

دور الإدارة اللوجستية في تحسين الأداء الشامل للموانئ البحرية

الباحث: علي شبر أحمد

أ. م. د ندى عبد القادر عبد الستار

جامعة البصرة/ كلية الإدارة والاقتصاد/ قسم إدارة الأعمال

<mailto:nada.abdulsataar@uobasrah.edu.iq>

Ali.almosoy36@yahoo.com

المستخلص:.

تهدف الدراسة إلى تحسين الأداء الشامل للموانئ البحرية العراقية وبيان أثر الإدارة اللوجستية وخدماتها لهذه الموانئ في التجارة الخارجية، حيث قمنا بتحليل وقياس أثر البنية التحتية والخدمات اللوجستية للموانئ البحرية العراقية في التجارة الخارجية. وتوصلت الدراسة إلى أن الإدارة اللوجستية لها أثر كبير في تحسين الأداء الشامل للموانئ البحرية العراقية وكان لها تأثير إيجابي، كما تهدف الدراسة إلى الكشف عن تأثير الإدارة اللوجستية بأبعادها (التوريد البحري، التوزيع البحري) في تحسين الأداء الشامل للموانئ البحرية (الخدمات العامة المقدمة للسفن، الخدمات المقدمة عند الانتظار) لرفع الأداء الشامل للموانئ البحرية العراقية حيث تم تطبيق هذه الدراسة على الشركتين (الشركة العامة لموانئ العراق، الشركة العامة للنقل البحري) حيث بلغ عددهم 327 وتم اختيارهم بطريقة (العينات العشوائية البسيطة) وتم اعتماد البيانات من خلال استخدام مجموعة من الأساليب الإحصائية المتوفرة في البرامج (Amos-V. 26 & Spss-V. 26)، وأظهرت النتائج أن هنالك تأثيراً إيجابياً للإدارة اللوجستية وأبعادها في تحسين الأداء الشامل للموانئ البحرية العراقية. نواتج علمية حيث يمكن الاستفادة من النتائج هذه الدراسة في تطوير أساليب وقدرات الشركة العامة للموانئ العراقية والذي سينعكس إيجابياً على تحسين الأداء الشامل للموانئ العراقية، لذلك يجب على الشركة العامة للموانئ العراقية الاهتمام المتزايد في هذا المجال وتحقيق أهدافها ورفع المستوى العام.

الكلمات المفتاحية: الإدارة، اللوجستية، تحسين الأداء، الموانئ البحرية

The role of logistics management in improving the overall performance of seaports

Researcher: Ali Shubar Ahmed Prof. Dr. Nada Abdel Qader Abdel Sattar
Basra University, College of Administration and Economics, Department of Business Administration

Abstract :

This study aims to improve the overall performance of Iraqi seaports and to demonstrate the impact of logistics management and its services for these ports on foreign trade. We analyzed and measured the impact of the infrastructure and logistics services of Iraqi seaports on foreign trade. The study concluded that logistical management has a significant impact on improving the overall performance of Iraqi seaports and had a positive impact. The services provided when waiting) to raise the overall performance of the Iraqi seaports, where this study was applied to each of the two companies (the General Company for Iraqi Ports, the General Company for Maritime Transport), where their number reached 327, and they were selected using the (simple random sampling) method, and the data were adopted through the use of a group From the statistical methods available in the programs (Spss-V.26 & Amos-V.26), the results showed that there is a positive impact of logistical management and its dimensions in improving the overall performance of Iraqi seaports. Scientific outputs, as the results of this study can be used to develop the methods and capabilities of the General Company for Iraqi Ports, which will reflect positively on improving the overall performance of Iraqi ports. Therefore, the General Company for Iraqi Ports must pay increasing attention to this field, achieve its goals, and raise the general level.

Keywords: management, logistics, performance improvement, seaports

المقدمة:

تعد الموانئ البحرية في العراق نقطة مهمة في حركة النشاط البحري؛ وبسبب أن النقل البحري في الآونة الأخيرة أصبح متطورا على كافة الأصعدة وهنا احتاجت الإدارة في الموانئ إلى إدارة لوجستية تخطط بدرجة عالية من التخصص مع تكامل المنظومة من كفاءة وجوده عالية لتحسين أداء الشامل للموانئ البحرية، ومن خلال ما تقدم أصبح من الضروري على جميع العاملين في الموانئ وخصوصا قسم اللوجستيات أن يدركوا أهمية هذه الإدارة في تحسين الأداء الشامل للموانئ البحرية عبر استخدام تقنيات وأساليب تكنولوجيا المعلومات الحديثة والمتطورة وبالتالي تحقيق النجاح والاستمرار في عملهم ولتطوير أي منظمة هناك حاجة ملحة إلى تطبيق تكنولوجيا المعلومات الحديثة لدعم أنشطة المنظمة العالية حيث يؤدي استخدام تطبيقات التقنية إلى تأثير إيجابي على أداء المنظمة ككل وخاصة أداء الموارد البشرية ويجب أن يكون التطبيق الناجح لتكنولوجيا المعلومات في المنظمات مدعوما بقدرة مديري المنظمة ومواردها البشرية على استخدام هذه التكنولوجيا المتقدمة (Santos et al, 2020: 1015_1016).

1- الإطار المنهجي Methodological Framework

1.1 مشكلة البحث The Research problem

نتيجة لزيادة المنافسة بين الموانئ أصبحت الإدارة اللوجستية من توريد بحري، تخزين بحري تضمن استمرارية هذه الموانئ وبالتالي غير كافية لتحقيق رضا الزبائن في الموانئ، فكان لا بد من توافر خدمات متكاملة وأنشطة متجانسة في الموانئ لذلك ظهرت هنالك ضعف في الإدارة اللوجستية واستنادا إلى ما تم ذكره، يمكن إظهار مشكلة الدراسة من خلال التساؤل الرئيس الآتي :

هل هنالك دور للإدارة اللوجستية (التوريد البحري، التخزين البحري) في تحسين الأداء الشامل للموانئ البحرية (الخدمات العامة المقدمة للسفن، الخدمات المقدمة عند الانتظار) في الشركة العامة لموانئ العراق؟

2.1 أهداف البحث The Research Objective

يهدف هذا البحث إلى التعرف على تأثير الإدارة اللوجستية في تحسين الأداء الشامل للموانئ البحرية من خلال:

1_ قياس أثر الإدارة اللوجستية من ناحية التوريد البحري في تحسين الأداء الشامل للموانئ البحرية وقياس أثر الإدارة اللوجستية من ناحية التخزين البحري في تحسين الأداء الشامل للموانئ البحرية.

2_ دراسة العلاقة بين الإدارة اللوجستية وتحسين الأداء الشامل للموانئ البحرية العراقية.

3_ دراسة العلاقة بين الإدارة اللوجستية وتحسين الأداء الشامل للموانئ العراقية.

3.1 أهميات البحث The Research Importance

تستمد الدراسة الآتية أهميتها من النقاط التالية:

1_ محاولة التركيز على فتح المجال لكي يتوصل الباحثون الآخرون للتعلم في مجال الإدارة اللوجستية وتطويرها.

2_ توضيح مدى أهمية الإدارة اللوجستية ودورها في تحسين الأداء الشامل للموانئ البحرية بأعلى جودة ممكنة.

3_ تعزيز أداء الموانئ البحرية بتسليط الضوء على الإدارة اللوجستية.

