

مجلة الجمعية العربية للملاحة

مجلة علمية نصف سنوية
عدد ٤٨ - يوليو ٢٠٢٤

pISSN (2090-8202) - eISSN (2974-4768)

<https://doi.org/10.59660/48072>

Volume 48 (Issue 2) Jul 2024

INDEXED IN (EBSCO)

المحتويات

كلمة التحرير

الأبحاث باللغة العربية



تحليل العلاقة بين ولاء العميل وربحية محطات تداول الحاويات بميناء بنغازي البحري
وسام حسن بوزيد الكوافي



محددات دعم وتعزيز ولاء الخطوط الملاحية بمحطات تداول الحاويات المصرية
(بالتطبيق على محطة دمياط لتداول الحاويات والبضائع)
محمد عبد الله عسل، مصطفى عبد الحافظ، أمير السمان



التكدس البحري وأضراره على الموانئ البحرية (دراسة حالة ميناء الإسكندرية)
محمد إبراهيم محمد قره، هشام محمود هلال، إيمان حداد



تأثير التحديات المحلية والأقليمية التي تواجه قطاع النقل البحري الليبي على تحقيق
أهداف التنمية المستدامة

نورية فرج بشير الصناعى، علاء عبد الواحد عبد اليارى، علاء محمود مرسى
أثر تطبيق متطلبات التحول الرقمي في إدارة وتطوير الموانئ البحرية وتعزيز
تنافسيتها



دراسة حالة على محطة عدن للحاويات - الجمهورية اليمنية
نبيل عبد الله بن عيفان، محمود السيد البواب



العوامل المسببة لمشكلة تكدس الموانئ البحرية (دراسة مقارنة بين ميناء الاسكندرية
ولوس انجلوس)

محمد إبراهيم محمد قره، هشام محمود هلال، إيمان حداد



عقد الـ BOT وأثره على إحداث التنمية المستدامة " دراسة تطبيقية على اليمن "

أحمد هادي أحمد ديك



أثر إعادة الهيكلة التكنولوجية على القدرة التنافسية للموانئ السعودية (دراسة حالة:
ميناء الملك عبد العزيز بالدمام)

سعود بن هذال الصهبي، محمد علي إبراهيم، هشام هلال



أثر حكم التحكيم بالنسبة للغير
فالح بن عبدالرحمن بن محمد الفالح، هشام محمود هلال، فهيمة احمد القماري

البحث متاح اون لاين فقط

الأبحاث باللغة الانجليزية



التصادم بين سفن الامداد والتموين والمنصات البترول البحرية اثناء عملية نقل
البضائع والافراد

خالد ابو بكر، هشام هلال، سيد عبد القادر



مستقبل سلامة الملاحة بالساحل المصري: تحسين درجة الثقة للخرائط الإلكترونية
سامي اسماعيل، محمد شندى



تداعيات بيئة عمل البترول والغاز البحرية على الصحة النفسية والأداء للعاملين
حسام الدين جاد الله، هشام هلال، احمد سعد نوفل



دراسة تأثير مشغلي المحطات العالمية على أداء محطات الحاويات من خلال
استراتيجيات الخصخصة في القطاع البحري

محمد شندى



مراجعة الجهود التجريبية والنظرية والنتائج الرئيسية بخصوص هندسة المحمل العائم
الهيدروديناميكي

نادر شكرى



التطورات والاتجاهات البحثية لمنع التصادم اثناء الملاحة المختلطة، مراجعة منهجية
للأدبيات مع التحليل البيبليومتري

محمود بصل، علاء عمار



هيئة التحرير

رئيس هيئة التحرير

د.ر. هشام هلال

رئيس مجلس إدارة الجمعية العربية للملاحة

أعضاء هيئة التحرير

الاستاذ الدكتور/ كريزيستوف كزابلوسكى

رئيس الجمعية البولندية للملاحة

الاستاذ الدكتور/ يسرى الجمل

وزير التربية والتعليم الأسبق

أ.د. أحمد الرباني

رئيس قسم الدراسات العليا - جامعة

ريبرسون، كندا

أ.د. محمد مرسى الجوهري

أستاذ الهندسة البحرية - رئيس جامعة برج
العرب

أ.د. عادل توفيق

أستاذ الهندسة البحرية - جامعة بورسعيد

الربان. محمد يوسف طه

الجمعية العربية للملاحة

د.ر. رفعت رشاد

الجمعية العربية للملاحة

د.ر. محمد عبد السلام داوود

مستشار رئيس الأكاديمية للشئون البحرية -
الأكاديمية العربية للعلوم والتكنولوجيا والنقل

البحري

أ. إسراء رجب شعبان

منسق المجلة

Arab Institute of Navigation

Cross Road of Sebaei Street & 45 St.,

Miami, Alexandria, Egypt

Tel: (+203) 5509824

Cell: (+2) 01001610185

Fax: (+203) 5509686

E-mail: ain@aast.edu

Website: www.ainegypt.org

تأثير التحديات المحلية والاقليمية على أهداف التنمية المستدامة في النقل البحري الليبي (دراسة ميدانية)

إعداد

نورية فرج بشير الصنعاني

DOI NO. <https://doi.org/10.59660/48712>

Received 28/01/2024, Revised 18/03/2024, Acceptance 08/05/2024, Available online and Published 01/07/2024

Abstract

The researcher aims to study the impact of local and regional challenges on the sustainable development goals in the field of Libyan maritime transport. This goal can be achieved through the following sub-goals: Providing a brief theoretical foundation on the topic of sustainable development, identifying the most important local and regional challenges that affect the goals of sustainable development, transforming maritime transport in Libya into sustainable maritime transport, identifying the most important obstacles to sustainable development in the field of Libyan maritime transport.

The research relied on the inductive approach in the first part of the study, which is the theoretical framework, to identify the impact of local and regional challenges on the sustainable development goals in the field of Libyan maritime transport, in order to establish a scientific reference for the subject of the study. This was done through extrapolation and analysis of previous studies that addressed the challenges. Local, regional, sustainable development goals, and studies that focused on the field of maritime transport, in order to guide and be guided by the results and recommendations reached when deriving the research hypotheses. The research also relied on the deductive approach to conduct the field study, and it was presented in the second section of the study with the aim of identifying and deducing the impact on Local and regional challenges to the sustainable development goals in the Libyan environment.

The study concluded that regional challenges have a positive impact on sustainable development in the field of Libyan maritime transport.

Local challenges also have a positive impact on sustainable development in the field of Libyan maritime transport.

المستخلص

يعد ضعف المؤسسات في الدولة الليبية أحد أهم مؤشرات التي تعوق بناء مؤسسات سياسية مستقرة قادرة على التخلص من الأزمات الرئيسية في الدولة، حيث أن الدولة مشروع مؤسساتي يعتمد على بناء منظومة من المؤسسات الرسمية وغير الرسمية، ولكي تستطيع بناء دولة ذات مؤسسات قوية قادرة على تحقيق أهداف التنمية المستدامة التي تلبي احتياجات الحاضر من دون النيل والمساس من قدرة الأجيال القادمة على تلبية احتياجاتها، وترشيد الإنفاق والإستهلاك، لا بد من أن تسعى الدولة الليبية إلى تحقيق أهداف التنمية المستدامة لتحسين ظروف المعيشة لجميع أفراد المجتمع.

تهدف هذه الدراسة إلى معرفة تأثير التحديات المحلية والإقليمية التي تواجه النقل البحري الليبي على تحقيق أهداف التنمية المستدامة.

