النقل البحري على كفاءة أداء الموانئ)

جدول (6) تحليل الانحدار البسيط تأثير رقمنة لوجستيات النقل على كفاءة أداء الميناء

المتغير التابع	المتغيرات	درجات الحرية	R Square معامل التحديد	R معامل الارتباط	قيمة F	B درجة التأثير	إحصائي الاختيار	الدلالة الإحصائية
كفاءة أداء الميناء	رقمنة لوجستيات النقل البحري	78	.853	.924	448.228	.962	21.171	.000

النتائج:

أسفرت الدراسة على مجموعة من النتائج أهمها :

1. يوجد انخفاض في مستوى استخدام رقمنة لوجستيات النقل البحري في ميناء زوارة البحري حيث بلغ المتوسط الحسابي لإجابات أفراد العينة (2.306).
2. أظهرت نتائج الدراسة أن مستوى كفاءة أداء الميناء المبحوث جاء بدرجة متوسطة حيث بلغ المتوسط الحسابي لإجابات أفراد العينة (3.046)

3 . توجد علاقة طردية (موجبة) ذو دلالة إحصائية بين رقمنة لوجستيات النقل البحري ومستوى كفاءة أداء الموانئ، حيث كلما زادت درجة استخدام رقمنة لوجستيات النقل البحري تؤدي إلى ارتفاع مستوى كفاءة أداء الموانئ.

4 . يوجد أثر ذو دلالة إحصائية بين استخدام رقمنة لوجستيات النقل البحري على كفاءة أداء الموانئ حيث أن ما قيمته (85.3%) تفسر من التغيير في كفاءة أداء الميناء ناتجا عن التغيير في استخدام رقمنة لوجستيات النقل البحري.

التوصيات:

توصي الدراسة بالاتي:

- 1- . تحديد سياسات وبرامج إدارة الميناء وترجمتها إلى إجراءات واضحة ومتابعة التنفيذ والتنسيق بين مختلف الأنشطة.
- 2- تطوير وتحديث البنية الأساسية ومرافق الميناء لمواكبة التقدم الالكتروني في صناعة النقل البحري وإكسابها القدرة والميزة التنافسية.
- 3- العمل على إنشاء مركز لوجستي رقمي يدار وفق المعايير العالمية لتكون حلقة من حلقات النقل متعدد الوسائط ومركز توزيع محوري
- 4- تشجيع مشاركة القطاع الخاص في تقديم مختلف الأنشطة والخدمات اللوجستية الرقمية داخل الميناء،
- 5- العمل على استحداث المخازن والمستودعات وان تكون متخصصة والملائمة لكل نوع من أنواع البضاعة.
- 6- تحديث أسطول النقل البري الداخلي والخارجي وإسنادها إلى شركات خاصة أو شركة مساهمة للحفاظ على معايير الجودة.
- 7- نظرا للموقع الجغرافي الذي تمتاز بها الدولة الليبية فعلى سياسات الدولة العمل على إنشاء شبكة المواصلات البرية جيدة والوصول إلى الدول الغير ساحلية لتكون الموانئ الليبية هي السبيل للنقل البحري لها وهذا يعزز من حركة النقل البحري للدولة الليبية.
- 8- المزيد من إجراء البحوث المتعلقة بموضوع رقمنة لوجستيات النقل البحري .



المراجع

1. احمد وكيل، هشام الجندي (2002) مبادئ النقل، الأكاديمية العربية للعلوم النقل البحري ، مصر .
2. احمد بيردان (2010) دراسة مشروع توحيد معايير صناعة النقل البحري في الوطن العربي. الاجتماع الخامس عشر لمجلس إدارة الاتحاد العربي لغرف الملاحة العربية. الإسكندرية.
3. اسعد مبارك حسين ، منجد عباس علي (2015) دراسة استكشافية لتكاليف الخدمات المينائية لبعض الموانئ العربية ، مجلة العلوم الاقتصادية.
4. الأمم المتحدة ،(2011) تسهيلات النقل في من منطقة الاسكوا تحديات أم الترابط الإقليمي بيروت.
5. أمل قلبازة ، حياة بن الحارث (2020) لوجستيات النقل ، المحلة الاقتصادية ،إدارة الأعمال
6. ثابت عبد الرحمان إدريس (2008) مقدمة في :إدارة الأعمال اللوجستية – إلا مداد والتوزيع المادي، الدار الجامعية للنشر، الإسكندرية.
7. دعاء محمد سويدان (2021) دور إدارة المراكز اللوجيستية في زيادة كفاءة الموانئ البحرية المصرية والأجنبية، المجلة العلمية للدراسات التجارية البيئية المجلد الثاني عشر العدد الأول.
8. شريف ماهر، (2014) تخطيط النقل وسياساته الفعالية وعوامل الجدارة، الدار الجامعية، الإسكندرية.
9. صلاح الدين الشامي، (1976)جغرافية النقل ، كلية الآداب ، منشأة المعارف.
10. عثمان إبراهيم السيد (2004) قضايا النقل في السودان، مركز دراسات الشرق الأوسط وإفريقيا.
11. مالك الخضري(2022) المشكلات التي يعاني منها قطاع النقل التجاري البحري في الوطن العربي. مجلة النقل الإلكترونية تصدر عن وزارة النقل في الجمهورية العربية السورية العدد 20.
12. محمود حاتم القاضي (2005) دور السكك الحديدية والموانئ الجافة في تفعيل نشاط النقل متعدد الوسائط في الوطن العربي . المعرض الدولي للنقل ومستلزماته .دمشق.
13. مصطفى أحمد حمد (2008) اقتصاديات النقل في السودان، جامعة السودان للعلوم والتكنولوجيا.
- 14.نوري المهدي الكوني (2022 م) مدخل العلمي للإدارة الالكترونية، الهيئة العامة للثقافة، طرابلس، ليبيا
15. همام نزار عبيد (2018) العولمة في صناعة النقل البحري . مجلة النقل الإلكترونية . العدد التاسع .سوريا.

1-<https://commerce-logistique.alafdal.net/topic>

2 - UNITED NATIONS , Review of Mariti Trasport 2013 p 59,