

فاعلية الإدارة اللوجستية في تحسين الأداء التشغيلي بميناء السويس

إعداد

سها احمد بربري^١

د/ مختار حبشى أحمد^٢

د/ سامح فرحات^٣

^١الهيئة العامة لموانى البحر الاحمر

^{٢-٣}الاكاديمية العربية للعلوم والتكنولوجيا والنقل البحرى

DOI NO. <https://doi.org/10.59660/49129>

Received 09/09/2024, Revised 19/10/2024, Acceptance 06/11/2024, Available online 01/01/2025

Abstract

The problem of the study is summarized in the decline in the efficiency of the Port of Suez due to the non-application of certain logistics service provisions, which negatively impacts its productivity. Therefore, the study aimed to uncover the existence of a significant relationship between logistics management and operational performance improvement, and to investigate the role of logistics management in enhancing operational performance at the Port of Suez. To achieve this, the study evaluated the variables (logistics management and operational performance) and conducted an assessment and comparison between them, testing both the main and sub-hypotheses of the study using a descriptive analytical approach with the statistical program SPSS.

The researcher conducted an exploratory study with 41 managers at the Port of Suez, which is affiliated with the General Authority for Red Sea Ports. A questionnaire was designed, its validity assessed, and its reliability tested in preparation for conducting a field study to evaluate the effectiveness of logistics management in improving operational performance at the Port of Suez. The reliability coefficient for the data collection tool was found to be 0.907, which is a good value since it exceeds the acceptable value of 0.6, indicating a high degree of internal consistency in the responses. It was concluded that there is a statistically significant relationship between logistics transportation and operational performance, as well as a significant relationship between logistics supply and operational performance.

keywords: logistics management, operational performance, Suez Port, supply.

المستخلص

تتلخص مشكلة الدراسة في أنه يوجد إنخفاض في كفاءة ميناء السويس بسبب عدم تطبيق بعض بنود الخدمة اللوجستية مما يؤثر سلباً على إنتاجيتها، ولذا هدفت الدراسة إلى الكشف على وجود علاقة مؤثرة بين الإدارة اللوجستية والتحسين الأدائي التشغيلي ودراسة الدور الذى تحققه الإدارة اللوجستية في تحسين الأداء التشغيلي بميناء السويس. ولتحقيق ذلك تم تقييم متغيرات الدراسة (الإدارة اللوجستية والأداء التشغيلي) وإجراء عملية التقييم والمقارنة بينهما واختبار فروض الدراسة الرئيسية والفرعية، وذلك عن طريق المنهج الوصفي التحليلي باستخدام البرنامج الإحصائي spss، وإستخلاص أهم النتائج:

*قام الباحث بإجراء دراسة إستطلاعية مع عدد (٤١) من المديرين بميناء السويس التابع للهيئة العامة لموانئ البحر الأحمر " عينة الدراسة" من خلال تصميم إستمارة إستبيان وتقييم صدقها وإختبار صلاحيتها وثباتها تمهيداً لإجراء دراسة ميدانية بها للوقوف علي فاعلية الإدارة اللوجستية في تحسين الأداء التشغيلي بميناء السويس، وقد ظهر أن معامل الثبات لأداة جمع البيانات قد تراوحت قيمها (٠,٩٠٧) وهي قيمة جيدة كونها أعلى من القيمة المقبولة (٠,٦) وهذا يدل علي توفر درجة كبيرة من الثبات الداخلي في الإجابات، وتم الوصول إلي إنة توجد علاقة ذات دلالة إحصائية بين النقل اللوجستي والأداء التشغيلي ووجود علاقة ذات دلالة إحصائية بين التوريد اللوجستي والأداء التشغيلي وتم التوصل إلي وجود علاقة ذات دلالة إحصائية بين التوريد اللوجستي والأداء التشغيلي.

الكلمات الدالة: الإدارة اللوجستية، الأداء التشغيلي، ميناء السويس، التوريد.

أولاً : المقدمة والإطار النظري للدراسة

١-١ المقدمة

النقل البحري هو أحد أنواع النقل المائي الذي ينقل فيه الافراد والبضائع ويعد النقل البحري من أقدم وسائل النقل التي عرفها الانسان خاصة في المناطق المفتوحة علي المسطحات المائية، ميناء السويس هو أحد أهم الموانئ في منطقة البحر الأحمر حيث يعتبر السويس ممراً بحرياً حيويًا يربط بين البحر الأحمر والبحر المتوسط. يعتبر ميناء السويس قلباً للتبادل التجاري في المنطقة ويوفر خدمات للشحن البحري والاستيراد والتصدير لعدد كبير من السفن والبضائع. وبفضل موقعه الاستراتيجي على مفترق الطرق البحرية الرئيسية، يساهم ميناء السويس في تعزيز التجارة الدولية وتيسير حركة البضائع بين القارات كما يلعب دوراً حيويًا في تعزيز الاقتصاد المصري وتوفير فرص عمل للمجتمع المحلي، و تمثل ميناء السويس نقطة تجارية استراتيجية تساهم في تعزيز التجارة البحرية العالمية ودفع عجلة الاقتصاد المصري نحو النمو والاستدامة. ميناء السويس "أو بورتوفيق" هو أحد الموانئ المصرية التابعة للهيئة العامة لموانئ البحر الأحمر، ويقع على ساحل البحر الأحمر بالمدخل الجنوبي لقناة السويس في مصر، ويعتبر الأداء التشغيلي عنصراً حيويًا في تحقيق كفاءة وفعالية عمليات نقل البضائع والسفن، حيث يشمل تحسين الأداء التشغيلي في الموانئ استخدام تقنيات حديثة ومتقدمة مثل أنظمة إدارة المخزون والتكنولوجيا المتطورة في عمليات التحميل والتفريغ كما يشمل أيضاً تطوير وتدريب العاملين لرفع كفاءتهم وزيادة مهاراتهم في التعامل مع البضائع والسفن، بالإضافة إلى ذلك، يتطلب تحسين الأداء التشغيلي في الموانئ اتباع عمليات تشغيلية مستدامة تهدف إلى الحفاظ على البيئة وتعزيز التنمية المستدامة. كما أنه من خلال تحسين الأداء التشغيلي في الموانئ، يمكن تحسين تنسيق عمليات النقل داخل الميناء بشكل فعال وزيادة كفاءة العمليات اللوجستية بشكل عام، مما يساهم في تعزيز الأداء الاقتصادي وتحسين الخدمات التي يقدمها الميناء. ولتحسين الأداء التشغيلي في الموانئ، يمكن تبني عدة أزمدة وإجراءات لضمان كفاءة العمليات وتحسين الخدمات المقدمة وهنا بعض الأزمدة التي يمكن أن تتبعها الموانئ لتحسين أدائها التشغيلي. منها زمن الانتظار وهو ما يتعلق بتقليل وقت انتظار السفن خارج الميناء قبل الدخول للتحميل أو التفريغ، وزمن المناولة وهو تحسين عمليات التحميل والتفريغ لتقليل الوقت اللازم لهذه العمليات وزيادة كفاءة العمليات، وزمن التخزين هو الوقت الذي تبقى فيه البضائع داخل الميناء قبل أو بعد التحميل والتفريغ، حيث تسعى الموانئ لتقليل هذا الزمن لتحسين كفاءة العمليات ويمكن للموانئ تحسين أدائها وزيادة كفاءتها التشغيلية، الأمر الذي يعود بالفائدة على المشغلين وشركات الشحن وأصحاب البضائع. وأدى التطور التكنولوجي وظهور العولمة إلى تنامي دور ادارة اللوجستيات بشكل سريع في ظل الإتجاه الذي يسعى إلى تقنيت العملية الإنتاجية عالمياً وعولمة الإنتاج؛ الأمر الذي جعل كل مرحلة من العملية الإنتاجية تتمركز في المنطقة التي تتمتع بأكبر ميزة نسبية في إنتاجها كما