اعتمدت الدراسة على المنهج الإستقرائي بالقسم الأول من الدراسة الذي يتمثل في الإطار النظري، للتعرف على تأثير التحديات المحلية والإقليمية التي تواجه النقل البحري الليبي على تحقيق أهداف التنمية المستدامة، وذلك لوضع مرجعية علمية لموضوع الدراسة، وتم ذلك من خلال إستقراء وتحليل الدراسات السابقة التي تناولت التحديات المحلية والإقليمية وأهداف التنمية المستدامة، والدراسات التي أهتمت بالنقل البحري، وذلك للتوجيه والإسترشاد بما توصلت إليه من نتائج وتوصيات عند إشتقاق فروض البحث، كما أتمدت على المنهج الإستنباطي عند قيامها بإجراء الدراسة الميدانية، وتم عرضها بالقسم الثاني من الدراسة، بهدف تحديد وإستنباط تأثير التحديات المحلية والإقليمية على تحقيق أهداف التنمية المستدامة في دولة ليبيا.

١- المقدمة

ظهر مفهوم التنمية في العقود الأخيرة، وذلك بعد ظهور العديد من المسميات التي تستهدف تحقيق التنمية، حيث تمثلت صور مفهوم التنمية في أطر متعددة مثل التنمية الإقتصادية، والتنمية الإجتماعية، والتنمية البشرية، والتنمية الشاملة، وقد بدأ مفهوم التنمية يظهر في كثير من الدول بعد حركات الإستقلال؛ حتى بدأت الدخول في مرحلة البناء، وسعت إلى تحقيق تنميتها الإقتصادية والإجتماعية حتى ظهرت العديد من المخاطر البيئية؛ والتي أدى إلى تفاقمها إلى التهديد بحدوث ظواهر وكوارث غير عادية (عبدالغفور، ٢٠٢١).

كما تعتبر التنمية المستدامة قضية أخلاقية وإنسانية ومصيرية ومستقبلية في أي دولة في العالم، فالتنمية المستدامة تقوم وبشكل أساسي على تلبية الإحتياجات داخل المجتمع، فضلاً عن إدراكها للأبعاد الكمية والنوعية التي تتعلق بالشرائح المجتمعية الأكثر إحتياجاً، كسيادتها الوطنية، ورأسمالها البشري والإجتماعي، ومواردها الطبيعية وغير الطبيعية، ومدى الوعي السياسي والإقتصادي والثقافي بضرورة توفير الرضا الإجتماعي لمختلف شرائح المجتمع، دون المساس بالإحتياجات المستقبلية للأجيال الناشئة والصاعدة.

بالنظر إلى الأهمية المتزايدة لخدمات النقل البحري على المستوى العالمي، لا يمكن إغفال ما يتسبب به هذا النوع من النقل من آثار سلبية وخيمة على البيئة والطاقة وتغير المناخ، وذلك لإعتماده المفرط على النفط من أجل تشغيل محركات الدفع والشحن وغيرها، ومدى تأثير ذلك على البيئة والطاقة والمناخ، وتوقعت إحدى الدراسات أن يستهلك هذا القطاع أكثر من ٥٠٪ من الوقود الأحفوري السائل العالمي، والمتوقع أن ينمو بأكثر من ٤٥٪ إجمالاً من عام ٢٠٠٨ إلى عام ٢٠٣٥، وفي ظل هذه المعطيات يصبح من الضروري الإنتقال إلى نقل بحري مستدام يضمن كفاءة استغلال الطاقة في هذا القطاع، ويحد من تأثيره على البيئة والطاقة والمناخ (نشاد، ٢٠٢١).

مما سبق يتضح أن عملية تحقيق معدلات النمو الإقتصادي تُعتبر هدفاً أساسياً لسياسة الدول الإقتصادية، وخاصة الدول النامية التي ما زالت تعاني من الفقر والجهل والمرض، وان السبب الرئيسي وراء كل ذلك هو عدم قدرتها على إستغلال ما لديها من موارد، وحتى تخرج هذه الدول من واقعها الحالي وتحقق أهدافها التنموية، عليها العمل الجاد للإستفادة من كافة مواردها الطبيعية والبشرية والمادية.

٢- مشكلة البحث

مع إنتشار الأزمات السياسية والاقتصادية والصحية في العقد الأخير والتي أثرت على الاقتصاد العالمي وأدى ذلك إلى تراجع النمو الاقتصادي في العالم وأثر ذلك على كافة الأنشطة الاقتصادية في ليبيا وتسبب في تراجع

معدلات النمو ومؤشرات معدل الأداء التنافسي والجدارة الإنتاجية التنافسية للإقتصاد الليبي، حيث قامت دولة ليبيا بتوقيع إتفاقية تجارة تعادل ٧ مليار دولار يتم سدادها من النفط الليبي وكان لابد من تطبيق بنود تلك الإتفاقية عن طريق تنمية النقل البحري ووفاء دولة ليبيا بالتزاماتها النفطية والتجارية تجاه العالم الخارجي (أبو شريفة، ٢٠٢٢).

كما تؤدي الموانئ البحرية اليوم دورًا هامًا في التنمية الإقتصادية وزيادة الدخل القومي، كما أصبح عدد الموانئ ومدى كفاءتها وحجم الصادرات والواردات المتداولة بها أحد المؤشرات الأساسية للحكم على مدى قوة وإزدهار اقتصاد الدولة، وفي عصرنا الحالي تُعد من العوامل الهامة والمؤثرة في توليد أنشطة صناعية ومهنية وتجارية جديدة، وتعتبر مدى تقدم الخدمات الفنية والنظم اللوجستية والبنية الأساسية داخل الموانئ البحرية أحد العوامل الرئيسية في مواجهة التنافسية (عبدالنبي وآخرون، ٢٠١٩).

لقد جاءت هذه الدراسة لتسليط الضوء على أحد المكونات الأساسية لبنية الإقتصاد العالمي، والمحرك الأساسي للتنمية فيها وهو النقل البحري المستدام، وهذا ما يستدعي طرح التساؤل الرئيسي التالي لموضوع الدراسة وهو:

ما هو تأثير التحديات المحلية والإقليمية التي تواجه النقل البحري الليبي على أهداف التنمية المستدامة؟

٣- الدراسات السابقة

تم تقسيم الدراسات السابقة إلى مجموعتين؛ حيث تمثلت المجموعة الأولى في الدراسات التي تناولت أهداف التنمية المستدامة، أما المجموعة الثانية تمثلت في دراسات التي تناولت النقل البحري الليبي وأهميته.

المجموعة الأولى: دراسات حول التنمية المستدامة

١. دراسة (المومني، ٢٠٢١) وقد هدفت الدراسة إلى التعرف على التباين الإقليمي للقوى العاملة بين الأقاليم التنموية الأردنية وداخلها، ومعرفة أثر الخصائص الديموغرافية، والاقتصادية، والاجتماعية في تباين القوى العاملة، وتم استخدام المنهج الوصفي التحليلي، وتم استخدام طريقة الرقم القياسي المرجح، لقياس بعض الفروقات التنموية والإقليمية وتحليل النموذج الرباعي SWAT للوقوف على معرفة نقاط القوة والضعف والفرص والتهديدات في الأقاليم التنموية الأردنية لمساعدة صنّاع القرار في التخطيط، وإتخاذ أهم القرارات التنموية الخاصة بالإقليم، وتوصلت الدراسة إلى أن الأكثر فاعلية اقتصاديًا يتركزون في محافظات معينة داخل الإقليم، كما أن النسبة الأعلى منهم يعملون ضمن نشاط إقتصادي واحد أو إثنين وهما (الإدارة العامة والدفاع والضمان الاجتماعي، والتعليم).

