# تكنولوجيا المعلومات والبنية التحتية للتجارة الدولية

# Information technology and infrastructure for international trade

رصاع حياة[1]*، بوحركات بوعلام[2]

[1]جامعة ابن خلدون– تيارت– الجزائر، ressa_hayet@yahoo.fr

[2] جامعة ابن خلدون– تيارت– الجزائر، ahmed_boualem@yahoo.com

تاريخ الاستلام : 2019/11/19؛ تاريخ المراجعة : 2019/11/30 ؛ تاريخ القبول : 2019/12/30

**ملخص:**

من أهم سمات هذا العصر الثورة المعلوماتية والاتصالات والانتقال إلى الاقتصاد الرقمي الذي يستند أساسا على المعرفة والاتصالات وليس على المواد الأولية واليد العامة التقليدية، وهي مزيج من الثورة العلمية والتقنية والمعلومات وسميت أيضا بثورة الإلكترونيات.

**كلمات مفتاحية:** الاقتصاد الرقمي ،تكنولوجيا المعلومات ،التجارة الدولية ،اللوجيستيات الالكترونية.

**Absract :**

one of the most important features of this era is the revolution of information and communication and the transition to digital economy based primarily on knowledge and communication rather than primary raw materials and traditional working hand.it is a combination of scientific and technological revolution and information and also called blister electronics.

**Keywords**:international trade; information technology ; sea shipping,digital economy; electronic logistics

***المؤلف المراسل:** د. رصاع حياة، **الإيميل:** ressa_hayet@yahoo.fr

## 1. مقدمة:

لقد شهد العالم منذ عقد التسعينات وحتى الآن سلسلة من التغيرات والمتغيرات التي عملت على إعادة هيكلة النظام التجاري العالمي الجديد، ونجد أكثر التغيرات تأثيرا على مستوى العالم هي الثورة المعلوماتية وسيادة تكنولوجيا المعلومات والاتصال. حيث شهدت صناعة النقل البحري تطورا هائلا في نظم وتقنيات إدارة الموانئ البحرية واعتمادا على ما استحدثته تكنولوجيا المعلومات والاتصالات والحاسوب، والتكنولوجيا الحديثة المتعلقة بصناعة السفن وعمليات نقل وتداول البضائع بهدف توفيرها في المكان والوقت المناسبين وبأقل تكلفة خصوصا في ظل اتساع الأسواق محليا ودوليا أمام المنشآت الأمر الذي ساهم في انفصال أماكن الإنتاج عن أماكن الاستهلاك ومن هنا جاءت أهمية العملية اللوجستية التي تربط بين مواقع

الإنتاج ومواقع الاستهلاك المنفصلة من حيث الوقت والمكان، وعى ضوء ما سبق تتجلى أهمية موضوع المداخلة الذي يسعى في مضمونه الإجابة على:

**الاشكالية الرئيسية التالية** :إلى أي مدى تؤثر تكنولوجيا المعلومات في البنية التحتية للتجارة الدولية ؟ وما مدى مساهمتها في تسهيل الحركة التجارية بين الدول ؟

**الاهمية :**

لقد شهد العالم في الحقبة الأخيرة تطورا علميا كبيرا في جميع المجالات من تطور في النقل والاتصالات وتكنولوجيا المعلومات والحاسب الآلي، ولم يكن النقل البحري العالمي بعيدا عن هذه التطورات العالمية بل يمكن القول أنه حدثت تغيرات في النقل البحري العالمي مواكبة لما حدث من تطورات في الاقتصاد العالمي، حيث أن التجارة الدولية والنقل البحري هما عصب التنمية للتبادل التجاري الدولي.

فالنقل البحري من المقومات الرئيسية للبنية الأساسية للدول، و يرتبط ازدهار اقتصاديات أي دولة و رخاؤها ارتباطا و وثيقا بتوفير بنية أساسية قوية تيسر للدولة إمكانيات التنمية الاقتصادية و التبادل التجاري، حيث لا تنمية بدون تجارة و لا تجارة بدون نقل بالإضافة إلى انه لا يمكن أن ينشأ مشروع ما إلا بتوفير وسيلة لنقل البضائع والأفراد لخدمة وتيسير أداء هذا المشروع، ولما تتطلبه حركة النقل من طرق برية وسكك حديدية و موانئ بحرية و جوية وهو ما يطلق عليه البنية الأساسية لمناولة الصادرات والواردات.