يساعد علم إدارة العمليات اللوجستية في مواجهة التحديات التي تطرأ على المنظمات من خلال الإستخدام الأمثل للموارد والإمكانات المتاحة حيث ظل لزاماً على المنظمات أو الوحدات الإقتصادية الإهتمام بإدارة العمليات اللوجستية التي تشمل الأنشطة التوزيعية، والنقل، والتوريد، لرقابتها على جميع الحركة والتخزين وهذا ما يساعد على دعم وتحقيق الميزة التنافسية.

٢-١ مشكله الدراسة

بالرغم من أن النقل البحري يهدف إلى الوفاء بمطالب الإقتصاد القومي فيما يتعلق بالنهوض بها وتطويرها ووضع الخطط التي تكفل رفع كفاءتها ومستوى جودة الأداء بها لمواكبة التطورات العالمية من أجل تحسين الاداء التشغيلي، يوجد انخفاض في كفاءه الاداء بالميناء بسبب عدم تطبيق بعض بنود الخدمة اللوجستية مما يؤثر سلباً علي أداء وإنتاجيه الميناء، وهناك إحتدام حدة المنافسة إقليمياً وعالمياً في ضوء المتغيرات السياسية والإقتصادية .

٣-١ أهداف الدراسة

تهدف هذه الدراسة إلى تحقيق الآتي:

- الكشف علي مدى وجود علاقه مؤثره بين الإدارة اللوجستية والتحسين الأدائي التشغيلي بميناء السويس.
- دراسة الدور الذي تحققه الإدارة اللوجستية في تحسين الأداء التشغيلي بميناء السويس.
- دراسة كفاءة أداء ميناء السويس في ظل الإدارة اللوجستية.
- مناقشة تأثير إدراك الإدارة العليا بأهمية الإدارة اللوجستية في ميناء السويس.
- وضع مقترح يوضح دور الإدارة اللوجستية في تحسين الاداء التشغيلي بميناء السويس.

٤-١ منهجية الدراسة

إستندت هذه الدراسة بشكل رئيسي لتحقيق أهدافها على المنهج الوصفي التحليلي الذي يعتمد على جمع البيانات والمعلومات عن الإدارة اللوجستية وتطبيقه من أجل الوصول إلى إستنتاجات في تطوير الواقع وأخذ العينة وتطبيقها على ميناء السويس التابع للهيئة العامة لموانئ البحر الأحمر من خلال إستبانة على عينة من المديرين بنطاق الميناء والوصول إلى أهمية الإدارة اللوجستية ودورها في تحسين الأداء التشغيلي ومعرفة المعوقات التي تواجه الميناء، وذلك للخروج بتوصيات عن كيفية التغلب على تلك المعوقات وبحث إمكانية إتباع ميناء السويس للإدارة اللوجستية.

٥-١ فرضيات الدراسة

- * الفرضية الأولى: يوجد علاقة إحصائية ذات دلالة معنوية عند مستوى ($\alpha \leq 0.05$) بين التوريد اللوجستي والأداء التشغيلي.
- * الفرضية الثانية: يوجد علاقة إحصائية ذات دلالة معنوية عند مستوى ($\alpha \leq 0.05$) بين النقل اللوجستي والأداء التشغيلي.
- * الفرضية الثالثة: يوجد علاقة إحصائية ذات دلالة معنوية عند مستوى ($\alpha \leq 0.05$) بين التخزين اللوجستي والأداء التشغيلي.