٢. دراسة (عبدالغفور، ٢٠٢١) وقد هدفت الدراسة إلى تقييم المشاركة المجتمعية لمشروعات البنية التحتية (مياه الشرب - الصرف الصحي) وأثرها على استراتيجيات التنمية المستدامة بتونس العاصمة، اعتمدت الدراسة على المنهج الإثنوبولوجي والمنهج التاريخي والمنهج التحليلي ومنهج البحث التقويمي، واعتمدت هذه الدراسة على المقابلات والإستبيان لجمع البيانات، وتوصلت الدراسة إلى مجموعة من النتائج أهمها أن مبدأ المشاركة المجتمعية بالمشروعات التنموية يؤدي إلى تحقيق المشروعات التنموية لأهداف أنشئت من أجلها، وتؤدي أيضًا إلى استدامة تلك المشروعات والتي تحقق استراتيجيات التنمية المستدامة.

٣. دراسة (عثمان، ٢٠٢١) وقد هدفت الدراسة إلى التعرف على دور الحكومة الفلسطينية في ممارسة التخطيط الإستراتيجي وتوظيفه لتحقيق التنمية المستدامة في ضوء الأهداف العالمية للتنمية المستدامة

٢٠٣٠ خاصة الهدف رقم ١١ (مدن ومجتمعات محلية مستدامة) في قطاع الحكم المحلي الفلسطيني في الفترة من ٢٠١٦ إلى ٢٠١٩، ومدى ارتباط الخطط الإستراتيجية لمؤسسات القطاع بأهداف الأمم المتحدة ٢٠٣٠ وخصوصاً الهدف رقم ١١، والتعرف على واقع ممارسة التخطيط الإستراتيجي في هذه المؤسسات، وتم الاعتماد على المنهج الوصفي التحليلي، كما اعتمدت الدراسة على استبانة لجمع البيانات الخاصة بالدراسة، وتوصلت الدراسة إلى أن الحكم المحلي بمختلف مؤسساته يبدي اهتماماً واسعاً للتخطيط الإستراتيجي، وأيضاً يساهم التخطيط الإستراتيجي في مؤسسات قطاع الحكم المحلي الفلسطيني كافة بشكل فعال في عملية تحقيق التنمية المستدامة، وأن نتائج مؤشرات تحقيق الهدف رقم ١١ مدن ومجتمعات محلية لم ترتق للمستوى المطلوب، ويعيق عملية التخطيط الإستراتيجي بشتى مراحل.

المجموعة الثانية: دراسات التي تناولت النقل البحري الليبي وأهميته

١. دراسة (تقرير المنظمة الليبية للسياسات والاستراتيجيات، ٢٠١٧) بعنوان: "تقييم أداء مصلحة الموانئ والنقل البحري في ليبيا" وهدفت الدراسة إلى تقييم أداء مصلحة الموانئ والنقل البحري في ليبيا، حيث تعتبر مصلحة الموانئ والنقل البحري من السلطات المهمة في أي دولة والتي تضع اللوائح والقوانين التي تنظم عمل الموانئ الليبية، خاصة وأن دولة ليبيا من الدول النفطية التي تزيد أهمية الموانئ بها، كما يعتبر النقل البحري من القطاعات الهامة بها أيضاً، وقد أثر الوضع الأمني والسياسي في الدولة على عمل هذه المصلحة في ظل حالة الإنقسام السياسي الدائرة بين أطراف النزاع في ليبيا، وكذلك الاهتمام بالوضع السياسي والأمني وعدم التركيز على الأوضاع الاقتصادية والاجتماعية الهامة التي تؤثر في مستقبل الدولة، وهدف هذا التقرير أيضاً إلى متابعة وتقييم دور مصلحة الموانئ والنقل البحري الليبية في النهوض والرقى بقطاع النقل البحري عموماً والموانئ الليبية بصفة خاصة حتى تتبوأ ليبيا مكانتها لتكون في مصاف الدول البحرية المتقدمة.

٢. دراسة (الفرجاني، ٢٠١٥) وقد هدفت الدراسة إلى فحص أداء الموانئ الليبية، حيث تعتبر الموانئ الفعالة ضرورية للخدمات اللوجيستية والأعمال الوطنية والإقليمية والدولية الفعالة بشكل عام، ومع ذلك يعتمد أداء الموانئ الفعال على عدد من العوامل بما في ذلك التسهيلات الكافية والفعالة والتكنولوجيا لمناولة البضائع، وإمكانية الوصول والاتصال سواء على شاطئ البحر أو على اليابسة، وموقع الميناء فيما يتعلق بالطرق التجارية والمناطق النائية، والمهارات والعمالة، وكذلك التقنيات الإدارية المناسبة، في حين أن بعض هذه العوامل قد تكون تحت سيطرة إدارة الموانئ، فإن البعض الآخر قد يكون خارج عن سيطرتهم المباشرة، تركز هذه الدراسة على أداء الموانئ في الاقتصادات النامية مع إشارة خاصة إلى ليبيا، وتحتل الموانئ الليبية موقعاً إستراتيجياً قريباً من طريق التجارة الدولية بين آسيا وأوروبا، وبين إفريقيا وأوروبا، لذلك لديهم القدرة على أداء دور مهم في الاقتصادات الإقليمية، حيث يعملون كنقاط أساسية في اللوجيستيات الدولية وسلاسل التوريد، ومع ذلك فإن استمرار ضعف أداء الموانئ في جميع أنحاء البلاد يقوض هذه الإمكانيات.

٣. دراسة (بوريش، ٢٠١٣) وقد هدفت الدراسة إلى بيان أهمية النقل البحري على المستوى الوطني ومدى مساهمته الفعالة في إستيفاء معظم احتياجات دولة الجزائر من المواد الغذائية، والمحاولات الجادة من إدارة الموانئ البحرية الجزائرية لتخفيض فاتورة إنتظار السفن بمرسى الميناء وتيسير خدمات المارين وتوفير خدمات تعتمد على الجودة السعريّة والجودة الأدائية، مما يتسبب في تخفيض أعباء الاستيراد على الاقتصاد

الوطني، وتوصلت الدراسة إلى ضرورة إلتزام الموانئ الجزائرية بالمواصفات القياسية الدولية، وتعزيز تطبيق هذه المعايير بالشكل الذي يضمن رفع كفاءة المرفق من الناحية اللوجيستية والاقتصادية، وأوضحت الدراسة الأهمية الأساسية في رفع كفاءة ميناء عنابه وتحسين المناطق اللوجيستية الخاصة بمناطق الحبوب، وأوضحت أن نجاح تلك السياسات يُساهم في تحسين حركة الواردات والتصدير من الموانئ بصورة جيدة لخدمة الأهداف التنموية داخل النقل البحري الجزائري وميناء عنابه الجزائري.

٤- أهمية البحث

بالنظر إلى الأهمية المتزايدة لخدمات النقل البحري على المستوى العالمي، حيث تؤدي الموانئ البحرية دورًا ذو أهمية اقتصادية من أجل زيادة الدخل القومي، كما أصبح عدد الموانئ ومدى كفاءتها وحجم الصادرات والواردات المتداولة بها أحد المؤشرات الأساسية للحكم على عدد من العوامل الهامة والمؤثرة في توليد أنشطة صناعية ذات قوة وإزدهار لأجل اقتصاد الدولة، ويعتبر مدى تقدم الخدمات الفنية والنظم اللوجيستية والبنية الأساسية داخل الموانئ البحرية أحد العوامل الرئيسية في مواجهة التنافسية، ويعتمد النقل البحري ودوره في تحسين الإجراءات المرتبطة بالنقل الاقتصادي لحركة البضائع ذات سلاسل الإمداد أساسية، وتؤدي أهداف التنمية المستدامة دورًا حيويًا في تحقيق أفضل نتائج الجودة الأدائية الشاملة الآمنة لهذا القطاع وفقًا للأهداف الأساسية الـ(١٧) المعلنة، ومن هنا تجد الباحثة أن تلك الدراسة ذات أهمية كبيرة على المستوى العلمي والعملية.