## 2. العلاقة بين تكنولوجيا المعلومات والتجارة الدولية و النقل البحري.

### 1.2- النقل البحري والتجارة الدولية

توجد علاقة وطيدة بين النقل البحري وتجارة السلع والبضائع الدولية منذ القدم بسبب العرض الذي يتمتع به النقل البحري حيث تنقل السفينة آلاف الأطنان من البضائع خلال الرحلة الواحدة وسفن ناقلات البترول التي تنقل الواحدة منها مئات الآلاف من الأطنان في كل رحلة ومنه تتوزع التكاليف على عدد كبير من الوحدات المنقولة وبالتالي انخفاض وحدة التكلفة.

فالنقل البحري يعتبر وسيلة من وسائل عمليات تنشيط التبادل الدولي إذ حوالي ثلاثة أرباع حجم التجارة العالمية تنقل عبر البحر، "ويلقى من اهتمام العالم قدر ما تلقاه حركة التجارة العالمية نفسها فبدونه تتوقف تماما حركة التجارة العالمية **(هشام، بدون تاريخ، صفحة 29)**

### 2.2- اللوجستيات الالكترونية والتجارة الدولية

يوجد ارتباط وثيق بين حركة التجارة الدولية والعمليات اللوجستية والنقل متعدد الوسائط، خصوصا النقل البحري الذي ينقل حوالي 85% من إجمالي التجارة الدولية.

ولقد أثبتت بعض الدراسات في دول منظمة التعاون الاقتصادي والتنمية أن " زيادة تكلفة النقل بنسبة 10% تؤدي إلى خفض حجم التجارة بنسبة 20% " . (NUNO Limà O et Anthony J. Venables, 2001, p. 2)

وزيادة الوقت بنسبة 10% تؤدي إلى خفض حجم التجارة الدولية ما بين 5-8% ومن هنا تظهر أهمية الخدمات اللوجستية في خفض التكلفة وتقليل الوقت في التجارة الدولية .

فتكنولوجيا المعلومات تحتل موقعا مهما في إدارة اللوجستيات بشكل عام، حيث تعمل هذه التكنولوجيا على تقديم معلومات كبيرة الحجم ومتنوعة إلى أصحاب القرار ليعملوا على تحقيق الميزة التنافسية عن طريق الإدارة اللوجستية المدعومة بتكنولوجيا معلومات مناسبة،وهناك ارتباط وثيق بين اللوجستيات الإلكترونية وبين عمليات الميناء وأنشطته حيث أصبح نطاق الميناء البحري متسعا في إطار السلسلة اللوجستية المتكاملة التي تتدفق خلالها التجارة الدولية.

وإن نظام تبادل البيانات إلكترونيا من أهم اللوجستيات الإلكترونية المطبقة في الميناء بما أنه أحد أهم نظم المعلومات والإتصالات المطبقة في مجال الموانئ.

فالتغير الذي شهدته التجارة الدولية مع ظهور المفاهيم المتعلقة باللوجستيات ونظام النقل متعدد الوسائط، وخدمة التزامن المحكم، أدى إلى زيادة المنافسة الدولية من خلال السعي إلى تحقيق التميز التنافسي عن طريق تطبيق استراتيجية تخفيض تكاليف الإنتاج وتحسين جودة المنتوج. لذا فالعلاقة بين التجارة الدولية والخدمات اللوجستية تكمن فيما تقدمه هذه الأخيرة من تخفيض في التكلفة وتقليل في الوقت والحفاظ على جودة المنتوج على طول سلسلة الامداد، مما يؤدي إلى زيادة الصادرات وتقليل تكلفة الواردات.

### 3.2 – تكنولوجيا المعلومات و النقل البحري:

إن صناعة النقل البحري أصبحت صناعة تعتمد على التكنولوجيا المتقدمة بشكل أساسي سواء على مستوى السفينة أو على مستوى الموانئ البحرية خصوصا وأن الموانئ لم تعد مجرد مكان يلتقي فيه شحن البضائع أو تفريغها بل أصبحت حلقة في سلسلة النقل الدولي ومكان يتقابل فيه كافة الأطراف المشتركة في سلسلة النقل كهيئات الموانئ، والوكالات الملاحية، وشركات التخليص، وهيئات الدولة كالجمارك، الضرائب، المختبرات ودوائر الصحة، ونظرا لتعدد الجهات التي تتعامل في الموانئ أصبحت العملية معقدة وشائكة بالطرق التقليدية خصوصا في ظل ما يشهده العالم من تقديم خدمة سريعة ودقيقة ومتميزة في مناولة المواد وجميع الممارسات والعمليات في الموانئ فأصبح لحلول تكنولوجيا المعلومات والاتصال أهمية كبيرة تساعد هذه الأطراف في تحقيق أهدافها الإستراتيجية.