ثانياً: الإطار العام للدراسة

١-٢ الإدارة اللوجستية

هي "العمليات اللوجستية التي تهدف إلى إيصال المنتج أو الخدمة المناسبة إلى المكان المناسب، في الوقت المناسب، وبالشكل المناسب، مع تحقيق أعلى عائد للشركة". ووفقاً للمجلس الأمريكي لإدارة اللوجستيات، تُعرّف إدارة اللوجستيات بأنها "عملية تخطيط وتنفيذ وإدارة نظام عالي الكفاءة والدقة يضمن إدارة جيدة للمخزون ويحقق تدفقاً سلساً لحركة المواد الخام والنصف مصنعة والمكونات المختلفة والمعلومات المرتبطة بها، بدءاً من المصدر وصولاً إلى وجهتها النهائية، وهي المستهلك النهائي، تلبيةً لمتطلباته" وتعتبر الإدارة اللوجستية أحد الموضوعات الحيوية التي تزايد الإهتمام بها في السنوات الأخيرة على الصعيدين الأكاديمي والتطبيقي في مجال إدارة الأعمال والإقتصاد من حيث مفهومها وأهميتها ومكوناتها وممارستها في الدول والمنظمات المعاصرة. فمع كبر حجم المنظمات وتعدد أنشطتها واتساع وتعدد خطوط منتجاتها وأسواقها، تزايد الإهتمام بالأنشطة اللوجستية التي أصبحت تمثل العمود الفقري في هذه الدول والمنظمات، والتي تهدف إلى خدمة العملاء مع تحقيق الميزة التنافسية، وتأخذ الأنشطة اللوجستية أسماء عديدة لمجالات متنوعة ومن بينها التوزيع المادي، وإدارة النقل، وإدارة المواد، وإدارة سلاسل الإمداد. وتتجلى أهمية الإدارة اللوجستية في عدة جوانب تعزز من تبني المنظمات لها والتزامها بها لدعم استدامتها في البيئات التي تعمل فيها. تساهم هذه الإدارة في دمج مستويات الإدارة المختلفة، وتعزيز التفاعل بين الأقسام، وتوسيع نطاق تأثير الشركة في السوق. كما أنها تساهم في زيادة حصة السوق وتحقيق الأرباح، فضلاً عن تحسين سرعة الإستجابة لإحتياجات العملاء ورغباتهم من خلال تأمين المنتجات والخدمات المطلوبة، وذلك عبر تدفق المعلومات وعمليات التوريد والنقل والتخزين، وتتبع أهمية الإدارة اللوجستية من دورها المكمل لوظائف التسويق والإنتاج، حيث تخدم وظيفة الإنتاج من خلال تيسير تدفق العمليات الإنتاجية من المصنع إلى وصول المنتج أو الخدمة للمستهلك النهائي من ناحية ومن ناحية أخرى تخدم الإدارة اللوجستية بكفاءة وفعالية نشاط التسويق من خلال إيصال السلع والخدمات للمستهلكين في المكان المناسب والوقت المناسب وبالسعر المناسب. "ومن هنا تأتي أهمية اللوجستيات من خلال تأثيرها على المستوى الجزئي في نطاق المؤسسات وعلى المستوى الكلي في نطاق الإقتصاد الوطن، وحيث أنها تدعم المنظمات في الانتقال من نظام الإنتاج الكبير إلى نظام الإنتاج المرن، حيث تساهم في تنسيق العمليات عبر مواقع متعددة، وتشجع على الاعتماد على المواد المشتراة والمصادر الخارجية مع تقليل عدد الموردين، مما يعزز مشاركة أكبر للمعلومات بين الموردين والعملاء، ويمكنها من استبدال عمليات الأعمال الأفقية بوظائف الأقسام العمودية، ليتهاج لها الوصول إلى أفضل جودة وأقل سعر وأسرع أداء من خلال كفاءة وفعالية علاقات سلاسل الإمداد، وتساعد الإدارة اللوجستية المنظمات على تقديم الدعم الفني والنصائح للمنظمات الأخرى من خلال علاقات سلسلة الإمداد. إذ تُجري جميع الأطراف حوارات ومناقشات مفتوحة وصريحة حول المشكلات التي تواجهها، مما يمكنهم من التوصل إلى حلول فعّالة وتحقيق علاقات متوافقة بين هذه الأطراف، وتمكن المنظمات من إدارة قرارات المعلومات خلال مسار سلسلة الإمداد بالكامل بدءاً من شراء المواد الأولية وتملكها، وتصنيع المنتجات، وحتى توزيعها على العملاء، بحيث يتم عند كل مرحلة لإتخاذ القرار اختيار أفضل بديل يتعلق بتحديد احتياجات ومتطلبات العملاء، وبيان كيفية مقابلة هذه الإحتياجات والمتطلبات عند أقل مستوى ممكن من التكاليف، وتتمثل أهمية الإدارة اللوجستية في تلبية احتياجات العملاء بسرعة عبر تنفيذ الأنشطة اللوجستية بكفاءة وفعالية، وتشمل هذه الأنشطة التوريد، والتخزين، والنقل، والإمداد. يتم توفير المنتجات في الأماكن والأوقات المناسبة، مما يعزز من الأهمية الاقتصادية لهذه الأنشطة وتوليد القيمة المضافة للإدارة اللوجستية، وبالتالي دعم الميزة التنافسية. نتيجة لهذه الأهمية، اتجهت الشركات العالمية إلى إنشاء مراكز لوجستية في مناطق قريبة من الأسواق

٢-٢ محاور الإدارة اللوجستية:- تتكون الإدارة اللوجستية من مجموعة من المحاور، وهما كالتالي:-

١-٢-٢ التوريد

في إطار الإدارة اللوجستية، عمليات التوريد تمثل جزءاً أساسياً من سلسلة التوريد وتهدف إلى توفير المواد والمنتجات الضرورية للشركة بشكل فعال وفي الوقت المناسب، حيث أن عمليات التوريد في الإدارة اللوجستية تلعب دوراً حاسماً في ضمان توافر المواد اللازمة بجودة عالية وبأقل تكلفة ممكنة، مما يساهم في تحقيق كفاءة في إدارة السلسلة التوريدية بشكل عام.

٢-٢-٢ التخزين

تتجلى أهمية التخزين في تحسين كفاءة العمليات الإنتاجية ووسائل النقل، مما يساعد على تقليل التكاليف. كما يلعب التخزين دوراً في التنسيق بين الإمداد والطلب، خاصةً في منظمات الإنتاج الموسمي، حيث يتم التخزين خلال الفترات التي ينخفض فيها الطلب لتوفير المواد بكفاءة خلال الفترات التي يزداد فيها الطلب. بالإضافة إلى ذلك، يساهم التخزين في تحقيق وفورات اقتصادية من خلال شراء كميات كبيرة من المواد التي تتغير أسعارها بمرور الوقت، وتخزينها عندما تكون أسعارها منخفضة، مما يتيح الاستفادة من خصومات الكميات.

٣-٢-٢ النقل

يشير النقل إلى حركة المواد والمستلزمات من الموردين إلى المشروع، ثم من المشروع إلى العملاء، ويعتبر العنصر الأخير من عناصر الإدارة اللوجستية ولكنه الأكثر أهمية. كما أشار الفريد مارشال إلى أن "أبرز عامل في العصر الحديث هو الثورة في النقل، وليس في الإنتاج". يُمثل النقل العمود الفقري للإدارة اللوجستية نظراً لدوره الحساس والمهم، حيث يلعب دوراً كبيراً في تحديد كفاءة وجودة الخدمة، مما يؤثر بشكل كبير على تحسين الصورة الذهنية للمؤسسات لدى العملاء. يُعتبر النقل أيضاً من العوامل الرئيسية التي تحدد رضا العملاء عن الخدمات والمنتجات المقدمة، حيث تعتمد فعالية العملية الإنتاجية على تسليم البضائع والخدمات للعملاء في الوقت الذي يطلبونه، وهذا يعتمد بشكل أساسي على كفاءة النقل.