٥- هدف البحث

تهدف الباحثة من خلال هذه الدراسة إلى معرفة تأثير التحديات المحلية والإقليمية التي تواجه النقل البحري الليبي على تحقيق أهداف التنمية المستدامة.

٦- فروض البحث

- **الفرض الأول:** يوجد تأثير معنوي ذو دلالة إحصائية من التحديات الإقليمية على التنمية المستدامة في النقل البحري الليبي.
- **الفرض الثاني:** يوجد تأثير معنوي ذو دلالة إحصائية من التحديات المحلية على التنمية المستدامة في النقل البحري الليبي.

٧- مجتمع وعينة البحث

يتمثل مجتمع الدراسة في الموانئ البحرية في النقل البحري في ليبيا والتي تمثلت في (ميناء طبرق التجاري – ميناء طرابلس التجاري – ميناء بنغازي التجاري – ميناء الحريقة – ميناء الزويتينة)، بالإضافة إلى العاملين في وزارة النقل البحري، وتتمثل عينة الدراسة من الأفراد في كل من:

- مديري الموانئ البحرية.
- نواب مديري الموانئ البحرية.
- العاملين بقطاع النقل البحري.
- أعضاء هيئة التدريس بالجامعات.

٨- نطاق وحدود البحث

- تتمثل حدود الدراسة في حدود موضوعية ومكانية وزمنية كما يلي:
- ستقتصر الدراسة على تناول تأثير التحديات المحلية والإقليمية على أهداف التنمية المستدامة في النقل البحري الليبي فقط.
- تقتصر الدراسة على (ميناء طبرق التجاري – ميناء طرابلس التجاري – ميناء بنغازي التجاري – ميناء الحريقة – ميناء الزويتينة).
- قامت الباحثة بإجراء الدراسة عن الفترة من ٢٠٢٢ إلى ٢٠٢٣.

٩- الإطار الفكري للبحث

في ضوء مشكلة البحث وتحقيقاً لهدفه تم تقسيم البحث على النحو التالي:

٩-١ مفهوم التنمية المستدامة

تعني التنمية المستدامة "مجموعة من الإجراءات والسياسات التي تتخذها الدول للانتقال بالمجتمع إلى مشهد حياتي أفضل، وذلك بالإستخدام الأمثل لمختلف الموارد المتوفرة، وفي مقدمتها التكنولوجيا المناسبة، والتي تُحقق التوازن بين الإنسان والدولة ومواردها الطبيعية وغير الطبيعية، ضمن سياسة محلية وعالمية تُعني بهذا التوازن (أبو النصر، ٢٠١٧)، وترى منظمة الأغذية والزراعة العالمية الفاو أنّ التنمية المستدامة هي عبارة عن عملية إدارة قواعد الموارد الطبيعية، والعمل على توجيهها نحو التغيير التقني والمؤسسي بصورة تضمن تحقيق وإستمرار إشباع الحاجات البشرية للأجيال الحالية وكذلك المستقبلية، كما ترى أن تلك التنمية وخاصة في مجال الزراعة والغابات والمصادر السمكية تحمي الثروة الطبيعيّة بما فيها الأرض والمياه والمصادر الوراثية النباتية، وكذلك الحيوانية من أي أضرار قد تلحق بها، ولا تضر بالبيئة، كما وتتسم بأنها ملائمة من الناحية الفنية والتقنية، ومن الناحية الاقتصادية ولا يرفضها المجتمع (تقرير منظمة الفاو، ٢٠١٧).

أوضح (بوسعيدي، ٢٠١٧) تعريف التنمية المستدامة على أنها " العملية التي تعمل على توفير متطلبات الحاضر والنهوض بالرفاهية والحياة الاجتماعية دون المساس بمقدرات الأجيال القادمة، وقدرتهم على تلبية احتياجاتهم الخاصة، وهو ما يحقق التوازن بين النظام البيئي والنظام الاقتصادي والاجتماعي، أي أنها عملية واعية وطويلة الأجل تشمل جميع المجالات والأبعاد.

٩-٢ أهداف التنمية المستدامة

إن أهداف التنمية المستدامة ٢٠٣٠ التي تم اعتمادها في قمة الأمم المتحدة للتنمية المستدامة، والتي عُقدت في سبتمبر ٢٠١٥، تُشكل مجموعة من الأهداف والمقاصد المتفق عليها عالمياً من أجل القضاء على الفقر وضمان الكرامة ونوعية الحياة الجيدة للجميع (عثمان، ٢٠٢١)، وأوضح (الوديان، ٢٠٢٢) أن التنمية المستدامة تسعى إلى تحسين حياة الناس، والمحافظة على الموارد البيئية، ونشر الوعي بين الناس حول المشكلات البيئية، وتعمل على تبادل الخبرات والمهارات وتُحفز على الإبداع، وقد أوضحت (بوديار، ٢٠١٩) أن التنمية المستدامة تسعى من خلال آلياتها تحقيق جملة من الأهداف، تتمثل في الآتي:

١. تحقيق نوعية حياة أفضل للسكان من خلال التركيز على العلاقات بين نشاطات السكان والبيئة، وتعامل مع المنظمة الطبيعية ومحتواها على أساس حياة الإنسان، وذلك عن طريق مقاييس الحفاظ على نوعية البيئة والإصلاح والتهيئة، على أن تكون العلاقة بين الطرفين علاقة تكامل وانسجام.

٢. تعزيز وعي السكان بالمشكلات البيئية القائمة، وذلك من خلال تنمية إحساسهم بالمسؤولية، وحثهم على المشاركة الفعالة في إيجاد الحلول المناسبة بالمشاركة في إعلاء وتنفيذ ومتابعة وتقييم برامج ومشاريع التنمية المستدامة.
٣. إحداث تغيير مستمر ومناسب في الحاجات والأولويات المجتمعية وذلك بإتباع طريقة ثلاث إمكانياته وتسمح بتحقيق التوازن الذي بواسطته يمكن تفعيل التنمية الاقتصادية والسيطرة على جميع المشكلات البيئية.
٤. تحقيق نمو اقتصادي مستدام يحافظ على رأس المال الطبيعي ويحقق أهداف التنمية الاقتصادية بصورة تؤكد المساواة في تقاسم الثروات بين الأجيال المتعاقبة.

٣-٩ رؤية التنمية المستدامة داخل دولة ليبيا

- في الحقيقة يمكن القول أن انعكاس التنمية المستدامة ومشاريعها خصوصاً في الفترة الزمنية ما بعد ثورة ١٧ فبراير ٢٠١١ قد أثرت على الحياة السياسية والعسكرية بشكل فعلي من خلال المظاهر التالية:
١. السياسية: أن الأحداث السياسية والعسكرية قد أثرت على خطط ومشاريع التنمية المستدامة بشكل سلبي، فلقد ساهم الانقسام السياسي القائم داخل ليبيا في إحداث تدمير للبنية الأساسية بدلاً من وجود خطط وبرامج تعمل على أرض الواقع وعدم قدرة الحكومات الليبية المتعاقبة والمنقسمة في الحفاظ والسيطرة على كافة الأراضي الليبية، قد أثر بشكل سلبي على التوجه نحو تنمية المناطق المختلفة.
 ٢. الاجتماعية: تعثر فكرة تحقيق مبدأ العدالة الاجتماعية محلياً، مما انعكس سلباً على إمكانية تعديل الفروقات في المستويات التنموية بين مختلف المدن الليبية (سليمان، ٢٠١٥).