4.1 تصميم البحث The Research Design

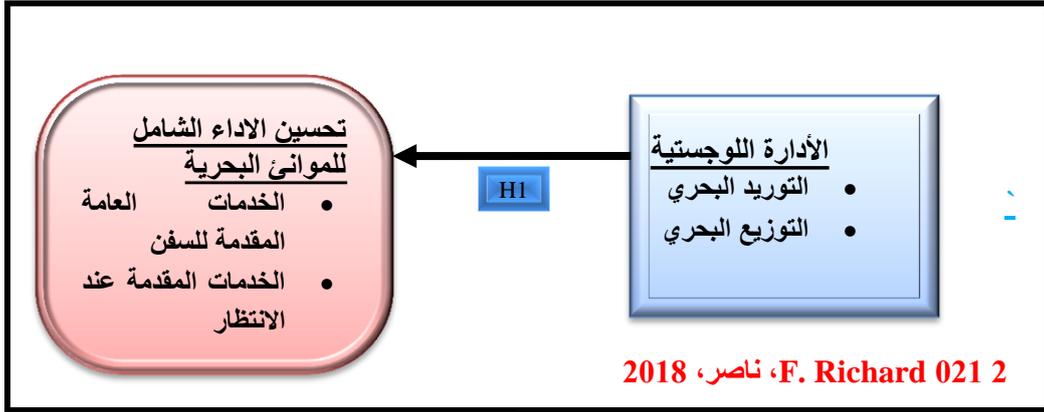
نظرا لقلّة الدراسات التي تناولت متغيرات هذه الدراسة مجتمعة وبسبب قلة توفر المعلومة عن الظاهرة أو المشكلة أو الطرق التي من الممكن أن تحل هذه المشكلة، تم تصميم الدراسة لوضع خطط لجمع المعلومات المطلوبة، وتحليلها من أجل إيجاد فرضيات لها ثم اختبار صحة هذه الفرضيات ، بالاستناد إلى الوقت والسؤال البحثي، ووضع إطار لتحديد العلاقات بين المتغيرات المستخدمة في هذه الدراسة (Cooper&Schindler)، (2014:125) ، وهذه الدراسة تبنت المنهج الاستطلاعي (Exploratory method) الذي يعتمد على جمع البيانات ثم تحليلها من أجل تفسير النتائج ثم تقديم مجموعة استنتاجات وتوصيات من أجل فهم لمشكلة البحث بصورة أفضل (Zikmund et al. 2013: 55).

5.1 مجتمع وعينة البحث the Research population and sample

تمثل مجتمع الدراسة داخل الشركة العامة للموانئ العراقية وكذلك الشركة العامة للنقل البحري بحيث وصفت الدراسة عينة البحث بشكل أساس على الموظفين من البحريين العاملين في الشركة العامة لموانئ العراق وكذلك الشركة العامة للنقل البحري ومن مختلف المستويات البحرية، وتم التركيز على قسم تكنولوجيا المعلومات التابع لشركة العامة للموانئ العراق كمجال للدراسة من أجل تحسين الأداء الشامل للموانئ العراقية ومن أجل اختبار الفرضيات وتحقيق أهداف الدراسة تمت الاستعانة بالجدول الإحصائي للمؤلف (krejcie and morgan 1970: 608) ، كونه حدد حجم العينة ب (247) كحد أدنى، والذي يتناسب مع مجتمع الدراسة البالغ (2234) موظفاً.

7.1. المخطط الفرضي للبحث

تم بناء المخطط الفرضي للبحث، حيث وضحت فيه العلاقة بين المتغيرين وأبعادهما والتي على أساسها تمت صياغة مشكلة البحث وكما موضح بالشكل التالي:



الشكل (1) المخطط الفرضي للدراسة

المصدر: من إعداد الباحث استنادًا إلى الأدبيات السابقة

العلاقة بين الإدارة اللوجستية وتحسين الأداء الشامل للموانئ البحرية

الفرضية الوجود الرئيسية H 1: توجد علاقة وتأثير مباشرة إيجابية ذات دلالة

إحصائية بين الإدارة اللوجستية وتحسين أداء الشامل للموانئ البحرية

فرضية العدم الرئيسية H 01: لا توجد علاقة وتأثير مباشرة إيجابية ذات دلالة

إحصائية بين الإدارة اللوجستية وتحسين أداء الشامل للموانئ البحرية.

تتفرع منها عدة فرضيات :

- فرضية الوجود الفرعية الأولى H 1 A: توجد علاقة وتأثير مباشرة إيجابية ذات دلالة إحصائية بين التوريد البحري وتحسين أداء الشامل للموانئ البحرية
- فرضية الوجود الفرعية الأولى H 01 A: لا توجد علاقة وتأثير مباشرة إيجابية ذات دلالة إحصائية بين التوريد البحري وتحسين أداء الشامل للموانئ البحرية
- فرضية الوجود الفرعية الثانية H 1 B: توجد علاقة وتأثير مباشرة إيجابية ذات دلالة إحصائية بين التوزيع البحري وتحسين أداء الشامل للموانئ البحرية
- فرضية الوجود الفرعية الثانية H 01 B: لا توجد علاقة وتأثير مباشرة إيجابية ذات دلالة إحصائية بين التوزيع البحري وتحسين أداء الشامل للموانئ البحرية.

9.1. الأساليب الإحصائية المستخدمة في البحث Statistical Methods Used in Research

أستخدم الباحث عددا من التقنيات الإحصائية الجاهزة في إدخال وتحليل البيانات الخاصة بمتغيرات البحث واختبار فرضياتها، والمتمثلة في برنامج (AMOS.V. 26 & SPSS.V. 26) كأدوات التالية:

- الصدق والثبات Cronbachs and Item–Total–Correlation
- التوزيع الطبيعي Skewness and Kurtosis
- الوسط الحسابي Means
- تحليل الارتباط Pearsons Correlation
- تحليل الانحدار Regression Analysis
- الانحراف المعياري Standard deviation

1.10 الدراسات السابقة

ت	العنوان	أثر اللوجستيات في الميزة التنافسية للنقل بالحاويات في ميناء بورتسودان
1	اسم الباحث والسنة	حامد، 2015
	المشكلة	الموانئ البحرية بموقعها الجغرافي المتميز في حوض البحر الأحمر تعتبر من الموانئ الحديثة حيث أصبح الاتجاه العالمي للموانئ في الدول نحو الموانئ المحورية وتعتمد على المنظومة- لوجستية- متكاملة- من أجل تحقيق- الترابط والتكامل بينها وبين سلسلة الإمداد المترابطة بها لاعتبارات خاصة بصناعة النقل البحري متمثلة في الارتباط بين أطراف عديدة مثل الخطوط الملاحية، التوكيلات الملاحية-، مواصفات ومقاييس الجمارك التخليص وغيرها وتعتبر التطورات العالمية في- تكنولوجيا- المعلومات- والبيئة التشريعية والقوانين والاتفاقيات الدولية وإعادة هيكلة- الموانئ وقطاع النقل البحري وخصخصة الفكر الإداري والتخلص من البيروقراطية- الحكومية والتخلف الإداري والوظيفي وذلك لإيجاد نظام لقياس الأداء عبر تفعيل العمليات والأنشطة- اللوجستية
	المنهج والمكان	وصفي تحليلي، السودان
	المجتمع والعينة	ميناء بورتسودان
	متغيرات الدراسة	المستقل: الإدارة اللوجستية، التابع: الميزة التنافسية للنقل
	أهداف الدراسة	1. دراسة التحديات في صناعة النقل البحري ودور اللوجستيات وأثارها في الموانئ السودانية والفرص المتاحة من أجل تحليل النتائج ووضع الحلول 2. أهمية اللوجستيات في خدمة قطاع النقل الدولي البحري على المستوى العالمي بشكل عام والسودان بصفة خاصة 3. أهمية صناعة النقل البحري الاقتصادية والإستراتيجية على الموانئ السودانية الآثار الاقتصادية لنظام اللوجستيات وعكس دورها في خفض

[دور الإدارة اللوجستية في تحسين الاداء الشامل للموانئ البحرية]

