

دور الذكاء الاصطناعي في جودة إدارة المشاريع بالتطبيق على الشحن اللوجستي في مدينة

الرياض: دراسة ميدانية

إعداد

نوره عبدالله محمد السبيعي

رسالة مقدمة إلى برنامج الدكتوراة

كجزء من متطلبات نيل درجة الدكتوراه في إدارة الأعمال

العام الجامعي 2026م

1447هـ - 1448هـ



Midocean University

Ph.D. program

**The Role of Artificial Intelligence in Project Management
Quality: A Field Study of Logistics Shipping in Riyadh City**

Prepared by

Norah Abdullah Mohammed Al-Subaie

A Dissertation submitted to Doctorate Program
In partial fulfillment of the requirements for the Degree of
Doctor of Philosophy (PhD) In Management

Academic Year: 2026 AD
AH 1448–1447

هيئة المراجعة والاعتماد العلمي والمناقشة

تمت الموافقة على هذه الرسالة من قبل لجنة المراجعة والاعتماد العلمي والمناقشة

لجنة المراجعة والاعتماد العلمي:

السيد الدكتور / أ.د. دعاء محمد

لجنة المناقشة:

Prof. Daaa Abdou

1. - السيد الدكتور / أ.د. دعاء محمد (رئيساً ومراجعاً)

د. أحمد جمال خطاب

2. - السيد الدكتور / أ.م.د أحمد جمال (عضواً)

Dr. R. Ward

3. - السيد الدكتور / د. ريم ورد (عضواً)

رئيس الجامعة
السيد الدكتور / محمد احمد

مدير برنامج الدكتوراة
السيد الدكتور / محمد بركات

﴿ يَرْفَعُ اللَّهُ الَّذِينَ آمَنُوا مِنْكُمْ وَالَّذِينَ أُوتُوا الْعِلْمَ دَرَجَاتٍ ﴾

الإهداء

إلى والدي الكريم عبدالله ...

الذي كان لي بعد الله عونًا وسندًا، وغرس في نفسي قيم الطموح والاجتهاد، فكان لذلك أعظم الأثر في مسيرتي العلمية.

إلى والدتي الغالية غزيه ...

ملهمتي الأولى، وفخري الذي أعتز به، ونبض العطاء الذي لا ينضب،

التي كانت بدعواتها المباركة سرّ توفيقِي، وبعطائها المستمر مصدر قوتي وثباتي،

فبها أستمد عزمي، وبها أواصل طريقي نحو الطموح.

إلى إخوتي وأخواتي ...

شركاء الرحلة، وسند الطريق، الذين كان لدعمهم ومساندتهم بالغ الأثر في مسيرتي.

إلى كل من أحاطني بالدعم والمساندة،

أهدي هذا الإنجاز، سائلةً الله أن يجعله علمًا نافعا ومباركًا، وخالصًا لوجهه الكريم.

شكر وتقدير

الحمد لله حمداً كثيراً طيباً مباركاً فيه، الذي وفقني وأعاني على إتمام هذا العمل.

أتقدم بخالص الشكر وعظيم الامتنان لأساتذتي الكرام خلال هذه المرحلة، لما أولوه من عناية علمية وتوجيه

أكاديمي رصين، كان له الأثر البالغ في بناء هذا العمل وإخراجه بالصورة المأمولة.

كما أتقدم بجزيل الشكر لكل من أسهم في دعمي ومساندتي، وقدم لي العون والمشورة خلال مسيرتي العلمية.

وأخص عائلتي الكريمة بأسمى عبارات الشكر والتقدير، لما غمروني به من دعم متواصل وتشجيع صادق، وكانوا

لي نعم السند بعد الله.

وأسأل الله العليّ القدير أن يجعل هذا العمل خالصاً لوجهه الكريم، وأن ينفع به، ويكتب الأجر لكل من أسهم

فيه.

الملخص

تتمثل مشكلة الدراسة في التحديات التي تواجه إدارة مشاريع الشحن اللوجستي في مدينة الرياض، رغم الجهود الكبيرة التي تبذلها حكومة المملكة العربية السعودية لدعم الاستثمارات وتعزيز كفاءة القطاع اللوجستي بما يحقق أهداف التنمية المستدامة ورؤية 2030. فعلى الرغم من التحسن الملحوظ في جودة الخدمات اللوجستية، لا تزال هناك معوقات مؤثرة تتمثل في عشر المشاريع، وضعف الالتزام بالجدول الزمني، وارتفاع التكاليف، وقصور الكفاءة الإدارية والتنفيذية، الأمر الذي ينعكس سلباً على جودة إدارة المشاريع وكفاءة الأداء العام. كما تشير الإحصاءات إلى حجم كبير من المشاريع المتعثرة والخسائر الاقتصادية المرتبطة بها، مما يعزز الحاجة إلى تبني حلول مبتكرة. وفي هذا السياق، يبرز الذكاء الاصطناعي كأداة استراتيجية يمكن أن تسهم في تحسين التخطيط، وتعزيز كفاءة اتخاذ القرار، وتقليل نسب التعثر، ورفع جودة تنفيذ المشاريع. ومع ذلك، لا يزال توظيف هذه التقنيات في قطاع الشحن اللوجستي محدوداً، إلى جانب الاعتماد المستمر على الأساليب التقليدية التي تفتقر إلى المرونة في مواجهة التحديات المتغيرة. ومن هنا تنبع الحاجة إلى دراسة دور الذكاء الاصطناعي في تحسين جودة إدارة مشاريع الشحن اللوجستي في مدينة الرياض، من خلال استكشاف مستوى استخدامه، وواقع جودة إدارة المشاريع، ومدى إسهامه في تطوير الأداء وتحقيق الكفاءة التشغيلية في هذا القطاع الحيوي.

واعتمدت الدراسة على المنهج الوصفي التحليلي، وتم تطبيقها على مجتمع مكون من 282 شركة لوجستية في الرياض، مع اختيار عينة عشوائية طبقية بلغ حجمها 384 مفردة. كما اعتمدت الدراسة على أداة الاستبانة كوسيلة رئيسية لجمع البيانات من عينة الدراسة.

وأظهرت النتائج أن مستوى استخدام الذكاء الاصطناعي جاء بدرجة مرتفعة (متوسط 4.02)، كما أن جودة إدارة المشاريع سجلت مستوى مرتفعاً أيضاً (متوسط 4.06). وبخصوص الدور التحسيني للذكاء الاصطناعي، فقد أظهرت النتائج تأثيراً إيجابياً ملحوظاً (متوسط 3.99) مع وجود علاقات ارتباطية قوية ودالة إحصائية حيث تفسر تطبيقات الذكاء الاصطناعي (إدارة المخزون الذكي، أنظمة التتبع الذكي، والتحليل التنبؤي) ما يتراوح بين 71.8% إلى 73.3% من التباين في جودة إدارة المشاريع. تؤكد هذه النتائج على الأهمية الاستراتيجية للذكاء الاصطناعي في تحسين الأداء التشغيلي وضمان جودة المخرجات في قطاع اللوجستيات، مما يدعم توجهات رؤية السعودية 2030 في تحويل المملكة إلى مركز لوجستي عالمي.

في ضوء نتائج الدراسة، توصي الدراسة بضرورة تعزيز توظيف تقنيات الذكاء الاصطناعي في قطاع الشحن اللوجستي بمدينة الرياض، من خلال التركيز على تطوير نماذج التحليل التنبؤي المعتمدة على البيانات التاريخية لما لها من أثر كبير في تحسين التخطيط وإدارة الموارد، إلى جانب دعم وتكامل أنظمة التتبع الذكي باستخدام تقنيات إنترنت الأشياء والأقمار الصناعية لرفع كفاءة مراقبة الشحنات وتقليل الفاقد والتأخير. كما توصي بتحسين إدارة المخزون عبر تطبيق أنظمة ذكية تعتمد على خوارزميات التعلم الآلي لضبط الكميات والتنبؤ بالاحتياجات المستقبلية، وتطوير أنظمة دعم القرار الذكية لتعزيز كفاءة اتخاذ القرار الميداني واكتشاف الانحرافات في الأداء. وتشدد كذلك على أهمية تبني أنظمة متقدمة لإدارة المخاطر تعتمد على محاكاة السيناريوهات والتحديث التلقائي للخطط التشغيلية، إلى جانب الاستثمار في تدريب الكوادر البشرية على تطبيقات الذكاء الاصطناعي في المجالات اللوجستية المختلفة. وأخيراً، توصي الدراسة بتعزيز التعاون بين شركات الشحن من خلال إنشاء منصات مشتركة لتبادل البيانات والرؤى التنبؤية، بما يساهم في تحسين كفاءة العمليات وتقليل التكاليف التشغيلية ورفع جودة إدارة المشاريع.

الكلمات المفتاحية: الذكاء الاصطناعي، إدارة المشاريع، الجودة، الشحن اللوجستي، الرياض.