## 3. دور تكنولوجيا المعلومات في تطوير صناعة النقل البحري

### 1.3 – :دور تكنولوجيا المعلومات في تطوير الموانئ

لقد مست التكنولوجيا البنية التحتية والفوقية حيث "أقيمت أرصفة ووحدات حديثة مجهزة بتقنيات ومعدات ذات قدرات فائقة لتداول البضائع والنقليات والحاويات بكافة أشكالها وأنواعها بل ظهرت موانئ جديدة وحديثة التي تديرها وتشغلها بالكامل منظومات وتقنيات عالية الدقة والكفاءة بإستخدام الحاسب الآلي والتقنيات المعلوماتية الأخرى التي تعتمد على نظم التجارة الإلكترونية والتبادل الإلكتروني للبيانات." (**النحراوي، 2009، صفحة 79**)

ومست كذلك محطات الحاويات وجميع الأنشطة ذات العلاقة التكاملية مع نشاط تداول الحاويات كصناعة وإصلاح، وصيانة، وتأجير ودهان الحاوية.

واستعملت التكنولوجيا في تسليم البضاعة إلى وسائل الشحن الأخرى كالسكك الحديدية والشاحنات عند بوابات الميناء والتي سمحت بتقليل زمن بقاء السفينة في الميناء مما انعكس على زيادة إنتاجية الميناء "وظهر الميناء الذي يستخدم للتخزين وتقام فيه مشروعات تمثل قيما مضافة تدعم الميناء وتجعله ميناءا مولدا للقيمة من ناحية، إلى جانب دعم كلا البعدين الاجتماعي من خلال تشغيل الطاقات العاطلة، والبعد الاقتصادي من خلال تحقيق عوائد رأسمالية من شأنها أن تدعم موازين مدفوعات الدول." (**هيكل، 2015، صفحة 301**)

وأصبحت شبكة الطرق ذات مواصفات عالمية لكي تتحمل حركة الحاويات ما بين مراكز الإنتاج وأماكن الإستهلاك.

### 2.3 –: دور تكنولوجيا المعلومات في تطوير السفن :

إن لتطورات التكنولوجيا المتلاحقة أثرها على السفينة بداية من مرحلة تصميم السفينة وبنائها وما تتضمنه من جوانب تقنية متعددة في مجالات تشييد السفينة أو التطبيقات الكهربائية، أو الهندسة البحرية، أو الميكانيك البحرية، كالناقلات الدنماركية Katrine maersk التي يبلغ طولها 371م وعرضها 56م والغاطس 22.46م وسرعتها 16 عقدة وحمولتها 340 ألف طن من النفط والنرويجية التي بلغت حمولتها 555 ألف طن من النفط الخام.

وبوجه عام إن السفن "قد شهدت تطورا كبيرا على كافة الأصعدة والمجالات ومنها القوى المحركة وقوة الدفع التي تطورت بصورة متلاحقة لغاية الطاقة النووية مما انعكست على سرعة السفينة التي وصلت إلى 38 عقدة." (**النحراوي، 2009، صفحة 72**)

كما أثرت الثورة التكنولوجية على تجهيز السفينة بالمساعدات الملاحية وأجهزة السيطرة على العمليات التي تجري على متنها، مما أدى إلى تحالف ملاك السفن مع الشركات المنتجة للأجهزة لإنتاج أعقد الأجهزة التي تعمل على توفير المرونة في العمليات، وأقصى درجات السلامة.

–وفي مجال الحاوية: تطورت أشكال مختلفة بظهور حاويات مختلفة المواصفات والأبعاد مما انعكس على تطوير سفن الحاويات بظهور أجيال وطرازات مختلفة مما فرض على الموانئ تطوير نفسها تكنولوجيا وتنظيميا.

-وفي مجال الملاحة بعد اختراع الرادار الملاحي، واستخدام النظام العالمي لتحديد موقع السفينة بالأقمار الإصطناعية GPS واستعمال الخرائط الإلكترونية وعرض المعلومات وتحديثها آليا بدلا من الخرائط الورقية، ظهرت الدقة الملاحية والزيادة في سلامة تسيير السفن.