٣-٢ أهداف الإدارة اللوجستية:-

هو تحقيق أفضل وضع لتجميع ونقل وتخزين وتوزيع البضائع العامة، من خلال تنظيم سلسلة نقل متكاملة على نحو يكفل أداء كل حلقة مفردة من سلسلة الإمداد بأنسب الوسائط لها، والهدف هو تخفيض التكاليف الكلية لكل العناصر مجتمعه للمنتج مع تقليل فتره تداوله من مراكز الإنتاج وحتى وصوله إلي المستهلك النهائي. وأن أحد أهداف إنشاء المراكز اللوجستية هي زيادة القيمة المضافة، فقد أظهرت البحوث الاقتصادية أن الأثار غير المباشرة لمناولة البضائع تجاوزت النتائج المباشرة لتشغيل الميناء بأكثر من ٢٠٠% من حيث القيمة المضافة، وما يقارب ٣٠٠% من حيث توفير العمالة لما تولده هذه المراكز من أنشطة صناعية وحرافية وتجاريه جديدة لكي تصبح الموانئ الحديثة إحدى المتعلقات الرئيسية في سلسلة الإمداد المتكاملة.

٤-٢ مسؤوليات الإدارة اللوجستية:-

تمتلك الإدارة اللوجستية مجموعة من المسؤوليات التي تسهم في دعم الوظائف الأخرى في المنظمات، حيث تركز على تأمين الموارد والمستلزمات لجميع أقسام المنظمة وفقاً لاحتياجاتها التقديرية ومن أهم مسؤوليات إدارة العمليات اللوجستية ما يلي:-

تسعى المنظمة الأمنية إلى تأمين وشراء احتياجاتها من المعدات والآليات، وتوفير خدمات الصيانة اللازمة للأجهزة، واستبدال المعدات عند الحاجة، مع الحفاظ على مخزون استراتيجي من المعدات والمواد لكل فرع، بالإضافة إلى تخطيط التوريد في عمليات إسناد الإمداد، وتحقيق التوازن بين موارد إدارة الإمداد والتمويل

ضمن إطار وظائفها الأساسية من خلال تنظيم العمليات وحجم الإمداد، مع ضمان سرعة توفير الاحتياجات في الظروف العادية والاستثنائية.

٢-٥ مصفوفة كيرني اللوجستية:-

تمثل مصفوفة كيرني اللوجستية مخططاً يصف حركة وتدفق العملية الإنتاجية بصورتها النهائية بشكل متسلسل، بهدف تحقيق الكفاءة والفاعلية والجودة في أداء الخدمة اللوجستية. تتألف المصفوفة من المراحل الصناعية التي تمر بها العملية الإنتاجية بشكل متسلسل لتحقيق الكفاءة والفاعلية والجودة في الخدمة اللوجستية.

٢-٦ اللوجستيات في الموانئ:-

تحولت الموانئ من كونها محطات مائية برية لاستقبال السفن إلى صناعة عالمية متطورة ومعقدة، تتطلب استخدام التكنولوجيا والإدارة التشغيلية المتقدمة. مع تزايد الاتجاه نحو إقامة المجتمعات الصناعية داخل الموانئ، أصبحت هذه الموانئ قطاعات إنتاجية بحتة. لهذا السبب، أصبح مجال اللوجستيات يؤثر بشكل كبير على أعمال الموانئ، وجعلها جزءاً أساسياً في سلسلة الإدارة الشاملة للوجستيات لتحقيق سياسات إمداد العملاء (رصاع، ٢٠١٩).

تلعب الأنشطة والخدمات اللوجستية دوراً هاماً في اقتصاديات الدول وزيادة تنافسية منظمات الأعمال، حيث لا يمكن تحقيق أو تعزيز الميزة التنافسية إلا من خلال الاستخدام الأمثل لهذه الأنشطة. توفر اللوجستيات المنتجات والخدمات بالكمية المناسبة وبالتكلفة والوقت المناسبين، مما يعزز عملية التجارة والنقل. يشمل هذا النظام المتكامل للأنشطة داخل الشركات والمنظمات وخارجها، مثل النقل، التخزين، التوريد، والإمداد. من المهام الرئيسية للإدارة اللوجستية هو تحقيق التكامل والتنسيق بين هذه الأنشطة بهدف تقديم المنتجات والخدمات المطلوبة، مما يساعد على توفير ميزة تنافسية للمنظمة ويزيد من حصتها السوقية وأرباحها.

تعتمد اللوجستيات على ركيزتين رئيسيتين؛ الأولى هي البرمجة التكنولوجية، التي تشمل عرض جداول توقيتات وصول وإبحار السفن، وشبكات الموانئ والخطوط التي تربط بينها، ونظم حجز الفراغات، وخرائط تحديد المسارات، وتتبع رحلات وتحركات السفن، بالإضافة إلى إستعلامات عروض الأسعار للخدمات. أما الركيزة الثانية، فتتعلق بتكنولوجيا التجهيزات والمعدات والآلات. من المعروف أن التطور التكنولوجي يتقدم بوتيرة أسرع بكثير من التطور الزمني، مما يجعل صناعة اللوجستيات تتسم بسرعة التغيرات التكنولوجية. يتطلب هذا التطور السريع تدريباً عالي المستوى للكوادر البشرية. التقدم في مجال الأجهزة والمعدات يستدعي أيضاً تحديثاً مكثفاً وسريعاً في الإدارة اللوجستية والإدارة التشغيلية، بالإضافة إلى تطور البرمجيات. لم تقتصر خدمات اللوجستيات على الموانئ ومحطات الحاويات فقط، بل امتدت لتشمل إبحار السفن في أعالي البحار والمياه الدولية.

٢-٦-١ دور نظام النافذة الواحدة (التسجيل المسبق) للشحنات في تحقيق اللوجستيات في الموانئ

بدأت العديد من الدول في تبني سياسات لتسهيل وتقليل الإجراءات الجمركية، من خلال الانتقال من التجارة الورقية إلى النظام الإلكتروني. وقد نجحت بعض الدول، مثل ماليزيا، في تبسيط هذه الإجراءات بشكل كبير عبر التحول من الوثائق الورقية إلى النظام الإلكتروني والتوقعات الإلكترونية. هذه التحسينات ساهمت في زيادة تدفق التجارة.

أظهرت دراسة أعدتها منظمة التعاون والتنمية الاقتصادية (OECD) أن التأخير في تنفيذ وإنجاز عمليات الاستيراد والتصدير والخدمات اللوجستية لا يؤثر فقط على حجم التجارة، بل يؤثر أيضاً سلباً على مستوى تنافسية الشركات في الأسواق العالمية. هذا التحليل ساهم في نجاح نظام النافذة الواحدة.