Abstract

The study problem lies in the challenges facing the management of logistics shipping projects in Riyadh, despite the significant efforts made by the Government of the Kingdom of Saudi Arabia to support investments and enhance the efficiency of the logistics sector in line with the goals of sustainable development and Saudi Vision 2030. Despite the noticeable improvement in the quality of logistics services, there are still major obstacles, including project delays, weak adherence to timelines, high costs, and deficiencies in administrative and operational efficiency, all of which negatively affect project management quality and overall performance efficiency. Statistics also indicate a large number of stalled projects and associated economic losses, reinforcing the need for innovative solutions. In this context, artificial intelligence emerges as a strategic tool that can improve planning, enhance decision-making efficiency, reduce project delays, and improve the quality of project execution. However, the adoption of these technologies in the logistics shipping sector remains limited, alongside continued reliance on traditional methods that lack the flexibility to address evolving challenges. Therefore, there is a need to examine the role of artificial intelligence in improving the quality of logistics project management in Riyadh by exploring its level of use, the current state of project management quality, and its contribution to enhancing performance and operational efficiency in this vital sector.

The study adopted the descriptive-analytical approach and was conducted on a population of 282 logistics companies in Riyadh, with a stratified random sample of 384 respondents. A questionnaire was used as the primary data collection tool.

The results revealed a high level of artificial intelligence usage (mean = 4.02), as well as a high level of project management quality (mean = 4.06). Regarding the improvement role of artificial intelligence, the findings indicated a significant positive effect (mean = 3.99), along with strong and statistically significant correlations. Artificial intelligence applications—such as smart inventory management, intelligent tracking systems, and predictive analytics—explained between 71.8% and 73.3% of the variance in project management quality. These results confirm the strategic importance of artificial intelligence in enhancing operational performance and ensuring output quality in the logistics sector, thereby supporting the objectives of Saudi Vision 2030 to transform the Kingdom into a global logistics hub.

In light of these findings, the study recommends strengthening the adoption of artificial intelligence technologies in the logistics shipping sector in Riyadh by focusing on the development of predictive analytics models based on historical data, given their significant impact on improving planning and resource management. It also recommends enhancing and integrating intelligent tracking systems using Internet of Things (IoT) technologies and satellite systems to improve shipment monitoring and reduce loss and delays. Furthermore, the study suggests improving inventory management through AI-based systems that rely on machine learning algorithms to optimize stock levels and forecast demand, as well as developing intelligent decision support systems to enhance field decision-making and detect performance deviations. Emphasis is also placed on adopting advanced risk management systems based on scenario simulation and automatic updates of operational plans, in addition to investing in workforce training on AI applications in logistics. Finally, the study recommends fostering collaboration among shipping companies through the creation of shared platforms for data exchange and predictive insights, contributing to improved operational efficiency, reduced costs, and enhanced project management quality.

Keyword: Artificial Intelligence, Project Management, Shipping Logistics, Quality Management, Riyadh.

قائمة المحتويات

الإهداء	هـ
شكر وتقدير	و
الملخص	ز
Abstract	ط
قائمة المحتويات	ك
قائمة الجداول	م
قائمة الأشكال	ن
قائمة الملاحق	س
الفصل الأول: الإطار المنهجي للدراسة	2
المقدمة	2
مشكلة الدراسة	4
أهمية الدراسة	8
أهداف الدراسة	10
فروض الدراسة	11
مفاهيم الدراسة	11
الفصل الثاني: الإطار النظري للدراسة	15
مقدمة	15
المحور الأول: الذكاء الاصطناعي	16
المحور الثاني: جودة إدارة المشاريع في القطاع اللوجستي:	32
المحور الثالث: تطبيقات الذكاء الاصطناعي في الشحن اللوجستي	41
الدراسات السابقة:	51
الفصل الثالث: منهجية الدراسة وإجراءاتها	63
تمهيد:	63
منهج الدراسة:	63

63.....	مجتمع الدراسة.....
64.....	عينة الدراسة.....
64.....	أداة الدراسة:
69.....	أساليب تحليل البيانات:.....
72.....	الفصل الرابع: نتائج الدراسة ومناقشتها.....
72.....	تمهيد.....
74.....	الإجابة عن أسئلة الدراسة.....
86.....	التحقق من فروض الدراسة
93.....	مناقشة النتائج:
102.....	الفصل الخامس: ملخص نتائج الدراسة وتوصياتها.....
102.....	ملخص الدراسة:.....
103.....	نتائج الدراسة:
104.....	حدود الدراسة:
105.....	توصيات الدراسة:
109.....	قائمة المراجع
109.....	المراجع العربية:
112.....	المراجع الأجنبية
118.....	قائمة الملاحق.....

قائمة الجداول

55	جدول (2-1) ملخص لنتائج الدراسات المرجعية
66	جدول (3-1) صدق الاتساق بين كل فقرة من فقرات المحور الأول والدرجة الكلية للمحور
67	جدول (3-2) صدق الاتساق بين كل فقرة من فقرات المحور الثاني والدرجة الكلية للمحور
67	جدول (3-3) صدق الاتساق بين كل فقرة من فقرات المحور الثالث والدرجة الكلية للمحور
68	جدول (3-4) معاملات الفا كرونباخ لمحاو الاستبانة
69	جدول (3-5) درجة الموافقة ومدى الموافقة على مقياس ليكرت الخماسي
72	جدول (4-1) توزيع أفراد الدراسة وفق متغير النوع
73	جدول (4-2) توزيع أفراد الدراسة وفق متغير الفئة العمرية
74	جدول (4-3) توزيع أفراد الدراسة وفق متغير الدرجة الوظيفية
75	جدول (4-4) المتوسطات الحسابية والانحرافات المعيارية لفقرات بعد إدارة المخزون الذكي
76	جدول (4-5) المتوسطات الحسابية والانحرافات المعيارية لفقرات بعد أنظمة التتبع الذكي
77	جدول (4-6) المتوسطات الحسابية والانحرافات المعيارية لفقرات بعد التحليل التنبؤي
78	جدول (4-7) المتوسطات الحسابية والانحرافات المعيارية لابعاد المحور الاول
79	جدول (4-8) المتوسطات الحسابية والانحرافات المعيارية لفقرات بعد جودة تخطيط المشروع
80	جدول (4-9) المتوسطات الحسابية والانحرافات المعيارية لفقرات بعد جودة تنفيذ المشروع
81	جدول (4-10) المتوسطات الحسابية والانحرافات المعيارية لفقرات بعد جودة التحكم في المشروع
82	جدول (4-11) المتوسطات الحسابية والانحرافات المعيارية لفقرات بعد جودة إغلاق المشروع
83	جدول (4-12) المتوسطات الحسابية والانحرافات المعيارية لابعاد المحور الثاني
84	جدول (4-13) المتوسطات الحسابية والانحرافات المعيارية لفقرات المحور الثالث
86	جدول (4-14) اعتدالية بيانات الدراسة
87	جدول (4-15) الإحصاءات الوصفية ومعاملات الالتواء والتفلطح واختبار التعددية الخطية وإحصاءة Durbin - Watson لمتغيرات البحث
88	جدول (4-16) معامل الارتباط المتعدد ومربع معامل الارتباط المتعدد، والخطأ المعياري للقياس، ونسبة مساهمة المتغيرات المستقلة (إدارة المخزون الذكي، وأنظمة التتبع الذكي، والتحليل التنبؤي) في المتغير التابع (جودة إدارة المشاريع) بطريقة الانحدار المتعدد
88	جدول (4-17) دلالة المتغيرات المستقلة (إدارة المخزون الذكي، وأنظمة التتبع الذكي، والتحليل التنبؤي) الداخل في معادلة الانحدار في النموذج
89	جدول (4-18) أثر إدارة المخزون الذكي وجودة إدارة المشاريع في مجال الشحن اللوجستي
91	جدول (4-19) أثر أنظمة التتبع الذكي وجودة إدارة المشاريع في مجال الشحن اللوجستي
92	جدول (4-20) أثر التحليل التنبؤي وجودة إدارة المشاريع في مجال الشحن اللوجستي

قائمة الأشكال

- شكل (1- 1) متغيرات الدراسة (المستقل - التابع)..... 13
- شكل (4- 1) توزيع أفراد الدِّراسة وفق متغير النوع..... 72
- شكل (4- 2) توزيع أفراد الدِّراسة وفق متغير الفئة العمرية 73
- شكل (4- 3) توزيع أفراد الدِّراسة وفق متغير الدرجة الوظيفية 74

قائمة الملاحق

- ملحق رقم (1): قائمة الاستبيان (نسخة التحكيم) 118
- ملحق رقم (2): قائمة الاستبيان 124
- ملحق رقم (3): قائمة المحكمين 129

الفصل الأول

الإطار المنهجي للدراسة

- المقدمة
- مشكلة الدراسة
- أهمية الدراسة
- أهداف الدراسة
- فروض الدراسة
- مفاهيم الدراسة

الفصل الأول: الإطار المنهجي للدراسة

المقدمة

لقد بات العالم على أعتاب ثورة جديدة في مختلف المجالات، الاجتماعية والسياسية والاقتصادية وغيرها، مع ظهور تقنيات الذكاء الاصطناعي، التي تزايدت بشكل سريع خلال السنوات القليلة الماضية في ظل التقدم التكنولوجي وهيمنة التقنيات الذكية على مجالات الأعمال.