وزاد من سلامة الإبحار استعمال الأقمار الصناعية في تحديد الموقع بدقة وصلت إلى سنتيمترات بدلا من عدة أميال، واستعملت لمعرفة أحوال الطقس لتجنب العواصف بحيث أصبحت السفن تبحر بسلام في أحوال الرؤية الرديئة.

وتحول دور برج القيادة من خدمة الملاحة فقط إلى مركز للسيطرة على كل العمليات التي تتم على متن السفينة من مراقبة وسيطرة على غرفة الماكينات، شحن وتفريغ والقيام بكل الاتصالات الخارجية منها والداخلية.

-وحتى الترسانات البحرية استفادت من التطبيقات التكنولوجية وتقنياتها والدليل على ذلك ما وصلت إليه ترسانات كوريا الجنوبية خاصة ترسانة هيونداي وسامسونج اللتين تعتبران من أكبر وأفضل الترسانات على مستوى العالم.

-وأصبحت السفينة قريبة من البر أي من قاعدتها ومركز إدارتها نتيجة لتطور تقنية المعلومات والاتصال وبالإمكان إدارة السفينة وتشغيل ماكيناتها عن بعد على مسافة أميال من البر.

### 3.3 -: دور تكنولوجيا المعلومات في تطوير شركات النقل البحري:

"لقد أثر التطور في تكنولوجيا المعلومات على إدارة الموانئ، حيث استخدمت أجهزة الكمبيوتر وأجهزة الاتصالات اللاسلكية وأصبحت نظم معلومات لإدارة الميناء هي المؤشر على كفاءة الميناء وقدرته التنافسية بالإضافة إلى نظام تبادل المعلومات إلكترونيا EDI" (**هيكل، 2015، صفحة 29**) مما ساهم في سرعة نقل المعلومات بين جميع الأطراف المشتركة في سلسلة النقل.

وتستعمل شركات النقل البحري هذه التكنولوجيا التي تطبق على أساس الوقت الحقيقي لتتبع السفن التي تعتمد على تكنولوجيا التوابع الاصطناعية لتحديد المواقع GPS مع الخرائط الإلكترونية.

وسمحت هذه التكنولوجيا بوضع الجداول الزمنية، وعرض الأسعار وتكاليف الشحنات والحجز والتعقب والتتبع، والضرائب والتأمين..."وإخطار الشاحنين، وشركات النقل البحري بوصول البضائع عن طريق التبادل الإلكتروني للبيانات وإعداد بيانات البضائع قبل وصول السفن، واستقبال المخزون ورصده، وإصدار تقارير عن حركة البضائع بالميناء وتقارير الإجراءات الجمركية." ( شهاب راشد أحمد شهاب، أيمن النحراوي، 2008، الصفحات 65-66)

### 4. التطبيقات العملية لتكنولوجيا المعلومات :

سمحت هذه التكنولوجيا بوضع الجداول الزمنية، وعرض الأسعار وتكاليف الشحنات والحجز والتعقب والتتبع، والضرائب والتأمين..."وإخطار الشاحنين، وشركات النقل البحري بوصول البضائع عن طريق التبادل الإلكتروني للبيانات وإعداد بيانات البضائع قبل وصول السفن، واستقبال المخزون ورصده، وإصدار تقارير عن حركة البضائع بالميناء وتقارير الإجراءات الجمركية."

ومن أهم التطبيقات العملية لتكنولوجيا المعلومات والاتصالات في مجال النقل البحري نظام تبادل البيانات، والتجارة الإلكترونية .

### 1.4 –: تبادل البيانات إلكترونيا:EDI

ويعرف نظام تبادل البيانات الكترونيا حسب الإسكوا: "هو انتقال مجموعة من الرسائل المهيكلة بموجب معايير متفق عليها من حاسب آلي إلى حاسب آلي آخر مستقل عنه إلكترونيا بدون الحاجة إلى التدخل البشري ".(**اللجنة الإقتصادية والإجتماعية لغربي آسيا، 1999، صفحة 4**)