<p>التكاليف ومؤشرات الأداء التشغيل ووجوده الخدمة من خلال سلسلة الإمداد Supply logistic chain</p>		
<p>1. بعد التحليل أثبتت الدراسة أن ميناء بورتسودان ميناء رافدي رغم موقعه الجغرافي المتميز بالنسبة لموانئ حوض البحر الأحمر المنافسة 2. عدم وجود مركز لوجيستي عالمي بالمواصفات العالمية بل بدأت الهيئة في إنشاء ميناء سلوم الجاف كمركز لوجستي تحت الإنشاء وانتهت المرحلة الأولى. 3. بدأت تطبيق نظام النافذة الواحدة في الموانئ جزئيا ولم يطبق تطبيق كامل نسبة لقصور بعض الجهات العاملة في الميناء، لكن تم الربط بينهم. ضرورة أهمية نظام نقل متعدد الوسائط لأهميته من أجل توفير خدمة لمنطقة الظهر للميناء.</p>	<p>أهم الاستنتاجات</p>	
<p>1. تطرقت الدراسة السابقة إلى الإدارة اللوجستية كمتغير مستقل وهذا متوافق مع الدراسة الحالية. 2. ركزت كلا الدراستين على تحليل الأنشطة اللوجستية بما يعزز من حركة التجارة.</p>	<p>أوجه التشابه</p>	
<p>1. طبقت الدراسة السابقة في السودان بينما الدراسة الحالية طبقت في العراق. 2. اعتمدت الدراسة السابقة على الميزة التنافسية كمتغير تابع بينما الدراسة الحالية اعتمدت تحسين الأداء الشامل للموانئ البحرية كمتغير تابع.</p>	<p>أوجه الاختلاف</p>	
<p>دور النقل البحري في الرفع من الأداء اللوجستي دراسة- حالة- مؤسسة التسويق البحري -NASHCO ميناء مستغانم</p>	<p>العنوان</p>	<p>2</p>
<p>الأمين، 2020</p>	<p>اسم الباحث</p>	

<p>إشكالية البحث تكمن في معرفة (مدى تأثير النقل البحري ودوره في رفع من كفاءة الأداء اللوجستي؟) ولإلمام بجوانب إشكالية الدراسة تمت تجزئة هذه الإشكالية إلى تساؤلات فرعية هي:-</p> <ul style="list-style-type: none"> - ماذا يعني اللوجستك؟ - ما دور النقل البحري في السلسلة اللوجستية؟ كيف يؤثر النقل البحري في تحسين الأداء اللوجستي؟ 	<p>المشكلة</p>
<p>وصفي تفصيلي، الجزائر</p>	<p>المنهج والمكان</p>
<p>مؤسسة التسويق البحري -NASHCO ميناء مستغانم</p>	<p>مجتمع وعينة الدراسة</p>
<p>المستقل: النقل البحري- التابع: الأداء اللوجستي</p>	<p>متغيرات الدراسة</p>
<p>تهدف إلى (توضيح العلاقة بين النقل البحري واللوجستك ، أيضا تسعى لتحقيق الأهداف الآتية:-</p> <ul style="list-style-type: none"> - محاولة الإلمام بمختلف المفاهيم التي لها علاقة باللوجستك والنقل البحري - محاولة إبراز أهمية عملية النقل البحري في اللوجستك من خلال تحديد اتجاهات يمكن للمؤسسة من خلالها تخفيض تكاليف النقل - استنتاج مجموعة توصيات تمكن من تحسين خدمات النقل المقدمة من طرف الشركات المتخصصة في هذه العملية . 	<p>أهداف الدراسة</p>
<p>1. النتائج النظرية لمفهوم الحديث للوجستك يبرز تعقد نشاطاته وصعوبة التحكم فيها وفي تدفق المعلومات على امتداد سلاسل الإمداد، كما تحتاج إدارة اللوجستيات لكفاءات واعية بدورها في هذه السلاسل</p> <p>2. تشخيص اللوجستك هو الوسيلة الأكثر تقدما لتحليل اللوجستك لعقلنة التدفقات وفق تحدد المناهج الأمثل لها</p>	<p>أهم الاستنتاجات</p>

الجدول: من إعداد الباحث

2- الإطار النظري Theoretical Framework

2.1. مفهوم الإدارة اللوجستية

يعود أصل الكلمة إلى اللغة الإغريقية القديمة وتأتي من كلمة (لوجوس) وتعني نسبة الحساب وسبب الخطاب وقد انتقل استخدام الكلمة من حاجة الجيش التزود بالإمدادات من قواعدهم والمواقع إلى المجال الاقتصادي وقد عرفت معجم أكسفورد بالإنجليزي بأنه فرع من العلوم العسكرية تختص بتدبير والمحافظة على المواد ومتى يتم نقل الموارد ولقد كانت خسارة بريطانيا في حرب الاستقلال الأمريكية وخسارة أروين رومل في الحرب العالمية الثانية، تتعلق بشكل كبير بالفشل اللوجستي بينما يعتبر القادة التاريخيون هانيبال باركا، ألكسندر المقدوني أحد العباقرة اللوجستيين (خضر، 2015: 83)

ولقد نشأت مفهوم اللوجستيات Logistics في البداية عسكرية وقد بدأ استخدام هذا المفهوم اللوجستيات في الجيوش الفرنسية عام 1905 لهدف تأمين وصول الذخيرة والطعام في الوقت المناسب والمكان المناسب وبالطريقة المثلى، وقد تم استخدام هذا المصطلح إبان الحرب العالمية الثانية بحيث كان الطلب كبيرا على السلاح حيث أصبح أحد عوامل انتصار جيوش الحلفاء وبعد الحرب العالمية الثانية ظهرت بقوة مصطلح اللوجستيات خاصة للجيش الأمريكي وأصبحت كلمة رسمية في كل جيوش ويمكن القول إن اللوجستيات أو الإمداد موجود في حياتنا منذ القدم وكما يستخدم مفهوم اللوجستيات إلى أسلوب إدارة الجيوش وكذلك في الوقت الحالي امتد أسلوب اللوجستيات إلى إدارة تدفق السلع والخدمات التي تحتاج إليها المنشأة ونظام المعلومات اللازمة لتحقيق هذا التدفق المستمر والمتخصص في المنشآت الاقتصادية حيث تظهر الفجوة الزمنية والفجوة المكانية ما بين المواد الخام والإنتاج من ناحية وما

بين الإنتاج والاستهلاك من ناحية أخرى ومن خلال إدارة اللوجستيات يمكن التغلب على اختلافات الزمان والمكان وتوريد السلع وتوفير الخدمات بأسلوب فعال (لاشين، 2007: 34).

2.2. أبعاد الإدارة اللوجستية

قدم الكتاب والباحثون الكثير من الدراسات التي تختص بالإدارة اللوجستية والتي تمتاز بالعديد من المميزات التي يمكن أن تقدم الإضافة الكبيرة للمنظمات والشركات (purnomo، 2019: 15) ومن خلال الأدبيات التي تناولت موضوع الإدارة اللوجستية أستنتج الباحثان أنه يوجد شبه اتفاق بين الباحثين والكتاب على تحديد الأبعاد الرئيسية للإدارة اللوجستية والتي بدونها لا تكتمل صورة الإدارة اللوجستية لكن في هذا البحث تطرق الباحث الى أبعاد الإدارة اللوجستية البحرية وأوضح أبعادها بالتفصيل:

2.2.1 التوريد البحري

تمثل إدارة سلسلة التوريد مفهوما في غاية الأهمية لكل المؤسسات بحيث يسعى إلى تخفيض التكاليف وزيادة الأرباح كما تعد من الاستراتيجيات المهمة جدا والتي تمكن المؤسسات من تحسين قدراتها على دعم مركزها التنافسي (جواد، 2006: 17).

يعرف (Reid) إدارة سلسلة التوريد على أنها عبارة عن الروابط التي تعمل على ربط جميع أنشطة المؤسسات في عمليات التصنيع وتوصيل المنتجات والخدمات إلى الزبائن (العلي، 2006: 279).

2.2.2. التوزيع البحري

عرف (Procter) التوزيع على أنه يتضمن القرارات والنشاطات بتحويل المنتجات من المنتج إلى المستهلك ويشير إلى التوزيع الذي يضمن الخزن والنقل وإدارة المخازن (الصميدعي، 2008: 28).

وعرفت الغرفة التجارية الدولية (1949) التوزيع هو المرحلة التي تلي مرحلة إنتاج السلع والحاجات انطلاقاً من وقت وضعها في السوق إلى تسلمها من طرف المستهلك النهائي ويشمل ذلك مختلف النشاطات والأعمال التي تؤمن للمشتري توفير البضائع والخدمات. ويعرف التوزيع أيضاً على أنه عبارة عن الأفراد والمؤسسات التي تساعد وتسهم في انسياب السلع والخدمات وضمان حركتها من المنتج إلى المستهلك النهائي أو صناعي (منديل، 2002: 119).