ومع التطور الهائل في التقنيات التكنولوجية وتزايد استخدامها في مختلف مجالات الحياة الإنسانية؛ فقد بات الذكاء الاصطناعي اليوم يفرض أهميته في جعل إدارة الأعمال أكثر فعالية من ذي قبل، فما أنتجه الذكاء الاصطناعي من برمجيات وأنظمة تشغيل وغيرها من التطبيقات الذكية تساعد في جعل إدارة الأعمال أكثر كفاءة في تحقيق أهدافها مع تحقيق أعلى إنتاجية للمشاريع بجودة عالية وتوفير الوقت والجهد والتكلفة (النعمي، 2023)، حيث يشير مفهوم الذكاء الاصطناعي إلى عملية محاكاة القدرات البشرية عبر أنظمة حاسوبية معقدة (الشهري وآخرون ، 2023).

تعتبر البحوث الأكاديمية التي قام بها Turing في عام 1950م نقطة البداية لتطوير المفهوم الحديث للذكاء الاصطناعي كآلات ذكية يمكنها تكرار عمليات التفكير التي يقوم بها البشر عندما يستخدمون المعلومات المتاحة لحل المشكلات واتخاذ القرارات. وقد تطور مجال الذكاء الاصطناعي خلال القرن الحادي والعشرين مع التطور الهائل لأجهزة الكمبيوتر والروبوتات والتكنولوجيا بشكل عام، وأصبح أكثر تأثيراً في مجال عمل المنظمات الحديثة (Muller et al., 2024).

لقد أحدثت الثورة الصناعية الرابعة تطوراً هائلاً في جميع قطاعات إدارة الأعمال بما في ذلك إدارة المشاريع، حيث تطورت حاجة الأسواق العالمية إلى تطور نهج إدارة المشاريع بشكل كبير خلال العقد الماضي (Fotso et al., 2022). في حين كانت الثورة الصناعية أكثر تطوراً، حيث اعتمدت نهجاً أكثر تركيزاً على الإنسان مع الاستفادة من التقنيات المتقدمة مثل الذكاء الاصطناعي والبيانات الضخمة لدمج التطورات التكنولوجية والاحتياجات البشرية بهدف تحقيق الاستفادة والمرونة في مجالات الأعمال، مما أدى إلى إحداث نقلة نوعية في مجال إدارة المشاريع بسبب التطور السريع لتكنولوجيا الذكاء الاصطناعي (Hashfi & Raharjo, 2023).

في حين تستفيد بيئات الأعمال المختلفة من تطبيق التكنولوجيات الجديدة التي تعتمد على تطبيقات الذكاء الاصطناعي؛ فمن المتوقع أيضاً أن تستفيد إدارة المشاريع في مجال الشحن اللوجستي من هذه التطبيقات لتحسين جودة عملياتها (Taboada et al., 2023).

حيث يُعد قطاع الشحن اللوجستي أحد القطاعات الهامة للربط بين التجارة العالمية في جميع أنحاء العالم. ويتغير هذا القطاع تغيراً سريعاً لأنه يعكس مستويات التغير في نمو التجارة العالمية، لا سيما مع انتشار التجارة الإلكترونية وتطوير تكنولوجيا المعلومات والاتصالات وتطور تقنيات الذكاء الاصطناعي والتي أثرت بشكل كبير على مختلف جوانب الخدمات اللوجستية (Alyoubi, 2021).

ووفقاً لدراسة Muller et al. (2024)، فإن 76٪ من المهنيين يعتقدون أن الذكاء الاصطناعي سيغير إدارة المشاريع، من خلال ثلاثة مجالات رئيسية تؤثر على الكفاءة والجودة وعمليات صنع القرار في إدارة المشاريع وهي جمع البيانات وتقويم الأداء وإدارة وقت المشروع وجدولته؛ مما يعكس اعترافاً بإمكانية تطبيقات الذكاء الاصطناعي لإحداث ثورة في جودة إدارة المشاريع، الأمر الذي يتطلب نهجاً استباقياً لاعتماد الذكاء الاصطناعي وتطوير المهارات في مجال جودة إدارة المشاريع.

في الواقع، تركز اتجاهات إدارة المشاريع المتطورة على استخدام تقنيات الذكاء الاصطناعي في العمل بشكل كبير (Taboada et al., 2023 : 2). وعلى مستوى المملكة العربية السعودية، فقد حرصت المملكة على اعتماد تطبيقات الذكاء الاصطناعي لمواكبة التطورات الحديثة وتعزيز أهداف رؤية المملكة 2030 (مجلد، 2023).

فقد تبنت المملكة رؤيتها الطموحة 2030، والتي جاءت لتعزيز قدرتها على مواجهة التحديات والضغوط العالمية والمحلية خلال الآونة الأخيرة، والتي أثرت بشكل كبير على الاقتصاد السعودي، ودعت إلى ضرورة إيجاد مصادر متنوعة للاقتصاد من خلال تعزيز دور القطاعات المختلفة في التنمية، لا سيما قطاع الشحن اللوجستي، من أجل المحافظة على تحقيق مستويات نمو مستدامة (الديان، 2019).

وقد جاء قطاع الخدمات اللوجستية ضمن أهم ركائز رؤية المملكة 2030 من خلال تحويل المملكة إلى محور لوجستي لديه القدرة على الربط بين القارات الثلاث (آسيا وأفريقيا وأوروبا)، وأن تكون المملكة أحد أهم المراكز اللوجستية في العالم؛

وذلك من خلال عدد من الاستراتيجيات من بينها تبني الأنظمة الإلكترونية وتعزيز جودة وكفاءة قطاع خدمات الشحن اللوجستي (وزارة النقل والخدمات اللوجستية، 2024).

تواجه المشاريع في قطاع الشحن اللوجستي بمدينة الرياض تحديات بارزة تؤثر على كفاءتها وجودتها، من أهمها تأخر إنجاز المشاريع نتيجة ضعف التخطيط الزمني ودقة التقدير للموارد، إلى جانب التعقيدات الناتجة عن تعدد الأطراف المشاركة وتداخل مسؤولياتها. كما تمثل كفاءة سلسلة التوريد تحدياً محورياً، حيث يؤدي ضعف التنسيق بين الموردين والموزعين إلى ارتفاع التكاليف وإطالة مدة التسليم، مما يضعف مستوى الخدمة ويقلل القدرة التنافسية للقطاع. (Hossain et al, 2024)

يسهم الذكاء الاصطناعي في معالجة هذه التحديات عبر تحسين القدرة التنبؤية للتخطيط المسبق ورصد المخاطر المحتملة بدقة أعلى، إضافة إلى تعزيز إدارة سلاسل التوريد من خلال جدولة الشحنات بكفاءة وتقليل الاختناقات التشغيلية. كما يتيح الذكاء الاصطناعي مستوى أعلى من الشفافية في تدفق البيانات بين الجهات المختلفة، الأمر الذي يؤدي إلى رفع كفاءة العمليات، تقليص الهدر في الموارد، وتحقيق جودة متقدمة في إدارة المشاريع اللوجستية. (Taboada et al, 2023)

وعلى الرغم من الأهمية المتزايدة للذكاء الاصطناعي في بيئة الأعمال خلال السنوات الماضية، وبالرغم من المساعي العديدة لحكومة المملكة العربية السعودية لمواكبة التطور التكنولوجي في مختلف المجالات، خاصة في مجال الشحن اللوجستي، و تماشيًا مع رؤية المملكة 2030 فإنه يوجد عدد قليل من الدراسات المتعلقة بدور الذكاء الاصطناعي في إدارة المشاريع بالمملكة العربية السعودية. ومن ثم، تسعى هذه الدراسة إلى استكشاف دور الذكاء الاصطناعي في جودة إدارة المشاريع في الشحن اللوجستي؛ فمن الضروري أن نكون أكثر إدراكًا للمشهد المحلي ودراسة الاستفادة من المزايا التي يحققها استخدام تطبيقات الذكاء الاصطناعي في تحسين جودة إدارة المشاريع في مجال الشحن اللوجستي وزيادة كفاءتها، مما يوفر رؤى واضحة حول الدور الفاعل للذكاء الاصطناعي في إدارة المشاريع.