و يعتبر استعمال تكنولوجيا المعلومات والإتصالات "في الموانئ البحرية الحديثة ومحطات الحاويات أمرا ضروريا لتأمين التحكم الدقيق في الزمن الحقيقيJust in time ، والتخطيط المسبق لمختلف عمليات تشغيل محطات الحاويات وذلك من خلال نظام التبادل الإلكتروني للبيانات ".EDI (**الزعابي، 2010، صفحة 101**) والذي يسمح بالتخطيط للأنشطة اللوجستية قبل الوصول من خلال جمع البيانات والمعلومات عن السفن قبل وصولها لكي يتمكن القائمين بالتشغيل التعرف على مميزات وخصائص الشحنة لكل حاوية وأوزان البضاعة، ومقصدها النهائي، ووسائل النقل التي ستستخدم في نقلها لكي يتم تحديد نوعية المعدات والوسائل والعمالة التي يتم استعمالها.

### 2.4 –: –التجارة الإلكترونيةE–commerce

تعرف التجارة الإلكترونية على "أنها انجاز الأعمال إلكترونيا، والتي تشتمل على المشاركة في توحيد المعلومات الخاصة بالأعمال بواسطة الوسائل الإلكترونية مثل (البريد الإلكتروني– تبادل الرسائل– تكنولوجيا www– لوحات الإعلانات الإلكترونية– الكروت الذكية– التحويل الإلكتروني للأموال– التبادل الإلكتروني للبيانات) وتتم من خلال الموردين، العملاء، الجهات الحكومية، وشركاء آخرين في سبيل الإدارة والتحكم في العمليات الخاصة بالعميل والإدارة ".(ماهر، إدارة النقل البحري (التجارة الخطية) فعاليات التطبيق متطلبات الريادة، 2006، صفحة 333)

وبالإمكان تشبيه التجارة الإلكترونية بسوق إلكتروني يتواصل فيه البائعون، والمشترون، ومقدموا الخدمات والوسطاء وتعرض فيه المنتجات والخدمات في صيغة افتراضية أو رقمية ويتم الدفع بالنقود الإلكترونية E–cash أو كروت الضمان Credit cardوعليه فإن مفهوم التجارة الإلكترونية يتسع ليشمل الخدمات التأمينية والسياحية والأعمال البنكية، طرق الدفع الآلي والنقل بكافة وسائله للوصول إلى مجتمع الأعمال اللاورقي.

من أهم القطاعات التي استفادت من نمو التجارة الإلكترونية قطاع النقل البحري لأن الطلب على النقل هو طلب مشتق من الطلب على البضائع المختلفة، حيث كلما زاد التبادل التجاري كلما زادت حركة النقل. وإن استخدام التجارة الإلكترونية في مجال النقل البحري يؤدي إلى زيادة كفاءة التشغيل وتخفيض تكلفة النقل كما مكنت التجارة الإلكترونية شركات النقل من زيادة فاعلية التخطيط في عملية الجدولة، وتكاليف الشحن والطرق الملاحية بإستعمال تخطيط النقل والتنبؤ بالتطبيقات الإلكترونية التي هي ليست في منئ عنها في المستقبل.