3.2 مفهومات تحسين الأداء الشامل للموانئ البحرية

إن تحسين الأداء الشامل ورفع مستواه لدى الموظفين يؤدي إلى رفع وتحسين الأداء العام للشركات (Christen et al. 2006: 144). إذ تحتاج الشركات إلى موظفين ذوي أداء عالٍ من أجل تحقيق أهدافها، وتقديم المنتجات/ أو الخدمات التي يتخصصون فيها، وبالتالي تقوم بتحقيق ميزة تنافسية ومن ناحية أخرى أيضاً يعد الأداء مهماً جداً للموظف الذي يمكن أن يكون إنجاز المهام والأداء على مستوى عالٍ مصدراً للرضا بمشاعر الإتيقان والفخر، بعض الأحيان الأخرى ينظر إلى الأداء المنخفض وعدم تحقيق الأهداف على أنه غير مرضٍ أو حتى كفشل شخصي (Muchhal، 2014: 2_3).

3.2.1 الخدمات العامة المقدمة للسفن

من أهم الخدمات العامة المقدمة للسفن هي الأمن والسلامة داخل الميناء حيث تعد الموانئ بيئة آمنة للعمل والاستثمار؛ كذلك كثفت الموانئ جهودها لتحافظ على سلامة الأرواح والممتلكات والبيئة والملاحة في مجال العمل داخل الموانئ، فاستخدمت النظم والأساليب الحديثة للسلامة في مجالات المعلوماتية والملاحة ومكافحة التلوث ومكافحة الحرائق والأمن ومتابعة تطبيق جميع الشركات والجهات العاملة في الموانئ، كما طبقت قواعد وتعليمات الموانئ البحرية ومتطلبات المدونة الدولية لأمن السفن ومرافق الموانئ، ومحاولة تطبيق أنظمة المراقبة الأمنية والدوائر التلفزيونية وأجهزة تفتيش أمتعة الركاب ونظم مكافحة الحرائق، وكذلك إنشاء الأسوار والبوابات الأمنية للموانئ، وتركيب المصدات الهيدروليكية للبوابات، وتحديث شبكة الاتصالات وتجهيزات المسح الهيدروغرافي في الموانئ وتركيب أنظمة تتبع ومراقبة السفن، وتوريد السيارات اللازمة لدوريات الأمن والسلامة والمراقبة والإسعاف لجميع الموانئ (الطيب، 2004: 78).

3.2.2 الخدمات المقدمة عند الانتظار

الانتظار وهو حالة يمر بها معظم الناس وأيضا تصادفنا كثيرا خلال حياتنا اليومية، ويتبين ذلك من خلال قطاع الخدمات (سعيد، 2007: 337) ويشار لخطوط الانتظار هنا في أغلب الأحيان بل طوابير انتظار المسافرين في المطار والموانئ ومحطات القطار وكذلك الطائرات التي تحوم في الجو لانتظار دورها للهبوط في المطار أيضا انتظار السفن في الموانئ خلال عمليات الشحن والتفريغ (العتوم، 2009: 123)

3- الإطار الميداني Procedural Framework

الإحصاءات الوصفية لإجابات لمحور التوريد البحري

تم حساب المؤشرات الإحصائية (الوسط الحسابي والانحراف المعياري ومعامل الاختلاف) كما تم حساب عدد إجابات لفقرات المقياس الديكارتي (اتفق تماماً، اتفق، محايد، لا أتفق، لا أتفق تماماً) لمحور التوريد البحري وكما في الجدول (1).

جدول (1): الوسط الحسابي والانحراف المعياري ومعامل الاختلاف والنسب المئوية

إجابات لمحور التوريد البحري

الفقرة	الوسط الحسابي	الانحراف المعياري	معامل الاختلاف	اتفق تماماً	النسبة	اتفق	النسبة	محايد	النسبة	لا أتفق	النسبة	لا أتفق تماماً	النسبة	نسبة الإجابة
Q1	2.425	0.661	27%	15	5%	16	5%	31	5%	182	9%	3	1%	87%
Q2	3.551	0.715	20%	24	7%	119	7%	81	36%	15	25%	8	2%	67%
Q3	3.802	1.522	40%	154	47%	17	47%	7	5%	11	2%	58	18%	97%
Q4	3.251	0.680	21%	39	12%	21	12%	163	6%	11	50%	13	4%	34%
Q5	2.680	1.655	62%	66	20%	35	20%	16	11%	14	5%	116	35%	94%

المصدر: من إعداد الباحث

من الجدول (1) يتبين أن الوسط الحسابي أكبر من الوسط الحسابي الفرضي والبالغ (3) باستثناء (Q 1)؛ (Q 5) وهذا معناه أن إجابات العينة تشير إلى الاتفاق مع أسئلة محور التوريد البحري، كما يتبين من الجدول أعلاه أن هنالك تجانساً عالياً للأسئلة (Q 1)؛ (Q 2)؛ (Q 4) أما الأسئلة (Q 3)؛ (Q 5) فتشير مقاييس التجانس إلى تجانس قليل نسبياً. كما يشير معيار نسبة الإجابة الى وضوح لمعظم فقرات محور التوريد البحري.

جدول (2): الوسط الحسابي والانحراف المعياري ومعامل الاختلاف والنسب المئوية

لإجابات لمحور التوزيع البحري

الفقرة	الوسط الحسابي	الانحراف المعياري	معامل الاختلاف	اتفق تماما	النسبة	اتفق	النسبة	محايد	النسبة	لا أتفق	النسبة	لا أتفق تماما	النسبة	نسبة الإيجابية
Q1	4.227	0.582	14%	93	28%	129	39%	17	5%	4	1%	4	1%	93%
Q2	3.441	0.734	21%	32	10%	73	22%	124	38%	8	2%	10	3%	50%
Q3	3.275	1.249	38%	68	21%	51	16%	13	4%	111	34%	4	1%	95%
Q4	3.907	0.828	21%	83	25%	124	38%	4	1%	6	2%	30	9%	98%
Q5	4.231	0.997	24%	160	49%	49	15%	4	1%	3	1%	31	9%	98%
Q6	2.858	1.155	40%	55	17%	19	6%	22	7%	138	42%	13	4%	91%

الإحصاءات الوصفية لإجابات لمحور التوزيع البحري

تم حساب المؤشرات الإحصائية (الوسط الحسابي والانحراف المعياري ومعامل الاختلاف) كما تم حساب عدد إجابات لفقرات المقياس الديكارتي (اتفق تماما، اتفق، محايد، لا أتفق، لا أتفق تماما) لمحور التوزيع البحري وكما في الجدول (2).

من الجدول (2) يتبين أن الوسط الحسابي أكبر من الوسط الحسابي الفرضي والبالغ (3) باستثناء (Q 1)؛ (Q 5) وهذا معناه أن إجابات العينة تشير إلى الاتفاق مع أسئلة محور التوزيع البحري، كما يتبين من الجدول أعلاه أن هنالك تجانسا عاليا للأسئلة (Q 1)؛ (Q 2)؛ (Q 4)؛ (Q 5)؛ (Q 6) فتشير مقاييس التجانس إلى تجانس قليل نسبيا. كما يشير معيار نسبة الإجابة إلى وضوح لمعظم فقرات محور التوزيع البحري

الإحصاءات الوصفية لإجابات لمحور الخدمات المقدمة عند الانتظار

تم حساب المؤشرات الإحصائية (الوسط الحسابي والانحراف المعياري ومعامل الاختلاف) كما تم حساب عدد إجابات لفقرات المقياس الديكارتي (اتفق تماما، اتفق،

محايد، لا أتفق، لا أتفق تماما) لمحور الخدمات المقدمة عند الانتظار وكما في الجدول (3).