٤-٩ طرق مواجهة التحديات التي تواجه النقل البحري الليبي

١. الأمن والسلامة البحرية والحفاظ على البيئة

حيث شهدت السياسات الأمنية وما يتبعها من إجراءات تطوراً وتشدداً ملحوظاً بعد أحداث الحادي عشر من سبتمبر ٢٠١١ في معظم الموانئ العالمية، فقد خضعت أعمال النقل البحري إلى عمليات التحليل الدقيق من قبل المجتمع البحري الدولي، ممثلاً بالمنظمة البحرية الدولية، وعلى ضوء ذلك تم إصدار المدونة الدولية لأمن السفن والموانئ التي أصبحت سارية المفعول اعتباراً من الأول من يوليو ٢٠٠٤، ومن أهم ما طالبت به هذه المدونة الدولية لأمن السفن والموانئ العمل على توفير وسائل تشغيل أجهزة الإنذار عند حدوث أية تهديدات أمنية، وتقديم كافة المعلومات والبيانات الخاصة بتلك التهديدات للسلطات المختصة، وعدم السماح للأفراد بدخول الموانئ والسفن إلا بعد الحصول على تصريح بذلك، ومنع إدخال أدوات الاشتعال والمتفجرات والأسلحة إليها، كما أوجدت المدونة المشار إليها العديد من المعايير التي يجب اتباعها من أجل توفير الأمن للسفن الزائرة للميناء، وضمنت تلك المعايير التأكد من اتباع السفن للإجراءات الأمنية وصحة المستندات الدالة على حمولتها، وتوافر المراقبة الأمنية في جميع مناطق الميناء، وضمان عدم وجود أشخاص غير مصرح لهم بالدخول إليها لتجنب تعرض السفينة للخطر (عبد العلي، ٢٠١٦).

٢. النهوض بالنقل البحري الليبي

من خلال التعامل مع تكنولوجيا المعلومات والاتصالات اليوم على أنها ليست نوعاً من الترف، واستثمارها بالشكل الأمثل في إدارة أنشطة الموانئ، لاسيما فيما يتعلق بتبادل المعلومات بين شركات الشحن وإدارة

الميناء، الأمر الذي ينعكس إيجابياً على سهولة انسياب البضائع وإرتفاع مستوى العمل، ومن أجل الوصول إلى ذلك لا بد من الاعتماد على العناصر الآتية:

- وجود نظام موحد للمعلومات يغطي كافة أنشطة الميناء ويكون مبنياً على الزمن الفعلي للعملية التي يغطيها من أجل التحكم ومراقبة ومتابعة حركة السفن والحاويات، والأرصدة والمساحات.
- تقديم خدمات كاملة للعملاء «الاستفسار، الحجز، السداد الإلكتروني، وتبادل الرسائل الإلكترونية مع وكلاء الشحن».

- توافر محطة للحاويات ومعدات، فمحطة الحاويات هي المكان الذي يتم تخصيصه داخل الميناء ويكون مجهزاً بأرصدة ذات غاطس عميق من أجل استقبال سفن الحاويات الضخمة، كما يكون مجهزاً بالروافع الخاصة بتحميل وتفريغ الحاويات، كالرافعات الجسرية ذات الإطارات المطاطية، والأخرى المتحركة على قضبان حديدية، وروافع الحاويات الفارغة وعربات المناولة للأعلى، والرافعات الشوكية، والجرارات والعربات المقطورة، وتوافر المعدات الخاصة بتناول البضائع الجافة "بضائع الصب" كالحبوب والملح والفحم والحديد والسكر (النحراوي، ٢٠٠٩).

٩-٥ اختبارات الفروض

٩-٥-١ مجتمع وعينة الدراسة

يتمثل مجتمع الدراسة الميدانية فيما يلي:

شمل المسح الميداني لمجتمع الدراسة الموانئ البحرية في النقل البحري في ليبيا والتي تمثلت في (ميناء طبرق التجاري – ميناء طرابلس التجاري – ميناء بنغازي التجاري – ميناء الحريقة – ميناء الزويتينة)، بالإضافة إلى العاملين في وزارة النقل البحري، وقد تم طرح مجموعة من قوائم الاستقصاء إلكترونياً لزيادة حجم العينة. وتتمثل عينة الدراسة من الأفراد في كل من:

مديري الموانئ البحرية.

نواب مديري الموانئ البحرية.

العاملين بقطاع النقل البحري.

أعضاء هيئة التدريس بالجامعات.

حيث كان المجتمع الأصلي للدراسة يتكون من ١٢٠٠ مفردة وقد تم توزيع ٦٠٠ استمارة استقصاء بلغ حجم العينة المستردة منهم ٢٣٤ مفردة وتم تحليل ومناقشة نتائج ٢٠٠ مفردة بعد استبعاد ٣٤ استمارة غير مكتملة وغير مستوفاة.

فيما يلي معامل الثبات ألفا كرونباخ (Cronbach Alpha Coefficient) للعبارات الممثلة بالمتغيرات من X1 إلى X20 الخاصة بالجزء الأول، وللعبارات الممثلة بالمتغيرات من Y1 إلى Y23 الخاصة بالجزء الثاني:

جدول (١) معامل الثبات Cronbach's Alpha
Item-Total Statistics

Reliability Statistics	
Cronbach's Alpha	N of Items
0.565	43

Cronbach's Alpha If Item Deleted	Corrected Item-Total Correlation	Scale Variance If Item Deleted	Scale Mean If Item Deleted	العبارات	الرمز
.559	.131	29.204	184.68	تأثرت خطط تنمية النقل البحري الليبي المستدامة بتفشي ظاهرة الإرهاب الدولي في ليبيا أعقاب ثورة فبراير ٢٠١١.	X1
.567	.050	29.635	184.77	تأثرت خطط تنمية النقل البحري الليبي المستدامة بعدم الاستقرار السياسي الدولي الإقليمي في إقليم البحر المتوسط ودول الجوار في أعقاب ثورات الربيع العربي.	X2
.568	.048	29.622	184.78	تأثرت خطط تنمية النقل البحري الليبي المستدامة بالإنقسام السياسي في ليبيا وتشكل حكومتين مركزيتين.	X3
.565	.077	29.426	184.79	تأثرت خطط تنمية النقل البحري الليبي المستدامة بالصراع الدولي الإقليمي والتدخل في الشأن الداخلي الليبي.	X4
.561	.109	29.312	184.76	تأثرت خطط تنمية النقل البحري الليبي المستدامة بعدم المواكبة الإقليمية والدولية لخطط التنمية المستدامة في دول حوض البحر المتوسط لنهوض بالنقل البحري.	X5
.544	.285	28.198	184.77	تأثرت خطط تنمية النقل البحري الليبي المستدامة بسياسات تقسيم ورسم الحدود البحرية لدول الجوار المتوسطية.	X6