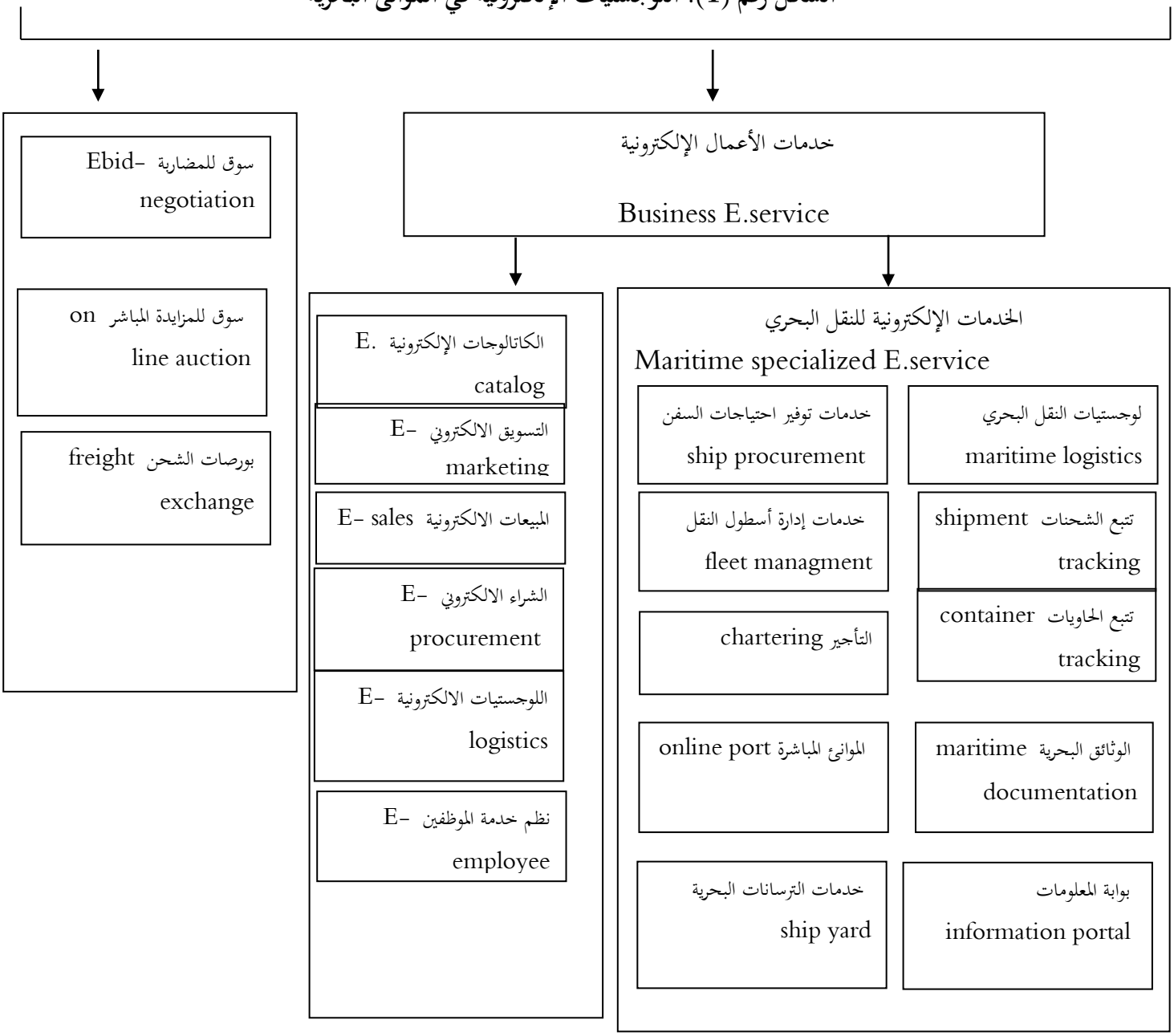
## 5. تطبيق اللوجستيات الإلكترونية بالموانئ البحرية

-ويقصد باللوجستيات الإلكترونية "عملية تطبيق تكنولوجيا المعلومات والإتصالات في مجال تخطيط وتنفيذ ومراقبة تدفق السلع والخدمات بكفاءة وفعالية بدءا من مرحلة الحصول على المادة الخام أو المكونات وتدفقها عبر المراحل المختلفة للإنتاج والتوزيع وحتى مرحلة الإستهلاك النهائي." (النحراوي إ.، 2009، صفحة 40) ونظرا لأهمية نظم المعلومات والإتصالات وارتباطها بلوجستيات النقل والتجارة الدولية قامت الشركات الملاحية الكبرى بإنشاء وحدة أعمال استراتيجية للعمليات اللوجستية Strategic business unit SBU ، "فأنشأت– APL logistics -NYK logistic Maersk logistics وجميعها تستخدم اللوجستيات الإلكترونية والتبادل الإلكتروني للبيانات في أداء عملياتها وتجاوبا مع هذا التوجه قامت العديد من الموانئ بإدخال نظام التبادل الإلكتروني للبيانات ".(النحراوي أ.، لوجستيات التجارة الدولية، 2009، صفحة 224)

فاللوجستيات الالكترونية باتت أمر واقع ويحتاج إلى وجود شبكة لنقل البيانات والمعلومات، مما أدى إلى اقتران اللوجستيات الإلكترونية مع نظام التبادل الإلكتروني للبيانات الذي يقوم بتبادل البيانات إلكترونيا في شكل نمطي في ظل نظام التسويق الإلكتروني فالارتباط بين اللوجستيات الإلكترونية وعمليات الموانئ وأنشطتها وثيق وذلك لخدمة العملاء من الشركات الملاحية ومجتمع الميناء.