جدول (3): الوسط الحسابي والانحراف المعياري ومعامل الاختلاف والنسب المئوية

الفقرة	الوسط الحسابي	الانحراف المعياري	معامل الاختلاف	اتفق تماما	النسبة	اتفق	النسبة	محايد	النسبة	لا أتفق	النسبة	لا أتفق تماما	النسبة	نسبة الإجابة
Q1	3.433	0.832	24%	33	10%	90	28%	84	26%	31	9%	9	3%	66%
Q2	4.138	0.670	16%	96	29%	106	32%	30	9%	13	4%	2	1%	88%
Q3	4.016	0.502	12%	63	19%	137	42%	38	12%	6	2%	3	1%	85%
Q4	4.287	0.814	19%	141	43%	49	15%	48	15%	5	2%	4	1%	81%
Q5	3.729	0.864	23%	60	18%	112	34%	26	8%	46	14%	3	1%	89%
Q6	3.555	0.981	28%	45	14%	126	39%	20	6%	33	10%	23	7%	92%

إجابات الخدمات المقدمة عند الانتظار

من الجدول (3) يتبين أن الوسط الحسابي أكبر من الوسط الحسابي الفرضي والبالغ (3) وهذا معناه أن إجابات العينة تشير إلى الاتفاق مع أسئلة محور الخدمات المقدمة عند الانتظار، كما يتبين من الجدول أعلاه أن هنالك تجانسا عاليا للأسئلة (Q 3)؛ (Q 4) أما الأسئلة (Q 1)؛ (Q 2)؛ (Q 5) فتشير مقاييس التجانس الى تجانس قليل نسبيا. كما يشير معيار نسبة الإجابة الى وضوح لمعظم فقرات الخدمات المقدمة عند الانتظار.

الاختبارات الإحصائية

التوزيع الطبيعي للبيانات محور الأداء اللوجستي

في هذه الفقرة سيتم إجراء اختبار Kolmogorov-Smirnov واختبار Shapiro-Wilk للتأكد من التوزيع الطبيعي للبيانات ويعد هذا الشرط ضروريا لإجراء التحليل الإحصائي فيما يعرف بالاستدلال الإحصائي المعلمي، أن فرضية

العدم للاختبارين تشير إلى أن البيانات تتبع توزيعاً طبيعياً ضد الفرضية البديلة والتي تنص على أن البيانات مأخوذة من مجتمع لا يتبع التوزيع الطبيعي .

جدول (4): نتائج اختبار التوزيع الطبيعي لإجابات أفراد العينة لمحور الإدارة اللوجستية

Shapiro-Wilk			Kolmogorov-Smirnova			
Sig.	df	Statistic	Sig.	df	Statistic	
0.176	407	0.047	0.272	407	0.059	التوريد البحري
0.358	407	0.033	0.256	407	0.043	التوزيع البحري

يشير الجدول (4) مخرجات الحزمة البرمجية الإحصائية Sps-V. 26 باختبارات التوزيع الطبيعي للبيانات إذ تم استخدام اختبار Kolmogorov-Smirnova واختبار Shapiro-Wilk ومن خلال مقارنة قيمة Sig لمقابلة لكل اختبار مع قيمة مستوى المعنوية 0.05 وبما ان جميع قيمة sig أكبر من مستوى المعنوية لجميع المحاور فهذا يشير الى قبول الفرضية التي تنص على أن بيانات الدراسة تتبع التوزيع الطبيعي حسب هذا الاختبار.

التوزيع الطبيعي للبيانات لمحور تحسين الأداء الشامل للموانئ البحرية

في هذه الفقرة سيتم إجراء اختبار Kolmogorov-Smirnov واختبار Shapiro-Wilk للتأكد من التوزيع الطبيعي لبيانات محور تحسين الأداء الشامل للموانئ البحرية

جدول (5): نتائج اختبار التوزيع الطبيعي لإجابات أفراد العينة لمحور تحسين الأداء

الشامل للموانئ البحرية

Shapiro-Wilk			Kolmogorov-Smirnova			
Sig.	df	Statistic	Sig.	df	Statistic	
0.227	407	0.028	0.153	407	0.013	الخدمات المينائية المقدمة للسفن
0.217	407	0.032	0.274	407	0.015	الخدمات المقدمة عند الانتظار

يشير الجدول (5) مخرجات الحزمة البرمجية الإحصائية Spss-V. 26 لاختبارات التوزيع الطبيعي للبيانات محور تحسين الأداء الشامل للموانئ البحرية إذ تم استخدام اختبار Kolmogorov-Smirnova واختبار Shapiro-Wilk ومن خلال مقارنة قيمة Sig لمقابلة لكل اختبار مع قيمة مستوى المعنوية 0.05 وبما ان جميع قيمة sig أكبر من مستوى المعنوية لجميع المحاور فهذا يشير الى قبول الفرضية التي تنص على أن بيانات الدراسة تتبع التوزيع الطبيعي حسب هذا الاختبار.

اختبار الصدق والثبات

في هذه الفقرة سيتم إيجاد مدى صدق وثبات في إجابات العينة وصياغة الأسئلة أسئلة استمارة الاستبيان وكما موضح في أدناه.

الثبات Reliability:

الموثوقية أو الثبات يشير إلى مدى التجانس بين المقاييس من النوع نفسه، وبعبارة أخرى تشير الموثوقية إلى الثبات في إجابات عينة المستجوبين في حالة تم إعادة الاختبار على فرض ثبات الظروف المحيطة وسيتم استخدام معامل الفاكورنباخ لاحتساب درجة الثبات في إجابات العينة.

الموثوقية لمحور النقل البحري

الموثوقية لمحور التوريد البحري

تم حساب نتائج اختبار الموثوقية لمحور التوريد البحري وكانت النتائج كما يأتي:

جدول (6): نتائج حساب الموثوقية لمحور التوريد البحري

Cronbach's Alpha if Item Deleted	Corrected Item-Total Correlation	Scale Variance if Item Deleted	Scale Mean if Item Deleted	
0.769	0.712	8.049	14.7887	x31
0.721	0.641	6.451	13.1622	x32
0.823	0.794	7.956	13.3047	x33
0.74	0.725	5.672	13.3096	x34
0.872	0.684	6.397	13.9558	x35
0.823	0.752	10.395	17.1057	x26
Cronbach's Alpha =.812 ; NO of item=5				

المصدر: من إعداد الباحث

يوضح الجدول (6) نتائج اختبار الموثوقية لمحور التوريد البحري ومن النتائج وبما أن هنالك ارتباطا قويا بين كل فقرة من فقرات المحور والمحور ككل كما يشير الجدول إلى تقارب في قيم الموثوقية لفقرات محور التوريد البحري والمحور ككل وهذا يشير إلى تحقق الثبات في الإجابات لكل فقرات محور التوريد البحري.

الموثوقية لمحور التوزيع البحري

تم حساب نتائج اختبار الموثوقية لمحور التوزيع البحري وكانت النتائج كما يأتي جدول (7): نتائج حساب الموثوقية لمحور التوزيع البحري

Cronbach's Alpha if Item Deleted	Corrected Item-Total Correlation	Scale Variance if Item Deleted	Scale Mean if Item Deleted	
0.750	0.753	10.393	19.0393	x41
0.796	0.701	9.300	18.4865	x42
0.751	0.804	9.874	18.5872	x43
0.615	0.775	9.964	18.1548	x44
0.791	0.673	10.300	18.3022	x45
0.705	0.714	7.337	18.9287	x46
Cronbach's Alpha =.752 ; NO of item=6				

المصدر: من إعداد الباحث

يوضح الجدول (7) نتائج اختبار الموثوقية لمحور التوزيع البحري ومن النتائج وبما أن هنالك ارتباطا قويا بين كل فقرة من فقرات المحور والمحور ككل، كما يشير الجدول إلى تقارب في قيم الموثوقية لفقرات محور التوزيع البحري والمحور ككل، وهذا يشير إلى تحقق الثبات في الإجابات لكل فقرات محور التوزيع البحري.