مشكلة الدراسة

لقد بذلت حكومة المملكة جهدًا هائلاً لجذب ونشر الاستثمارات وتنفيذ المشاريع الاستثمارية في المجالات المختلفة من خلال دعم القطاعات المختلفة للمساهمة في تحقيق أهداف التنمية المستدامة، خاصة مجال الشحن اللوجستي (وزارة الاقتصاد والتخطيط، 2023). وقد أصبحت الحاجة إلى خدمات لوجستية فعالة وعالية الجودة الآن أكثر أهمية من أي وقت مضى،

حيث يمكن للخدمات اللوجستية العالية الجودة أن تُحسن القدرة التنافسية لصادرات المملكة وتُحسن كفاءة عمليات إدارة مشاريع الشحن اللوجستي (Haider & Mohailan, 2020: 1).

وعلى الرغم من الجهود التي بذلتها حكومة المملكة خلال السنوات القليلة الماضية لتحسين جودة الخدمات اللوجستية وتحقيق الريادة في مجال اللوجستيات؛ إلا أنه لا يزال هناك العديد من التحديات التي تواجه إدارة المشاريع في الشحن اللوجستي وتؤثر على جودة المشاريع وقدرتها على تحقيق أهدافها. فقد أكدت (دراسة أصغر 2020) وجود تعثر في تسليم المشاريع وفق الجداول الزمنية المحددة بالإضافة إلى التعثر المادي والإداري، مما يترتب عليه وجود خسائر مادية. بينما أكدت (دراسة Rajesh and Jafar 2023) أنه على الرغم من أن المنهجيات التقليدية لإدارة المشاريع تتسم بالفعالية، فإنها كثيراً ما تنطوي على قيود متأصلة تعوق الكفاءة والفعالية. كذلك أظهرت نتائج دراسة سلوى الغامدي (2022) وجود العديد من الأسباب لتأخر المشاريع الإنشائية بالمملكة ومنها: عدم الالتزام بخطط عمل المشاريع وعدم كفاءة إدارة المشاريع وعيوب في التنفيذ تؤدي إلى ضرورة إعادة تنفيذ الأعمال.

تُظهر الإحصاءات الرسمية أن تعثر المشاريع وتأخرها يشكلان تحديًا اقتصاديًا وإداريًا مؤثرًا على جودة إدارة المشاريع في المملكة العربية السعودية، بما في ذلك المشاريع ذات الصلة بقطاع الشحن اللوجستي في مدينة الرياض. فقد قدّرت هيئة مكافحة الفساد أن تكلفة التعثر السنوي في المشاريع الحكومية تتجاوز 40 مليار ريال، وهو ما يمثل نحو ثلث قيمة المشاريع المنفذة. (Al Riyadh, 2013) كما أكدت التقديرات الاقتصادية أن حجم المشاريع المتعثرة يبلغ نحو 100 مليار ريال سنوياً، الأمر الذي يعكس ضغوطاً كبيرة على كفاءة سلاسل التوريد وجودة الخدمات اللوجستية، ويؤثر مباشرة على القدرة التنافسية للقطاع. (Argaam, 2020)

وفي الإطار ذاته، بيّنت تقارير اقتصادية أن المشاريع الكبرى المتعثرة تمثل ما نسبته 40 % من الميزانيات المخططة، بإجمالي يصل إلى 260 مليار ريال لم تُنفذ خلال عشر سنوات (أريبيان بزنس، 2018). كما أظهرت تقارير محلية أن أكثر من 30 % من المشاريع الحكومية تواجه التعثر بما يفوق 100 مليار ريال سنوياً، مما ينعكس سلباً على جودة التنفيذ وفعالية الأداء في القطاعات الحيوية، ومنها قطاع الشحن والخدمات اللوجستية. (Sabq, 2020) هذه المؤشرات تعزز الحاجة إلى البحث في

تطبيقات الذكاء الاصطناعي كأداة استراتيجية قادرة على تحسين التخطيط، تقليل نسب التعثر، ورفع كفاءة إدارة المشاريع بما ينعكس إيجاباً على جودة الخدمات اللوجستية في مدينة الرياض.

وفي السنوات الأخيرة اكتسب اعتماد الذكاء الاصطناعي في إدارة المشاريع اهتماماً كبيراً ، حيث أدركت المنظمات قدرتها على تطوير أساليب أكثر فاعلية في عمليات تخطيط وتنفيذ المشاريع (Rajesh & Jafar, 2023) وتؤكد نتائج العديد من الدراسات على أهمية استخدام تقنيات الذكاء الاصطناعي في تحقيق جودة إدارة المشاريع، حيث أكدت نتائج دراسة Marianim and Mancini (2023) أن تطبيق تقنيات الذكاء الاصطناعي في إدارة المشاريع يساعد في تقليل الوقت الذي يقضيه مديرو المشاريع في المهام المتكررة منخفضة القيمة المضافة، مما يسمح لهم بالتركيز على إدارة الفريق وتحقيق قيمة مضافة للمؤسسات.

وكذلك، أكدت دراسة Hashfi and Raharjo (2023:368) على أن اعتماد الذكاء الاصطناعي في إدارة المشاريع يعزز جودة صنع القرار من خلال تقديم رؤى ودعم للنتائج المحتملة وتحقيق نتائج أفضل للمشروع.

كما يشير التقرير السنوي لمعهد إدارة المشاريع (2023) إلى وجود تأثير للذكاء الاصطناعي على تنفيذ أعمال المشاريع، حيث أكدت نتائج المسح العالمي السنوي لمعهد إدارة المشاريع لعام 2023 حول إدارة المشاريع، أن نسبة 91% من المشاركين يرون أن الذكاء الاصطناعي سيكون له تأثير على كيفية إدارة المشاريع في مؤسساتهم على مدى السنوات الخمس المقبلة. بينما أشارت دراسة Shang et al (2023) إلى أن استخدام تقنيات الذكاء الاصطناعي يحقق عدداً لا يحصى من الفوائد، مثل زيادة إنتاجية العمل والكفاءة وتحسين عمليات صنع القرار بشكل أفضل.

وفي حين يتزايد تأثير تقنيات الذكاء الاصطناعي في جودة إدارة المشاريع في مجال الشحن اللوجستي مع تزايد توجه حكومات الدول لتبني استراتيجيات وسياسات الذكاء الاصطناعي في مجال الخدمات اللوجستية استجابة للنمو الهائل في التجارة الدولية، وتزايد دور مقدمو الخدمات اللوجستية في تقديم مزيد من الدعم للعملاء، خاصة على المستوى الدولي (Alyoubi, 2021: 2). حيث أوصت دراسة (Haider & Mohailan, 2020) بدراسة التحديات التي تواجه مجال الخدمات اللوجستية ووضع حلول للتغلب عليها لتحسين التصنيف في مؤشر الأداء اللوجستي العالمي.

بذلك نجد أن هناك حاجة إلى استكشاف دور الذكاء الاصطناعي في تحسين جودة إدارة مشاريع الخدمات اللوجستية في مدينة الرياض، مما يتيح اتخاذ قرارات تعتمد على البيانات، والرصد في الوقت الفعلي، وتحسين الموارد، وتحسين المرونة على مستوى جودة إدارة المشاريع.

وتُشكل التحديات التي تواجه إدارة المشاريع في مجال الشحن اللوجستي عاملاً مؤثراً على كفاءة المشاريع بشكل عام، حيث تؤدي إلى اختلالات واضحة في جودة التنفيذ وفعالية الأداء. فضعف الالتزام بالجدول الزمني، والتعثرات الإدارية والمالية، ينعكس بشكل مباشر على قدرة المشاريع على تحقيق الأهداف المرجوة ضمن الإطار الزمني والموارد المحددة، مما يضعف من القدرة التشغيلية العامة للقطاع اللوجستي ويقلل من فاعلية الاستثمار فيه (أصغر، 2020). كما أن العيوب في التنفيذ وانعدام كفاءة إدارة المشاريع، تسهم في الحاجة المتكررة لإعادة العمل، الأمر الذي يؤدي إلى استنزاف الموارد وتأخير تسليم المشاريع، مما ينعكس سلباً على مؤشرات الأداء الكلي (سلوى الغامدي، 2022).

ومن جانب آخر، فإن اعتماد المنهجيات التقليدية في إدارة المشاريع، رغم ما تتمتع به من فعالية، إلا أنها تفتقر إلى المرونة المطلوبة لمواجهة التحديات المعقدة والمتغيرة في قطاع الشحن، مما يحد من إمكانيات التحسين المستمر ويقلل من الاستجابة السريعة للمشكلات التشغيلية (Rajesh & Jafar, 2023). هذا القيد المفروض على كفاءة إدارة المشاريع يؤدي إلى هدر في الموارد، وانخفاض في جودة النتائج، مما يقلل من القيمة المضافة التي كان من الممكن تحقيقها من خلال اعتماد أساليب أكثر تطوراً.