٢-١-٦-٢ تعريف نظام النافذة الواحدة

النافذة الواحدة هي مفهوم مجازي يعبر عن إمكانية تقديم كافة متطلبات الحصول على فرصة استثمارية من خلال نقطة واحدة أو بوابة واحدة في الهيئة أو المنظمة (الفضل، ٢٠١٥). في الواقع، هي نظام إلكتروني يستخدمه وكيل التخليص الجمركي لتقديم نماذج البيانات الجمركية للحصول على الاعتماد. ترتبط وزارة التخطيط التنموي والإحصاء بهذا النظام إلكترونياً، حيث تقوم الهيئة العامة للجمارك بتحميل نسخة احتياطية من ملف الأوراكل إلى خادم الهيئة العامة للجمارك على الشبكة الحكومية في نهاية كل شهر. بعد ذلك، تقوم إدارة نظم المعلومات بوزارة التخطيط التنموي بتحميل الملف من الخادم إلى قاعدة بيانات خارجية، ويتم تخزين البيانات المستلمة في ملف مؤقت في نظام الأوراكل (SIS) الحمادي، (٢٠١٧). يعد هذا النظام جزءاً أساسياً من مبادرات الجمارك الإلكترونية، حيث يتيح للمتعاملين والمجتمع التجاري التعامل مع جميع الجهات المعنية بالإفراج عن الواردات أو إنهاء إجراءات التصدير من خلال نافذة واحدة (مصلحة الجمارك المصرية، ٢٠٠٧).

٢-١-٦-٢ نماذج نظام النافذة الواحدة

يتكون نظام النافذة الواحد من ثلاثة نماذج، يمكن توضيحها فيما يلي:-

النموذج الأول: وجود سلطة واحدة تتلقى المعلومات، وتعممها لجميع السلطات الحكومية ذات الصلة.

النموذج الثاني: بناء نظام آلي لتلقى البيانات والمستندات من المتعاملين وإتاحة دخول الجهات على النظام "البديل الثاني".

النموذج الثالث: من أبسط أنواع نماذج النافذة الواحدة، حيث يُمثل شبكة تربط المجتمع التجاري بكافة الجهات المعنية بالإفراج الجمركي. يتناسب هذا النموذج بشكل خاص مع الدول النامية التي تفتقر إلى التنسيق بين الجهات الحكومية ولا يوجد فيها جهة رائدة محددة. في هذا النموذج، تكون العلاقة مباشرة بين الأطراف المعنية والجهات الحكومية المختلفة دون وجود وسطاء يقومون بإتمام المعاملات كما هو الحال في النماذج الأخرى.

٧-٢ الأهداف الأساسية لتطوير المنظومة الجمركية

- حماية الأمن القومي بمكافحة الممارسات الضارة والتهريب (أسلحة ومتفجرات - مخدرات - أغذية غير صالحة للإستهلاك الأدمي).
- تنفيذ الالتزامات والإتفاقيات الدولية وتحسين أداء المؤشرات الدولية (التجارة عبر الحدود).
- الحفاظ على الصناعة الوطنية ودعم الإستثمار.
- الإرتقاء بمستوى الخدمات الجمركية وتطويرها وحوكمة الإجراءات وتخفيض متوسط زمن الإفراج إلى أقل من ثلاثة أيام كمرحلة أولى ثم أقل من يوم كمرحلة ثانية.
- إستيلاء مستحقات الخزانة العامة للدولة.
- توفير إحصاءات دقيقة عن التجارة في مصر تساعد على إتخاذ القرارات.

٨-٢ الأداء التشغيلي

وهو "خطة شاملة تفصل الموارد المالية والبشرية اللازمة للقيام بالمهام والأنشطة المحددة، وتحديد الموازنات وكميات الإنتاج وجداول العمل بها" (الحدراوى، ٢٠١٧).

١-٨-٢ محاور الاداء التشغيلي :-

١-٨-٢-١ زمن الانتظار: (Waiting Time)

هو الفترة الزمنية التي تقضيها الموارد (سواء كانت موظفين أو مواد أو معدات) في حالة انتظار قبل بدء العملية التالية. يعتبر زمن الانتظار من أشكال الهدر في العمليات التشغيلية، ويهدف تحسين الأداء التشغيلي إلى تقليل هذا الزمن قدر الإمكان.

١-٨-٢-٢ زمن المناولة: (Handling Time)

هو الوقت المستغرق في نقل المواد أو المنتجات من مكان إلى آخر خلال العمليات التشغيلية، سواء داخل المخازن أو أثناء عملية التصنيع. يعد تقليل زمن المناولة أحد الأهداف الرئيسية لتحسين الأداء التشغيلي، حيث يساهم في زيادة الكفاءة وتقليل التكاليف.

١-٨-٢-٣ زمن التخزين: (Storage Time)

هو الفترة الزمنية التي تبقى فيها المواد أو المنتجات مخزنة في المستودعات أو المخازن. يؤثر زمن التخزين بشكل مباشر على تكاليف التشغيل والتأخير في تسليم المنتجات، لذا فإن إدارة هذا الزمن بكفاءة تعد من الجوانب المهمة في تحسين الأداء التشغيلي.

ثالثاً: النتائج والتوصيات:

٣-١ النتائج:-

تم اختيار ميناء السويس التابع للهيئة العامة لموانئ البحر الأحمر كمجال لتطبيق الدراسة، نظراً لأهمية الاقتصادية والجغرافية للميناء، تم استخدام المنهج الوصفي التحليلي وتم استخدام الاستبانة كأداة لجمع المعلومات والبرنامج الاحصائي SPSS.

التحليل الوصفي لمتغيرات الدراسة

وقد تناولت الدراسة الحالية قياس فاعليه الإدارة اللوجستية (المتغير مستقل) من خلال المحاور (التوريد، والتخزين والنقل) في تحسين الأداء التشغيلي (المتغير التابع).

٣-١-١ خصائص وصفات عينه الدراسة الاتي:

١- يلاحظ من نتائج العينة ان الفئة الاكثر تعاملها هي من الذكور بنسبة ٨٧,٨٪ والإناث بنسبة ١٢,٢٪ ويلاحظ أن عدد الذكور هو الأكبر حيث ان طبيعة العمل بالموانئ ذات طابع ذكوري لما به من أعمال شاقة.