.554	.184	28.682	184.79	تأثرت خطط تنمية النقل البحري الليبي المستدامة بتفشي فيروس كورونا "كوفيد ١٩" في المحيط الإقليمي والدولي.	X7
.548	.238	28.376	184.86	تأثرت خطط تنمية النقل البحري الليبي المستدامة بسبب الأزمات الاقتصادية وتأثر سلاسل الإمداد والتوريد.	X8
.562	.108	29.280	184.86	تأثرت خطط تنمية النقل البحري الليبي المستدامة بخروج ليبيا من نظم الحوكمة المتوسطة وتعطيل الإتفاقيات والقوانين المنظمة لأمن وسلامة النقل والملاحة البحرية.	X9
.545	.272	28.259	184.65	تأثرت خطط تنمية النقل البحري الليبي المستدامة بفعل العقوبات الاقتصادية والسياسية " أزمة لوكيربي" ما بين الفترة ١٩٩٢ إلى ٢٠٠٤.	X10
.570	.014	29.903	184.72	تأثرت خطط تنمية النقل البحري الليبي المستدامة بغياب منظومة تطوير النظم الإدارية واللوائح المنظمة لإدارته .	X11
.557	.151	29.013	184.75	تأثرت خطط تنمية النقل البحري الليبي المستدامة بتفشي البيروقراطية والتعقيدات الروتينية لدى القائمين عليها بفعل السياسات الداخلية.	X12
.567	.059	29.548	184.90	تأثرت خطط تنمية النقل البحري الليبي المستدامة بسوء أوضاع الدولة الاقتصادية وعدم الإنفاق على تطويرها بفعل الإنقسام السياسي الداخلي أعقاب ثورة فبراير ٢٠١١.	X13
.543	.301	28.192	184.85	تأثرت خطط تنمية النقل البحري الليبي المستدامة بضعف الكوادر البشرية الفنية والإدارية وغياب خطط التدريب المستدام لرفع كفاءة القطاع.	X14
.560	.130	29.216	184.77	تأثرت خطط تنمية النقل البحري الليبي المستدامة بضعف التعليم والدعم اللوجستي والفني والبحري وعدم وجود أكاديميات متخصصة في هذا الشأن داخل ليبيا.	X15

.557	.160	28.949	184.78	تأثرت خطط تنمية النقل البحري الليبي المستدامة بضعف الميزانيات الخاصة بتطوير الموانئ ورفع كفاءتها.	X16
.568	.035	29.766	184.77	تأثرت خطط تنمية النقل البحري الليبي المستدامة بسبب الأزمات السياسية الداخلية والإنقسام بين الشرق في ليبيا والغرب وتأخر تشكل قوام الدولة في ليبيا .	X17
.556	.168	28.923	184.70	تأثرت خطط تنمية النقل البحري الليبي المستدامة بسبب تأخر ليبيا في تطبيق سياسات الحوكمة ومواكبة أجنداث التنمية المستدامة ٢٠٣٠.	X18
.557	.155	29.057	184.78	تأثرت خطط تنمية النقل البحري الليبي المستدامة بفعل سياسات الإنكماش السياسي الداخلي وعدم الاهتمام بتطوير القطاع قبل ثورة فبراير ٢٠١١.	X19
.550	.220	28.540	184.75	تأثرت خطط تنمية النقل البحري الليبي المستدامة بفعل ضعف خطط التبادل التجاري البحري الليبي والاتفاقيات والشراكات من جهة الدولة.	X20
.556	.173	28.950	184.57	تتميز بأهمية البعد الزمني وتأثيره، حيث تعد طويلة المدى قدر الإمكان مع محاولة التنبؤ بالمتغيرات المرتبطة بها خلال تلك الفترة المستقبلية.	Y1
.564	.071	29.638	184.88	تراعي الإحتياجات المختلفة للأجيال القادمة في مختلف الموارد الطبيعية والاقتصادية.	Y2
.557	.159	28.889	184.73	تهدف بالأساس إلى تلبية الإحتياجات الأساسية للمواطنين وتحسين الحياة المادية والاجتماعية.	Y3
.574	-.029-	30.146	184.76	تضع في إعتبارها الحفاظ على محتوى المحيط الحيوي الطبيعي وعناصره، أي أنها تنمية تعتمد على عدم إستنزاف الموارد الطبيعية.	Y4

.562	.105	29.357	184.70	يهتم العاملین علیها بمحاولة التنسيق بين المشروعات الإستثمارية وبين الحفاظ على الموارد قدر الإمكان وذلك لتحقيق أفضل إستفادة ممكنة.	Y5
.557	.156	29.146	184.60	الإستخدام التقني لنظم المعلومات في إعداد خطط التنمية المستدامة.	Y6
.565	.065	29.602	184.83	إخضاع التنمية المستدامة في مراحل الإعداد والتنفيذ للمشاركة المجتمعية.	Y7
.561	.119	29.238	184.72	التوظيف الأمثل والإستخدام الرشيد للموارد الإقتصادية.	Y8
.558	.141	28.965	184.80	الحفاظ على التوازن البيئي والتنوع البيولوجي.	Y9
.566	.065	29.525	184.80	الحفاظ على القدرة التنافسية في الأسواق.	Y10
.559	.134	28.972	184.77	المحافظة على الخصائص الطبيعية للبيئة دون تأثيرات سلبية على معادلاتها.	Y11
.558	.145	28.966	184.60	تحقيق حياة أفضل نوعياً للمواطنين، من خلال المحافظة على مقاييس البيئة العمرانية.	Y12
.567	.054	29.638	184.90	إحترام البيئة الطبيعية، من خلال تحقيق إنسجام بين أنشطة السكان الإقتصادية والحياتية بين البيئة.	Y13
.564	.078	29.493	184.66	زيادة إدراك المواطن العالمي بالمشكلات البيئية، من خلال إشراكهم في العملية التنموية من خلال إعداد ومتابعة خطط التنمية المختلفة.	Y14
.557	.160	28.946	184.72	تحقيق إستخدام رشيد عقلائي للموارد الطبيعية خاصة التي تتناقص بمرور الزمن، عن طريق عدم إستنزافها لموارد الأجيال القادمة.	Y15
.560	.120	29.270	184.69	ربط التطور التكنولوجي بالأهداف المجتمعية، عن طريق إستغلال التكنولوجيا لخدمة المجتمع ونوعية حياة الأفراد والعملية التنموية.	Y16
.566	.065	29.521	184.80	تحقيق نمو إقتصادي تقني يراعي الموارد الطبيعية ويحافظ على الثروات الطبيعية المختلفة.	Y17

.540	.337	27.964	184.69	تواجد الصراعات الداخلية وعدم الإستقرار السياسي والأمني وما أنتجه سباق التسلح من إهدارًا للأموال الوطنية.	Y18
.565	.069	29.518	184.80	ضعف المجتمع المدني في المجتمعات النامية وعدم مشاركته بفاعلية في مشروعات التنمية المستدامة.	Y19
.554	.184	28.814	184.75	نقص الموارد المائية مما يؤدي لتقليص خطط التنمية على المستوى القومي والعالمي.	Y20
.565	.070	29.540	184.76	إستمرار أنماط الإستهلاك والإنتاج غير المستدامة مما يعرض النظام البيئي للخطر.	Y21
.559	.132	29.202	184.69	ضعف الإمكانيات التقنية والتكنولوجية والفنية بسبب هجرة العناصر البشرية المتميزة للدول المتقدمة، مما أدى إلى ضعف العنصر البشري وهو أهم عنصر من عناصر الإنتاج.	Y22
.569	.031	29.758	184.67	الحصار الاقتصادي لبعض الدول النامية والتابعة منها للدول الأجنبية.	Y23

يلاحظ من النتائج في الجدول السابق أن قيمة معامل الثبات لعبارات الجزء الأول (التي تحدد مدى تأثير التحديات المحلية والإقليمية على خطط التنمية المستدامة في النقل البحري الليبي)، ولعبارات الجزء الثاني (التي تتعلق بقياس المتغير التابع وهو التنمية المستدامة) تساوي (٠,٥٦٥)، وهو معامل ثبات مناسب لأغراض الدراسة الحالية، حيث أن قيمة معامل ألفا كرونباخ لجميع المتغيرات الأساسية قد تراوحت بين (٠,٥٤٠) – (٠,٥٦٩)، وهي أكبر من الحد الأدنى لقبول معامل الثبات ألفا كرونباخ وهو (٠,٥٠) وفقاً للدراسات الأجنبية. ومن ثم توجد درجة ثقة وثبات خاصة بالإتساق الداخلي في عملية القياس للظاهرة محل البحث، حيث أن قيمة هذا المعامل لإجمالي متغيرات الدراسة قد بلغ (٠,٥٦٥) مما يدل على الثبات لعينة الدراسة؛ إذ إن تلك القيم تعني أنه لو قمنا بتوزيع قائمة الإستقصاء على عينة أخرى غير التي تم اختيارها في هذه الدراسة، وفي أوقات مختلفة، فإن هناك احتمالاً نسبته (٥٦٪) أن نحصل على نفس النتائج لهذه الدراسة، ومن ثم تستخلص الباحثة من هذه النتائج إلى إمكانية الاعتماد على البيانات بنسبة مقبولة.