وفي المقابل، فإن نقص التوظيف الفعال لتقنيات الذكاء الاصطناعي ضمن المشاريع اللوجستية يحرم المؤسسات من فوائد كبيرة تتمثل في تقليص الوقت المستغرق في المهام التكرارية، وتحسين عمليات التنبؤ واتخاذ القرار، ورفع مستوى التفاعل مع المعطيات الفعلية أثناء التنفيذ (Marianim & Mancini, 2023; Hashfi & Raharjo, 2023). كما أن غياب نظم الذكاء الاصطناعي يُبقي فرق العمل رهينة للأساليب اليدوية، مما يحد من سرعة الاستجابة للتحديات، ويقلل من مستوى الإنتاجية والدقة (Shang et al., 2023).

ومن ثم، فإن التأخر في تبني التقنيات الحديثة، وتكرار الإشكالات الإدارية والتنفيذية، ينعكس سلباً على الكفاءة العامة للمشاريع اللوجستية، ويقوضان فرص التحسين والتطوير في هذا القطاع الحيوي (Haider & Mohailan, 2020).

ومما سبق يتضح أن تعثر وتأخر مشاريع الشحن اللوجستي في الرياض يؤثر سلبيًا على تحقيق أهداف رؤية 2030، من خلال إضعاف كفاءة سلاسل التوريد وتقليل تنافسية المملكة عالميًا. كما يؤدي ضعف إدارة المشاريع إلى هدر الموارد وتراجع جاذبية البيئة الاستثمارية، مما يستدعي توظيف تقنيات الذكاء الاصطناعي لتحسين الأداء وتحقيق مستهدفات الرؤية بكفاءة. وعليه جاءت هذه الدراسة لتجيب عن السؤال الرئيسي الآتي: "ما دور الذكاء الاصطناعي في جودة إدارة المشاريع في مجال الشحن اللوجستي في مدينة الرياض؟".

وينبثق من السؤال الرئيسي للدراسة التساؤلات الفرعية التالية:

1. ما مدى استخدام الذكاء الاصطناعي في مجال الشحن اللوجستي في مدينة الرياض؟
2. ما واقع جودة إدارة المشاريع في مجال الشحن اللوجستي (جودة تخطيط المشروع، جودة تنفيذ المشروع، جودة التحكم في المشروع، وجودة إغلاق المشروع) في مدينة الرياض؟
3. ما دور استخدام الذكاء الاصطناعي في تحسين جودة إدارة المشاريع في مجال الشحن اللوجستي في مدينة الرياض؟

أهمية الدراسة

الأهمية النظرية:

تنبثق أهمية الدراسة من كونها تعد بمثابة إضافة علمية إلى المكتبة العربية في مجال إدارة المشاريع بما توفره من إطار علمي حول مفهوم الذكاء الاصطناعي ومفهوم إدارة المشاريع وأهمية هذه المفاهيم في حقل الإدارة الحديثة، مما يسمح للمؤسسات بالتوجه نحو تبني تطبيقات الذكاء الاصطناعي بشكل فعال في مجالات عمل المشاريع اللوجستية.

كما تساهم الدراسة في تقديم فهم واضح للتحديات والآثار المرتبطة بتطبيق أدوات الذكاء الاصطناعي في إدارة المشاريع على معالجة هذه القضايا والاستفادة من الفوائد المحتملة للذكاء الاصطناعي في إدارة المشاريع اللوجستية، مما يؤدي في النهاية إلى تحسين جودة إدارة المشاريع وزيادة كفاءتها.

وترى الباحثة أنه على الرغم من تنوع الجهود البحثية التي تناولت الذكاء الاصطناعي وإدارة المشاريع، كما يتضح من الدراسات السابقة، إلا أن هناك فجوات بحثية محددة. فمن الناحية القطاعية، ركزت بعض الدراسات على مجالات عامة أو

مختلفة عن القطاع اللوجستي؛ حيث تناولت دراسة (Haider & Mohailan (2020 الأداء اللوجستي على مستوى كلي دون التعمق في إدارة المشاريع، بينما ركزت دراسة الغامدي (2022) على قطاع المشاريع الإنشائية، في حين لم تُعالج هذه الدراسات تطبيقات الذكاء الاصطناعي في إدارة مشاريع الشحن اللوجستي بشكل مباشر.

أما من الناحية الجغرافية، فقد توزعت الدراسات بين سياقات دولية ومحلية عامة؛ إذ قدمت دراسة Hashfi & Raharjo (2023) مراجعة منهجية عالمية، كما تناولت دراسة (Rajesh & Jafar (2023 تطبيقات عامة للذكاء الاصطناعي دون تخصيصها لبيئة معينة، في حين ركزت دراسات محلية مثل الشهري وآخرون (2023) وعبد الله (2024) على القطاع الحكومي أو بيئات تنظيمية عامة داخل المملكة، دون التركيز على قطاع الشحن اللوجستي في مدينة الرياض.

ومن الناحية المنهجية، اعتمدت غالبية الدراسات على المناهج الوصفية والتحليلية أو المراجعات النظرية، كما في دراسة الغامدي (2022) و (Hashfi & Raharjo (2023، بينما ركزت دراسات أخرى مثل (Shang et al. (2023 على معوقات التطبيق، دون بناء نماذج تطبيقية متكاملة تقيس أثر الذكاء الاصطناعي على جودة إدارة المشاريع بشكل مباشر داخل بيئة تشغيلية فعلية.

يتضح من التحليل النقدي للدراسات السابقة أن غالبية البحوث ركزت إما على قطاعات مغايرة للقطاع اللوجستي، كالمشاريع الإنشائية أو الحكومية، أو تناولت الذكاء الاصطناعي من منظور عام دون التعمق في الآليات التطبيقية التي يمكن أن تُحدث فرقاً في جودة إدارة المشاريع. كما أن عدداً من الدراسات أُجري في سياقات جغرافية مختلفة كسنغافورة، مما يحد من إمكانية تعميم نتائجها على البيئة السعودية ذات الخصوصية التنظيمية والتشغيلية. فضلاً عن ذلك، فإن الاعتماد الكبير على التحليلات النظرية والمراجعات الأدبية قلّل من القيمة التطبيقية للنتائج، وأدى إلى غياب البيانات الميدانية المباشرة التي يمكن أن تعكس الواقع العملي للشركات اللوجستية في المملكة.

ومن هذا المنطلق، تسعى الدراسة الحالية إلى سد هذه الفجوات عبر تبني مقاربة ميدانية تستند إلى جمع بيانات مباشرة من شركات الشحن في مدينة الرياض، مع إجراء تحليل مقارن بين الأساليب التقليدية والحديثة في إدارة المشاريع، بما في ذلك تقنيات الذكاء الاصطناعي كالتعلم الآلي والتحليل التنبئي وأنظمة التتبع الذكية. هذا النهج يضمن ربط النتائج بالواقع المحلي

والقطاعي، ويضيف بعداً تطبيقياً يساهم في إثراء الأدبيات العلمية، فضلاً عن دعمه لصناع القرار في تحقيق مستهدفات رؤية المملكة 2030 نحو تعزيز الرياض كمركز لوجستي عالمي.

الأهمية التطبيقية:

من خلال الدراسة الميدانية بالتطبيق على الشحن اللوجستي في مدينة الرياض للارتقاء بإدارة المشاريع، بما يتناسب ويلائم التحولات الرقمية المعاصرة التي تنمو وتتطور بسرعة تلبية لحاجة بيئة الأعمال في تحسين كفاءتها من مختلف الجوانب الاقتصادية والفنية والبشرية والتسويقية والإعلامية وغيرها، تسعى هذه الدراسة لتقديم مساهمة عملية في إطار تحقيق أهداف رؤية المملكة 2030 بما يخص تطوير إدارة المشاريع اللوجستية. وتكتسب هذه الأهمية بعداً تطبيقياً أكثر وضوحاً عند ربطها بالمبادرات الوطنية الكبرى في القطاع اللوجستي، مثل برنامج "مستودع المستقبل" الذي يهدف إلى إدخال تقنيات الذكاء الاصطناعي والأتمتة في إدارة المخزون والعمليات اللوجستية، بما يساهم في رفع كفاءة التشغيل وتحسين جودة الخدمات. كما تتكامل هذه الدراسة مع الاستراتيجية الوطنية للنقل والخدمات اللوجستية التي أطلقتها المملكة لتعزيز مكانتها كمركز لوجستي عالمي، حيث توفر الدراسة نتائج عملية تساعد في التغلب على التحديات المحتملة التي قد تعيق عملية التطبيق، وتدعم مبادرات التحول الرقمي في القطاع بما يضمن استدامة التطوير والارتقاء بجودة إدارة المشاريع اللوجستية في الرياض.