٢- جدول (١) يبين توزيع عينة المديرين البالغ عددهم (٤١) داخل مجموعه الهيئة العامة لموانئ البحر الاحمر طبقاً لوظائفهم ويلاحظ أن العاملين ذو المسمى الوظيفي (مدير) بلغ عددهم (١٥) بنسبة بلغت (٣٦,٦٪) يليهم العاملين ذو المسمى الوظيفي (نائب مدير) بلغ عددهم (٦) بنسبة بلغت (١٤,٦٪) فالعاملين ذو المسمى الوظيفي (مساعد مدير) بلغ عددهم (١٣) بنسبة بلغت (٣١,٧٪) فالعاملين ذو المسمى الوظيفي (مدير فني) بلغ عددهم (١٧) بنسبة بلغت (١٧,١٪) كما موضح بالجدول (١).

٣- جدول (١) يبين توزيع عينة المديرين البالغ عددهم (٤١) داخل مجموعة الهيئة العامة لموانئ البحر الاحمر طبقاً للعمر ويلاحظ أن العاملين اقل من ٣٠ سنة بلغ عددهم (٣) بنسبه بلغت (٧,٣٪) يليهم العاملين من ٣١-٤٥ سنة بلغ عددهم (٢٥) بنسبه بلغت (٦١,٠٪) يليهم العاملين من ٤٦-٥٥ سنة بلغ عددهم (١١) بنسبه بلغت (٢٦,٨) يليهم أكثر من ٥٦ سنة بلغ عددهم (٢) وبلغت نسبتهم (٤,٩) كما موضح بالجدول السابق.

٤- جدول (١) يبين توزيع عينة المديرين البالغ عددهم (٤١) داخل مجموعة الهيئة العامة لموانئ البحر الاحمر طبقاً للمؤهل الدراسي ويلاحظ أن المديرين الحاصلين علي بكالوريوس / ليسانس بلغ عددهم (٣٩) بنسبه بلغت (٩٥,١٪) والمديرين الحاصلين علي مؤهل ماجستير بلغ عددهم (٢) بنسبه بلغت (٤,٩٪) والمديرين الحاصلين على الدكتوراة بلغ عددهم (٠) كما موضح بالجدول السابق.

جدول رقم (١) يوضح الخصائص الديموغرافية للعينه

الخاصية /الصفة	الفئة	العدد	النسبة المئوية (%)
النوع	ذكر	٣٦	٨٧,٨٪
	أنثى	٥	١٢,٢٪
الاجمالي		٤١	100٪
الوظيفة	مدير	١٥	٣٦,٦٪
	نائب مدير	٦	١٤,٦٪
	مساعد مدير	١٣	٣١,٧٪
	مدير فني	٧	١٧,١٪
الاجمالي		٤١	100٪
العمر	اقل من ٣٠ سنة	٣	٧,٣٪
	من ٣١ إلى ٤٥ سنة	٢٥	٦١,٠٪
	من ٤٦ إلى ٥٥ سنة	١١	٢٦,٨٪
	أكثر من ٥٦ سنة	٢	٤,٩٪
المجموع		٤١	100٪
المؤهل الدراسي	ليسانس او بكالوريوس	٣٩	٩٥,١٪
	ماجستير	٢	٤,٩٪
	دكتوراة	٠	٠٪
المجموع		٤١	100٪

٣-١-٢ نتائج قيمة معامل الفا كرونباخ للمقاييس المستخدمة في الدراسة:-

اشارت النتائج الظاهرة في الجدول رقم (٢) الي ان قيمة معامل الفا كرونباخ للمقاييس المستخدمة في الدراسة كانت جميعها أكبر من (٠,٦) وهو الحد الأدنى المقبول لمعامل الفا وبالتالي يمكن القول بأن المقاييس المستخدمة تتمتع بالثبات الداخلي وهذا يعنى أن معامل الثبات مرتفع.

جدول رقم (٢) يبين معاملات الثبات لمقاييس الدراسة

المتغيرات	عدد الأسئلة	معامل ألفا
النقل	٣	٠,٧٤٤
التخزين	٥	٠,٦٥٢
التوريد	٤	٠,٥٤٥
الأداء التشغيلي	٧	٠,٨٢٢
الاجمالي	١٩	٠,٩٠٧

٣-١-٣ نتائج احتساب المتوسطات الحسابية (المتوسط الحسابي والانحراف المعياري ومعامل الاختلاف) لكل محور.

١- المتوسطات الحسابية والانحراف المعياري ومعامل الاختلاف جاءت مرتفعة وذلك يدل على إتفاق الآراء على جميع عبارات المحور الأول التوريد اللوجستي.

٢- المتوسطات الحسابية والانحراف المعياري ومعامل الاختلاف جاءت مرتفعة وذلك يدل على إتفاق الآراء على جميع عبارات المحور الثاني التخزين اللوجستي.

٣- المتوسطات الحسابية والانحراف المعياري ومعامل الاختلاف جاءت مرتفعة وذلك يدل على إتفاق الآراء على جميع عبارات المحور الثالث النقل اللوجستي.

٤- المتوسطات الحسابية والانحراف المعياري ومعامل الاختلاف جاءت مرتفعة وذلك يدل على إتفاق الآراء على جميع عبارات المحور الرابع الأداء التشغيلي.

٤-١-٣ احتساب معامل الارتباط (correlations) بين محاور الدراسة :-

حساب معاملات الارتباط واختبار الفروض الخاصة بالمتغير المستقل (الإدارة اللوجستية) والمتغير التابع (الأداء التشغيلي)

١- إن معامل الارتباط بين المتغيرات المستقلة (النقل - التخزين - التوريد) والمتغير التابع (الأداء التشغيلي) كانت داله احصائيا عند مستوي معنويه ٠,٠١ لدي النقل اللوجستي حيث جاءت النتيجة ٠,٦٧٧ وتدل علي وجود علاقة ارتباط طردية بين المتغير المستقل (النقل اللوجستي) والمتغير المستقل (الأداء التشغيلي).

جدول رقم (٣) مصفوفة الارتباط بين متغيرات الدراسة

العوامل المؤثرة على الاداء التشغيلي			الاداء التشغيلي	
٠,٦٤٣	٠,٥٧٥	١	٠,٦٧٧	النقل اللوجستي
٠,٧١٣	١	٠,٥٧٥	٠,٧٦١	التخزين اللوجستي
١	٠,٧١٣	٠,٦٤٣	٠,٧٣٤	التوريد اللوجستي

دال احصائيه عند مستوي المعنويه ٠,٠١

٢- إن معامل الارتباط بين المتغيرات المستقلة (النقل - التخزين - التوريد) والمتغير التابع (الاداء التشغيلي) كانت داله احصائيا عند مستوي معنويه ٠,٠١ لدي التخزين اللوجستي حيث جاءت النتيجة ٠,٧٦١ وتدل على وجود علاقة ارتباط طرديه قوية بين المتغير المستقل (التخزين اللوجستي) والمتغير المستقل (الاداء التشغيلي)

- إن معامل الارتباط بين المتغيرات المستقلة (النقل - التخزين - التوريد) والمتغير التابع (الاداء التشغيلي) كانت داله احصائيا عند مستوي معنويه ٠,٠١ لدي التوريد اللوجستي حيث جاءت النتيجة ٠,٧٣٤ وتدل على وجود علاقته ارتباط طرديه قويه بين المتغير المستقل (التوريد اللوجستي) والمتغير المستقل (الاداء التشغيلي).