الموثوقية لمحور الخدمات العامة المقدمة للسفن

تم حساب نتائج اختبار الموثوقية لمحور الخدمات العامة المقدمة للسفن وكانت النتائج كما يأتي

جدول (8): نتائج حساب الموثوقية لمحور الخدمات العامة المقدمة للسفن

Cronbach's Alpha if Item Deleted	Corrected Item-Total Correlation	Scale Variance if Item Deleted	Scale Mean if Item Deleted	
0.678	0.898	4.454	11.8624	y21
0.723	0.844	4.797	11.5037	y22
0.756	0.769	4.099	11.7789	y23
0.78	0.688	3.535	12.1843	y24

Cronbach's Alpha =.682 ; NO of item=4

المصدر: من إعداد الباحث

يوضح الجدول (8) نتائج اختبار الموثوقية لمحور الخدمات العامة المقدمة للسفن ومن النتائج وبما أن هنالك ارتباطا قويا بين كل فقرة من فقرات المحور والمحور ككل، كما يشير الجدول إلى تقارب في قيم الموثوقية لفقرات محور الخدمات العامة المقدمة للسفن والمحور ككل وهذا يشير إلى تحقق الثبات في الإجابات لكل فقرات محور الخدمات العامة المقدمة للسفن

الموثوقية لمحور الخدمات المقدمة عند الانتظار:

تم حساب نتائج اختبار الموثوقية لمحور الخدمات المقدمة عند الانتظار وكانت النتائج كما يأتي:

جدول (9): نتائج حساب الموثوقية لمحور الخدمات المقدمة عند الانتظار

Cronbach's Alpha if Item Deleted	Corrected Item-Total Correlation	Scale Variance if Item Deleted	Scale Mean if Item Deleted	
0.795	0.759	7.611	17.8894	y41
0.637	0.571	8.813	17.0688	y42
0.784	0.516	7.727	17.2088	y43
0.611	0.750	8.895	16.5749	y44
0.856	0.815	6.648	17.6609	y45
0.775	0.601	7.868	17.2703	y46
Cronbach's Alpha =.770 ; NO of item=4				

المصدر: من إعداد الباحث

يوضح الجدول (9) نتائج اختبار الموثوقية لمحور الخدمات المقدمة عند الانتظار ومن النتائج وبما أن هنالك ارتباطا قويا بين كل فقرة من فقرات المحور والمحور ككل كما يشير الجدول إلى تقارب في قيم الموثوقية لفقرات محور الخدمات المقدمة عند الانتظار والمحور ككل وهذا يشير إلى تحقق الثبات في الإجابات لكل فقرات محور الخدمات المقدمة عند الانتظار.

الصدق Validity

يقصد بالصدق ما هو الشيء الذي وضع الاختبار لقياسه وما مدى صحة القياس ويتعلق الصدق بالدقة المطلوبة لقياس الذي صمم من أجله المقياس والصدق ميزة ترتبط بنتائج الاختبار ولقياس الصدق تم اعتماد التحليل العاملي التوكيدي لقياس علاقات الارتباط بين العناصر أو العوامل المحسوبة لكل محور للتأكد من الثبات والصدق للبنية العاملية لأبعاد الدراسة. وسيتم قياس الصدق والثبات من خلال الآتي

الصدق التقاربي convergent Validity

إن الصدق التقاربي هو العلاقة بين ما يعرف بالمتغير الكامن (المحور بجميع أبعاده) وأبعاد ذلك المحور إذ سيتم استخدام الصدق التقاربي لمحاور الاستبانة

وبصورة منفصلة باحتساب المتوسط المستخلص للتباين وهذا المقياس يساوي مربع التشبعات لكل بعد من أبعاد المحور مع المحور بشكل عام ويساوي هذا المعيار مدى التباين المحسوب للمتغير الكامن من قبل عبارته. ولكي تكون درجة الصدق التقاربي مقبولة، يجب أن يكون قيمة معيار المتوسط المستخلص للتباين أكبر من 0.5 بحسب هير وآخرون (Hair et al، 2017). ولاحتساب المتوسط المستخلص للتباين سيتم

استخدام الحزمة البرمجية Smarat pls

ويوضح الجدول (10) المتوسط المستخلص للتباين المستخرج للمتغيرات الكامنة والتي تمثل محاور الدراسة

متغيرات الدراسة	المتوسط التباين المفسر (AVE)
التوريد البحري	0.585
التوزيع البحري	0.611
الخدمات المينائية المقدمة للسفن	0.637
الخدمات المقدمة عند الانتظار	0.555

الجدول من إعداد الباحث بالاعتماد على نتائج البرنامج الجاهز PLS Smart

يبين الجدول (10) نتائج المتوسط التباين المفسر لمحاور استمارة الاستبيان وكما أشار (Hair et al، 2017) يجب أن تكون قيمة هذا المقياس أكبر من 0.5 لقبول الصدق التقاربي في إجابات عينة الدراسة وبما أن جميع قيم المتوسط للتباين المفسر أكبر من 0.5 فهذا يشير إلى وجود صدق تقاربي لمحاور استمارة الاستبيان من خلال إجابات العينة.

الصدق التمايزي للمحاور (Discriminant Validity)

عند تصميم استمارة الاستبيان يجب صياغة الأسئلة بحيث يكون هنالك تمايز في الإجابة لكل محور عن المحاور الأخرى وتسمى هذه الخاصية بالصدق التمايزي إذ إن المحور الذي له خاصية الصدق التمايزي يكون منفردا في تمثيل ما صمم من

أجله وبشكل مستقل عن المحاور الأخرى. ويستخدم مقياس (Fornell-Larcker criterion) لقياس مدى تمايز محاور استمارة الاستمارة

جدول رقم (11) معيار (Fornell-Larcker criterion) لقياس الصدق التمايزي للمحاور

التوريد البحري	التوزيع البحري	الخدمات العامة المقدمة للسفن	الخدمات المقدمة عند الانتظار
التوريد البحري	0.87		
التوزيع البحري	0.329	0.835	
الخدمات العامة المقدمة للسفن	0.473	0.377	0.876
الخدمات المقدمة عند الانتظار	0.442	0.316	0.357
			0.832

الجدول من إعداد الباحث بالاعتماد على نتائج البرنامج الجاهز PLS Smart

يبين الجدول (11) قيم معيار Fornell-Larcker criterion المستخدم لاختبار الصدق التمايزي لمحاور استمارة الاستبيان. وحسب الباحث أشار (Hair et al، 2017) يجب أن تكون عناصر القطر الرئيس أكبر من عناصر الأقطار الثانوية. ومن نتائج الجدول وبما أن قيمة معيار (Fornell-Larcker Criterion) لكل محور أكبر من قيمة هذا المعيار للمحور مع بقية المحاور الأخرى وهذا يدل بوجود صدق تقاربي بين محاور استمارة الاستبيان.

خلاصة النتائج لاختبارات جاهزية البيانات

إشارة نتائج اختبار جاهزية البيانات وإمكانية استخدامها لإجراء الاختبارات الإحصائية لاختبار فرضيات الدراسة بما يعرف بالإحصاء الاستدلالي ونلخص هذه النتائج بما يأتي:

- الأوساط الحسابية لفقرات استمارة الاستبيان وضحت أن اتجاه إجابات عينة الدراسة جاءت بالإيجاب مع فقرات الاستمارة.

- هنالك تجانس في إجابات عينة الدراسة ويظهر ذلك من قيم معامل الاختلاف ومعامل الانحراف.

- يوجد وضوح لفقرات استمارة الاستبيان لدى عينة الدراسة

- البيانات تتوزع توزيعاً طبيعياً

- ثبات واتساق وتمايز بين محاور استمارة الاستبيان وخلوها من مشكلة التعدد الخطي

وبالتالي يمكن اعتماد على البيانات لاختبار فرضية الدراسة.