أهداف الدراسة

تسعى الدراسة إلى تحقيق الأهداف التالية:

1. التعرف على مستوى استخدام تقنيات الذكاء الاصطناعي، والمتمثلة في (إدارة المخزون الذكي، وأنظمة التتبع الذكي، والتحليل التنبؤي) في قطاع الشحن اللوجستي بمدينة الرياض.
2. تحليل واقع جودة إدارة المشاريع في مجال الشحن اللوجستي، وذلك من خلال أبعادها المتمثلة في (جودة تخطيط المشروع، وجودة تنفيذ المشروع، وجودة التحكم في المشروع، وجودة إغلاق المشروع).
3. اختبار أثر استخدام تقنيات إدارة المخزون الذكي، وأنظمة التتبع الذكي، والتحليل التنبؤي مجتمعة على جودة إدارة المشاريع في مجال الشحن اللوجستي بمدينة الرياض.

4. قياس أثر إدارة المخزون الذكي ، و أنظمة التتبع الذكي ، والتحليل التنبؤي على أبعاد جودة إدارة المشاريع في مجال الشحن اللوجستي.

فروض الدراسة

الفرض الرئيسي : يوجد تأثير ذو دلالة إحصائية لإدارة المخزون الذكي، وأنظمة التتبع الذكي، والتحليل التنبؤي على جودة إدارة المشاريع في مجال الشحن اللوجستي في مدينة الرياض.

وينبثق من الفرض الرئيسي للدراسة الفروض الفرعية التالية:

1. الفرض الأول H1: يوجد تأثير ذو دلالة إحصائية لإدارة المخزون الذكي على جودة إدارة المشاريع (جودة تخطيط المشروع، جودة تنفيذ المشروع، جودة التحكم في المشروع، وجودة إغلاق المشروع) في مجال الشحن اللوجستي في مدينة الرياض.

2. الفرض الثاني H2: يوجد تأثير ذو دلالة إحصائية لأنظمة التتبع الذكي على جودة إدارة المشاريع (جودة تخطيط المشروع، جودة تنفيذ المشروع، جودة التحكم في المشروع، وجودة إغلاق المشروع) في مجال الشحن اللوجستي في مدينة الرياض.

3. الفرض الثالث H3: يوجد تأثير ذو دلالة إحصائية للتحليل التنبؤي على جودة إدارة المشاريع (جودة تخطيط المشروع، جودة تنفيذ المشروع، جودة التحكم في المشروع، وجودة إغلاق المشروع) في مجال الشحن اللوجستي في مدينة الرياض.

مفاهيم الدراسة

أولاً: الذكاء الاصطناعي:

التعريف الاصطلاحي:

يُعد الذكاء الاصطناعي أحد مجالات علوم الحاسوب المتقدمة، ويُعنى بتصميم أنظمة ذكية قادرة على أداء مهام تتطلب عادةً ذكاءً بشرياً، كالفهم، والتعلم، واتخاذ القرار، ومعالجة البيانات. ويعتمد هذا المجال على مجموعة من التقنيات مثل التعلم الآلي، والشبكات العصبية، وخوارزميات تحليل البيانات، التي تمكّن الأنظمة من تطوير أدائها ذاتياً بناءً على المعلومات التي

تتعامل معها. وقد أصبح الذكاء الاصطناعي أحد الركائز الأساسية في تطوير الأعمال وتحسين كفاءة العمليات في القطاعات المختلفة، لا سيما في بيئات العمل المعقدة والديناميكية.

التعريف الإجرائي:

يُقصد بالذكاء الاصطناعي في هذه الدراسة مجموعة من الأدوات والتقنيات الرقمية التي تعتمد على الخوارزميات الذكية والتحليل التنبؤي والأتمتة لدعم عمليات إدارة المشاريع اللوجستية في مدينة الرياض، بما يساهم في رفع الكفاءة التشغيلية، وتحسين دقة اتخاذ القرار، وتقليل معدلات التأخير والهدر في الموارد. ويتمثل ذلك في تطبيقات عملية ملموسة مستخدمة في القطاع اللوجستي المحلي، مثل أنظمة التتبع الذكي للشحنات، وتقنيات إدارة المستودعات المؤتمتة ضمن مبادرة مستودع المستقبل، إضافة إلى منصات التنبؤ بالطلب وجدولة النقل التي تتيح تحسين تدفق العمليات وضمان جودة التنفيذ. وبهذا فإن الذكاء الاصطناعي في هذه الدراسة يُفهم كأداة عملية قابلة للقياس من خلال تطبيقاته المباشرة في بيئة المشاريع اللوجستية بمدينة الرياض.

ثانياً: جودة إدارة المشاريع:

التعريف الاصطلاحي:

تشير جودة إدارة المشاريع إلى مدى تحقيق العمليات الإدارية للمشروعات لأهدافها المخططة بكفاءة وفعالية، وفق معايير محددة تشمل الالتزام بالوقت والتكلفة والجودة والنطاق. وتعني الجودة هنا القدرة على تنفيذ المشروع بما يلبي متطلبات أصحاب المصلحة، مع ضمان استخدام الموارد المتاحة بشكل مثالي، والامتثال للمعايير المهنية في التخطيط والتنفيذ والرقابة وجودة الإغلاق التي تُقاس بمدى الالتزام بالوقت والتكلفة المحددة، واستيفاء نطاق المشروع المتفق عليه، ورضا أصحاب المصلحة عن المخرجات النهائية، إضافة إلى استكمال إجراءات التوثيق والتسليم الرسمية. يُعد تحقيق الجودة في إدارة المشاريع عاملاً حاسماً في نجاح المشاريع، خصوصاً في البيئات التنافسية والمعقدة.

التعريف الإجرائي:

يُقصد بجودة إدارة المشاريع مدى قدرة مؤسسات الشحن اللوجستي في مدينة الرياض على تطبيق ممارسات إدارية فعالة ومبنية على أدوات الذكاء الاصطناعي، تضمن تحقيق الأهداف الزمنية والمالية والتشغيلية للمشروعات، مع تحسين عمليات

التخطيط، والتنسيق، والمتابعة، واتخاذ القرار. ويُقاس ذلك من خلال كفاءة التنفيذ، ودقة التنبؤ بالمخاطر، وجودة التنسيق بين الفرق، ومدى رضا العملاء عن نتائج المشاريع المنفذة.

وتحتوي الدراسة على متغيرين اثنين، تمثل المتغير المستقل في الذكاء الاصطناعي، وتمثل جودة إدارة المشاريع للشحن اللوجستي المتغير التابع، وتسعى الدراسة للتعرف على دور استخدام تطبيقات الذكاء الاصطناعي في تحسين جودة إدارة المشروع في مجال الشحن اللوجستي في مدينة الرياض.

المتغير المستقل:

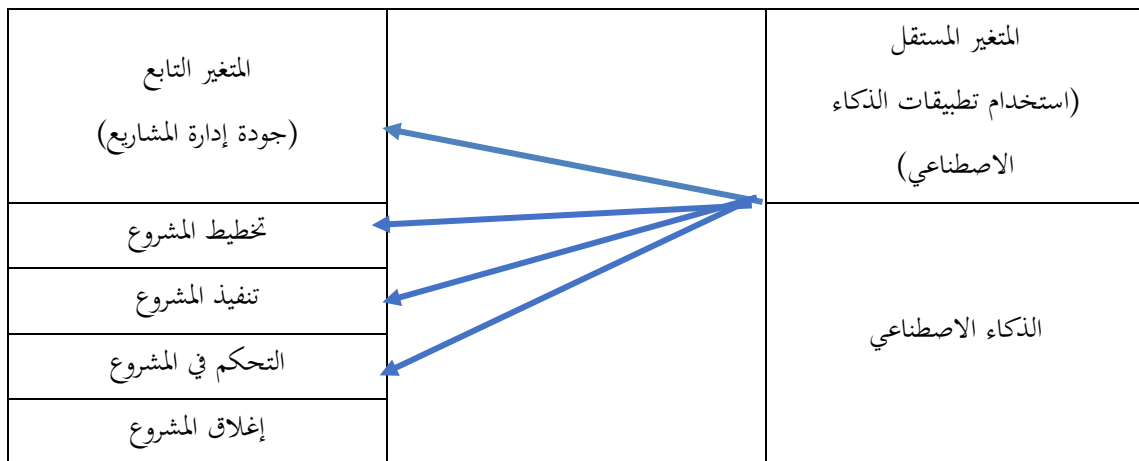
الذكاء الاصطناعي هو المتغير المستقل الذي يؤدي استخدام تطبيقات الذكاء الاصطناعي للكشف عن جودة إدارة المشاريع اللوجستية .