٣-١-٥ اختبار جوده النموذج، اختبار تأثير النموذج بالنسبه لكل متغير مستقل علي حدى جدول رقم (٤)

النموذج	اختبار التأثير T-Test	معامل التحديد R ^٢	اختبار جوده النموذج F- test	الاداء التشغيلي	المتغيرات المستقلة
	5.740	.458	32.945	٠,٦٧٧	النقل اللوجستي
درجه التأثير في الاداء التشغيلي = ٠,٣٥٦ + س (٠,٨٦٣)	7.330**	.579	53.722**	٠,٧٦١**	التخزين اللوجستي
	6.759	.539	45.678	٠,٧٣٤	التوريد اللوجستي

*: دال احصائيا عند مستوي معنويه ٠,٠١

بعد ان قمنا بحساب معاملات الارتباط بين المتغيرات المستقلة والمتغير التابع، ثم اختيار جوده نموذج العلاقة باستخدام F ثم حساب النسبه التي يقرها كل متغير مستقل في التغيير الحاصل في الاداء التشغيلي كمتغير تابع وذلك باستخدام R²، ثم التاكيد من معنويه تأثير هذه المتغيرات المستقلة علي الاداء التشغيلي باستخدام T-test .

ويبين الجدول معاملات الارتباط بين المتغيرات المستقلة والمتغير التابع .

فيما يلي اختبار فروض الدراسة المتعلقة بالاداء التشغيلي:

١- الفرضيه الاولى: توجد علاقته ارتباطيه موجهه بين النقل اللوجستي والاداء التشغيلي بالنظر في الجدول رقم (٤) يتضح الاتي: توجد علاقته ارتباط داله احصائيا عند مستوي معنويه ٠,٠١ او ٠,٠٥ علي وجود ارتباط بين النقل اللوجستي والاداء التشغيلي حيث كان معامل الارتباط ٠,٦٧٧ وهو دال احصائيا علي وجود علاقته ارتباط طرديه تبين انه كلما ازداد النقل اللوجستي تزداد درجه الاداء التشغيلي وكلما انخفضت الاوليه انخفضت الثانيه وبالتالي يمكن قبول صحه الفرض الاول."توجد علاقته ارتباطيه موجهه بين النقل اللوجستي والاداء التشغيلي"

٢- الفرضيه الثانيه توجد علاقته ارتباط موجهه بين التخزين اللوجستي والاداء التشغيلي بالنظر في يتضح الاتي:-توجد علاقته ارتباط داله احصائيا عند مستوي معنويه ٠,٠١ او ٠,٠٥ علي وجود ارتباط بين التخزين اللوجستي والاداء التشغيلي حيث كان معامل الارتباط ٠,٧٦١ وهو دال احصائيا علي وجود علاقته ارتباط طرديه قوية تبين انه كلما ازداد التخزين اللوجستي تزداد درجه الاداء التشغيلي وكلما انخفضت الاوليه انخفضت الثانيه وبالتالي يمكن قبول صحه الفرض الثاني."توجد علاقته ارتباطيه موجهه قوية بين التخزين اللوجستي والاداء التشغيلي لها "

وكانت قيمة اختبار (F) = 53.722 داله إحصائياً عند مستوي معنوية 0,01 وتدل على جوده نموذج العلاقة بين التخزين اللوجستي والأداء التشغيلي وصحة الاعتماد على نتائج النموذج بدون أخطاء، وتشير قيمة $R^2=0.579$ إلى أن التخزين اللوجستي يفسر التغير في الأداء التشغيلي بنسبه 57٪ تقريباً وتبقى نسبة 43٪ تفسرها عوامل أخرى بالإضافة للأخطاء العشوائية الناتجة عن دقة اختيار العينة ودقة وحدات القياس وغيرها. وتشير قيمة اختبار T إلى ان تأثير التخزين اللوجستي علي تحسين الاداء التشغيلي لا يمكن أن يصل الي الصفر بمعنى ان التخزين اللوجستي له تأثير علي درجه الاداء التشغيلي.

أما نموذج العلاقة: درجه الاداء التشغيلي = 0,356 + التخزين اللوجستي (0,863)

وبتفسير النموذج السابق يتضح أنه مقياس التخزين اللوجستي وتطبيق النموذج يمكن التنبؤ بتحسين الأداء التشغيلي، كما ان كل تغير قدره 0,863 وحده في التخزين اللوجستي يزيد درجه الاداء التشغيلي بمقدار وحده واحده. وقد يبين ذلك مدي اثر التخزين اللوجستي التي يمنحها الاداء التشغيلي .

3- الفرضيه الثالثه "توجد علاقته ارتباط موجبه بين التوريد اللوجستي والاداء التشغيلي"

بالنظر في الجدول يتضح الاتي:- توجد علاقته ارتباط داله احصائياً عند مستوي معنوية 0,01 او 0,05 علي وجود ارتباط بين التوريد اللوجستي والاداء التشغيلي حيث كان معامل الارتباط 0,734 وهو دال احصائياً علي وجود علاقته ارتباط طرديه قوية تبين انه كلما ازاد التوريد اللوجستي تزداد درجه الاداء التشغيلي وكما إنخفضت الأولي إنخفضت الثانية وبالتالي يمكن قبول صحة الفرض الثالث. "توجد علاقته ارتباطيه موجبه قوية بين التوريد اللوجستي والأداء التشغيلي لها".