فرضيات الدراسة

بالرجوع إلى الجانب النظري من الدراسة وبالاعتماد على مخطط النظري للدراسة

سيتم صياغة الفرضيات الآتية

العلاقة بين الإدارة اللوجستية وتحسين الأداء الشامل للموانئ البحرية

سيتم صياغة الفرضيات المتعلقة بالإدارة اللوجستية والأداء الشامل للموانئ

البحرية من خلال الفرضيات الرئيسية والفرعية

الفرضية الرئيسية

H1_فرضية الوجود: توجد علاقة ارتباط وتأثير مباشرة ذات دلالة إحصائية بين أبعاد

إدارة اللوجستية وتحسين الأداء الشامل للموانئ البحرية

H0_فرضية العدم: لا توجد علاقة ارتباط وتأثير مباشرة ذات دلالة إحصائية بين

أبعاد إدارة اللوجستية وتحسين الأداء الشامل للموانئ البحرية

ويتم قبول الفرضيات الوجود أو فرضية العدم من خلال قبول الفرضيات الفرعية الآتية

الفرضيات الفرعية الآتية:.

H1a_فرضية الوجود الفرعية الأولى: توجد علاقة ارتباط تأثير مباشرة ذات دلالة

إحصائية بين التوريد البحري وتحسين الأداء الشامل للموانئ البحرية

H0a_فرضية العدمية الفرعية الأولى: لا توجد علاقة ارتباط وتأثير مباشرة ذات

دلالة إحصائية بين التوريد البحري وتحسين الأداء الشامل للموانئ البحرية

H1b_فرضية الوجود الفرعية الثانية: توجد علاقة ارتباط وتأثير مباشرة ذات دلالة

إحصائية بين التوزيع البحرية وتحسين أداء الشامل للموانئ البحرية

H0b_فرضية العدمية الفرعية الثانية: لا توجد علاقة ارتباط وتأثير مباشرة ذات

دلالة إحصائية بين التوزيع البحرية وتحسين أداء الشامل للموانئ البحرية.

تحليل واختبار علاقات الارتباط لمتغيرات الدراسة

يقيس معامل ارتباط سبيرمان Spearman العلاقة بين متغيرين تكون بيناتهم

ترتيبية ولتحديد قوة العلاقة واتجاهها بين المتغيرين يمكن ذلك من الجدول (12)

قيمة معامل الارتباط	نوع العلاقة	الاتجاه
+1	ارتباط تام	طردية
+0.99 – +.80	قوية جدا	طردية
+0.79 – +.60	قوية	طردية
+0.59 – +.35	متوسطة	طردية
+0.34 – +.0	ضعيفة	طردية
-1	ارتباط تام	عكسية
-0.99 – -.80	قوية جدا	عكسية
-0.79 – -.60	قوية	عكسية
-0.59 – -.35	متوسطة	عكسية
-0.34 – -.0	ضعيفة	عكسية

المصدر: من إعداد الباحث

علاقات الارتباط بين متغير الإدارة اللوجستية ومتغير تحسين الإدارة الشاملة للموانئ البحرية

يوضح الجدول (13) قيم معامل الارتباط بين متغير الإدارة اللوجستية ومتغير تحسين الإدارة الشاملة للموانئ البحرية والتي تمت صياغتها بالفرضية الرئيسة وفرضياتها الفرعية والخاصة بعلاقات الارتباط.

جدول (13): نتائج تحليل الارتباط بين متغير الإدارة اللوجستية ومتغير تحسين الإدارة الشاملة للموانئ البحرية

المتغير	التوريد البحري	التوزيع البحري
تحسين الإدارة الشاملة للموانئ البحرية	0.489	0.445
	0.000	0.000
القرار	قبول	قبول
الترتيب	1	2

يبين الجدول (13) وجود علاقة ارتباط متوسطة وطردية وذات دلالة معنوية بين متغير تحسين الإدارة الشاملة للموانئ البحرية والتوريد البحري (0.489) ، التوزيع البحري (0.445) وهذا يؤشر على قبول فرضية الوجود الرئيسة والخاصة بعلاقة الارتباط من خلال قبول فرضياتها الفرعية (H 11 a ، H 11 b).

الخلاصة لاختبار الفرضيات الارتباط

يبين الجدول (14) خلاصة فرضيات علاقات الارتباط الرئيسة والفرعية لمتغيرات

الدراسة:

جدول (14): يبين خلاصة نتائج اختبار فرضيات الارتباط لمتغيرات الدراسة الرئيسية

والفرعية

الترتيب حسب قوة العلاقة	المعنوية	الوصف	الفرضية الفرعية	الفرضية الرئيسية
1	معنوية	علاقة طردية ومتوسطة	علاقة الارتباط بين التوريد البحري وتحسين الأداء الشامل	علاقة الارتباط بين الإدارة اللوجستية وتحسين الأداء الشامل
2	معنوية	علاقة طردية ومتوسطة	علاقة الارتباط بين التوزيع البحري وتحسين الأداء الشامل	علاقة الارتباط بين الإدارة اللوجستية وتحسين الأداء الشامل

تحليل الانحدار Regression Analysis

في هذه الفقرة سيتم اختبار وتحليل علاقة التأثير بين متغيرات الدراسة وحسب الفرضيات الرئيسية وفرضياتها الفرعية باستخدام الأداة الإحصائية تحليل الانحدار المتعدد والذي يعد من الأساليب الإحصائية لاختبار علاقة التأثير بين المتغيرات ويختلف تحليل الانحدار عن تحليل الارتباط إذ يتم باستخدام تحليل الانحدار من تحديد أي المتغيرات الذي سيؤثر في المتغير الآخر بينما في تحليل الارتباط يتم معرف بوجود العلاقة بين المتغيرات من دون تحديد المتغير السبب والمتغير النتيجة ويمكن إجراء تحليل الارتباط كتحليل أولى لوجود علاقة التأثير

تحليل الانحدار البسيط لأبعاد متغير الإدارة اللوجستية كمتغيرات مستقل على متغير

تحسين الأداء الشامل للموانئ البحرية كمتغير معتمد

في هذه الفقرة سيتم اختبار وتحليل الفرضية الرئيسية الأولى والمتعلقة بتأثير المباشر لمتغير الإدارة اللوجستية وأبعادها على متغير تحسين الأداء الشامل للموانئ البحرية والتي تمت صياغتها بالفرضية الرئيسية الأولى (التأثير) والفرضيات الفرعية

المنبثقة عنها إذ سيتم إجراء هذا التحليل والاختبار بطريقتين، الطريقة الأولى سوف يتم إجراء التحليل والاختبار باستعمال تحليل الانحدار البسيط وفي هذه الطريقة سيتم اختبار علاقة التأثير بين كل بعد من أبعاد الإدارة اللوجستية على الأداء الشامل في الموانئ البحرية وبصورة منفصلة على بقية الأبعاد أي سيكون هنالك أربعة نماذج للعلاقة المباشرة بين أبعاد الإدارة اللوجستية والأداء الشامل وكما مبين في الجدول (15) ، أما الطريقة الثانية فتتضمن إجراء تحليل الانحدار المتعدد لأبعاد الإدارة اللوجستية وقياس تأثيرها بشكل مجتمع على متغير الأداء الشامل.