إن التطور التكنولوجي السريع كاد أن يغلق المسافة الزمنية بين تطوير الميناء واستجابة التجارة المارة بها لهذا التطور، وفي ظل هذا التطوير "نما الإتجاه نحو تطبيق مفاهيم التسويق الإلكتروني Electronic marketing في هذا الخصوص ونتيجة لهذا نشأت مجتمعات جديدة تطلق عليها مجتمع التسويق الإلكتروني Electronic marketing community أو مجتمع تبادل البيانات إلكترونيا Edi community ونشأ أيضا ما يعرف بإسم المؤسسات الإفتراضية Virtual enter prises والتي تعتمد على تطبيق أسلوب الأسواق الإلكترونية Electronic market places " (**أبو السعود**، 17-19 فيفري 2008، صفحة 3) كما يتضح في الشكل التالي.

**الشكل رقم (1): اللوجستيات الإلكترونية في الموانئ البحرية**




**المصدر**: مريم فرج محمد حامد، اثر اللوجستيات في الميزة التنافسية للنقل بالحاويات في ميناء بورتسودان ( 1995-2014)، رسالة دكتوراه، كلية الدراسات العليا، السودان، 2015، ص50.

**6. الخلاصة:**

كان للتطورات التكنولوجية أثرا واضحا وتطورا لم يسبق له مثيل على صناعة النقل البحري في العالم، حيث يعد النصف الثاني من القرن العشرين وأوائل القرن الحادي والعشرين عصر تطبيق التكنولوجيا والتقنية الحديثة في صناعة النقل البحري بقسميها الرئيسيين السفن البحرية والموانئ البحرية، وعلى حركة التجارة الدولية و حركة رؤوس الاموال.

ومن الضروري انشاء سوق إلكتروني مرن للنقل البحري يسمح بتكوين تسوق إلكتروني يعتمد على الخدمات الإلكترونية ويشمل عناصر المحاكاة اللازمة لسوق النقل البحري الحقيقي.

فالسوق الإلكتروني يخدم الإتجاهات المختلفة للتجارة الإلكترونية في قطاع النقل البحري مثل الشحن والموانئ وخدمات الملاحة واللوجستيات وموردين النقل البحري وتداول الحاويات وتشغيل المحطات والسفن عابرة المحيطات.

## 7.الاحالات والمراجع:


### 1. المؤلفات

الجندي، هشام. *بدون تاريخ، مبادئ النقل، بدون ناشر،*

شهاب راشد أحمد شهاب، أيمن النحراوي. (2008). الموانئ البحرية الخليجية التحديات المستقبلية. الإسكندرية: مركز الإسكندرية للكتاب.

شريف ماهر هيكل، (2015)، اللوجستيات والموانئ البحرية من أجل التغيير ، الطبعة الأولى ، مكتبة الوفاء القانونية ، الإسكندرية،

أيمن النحراوي، (2009) الموانئ البحرية العربية، الطبعة الأولى، دار الفكر الجامعي، الإسكندرية.

ايهاب النحراوي، (2009)، موانئ الخليج العربي القدرة التنافسية، دار الفكر الجامعي، الإسكندرية، 2009.

أيمن النحراوي، (2009)، لوجستيات التجارة الدولية، دار الفكر الجامعي، الإسكندرية.

شريف محمد ماهر،(2006)، إدارة النقل البحري (التجارة الخطية)– فعاليات التطبيق– متطلبات الريادة، الدار الجامعية الإسكندرية.

### 2. الرسائل

سعيد محمد سعيد الزعابي، (2010)، الإستراتيجيات الأمنية "البعد الثالث" في منظومة إدارة الموانئ البحرية دراسة حالة لموانئ "دولة الإمارات العربية المتحدة"، رسالة دكتوراه، الأكاديمية العربية للعلوم والتكنولوجيا والنقل البحري، الإسكندرية،

### 3. الملتقيات والندوات

عماد أبو السعود، دور اللوجستيات في الموانئ البحرية، ، الندوة الدولية الرابعة والعشرون للموانئ 17–19 فيفري، 2008، الإسكندرية

اللجنة الإقتصادية والإجتماعية لغربي آسيا، تطبيق التبادل الإلكتروني للبيانات ومعايير الأمم المتحدة لتسهيل الإدارة والتجارة والنقل في منطقة الإسكوا، الأمم المتحدة، نيويورك، 1999

NUNO Limà O et Anthony J. Venables ," Infrastructure, Geographical Disadvantage, transport costs and trade , World bank Economic review, Vol. 15, 2001