المتغير التابع:

جودة إدارة المشاريع للشحن اللوجستي في مدينة الرياض هو المتغير التابع الذي يتأثر باستخدام تطبيقات الذكاء الاصطناعي، ويشمل الأبعاد الفرعية التالية:

- تخطيط المشروع
- تنفيذ المشروع
- التحكم في المشروع
- إغلاق المشروع

يوضح الشكل التالي متغيرات الدراسة (المستقل-التابع)



شكل (1- 1) متغيرات الدراسة (المستقل - التابع)

الإطار النظري للدراسة والدراسات السابقة

● مقدمة

● المحور الأول: الذكاء الاصطناعي

- مفهوم الذكاء الاصطناعي
- أنواع وأنماط الذكاء الاصطناعي
- مجالات الذكاء الاصطناعي
- نماذج الذكاء الاصطناعي
- إيجابيات الذكاء الاصطناعي
- تحديات الذكاء الاصطناعي

● المحور الثاني: جودة إدارة المشاريع في القطاع اللوجستي:

- إدارة المشاريع (Project Management)
- مراحل إدارة المشاريع
- مجالات تطبيق الذكاء الاصطناعي في إدارة المشاريع
- أهمية الذكاء الاصطناعي في إدارة المشاريع
- تطبيقات الذكاء الاصطناعي في إدارة المشاريع

● المحور الثالث: تطبيقات الذكاء الاصطناعي في الشحن اللوجستي

- أبرز تطبيقات الذكاء الاصطناعي في الشحن اللوجستي
- أهمية الشحن اللوجستي في مدينة الرياض
- الوضع الحالي للقطاع اللوجستي في الرياض

● الدراسات السابقة:

- التعليق على الدراسات السابقة

الفصل الثاني: الإطار النظري للدراسة

مقدمة

الذكاء الاصطناعي هو فرع من علوم الحاسوب يهدف إلى تطوير أنظمة تستطيع محاكاة الذكاء البشري من خلال التعلم واتخاذ القرارات، ففي مجالات إدارة المشاريع وريادة الأعمال أصبح الذكاء الاصطناعي أداة حيوية تعزز الكفاءة وتزيد من فعالية التخطيط والتنفيذ، فهو يتيح تحليل كميات هائلة من البيانات، مما يساعد الفرق على اتخاذ قرارات استراتيجية دقيقة ويقلل من التكاليف، بالإضافة إلى ذلك يساهم في تحسين التواصل بين الأعضاء، وتخصيص الموارد بشكل أفضل، والتنبؤ بالمخاطر المحتملة، في عالم ريادة الأعمال ويُعتبر الذكاء الاصطناعي محركًا للابتكار حيث يساعد الشركات الناشئة على تطوير منتجات وخدمات تلبي احتياجات السوق بفاعلية أكبر، فبذلك يُعتبر الذكاء الاصطناعي أداة مركزية تعزز من نجاح المشاريع وتفتح آفاق جديدة للنمو في عصر التكنولوجيا الحديثة.

ففي العصر الرقمي الحالي يُعتبر الذكاء الاصطناعي أداة فعالة تُعد بتحسين العمليات وتعزيز الأداء في إدارة المشاريع، كما يتيح هذا الذكاء إمكانيات فريدة لتحليل البيانات وتوقع الاتجاهات، مما يحسن من عمليات اتخاذ القرارات، وكذلك يُسهل استخدام الذكاء الاصطناعي في زيادة الكفاءة والفعالية في تخطيط وتنفيذ المشاريع، مما يؤدي في النهاية إلى تحسين النتائج وتحقيق الأهداف المرجوة بشكل أكثر كفاءة (عبد الفتاح، 2024، ص. 1).

يلعب الذكاء الاصطناعي دورًا مهمًا في تحسين جودة إدارة المشاريع في قطاع الخدمات اللوجستية، من خلال تحليل البيانات الكبيرة، يمكن للذكاء الاصطناعي تحسين تخطيط الشبكات اللوجستية، مما يساعد على تحديد المسارات الأكثر كفاءة وتوقع الطلبات بشكل دقيق، كما يُسهل في تحسين تتبع الشحنات وإدارة المخزون، مما يقلل من الأخطاء ويزيد من رضا العملاء، بالإضافة إلى ذلك يمكن استخدام تقنيات الذكاء الاصطناعي في تقييم المخاطر وتحسين اتخاذ القرارات، مما يعزز من فعالية العمليات ويحقق نتائج أفضل في الوقت المحدد.

وفي هذا المبحث سيتم تناول ثلاث محاور رئيسية تناولت موضوع الذكاء الاصطناعي وتطبيقاته في مجال إدارة المشروعات بشكل عام وفي مجال الشحن اللوجستي.

- المحور الأول: الذكاء الاصطناعي: ويتضمن مجموعة من العناصر تتمثل فيما يلي: مفهوم الذكاء الاصطناعي، وأنواع وأنماط الذكاء الاصطناعي، ومجالات الذكاء الاصطناعي، وإيجابيات الذكاء الاصطناعي
- المحور الثاني: تطبيقات الذكاء الاصطناعي في إدارة المشروعات وتحسين جودتها: ويتضمن مجموعة من العناصر تتمثل فيما يلي: إدارة المشاريع، مراحل إدارة المشاريع، مجالات تطبيق الذكاء الاصطناعي في إدارة المشاريع، أهمية الذكاء الاصطناعي في إدارة المشاريع، تطبيقات الذكاء الاصطناعي في إدارة المشاريع، دعم الذكاء الاصطناعي لجوانب جودة إدارة المشاريع.
- المحور الثالث: تطبيقات الذكاء الاصطناعي في مجال الشحن اللوجستي في المملكة العربية السعودية: ويتضمن مجموعة من المحاور التي تتمثل فيما يلي: أبرز تطبيقات الذكاء الاصطناعي في الشحن اللوجستي، أهمية الشحن اللوجستي في مدينة الرياض، الوضع الحالي للقطاع اللوجستي في الرياض، الأثر الاقتصادي والاجتماعي للشحن اللوجستي، تطوير البنية التحتية والسكك الحديدية للخدمات اللوجستية

المحور الأول: الذكاء الاصطناعي

مفهوم الذكاء الاصطناعي

الذكاء الاصطناعي هو تقنية تتيح للآلات أن تتعلم وتقوم بمهام تتطلب عادةً ذكاءً بشرياً، وتتضمن هذه المهام تحليل البيانات والتعرف على الأنماط واتخاذ القرارات بناءً على المعلومات المتاحة، وقد تطورت تطبيقات الذكاء الاصطناعي بشكل كبير في السنوات الأخيرة، حيث تُستخدم في مجالات متعددة مثل الرعاية الصحية، حيث تساعد في تشخيص الأمراض، وفي القطاع المالي لتحليل الأسواق وتوقع الاتجاهات، كما تُستخدم في الصناعة لتحسين العمليات وزيادة الكفاءة، ومع استمرار تقدم التكنولوجيا يُتوقع أن يلعب الذكاء الاصطناعي دوراً متزايد الأهمية في تشكيل مستقبل الأعمال والمجتمع بشكل عام، مما يساهم في تحسين جودة الحياة وزيادة الإنتاجية.

فيعيش العالم اليوم في عصر يُعرف بـ "الثورة الرقمية" أو "الثورة الصناعية الرابعة"، التي تميزت بتطورات سريعة واستخدام تقنيات مبتكرة، مما يميزها عن الثورات الصناعية السابقة، فهي تقوم على دمج التكنولوجيا الرقمية مع العالم الفيزيائي، مما يعزز ارتباطها المتزايد بالعديد من الصناعات والقطاعات المختلفة، ويعد الذكاء الاصطناعي أحد أبرز مخرجات هذه الثورة وأحد

ركائزها الأساسية، نظرًا لتنوع استخداماته في مجالات متعددة مثل العسكرية، والصحة، والتعليم، والترفيه، وغيرها، فلقد أصبح الذكاء الاصطناعي جزءًا لا يتجزأ من حياتنا اليومية، ومن المتوقع أن يزداد الاعتماد عليه في المستقبل القريب مع استمرار تقدم التكنولوجيا وتحسين قدراته (هاشمي، وملياني، 2024).

ويُعد الذكاء الاصطناعي من الموضوعات الحيوية والمهمة التي تغطي باهتمام واسع في الآونة الأخيرة، حيث تتسابق الدول في استقطاب الابتكارات والتطبيقات المتنوعة له، ويعتبر الذكاء الاصطناعي أحد المحركات الأساسية التي تسهم في تحقيق التنمية المستدامة عبر مختلف القطاعات، بما في ذلك الاقتصاد، الصحة، التعليم، والتكنولوجيا، كما يساعد الذكاء الاصطناعي في حل العديد من مشكلات اتخاذ القرار من خلال إدخال تقنيات متقدمة وأنظمة ذكية تسهم في تحسين أداء الدول، سواء في المجالات الإدارية أو في الحياة اليومية للمواطنين، كما يمكن من معالجة المعلومات والمعارف بشكل آلي وبسرعة تتجاوز قدرة البشر على التعامل معها بشكل لحظي.