3-1-3 جوهريه الفروق

جوهريه الفروق فيما يتعلق بالعوامل المؤثرة علي تحسين الأداء التشغيلي:-

تم إختبار مدي وجود إختلافات جوهريه بين المديرين فيما يتعلق بإستجابتهم نحو العوامل المؤثرة علي الأداء التشغيلي ومدي وجود فروق جوهريه وذلك تبعاً للمتغيرات الأتية حيث تم إستخدام أده (One-Way ANOVA)

جدول رقم (5): مدي وجود فروق جوهريه في درجه الاداء التشغيلي وذلك تبعاً للجنس (من اعداد الباحثة)

المتغيرات	ذكور		اناث		اختبار (F)	
	المتوسط	الانحراف المعياري	المتوسط	الانحراف المعياري	القيمة	المعنوية
الاداء التشغيلي	3.57	.94	3.45	.95	792.5	.020

ويتضح من الجدول ما يلي: يوجد إختلافات جوهريه بين المديرين فيما يتعلق بإستجابتهم نحو الأداء التشغيلي وذلك تبعاً للجنس، حيث تشير قيم إختبار F ومعنويتها الي وجود فروق داله إحصائياً عند مستوي معنوية 0,05 بين المديرين فيما يتعلق بإستجابتهم نحو تحسين الأداء التشغيلي وذلك تبعاً للجنس.

٢-٣ توصيات الدراسة

- في ضوء النتائج التي توصلت إليها الدراسة يوصي الباحث لمجموعة الموانئ البحرية الغير مطبقة للإدارة اللوجستية بالاتي:
- ضرورة إهتمام الإدارة العليا بهذه المجموعة بتطبيق الإدارة اللوجستية لما له من نتائج ايجابية على تحسين الأداء بهذه الميناء من جهة وضمان زيادة مستوي الميزة التنافسية من جهة اخرى.
 - أهمية القيام بدراسة جدوى لكل اسلوب جديد يتم تطبيقه واجراء مقارنة بين التكاليف المترتبة على هذا التطبيق والمنافع التي تعود على هذه الموانئ من جراء ذلك.
 - أهمية قيام هذه الموانئ باستشارة المنظمات الاخرى التي طبقت الاساليب الحديثة المراد تطبيقها من أجل الاستفادة من تجربة هذه المنظمات ولتحديد نقاط القوة والضعف بهدف تعزيز الأولى وتقادي الثانية

٣-٣ مقترح لتطوير ميناء السويس

وتعرض الباحثة فيما يلي :-

مقترح لتحسين الاداء التشغيلي بميناء السويس (بورتوفيق)

- الاستغلال الامثل لأطوال الأرصفة و العمل علي تعميقها للوصول للمستويات العالمية.
- الاستغلال الامثل للمساحات الخلفية والمساحات الأرضية للميناء.
- رفع كفاءة شركة الشحن والتفريغ بالميناء او دخول أكثر من شركة شحن وتفريغ لوقف احتكار شركه واحده للميناء.
- تجهيز الميناء بأحدث الاوناش لزيادة معدلات تداول البضائع.
- تجهيز وتدريب العمالة لتحقيق معدل تداول مناسب لإمكانيات الميناء .
- إنشاء مخازن متخصصه (صب جاف - صب سائل – ساحات انتظار مجهزه لاستقبال الحاويات).
- إنشاء ساحات إنتظار لسيارات النقل الكبيرة.
- شراء أو تأجير سفن ركاب مثل عبارات شركة القاهرة للعبارات والنقل البحري وذلك لأن المسافة بين السويس – ضبا ٢٥٣ ميل بحري يتم قطع المسافة بين ميناء السويس وميناء ضبا السعودي فى حوالي ١٠ ساعات من الرصيف للرصيف باستخدام العبارات .
- استغلال الحوض الشمالي للتراكي حيث أن الأعماق تسمح بدخول العبارات.
- رفع كفاءة الصالات المتوفرة بالميناء
- إستغلال مدينة الحجاج لأستراحة الحجاج قبل السفر .
- إنشاء مارينا لليخوت السياحية حيث أن الأعماق تسمح بدخول اليخوت وبذلك ممكن استغلال الحوض الجنوبي للتراكي.
- رفع كفاءة محطة التموين الموجودة عند الرصيف الجنوبي لخدمة اليخوت.
- إنشاء منطقة استثمار عقاري (فندق - شاليهات – مركز ترفيهي وخدمي)
- رفع كفاءة نادى البحارة الدولي وبناء شاليهات في المنطقة المجاورة له .
- عمل مركز ترفيهي في اخر الرصيف الجنوبي بجانب نادى البحارة الدولي وذلك لما يتميز من رؤية علي المدخل الجنوبي لقناة السويس.

المراجع

- أقاسم عمر، الامداد الشامل- مدخل إدارة التكلفة والسياسات المتبعة، رسالة دكتوراه، جامعة أبو بكر بلقايد - جامعة تلمسان، كلية العلوم الاقتصادية وعلوم التسيير، ٢٠١٠/٢٠٠٩ ص.١
- أسماعيل، آدم، ٢٠٢١، تطبيق الإدارة اللوجستية وأثرها في أداء قنوات النقل والتوزيع، رسالة دكتوراه، جامعة السودان للعلوم والتكنولوجيا، الخرطوم.
- البرازى، تركى دهمان، ٢٠١٢، أثر إدارة سلسلة التوريد على أداء المنظمة، رسالة ماجستير، جامعة الشرق الأوسط، عمان.
- السعيدة، لينا عبدالغنى، ٢٠٢٠، أثر الإدارة اللوجستية على جودة الخدمات التى تقدمها أقسام التغذية فى المستشفيات الخاصة الأردنية، بحوث ومقالات، مج ٢٨، ع ١٤، الجامعة الإسلامية بغزة، غزة.
- الحدراوى، ٢٠١٧، دور استراتيجية فرق العمل في تحسين الأداء التشغيلي للمنظمات الإنتاجية: دراسة تطبيقية في معمل أسمنت الكوفة، مجلة كلية التربية للبنات للعلوم الإنسانية، جامعه الكوفة، المجلد ٢١، العدد ١، ص.١-٤٢.
- الزعبي، على & عزام، زكريا، ٢٠١٢، إدارة الأعمال اللوجستية، ط ١، دار المسيرة للنشر والتوزيع، عمان.
- النحراوى، أيمن، ٢٠١٦، إدارة اللوجستيات، دار الفكر الجامعي، ط ١، الإسكندرية، الإسكندرية.
- الحاج، الصديق، ٢٠١٦، دور الإدارة اللوجستية فى تحسين جودة الخدمة بالمؤسسات المصرفية، رسالة ماجستير، جامعة السودان للعلوم والتكنولوجيا، الخرطوم.
- Badawy, Hamed Osama (2013), Effects of modern logistics concepts on Ports – swot Analysis of Damietta and Izmir Container Terminals, Master Degree, Arab Academy for Science, Technology and Maritime Transport (AASTMT). Egypt.
- -El-Sakty, Khaled (2012), The Development of a Port Performance Measurement System: With Reference to Damietta Port, Egypt, Doctoral thesis, University of Huddersfield.