جدول (15): نتائج تحليل التأثير المباشر (تحليل الارتباط البسيط) لأبعاد الإدارة اللوجستية على تحسين الأداء الشامل للموانئ البحرية

البعد	B	T	Sig.	I	F	Sig
(Constant)	2.635555	31.24824	0.000	0.251	136.933	.000 ^b
التوريد البحري	0.283313	11.70182	0.000			
(Constant)	2.674371	29.009	0.000	0.204	105.327	.000 ^b
التوزيع البحري	0.251483	10.263	0.000			

تشير نتائج الجدول (15) إلى الآتي

أولاً: هنالك تأثير لبعده متغير التوريد البحري (0.283) كمتغير مستقل على تحسين الأداء الشامل للموانئ البحرية وتشير قيمة sig البالغة (0.000) إلى معنوية هذا التأثير ودلالته الإحصائية، كما تشير قيمة معامل التحديد أن متغير التوريد لبحري

فسر ما نسبته (25 %) من التغيير في تباين تحسين الأداء كما تشير قيمة F والقيمة الاحتمالية المرافقة لها إلى معنوية النموذج بشكل عام وهذا يعني قبول الفرضية الفرعية الأولى (H 1 a)

ثانياً: هنالك تأثير لبعده متغير التوزيع البحري (0.251) كمتغير مستقل على تحسين الأداء وتشير قيمة sig البالغة (0.000) إلى معنوية هذا التأثير ودلالته الإحصائية كما تشير قيمة معامل التحديد أن متغير التوزيع البحري فسر ما نسبته (20 %) من التغيير في تباين تحسين الأداء كما تشير قيمة F والقيمة الاحتمالية المرافقة لها إلى معنوية النموذج بشكل عام وهذا يعني قبول الفرضية الفرعية الثانية. (H 1 b)

تحليل الانحدار المتعدد الأبعاد متغير الإدارة اللوجستية على متغير تحسين الأداء الشامل على الموانئ البحرية

كما يبين الجدول (16) نتيجة تحليل علاقة الانحدار المتعدد لعلاقة التأثير لمتغيرات الإدارة اللوجستية (التوريد والتوزيع) كمتغيرات مستقلة على تحسين الأداء الشامل للموانئ البحرية كمتغير معتمد

جدول (16): تحليل الانحدار المتعدد لمتغير الإدارة اللوجستية ببعديها (التوريد والتوزيع) على متغير تحسين الأداء الشامل للموانئ البحرية كمتغير معتمد

البعده	B	t	Sig.	R^2_{adj}	F	sig
(Constant)	2.257	21.855	0.000	0.723	125.88	.000
التوريد البحري	0.165	4.519	0.000			
التوزيع البحري	0.113	3.909	0.000			

يبين الجدول (16) وجود تأثير طردي وذات دلالة إحصائية لمتغيرات الإدارة اللوجستية وأبعادها (التوريد، التوزيع) على متغير تحسين الأداء الشامل للموانئ البحرية إذ بلغت جميع قيم معاملات النموذج قيما موجبة وبمقارنة قيمة sig المقابلة لكل معلمة مع مستوى المعنوية المعتمد (0.05) وبما أن قيمة sig أقل من مستوى المعنوية فهذا يشير إلى معنوية معاملات النموذج كما يوضح الجدول أن قيمة معامل التحديد المصحح بلغت (0.723) وهذه نسبة التباينات المفسرة في متغير تحسين الأداء الشامل للموانئ البحرية والتي تعود إلى متغير الإدارة اللوجستية (التوريد، التوزيع) كما تؤثر قيمة F إلى معنوية النموذج بصورة عامة ومن نتائج التحليل أعلاه نستنتج بقبول الفرضية الرئيسية وفرضياتها الفرعية والمتعلقة بتأثير متغير الإدارة اللوجستية على متغير تحسين الأداء الشامل في الموانئ البحرية.

خلاصة اختبار الفرضيات

الفرضية الرئيسية	الفرضيات الفرعية	وصف العلاقة
توجد علاقات الارتباط والتأثير بين متغير الإدارة اللوجستية ومتغير تحسين الإدارة الشاملة للموانئ البحرية	علاقات الارتباط وتأثير بين التوريد البحري وتحسين الإدارة الشاملة للموانئ البحرية	علاقة متوسطة وطرديّة ودالة إحصائية وتأثير ذو دلالة إحصائية
	علاقات الارتباط وتأثير بين التوزيع البحري وتحسين الإدارة الشاملة للموانئ البحرية	علاقة متوسطة وطرديّة ودالة إحصائية وتأثير ذو دلالة إحصائية

4- الاستنتاجات Conclusions

- 1_ تستنتج ترتبط الإدارة اللوجستية بعلاقة تأثير ذات دلالة إحصائية مع تحسين الأداء الشامل للموانئ البحرية في الشركة العامة لموانئ العراق وهذا يدل على أنه كلما أرتفع مستوى تطبيق هذه الإدارة في الموانئ كلما أرتفع الأداء العام للموانئ العراقية.
- 2- ينبغي على الشركة العامة لموانئ العراق الاهتمام بالإدارة اللوجستية اهتماما كبيرا في العمليات المختلفة داخل الميناء وذلك بإدخال تحسينات المستمرة على هذه الإدارة لزيادة كفاءة الأداء وتحسين الأداء الشامل للموانئ البحرية.
- 3- أكدت الدراسة على امتلاك الشركة العامة لموانئ العراق رؤية لوجستية للمستقبل في نشر الثقافة الإلكترونية بين موظفيها، وذلك من خلال الاستمرار في إقامة دورات إلكترونية تتعلق بهذه الإدارة.

5_ التوصيات Recommendations

- 1- ضرورة تخصيص إدارة مستقلة متخصصة في الإدارة اللوجستية وتعمل هذه الإدارة على ربط تكنولوجيا المعلومات مع الأداء الشامل للموانئ البحرية العراقية مع تحديثها باستمرار.
- 2- محاولة الشركة العامة للموانئ العراقية الاهتمام بالإدارة اللوجستية لكي ينعكس إيجاب على الأداء العام للشركة.
- 3- تطبيق الإطار المقترح الذي يساهم في تحسين أداء الشامل للموانئ البحرية العراقية.

المصادر العربية

1. إيهاب، النحراوي (2007) ، المقومات التنافسية لموانئ الحاويات المحورية في الخليج العربي، رسالة دكتوراه، النقل الدولي واللوجستيات، الأكاديمية العربية للعلوم والتكنولوجيا والنقل البحري، الإسكندرية، مصر
2. صابر حسن، الغنام (2002)، أثر قرارات التسعير على تسويق خدمات ميناء شرق بورسعيد كمركز لوجستي مقترح (الاتجاهات الحديثة في التسويق لخدمات النقل البحري) مؤتمر، الجمعية العربية للملاحة، الإسكندرية، مصر
3. عبد العزيز، قيراط (2010) ، أداء وجودة الخدمات اللوجستية ودورها في خلق القيمة، رسالة ماجستير، جامعة قالمة، الجزائر
4. فهد إبراهيم جورج، حوا (2013) ، أثر الإدارة اللوجستية في رضا الزبائن (دراسة حالة على شركة باسيفيك إنترناشونال لاينز، الأردن)
5. محمد، الأمين (2020) ، دور النقل البحري في الرفع من الأداء اللوجستي، دراسة حالة مؤسسة التسويق البحري NASHCO ميناء مستغانم، رسالة ماجستير، الجزائر
6. محمد أحمد، الطيب (2004) ، دور اللوجستيات في المناطق الحرة- دراسة تطبيقية على المنطقة الجبلية بجبل علي- دبي، رسالة ماجستير في تكنولوجيا النقل البحري، أكاديمية العربية للعلوم والتكنولوجيا، النقل البحري، القاهرة، مصر.

المصادر الأجنبية

1. Ashrafi, A. and Ravasan, A. Z., (2018). How market orientation contributes to innovation and market performance: the roles of business analytics and flexible IT infrastructure. Journal of Business & Industrial Marketing

2. Cooper, D. R., and Schindler, P. S., (2014). Business Research Methods. 12th ed., McGraw-Hill education
3. Fridawati, A., Herulambang, W., & Arizal, A. (2021). Analysis Of Sales Information System (Case Study: Mr. Token). Journal Of Electrical Engineering And Computer Sciences, Vol 4 Number 2, Dec 2019, 4(2).695-702
4. Haggins ,Ferguson (2012) , varieties of logistics: Developing astandardized typology and hierarchy, Annual meeting, United States
5. Marshal (1921), Industry and Tradelondon, United Kingdom methods 8 th (Eight) Edition. New Castle: South-Western College Pub
6. Palmer, W. (2020). Information Technology Infrastructure: A Source of Entrepreneurs' Economic Challenges. In: Baghdadi Y., Harfouche A., Musso M. (eds) ICT for an Inclusive World. Lecture Notes in Information Systems and Organisation, vol 35. Springer, Cham
7. Purnomo, B. R. (2019). Artistic orientation, financial literacy and entrepreneurial performance. Journal of Enterprising Communities: People and Places in the Global
- Purnomo, B. R. (2019). Artistic orientation, financial literacy and entrepreneurial performance. Journal of Enterprising Communities: People and Places in the Global