٩-٥-٢ إختبار الفرض الأول

ينص هذا الفرض على:

"يوجد تأثير معنوي ذو دلالة إحصائية من التحديات الإقليمية على التنمية المستدامة في النقل البحري الليبي" لإثبات صحة أو عدم صحة هذا الفرض تم الاعتماد على نموذج تحليل الإنحدار الخطي البسيط وكانت النتائج كما يلي:

جدول (٢) Model Summary^b للفرض الأول

Model	R	R Square	Adjusted R Square	Std. Error of the Estimate
1	.624 ^a	.390	.387	.19078

a. Predictors: (Constant), Xa

b. Dependent Variable: Y

جدول (٣) تحليل ANOVA^a للفرض الأول

Model		Sum of Squares	df	Mean Square	F	Sig.
1	Regression	4.605	1	4.605	126.521	.000 ^b
	Residual	7.206	198	.036		
	Total	11.811	199			

a. Dependent Variable: Y

b. Predictors: (Constant), Xa

جدول (٤) Coefficients^a للفرض الأول

	Model	Unstandardized	Coefficients	Standardized	t	Sig.
		B	Std. Error	Beta		
1	(Constant)	.529	.340		1.556	.121
	Xa	.873	.078	.624	11.248	.000

a. Dependent Variable: Y

• معامل التحديد (R^2)

يظهر من الجداول السابقة أن معامل التحديد (R Square) قد بلغ (0.39) وهذا يعني أن المتغير المستقل (التحديات الإقليمية) يفسر بنسبة (39%) من مقدار التغير الكلي الذي طرأ على المتغير التابع (التنمية المستدامة في النقل البحري الليبي) وباقي النسب ترجع إلى عوامل أخرى لم يتم قياسها.

• اختبار معنوية المتغير المستقل

باستخدام اختبار (T.test) نجد أن المتغير المستقل (التحديات الإقليمية) له تأثير معنوي على المتغير التابع (التنمية المستدامة في النقل البحري الليبي)، وهذا ما تظهره قيمة (T) المحسوبة والتي بلغت (11.248) وذلك عند مستوى معنوية أقل من (0.05) حيث أن قيمة المعنوية (Sig.) بلغت (0.000)، وهذا يعني أن تأثير

التحديات الإقليمية قد بلغ (0.873)، وهو تأثير إيجابي على التنمية المستدامة في النقل البحري الليبي وهذا يعني عند تغير التحديات الإقليمية بمقدار ١٠٠ وحدة أدى ذلك إلى تغير في التنمية المستدامة في النقل البحري الليبي بمقدار (87%).

• اختبار معنوية جودة توفيق نموذج الانحدار

لإختبار معنوية جودة توفيق النموذج ككل، تم استخدام إختبار (F-test)؛ وحيث أن قيمة إختبار (F-test) هي (126.521) وهي ذات معنوية عند مستوى أقل من (0.05) حيث أن قيمة المعنوية (Sig.) بلغت (0.000)، مما يدل على جودة نموذج الانحدار.

في ضوء ما سبق من نتائج يمكن قبول صحة الفرض الأول لهذه الدراسة، ومؤداه: "يوجد تأثير معنوي ذو دلالة إحصائية من التحديات الإقليمية على التنمية المستدامة في النقل البحري الليبي"، ويمكن التوصل إلى معادلة التنبؤ في ضوء المتغيرات كما يلي:

$$Y=0.529 + 0.873 X + \sum it$$

٩-٥-٣ إختبار الفرض الثاني

◆ ينص هذا الفرض على:

"يوجد تأثير معنوي ذو دلالة إحصائية من التحديات المحلية على التنمية المستدامة في النقل البحري الليبي" لإثبات صحة أو عدم صحة هذا الفرض تم الإعتماد على نموذج تحليل الانحدار الخطي البسيط وكانت النتائج كما يلي:

جدول (٥) Model Summary^b للفرض الثاني

Model	R	R Square	Adjusted R Square	Std. Error of the Estimate
1	.851 ^a	.725	.724	.12808

a. Predictors: (Constant), Xb

b. Dependent Variable: Y

جدول (٦) تحليل ANOVA^a للفرض الثاني

Model	Sum of Squares	df	Mean Square	F	Sig.	
1	Regression	8.563	1	8.563	522.038	.000 ^b
	Residual	3.248	198	.016		
	Total	11.811	199			

a. Dependent Variable: Y

b. Predictors: (Constant), Xb

جدول (٧) Coefficients^a للفرض الثاني

		Unstandardized	Coefficients	Standardized	T	Sig.
Model		B	Std. Error	Beta		
1	(Constant)	-.165-	.198		-.836-	.404
	Xb	1.032	.045	.851	22.848	.000

a. Dependent
Variable: Y

• معامل التحديد (R^2)

يظهر من الجداول السابقة أن معامل التحديد (R Square) قد بلغ (0.725) وهذا يعني أن المتغير المستقل (التحديات المحلية) يفسر بنسبة (72%) من مقدار التغير الكلي الذي طرأ على المتغير التابع (التنمية المستدامة في النقل البحري الليبي) وباقي النسب ترجع إلى عوامل أخرى لم يتم قياسها.

• إختبار معنوية المتغير المستقل

باستخدام إختبار (T.test) نجد أن المتغير المستقل (التحديات المحلية) له تأثير معنوي على المتغير التابع (التنمية المستدامة في النقل البحري الليبي)، وهذا ما تظهره قيمة (T) المحسوبة والتي بلغت (22.848) وذلك عند مستوى معنوية أقل من (0.05) حيث أن قيمة المعنوية (Sig.) بلغت (0.000)، وهذا يعني أن تأثير التحديات المحلية قد بلغ (1.032)، وهو تأثير إيجابي على التنمية المستدامة في النقل البحري الليبي وهذا يعني عند تغير التحديات المحلية بمقدار ١٠٠ وحدة أدى ذلك إلى تغير في التنمية المستدامة في النقل البحري الليبي بمقدار (103%).

• إختبار معنوية جودة توفيق نموذج الإنحدار

لإختبار معنوية جودة توفيق النموذج ككل، تم استخدام إختبار (F-test)؛ وحيث أن قيمة إختبار (F-test) هي (522.038) وهي ذات معنوية عند مستوى أقل من (0.05) حيث أن قيمة المعنوية (Sig.) بلغت (0.000)، مما يدل على جودة نموذج الإنحدار.

في ضوء ما سبق من نتائج يمكن قبول صحة الفرض الثاني لهذه الدراسة، ومؤداه: "يوجد تأثير معنوي ذو دلالة إحصائية من التحديات المحلية على التنمية المستدامة في النقل البحري الليبي"، ويمكن التوصل إلى معادلة التنبؤ في ضوء المتغيرات كما يلي:

$$Y = -0.165 + 1.032 X + \sum it$$

١٠- النتائج والتوصيات

أولاً: نتائج الدراسة الميدانية

١. تم إختبار الفرض الأول، ويتضح من التحليل الإحصائي لأراء المستقضي منهم أن هناك ارتباط طردي ذو دلالة معنوية بين التحديات الإقليمية وبين التنمية المستدامة في النقل البحري الليبي، أي أنه يتم قبول

الفرضية القائلة: يوجد تأثير معنوي ذو دلالة إحصائية من التحديات الإقليمية على التنمية المستدامة في النقل البحري الليبي.

٢. تم إختبار الفرض الثاني، ويتضح من التحليل الإحصائي لآراء المستقضي منهم أن هناك إرتباط طردي ذو دلالة معنوية بين التحديات المحلية وبين التنمية المستدامة في النقل البحري الليبي، أى أنه يتم قبول الفرضية القائلة: يوجد تأثير معنوي ذو دلالة إحصائية من التحديات المحلية على التنمية المستدامة في النقل البحري الليبي.

ثانياً: توصيات الدراسة

١. ضرورة خلق حالة من الإستقرار السياسي والعسكري بقصد الوصول إلى إقامة نظام سياسي وإدارى فعال قادر على تحقيق خطط وبرامج ومشروعات وسياسات التنمية المستدامة.
٢. ضرورة العمل على خلق حالة من التوازن الاقتصادي خصوصاً في عملية توزيع الثروات بين المناطق الليبية.
٣. ضرورة تنظيم اللوائح الخاصة بالأعمال الفنية والإدارية الخاصة بالقطاع وربطها بأجندة ليبيا ٢٠٣٠.
٤. تحديث الأسطول الليبي التجاري بسفن تجارية وناقلات بترول عملاقة لتقوية الأسطول التجاري الليبي لمواجهة التحديات الاقتصادية والإقليمية.

١. قائمة المراجع

• الكتب

- الجيار، عبد الغنى سالم، (٢٠١٨)، " استراتيجيات تنموية معاصرة "، الطبعة الأولى، الاسكندرية، منشورات دار الثقافة العربية للطباعة والنشر.
- الحسيني، أحمد وهبي، (٢٠١٩)، " التنمية المستدامة (الواقع والمأمول) "، الطبعة الأولى، منشورات دار اليكس للطباعة والنشر .
- محمود، عبد الغنى سالم، (٢٠١٦)، " التنمية المستدامة في البلدان النامية "، الطبعة الأولى، الاسكندرية، منشورات دار البيان للطباعة والنشر.
- أبو النصر، مدحت محمد، محمد، ياسين أحمد، (٢٠٢٠)، " التنمية المستدامة مفهومها وأبعادها ومؤشراتها "، المجموعة العربية للتدريب والنشر.

• الدوريات

- حفيظة، محمد رمضان، (٢٠٢١)، " إشكاليات التنمية المستدامة وأبعادها في ليبيا "، بحوث ومقالات، ١٠ع، مجلة رواق الحكمة، جامعة الزاوية.
- حمدان، خولة حسين، (٢٠١٨)، " برنامج تدقيق مقترح لتحقيق التنمية المستدامة "، مجلة كلية الإدارة والاقتصاد للدراسات الاقتصادية والإدارية والمالية، جامعة بابل، العراق.
- عبدالغنى، محمد فتحى، (٢٠٢٠)، " تطور مفهوم التنمية المستدامة وأبعاده ونتائجه "، بحوث ومقالات، المجلة العلمية للاقتصاد والتجارة، جامعة بنى سويف، مصر.
- عبدالنبي، هبة اسماعيل، فانوس، نادر البير، الشحات، نهال، (٢٠١٩)، " العلاقة بين تطبيق متطلبات الموائى الذكية وتأثيره على استدامة سلسلة التوريد - دراسة تطبيقية على موائى بورسعيد "، بحوث

- ومقالات، مج ٤٦، ج ١، الأكاديمية العربية للعلوم والتكنولوجيا والنقل البحري، كلية النقل الدولي واللوجستيات، مصر.
- محمد، عبدالله حسون & دواي، مهدي صالح & خضير، إسراء عبدالرحمن، (٢٠١٥)، " التنمية المستدامة المفهوم والعناصر والأبعاد"، بحوث ومقالات، العدد ٦٧، مجلة ديالى.
- ايناس الجعفر اوي، (٢٠١٠)، " متطلبات التنمية المستدامة في الاقتصاد المصري"، مجلة البحوث التجارية المعاصرة جامعة سوهاج، كلية التجارة، السنة ٢٤ العدد ١.
- الحسين شكراني، (٢٠١٤)، " نحو حوكمة بيئية عالمية"، مجلة رؤى استراتيجية، مركز الإمارات للدراسات الاستراتيجية، العدد ٨.
- هشام صلاح محسن، (٢٠١٢)، " الموانئ العراقية ودورها في حركة النقل البحري (ميناء أم قصر الواقع والآفاق المستقبلية) - دراسة حالة"، مجلة كلية التربية الأساسية، العدد الثالث والسبعون، الجامعة المستنصرية.
- زايد عبيد الله مصباح، (٢٠١٢)، " إشكاليات بناء الدولة الديمقراطية في ليبيا: القيم واتخاذ القرار"، مجلة المستقبل العربي، العدد (٤٠٣)، بيروت، سبتمبر.
- إبراهيم، محمد محمد علي (٢٠٠٢)، " التجارب العلمية في خصخصة الموانئ البحرية"، دورية تكنولوجيا النقل البحري.

• الرسائل العلمية

- حماد، منال، (٢٠٢٠)، " مؤشرات التنمية الفلسطينية في ضوء أهداف التنمية المستدامة العالمية (البعد الاجتماعي ضمن محاور التعليم، الصحة)"، رسالة ماجستير، معهد التنمية المستدامة، جامعة أبو ديس، فلسطين.
- رصاع، حياة، (٢٠١٣)، " أثر التطورات العالمية الراهنة على صناعة النقل البحري العربي ومدى التكيف معها"، رسالة ماجستير، جامعة وهران.
- زهمول، حسين محمد رمضان، (٢٠١٨)، " الرؤية الاستراتيجية لتطوير الموارد البحرية الليبية"، رسالة ماجستير، جامعة أم درمان الإسلامية، السودان.
- عبدالغفور، أحمد مرسى جمال، (٢٠٢١)، " تقييم المشاركة المجتمعية لمشروعات البنية التحتية (مياه الشرب - الصرف الصحي) وأثرها على استراتيجيات التنمية المستدامة بتونس العاصمة: دراسة ميدانية في أنثروبولوجيا التنمية"، رسالة دكتوراه، مصر.
- أمال بوشريدة، (٢٠٢٢)، " واقع قطاع النقل البحري في ليبيا- دراسة تحليلية باستخدام نموذج القوى الخمسة لبورتر"، كلية الاقتصاد، جامعة بنغازي، رسالة ماجستير.
- مسعودة بوزيدي، (٢٠١٠)، " سياسات تخطيط النقل الحضري في إطار ضوابط التنمية المستدامة - دراسة حالة مدينة الجزائر"، رسالة ماجستير غير منشورة، جامعة سطيف، الجزائر.
- أسعد مبارك حسين، (٢٠٠٩)، " استخدام نظام التكاليف على أساس النشاط في تحديد وقياس تخصيص التكاليف المشتركة في قطاع الخدمات المينائية"، رسالة دكتوراه غير منشورة، جامعة النيلين.
- معتصم شمس الدين قاسم، (٢٠١٠)، " أثر النقل بالحاويات على حركة التجارة في السودان"، رسالة ماجستير منشورة، جامعة النيلين.