فتدرك الدول أهمية الذكاء الاصطناعي في استشراف المستقبل وتفعيل كفاءة الأداء الاستراتيجي، لكن بعض الدول فقط هي التي تسعى جاهدة لتبني هذه التكنولوجيا الحديثة، عبر توفير البنية التحتية المناسبة التي تشجع على تطبيقها وتوسيع استخدامها في شتى المجالات (سباع وآخرون، 2018).

يشير جوزمان وآخرون (81.Guzman et al., 2020, p) إلى أن الذكاء الاصطناعي (AI) أحد التقنيات الرئيسية القادرة على تحسين الاتصال بين الأجهزة والآلات، من بين أشياء أخرى، منذ فترة طويلة، ويتم تعريف الذكاء الاصطناعي أيضًا على أنه أحد مكونات الاصطناعي في تبسيط العمليات من خلال حل المشكلات بسرعة أكبر وبدقة أكبر مع التعامل أيضًا مع كميات هائلة من البيانات (57.Dwivedi., et al, 2021, p)..

وقد كان للتطبيق السريع للذكاء الاصطناعي تأثير كبير على أسلوب حياتنا، ويمكن أن يغير بشكل جذري الطرق التي يتم بها تقديم الخدمات والمنتجات لنا و/أو كيفية استهلاكنا لها. وسوف يؤدي هذا إلى تأثير متتالي على الطرق التي نتعامل بها مع قضايا مثل تشغيل العمالة، والقدرة التنافسية، والإنتاجية. علاوة على ذلك، يمكن للذكاء الاصطناعي أن يحدث ثورة في الطريقة التي نبتكر بها في المستقبل مع عواقب محتملة بعيدة المدى (7.Nuseir., et al, 2020, p).

ويستمر الذكاء الاصطناعي (AI) في التطور بسرعة كبيرة، ليصبح جزءاً أساسياً من حياتنا اليومية فيمتلك الذكاء الاصطناعي إمكانيات هائلة لتحسين حياتنا وجعلها أكثر سهولة شريطة أن يتم الاستفادة منه بشكل صحيح، ومع ذلك يجب أن نأخذ في الاعتبار أن هذه القدرة الهائلة ترافقها تحديات معقدة بدءاً من قضايا اختراق الخصوصية مروراً بالمخاطر الأمنية ووصولاً إلى المخاوف المتعلقة بتفاهل عدم المساواة وآثارها على سوق العمل، كما يثير الذكاء الاصطناعي تساؤلات حول الأخلاقيات والتأثيرات الاجتماعية المحتملة، مما يتطلب توخي الحذر والتفكير العميق في كيفية استخدام هذه التكنولوجيا بشكل مسؤول وآمن (رجائي، 2024، ص. 112).

ف الذكاء الاصطناعي هو أحد علوم الحاسب يهدف الى تطوير أنظمة وبرامج قادرة على محاكاة الذكاء البشري أي لها القدرة على التفكير بطريقة تشبه البشر، ويتكون الذكاء الاصطناعي من كلمتين، الأولى هي الذكاء والتي تعني القدرة على العلم والفهم والتفكير، أما الكلمة الثانية هي الاصطناعي من الفعل يصطنع والتي تشير الى كل ما هو مصنوع بشكل غير طبيعي كدخل الانسان، ويتميز الذكاء الاصطناعي عن البرمجيات التقليدية بقدرته على التعلم والتكيف من خلال تحليل البيانات واستخدامها في اتخاذ القرارات (هاشمي، وملياني، 2024، ص. 49).

ويعرف الذكاء الاصطناعي (Artificial Intelligence) بأنه: "هو محاكاة لذكاء الانسان وفهم طبيعته عن طريق عمل برامج للحاسب الآلي قادرة على محاكاة السلوك الانساني المتسم بالذكاء"، ويتواجد الذكاء الاصطناعي حالياً في كل مكان حولنا، بداية من السيارات ذاتية القيادة الطائرات المسييرة وبرمجيات الترجمة أو الاستثمار وغيرها الكثير من التطبيقات المنتشرة والمستعملة حالياً أو ستستعمل مستقبلاً في حياتنا (سباع وآخرون، 2018، ص. 33).

كما يمكن تعريفه بأنه "هو الأسلوب العلمي والتقني الذي يضم الطرق والتقنيات الهادفة لإنشاء خوارزميات قادرة على محاكاة الذكاء الإنساني"، وغالباً ما يتم تعريفه كعلم معرفي وليس كعلم تقني، ويرجع ذلك إلى تاريخه كونه بدأ بأعمال بحثية في علم الشبكات العصبية والمنطق الرياضي قبل نسخه كعلم من علوم الحاسب (رجائي، 2024، ص. 113).

ويعرف كذلك الذكاء الاصطناعي بأنه: "مجموعة من الأنظمة والتطبيقات والتقنيات التي تقوم بأتمتة العمليات التي يمكن التحكم فيها بواسطة الآلات بدلاً من البشر، ويمكنها تفسير البيانات الخارجية بكفاءة، والتعلم من هذه البيانات، واستخدام ما تم تعلمه من البيانات لتحقيق أهداف ومهام محددة من خلال التكيف المرن" (العرسان، 2021، ص. 15).

وكذلك يعرف الذكاء الاصطناعي بأنه: "عملية محاكاة القدرات العقلية والإدراكية والحسية للبشر عبر الكمبيوتر، فهي محاولة لتقليد ومحاكاة لعدة قدرات بشرية أهمها القدرة على التعلم واستيعاب المعرفة وتمثيلها واستدعائها وتحليل اللغة والإدراك الكامل للأصوات والصور والفيديو وحل المشكلات والابداع والتفاعل الاجتماعي وغيرها من القدرات البشرية" (الشهري وآخرون، 2023، ص. 439).

كما يعرف الذكاء الاصطناعي (AI) بأنه هو "مجال من مجالات علوم الكمبيوتر يهدف إلى إنشاء أنظمة قادرة على محاكاة القدرات البشرية مثل التعلم التفكير، واتخاذ القرارات، ويشمل الذكاء الاصطناعي مجموعة من الأساليب والتقنيات التي تسعى لتطوير الأنظمة والبرامج التي يمكنها التعلم من البيانات التكيف مع المتغيرات وتحسين أدائها بمرور الوقت (عبد الله، 2024، ص. 13).

ويُعد الذكاء الاصطناعي من أبرز المجالات التي تحظى باهتمام واسع في المجتمعات الحديثة، حيث يُساهم بشكل كبير في تحسين سبل الحياة وتطويرها، مما يعزز من جودة الحياة الكريمة ويُحسن المستوى المعيشي للأفراد ويحقق الأداء الأمثل في مختلف القطاعات، التي تسعى إلى تنفيذ العديد من تطبيقات الذكاء الاصطناعي في المؤسسات والمنظمات، ونظراً لأهمية هذه التكنولوجيا في الحياة اليومية وفي المجتمعات على كافة الأصعدة، تبذل الجهود البحثية المستمرة لفهمها واستكشافها والمساهمة في تطويرها.

أنواع وأنماط الذكاء الاصطناعي

الذكاء الاصطناعي يتنوع بشكل كبير بناءً على قدرتها على تقليد التفكير البشري وحل المشكلات، ويمكن تقسيم الذكاء الاصطناعي إلى ثلاثة أنواع رئيسية (هاشمي، وملياني، 2024)؛ (المهداوي، 2019)؛ (الشهري وآخرون، 2023):

● الذكاء الاصطناعي الضعيف (Weak AI)

الذكاء الاصطناعي الضعيف، المعروف أيضًا بالآلات التفاعلية ويمثل أبسط أشكال الذكاء الاصطناعي، حيث تُبرمج هذه الأنظمة لأداء مهام محددة ضمن بيئات معينة دون القدرة على التفكير بشكل مستقل، ومثال على ذلك هو نظام "ديب بلو" من شركة IBM الذي هزم بطل العالم في الشطرنج جاري كاسباروف، ويُعتبر هذا النوع من الذكاء الاصطناعي الأكثر شيوعاً اليوم، ويعتمد على خوارزميات معقدة وشبكات عصبية لأداء مهام مثل التعرف على الوجه، والبحث عبر الإنترنت،

وتشغيل السيارات ذاتية القيادة. ورغم أن هذه الأنظمة قد تبدو قوية وفعالة، إلا أنها تُصنف كضعيفة لأنها لا تزال بعيدة عن تحقيق مستوى الذكاء البشري الحقيقي، فهي مفيدة في اختبار فرضيات حول العقول لكنها لا تمتلك القدرة على التفكير أو الوعي الذاتي.

● الذكاء الاصطناعي القوي (Strong AI)

الذكاء الاصطناعي القوي والمعروف أيضًا بالذاكرة المحدودة، ويمتاز بالقدرة على التفكير والتعلم وحل المشكلات بطريقة مشابهة للبشر، وتستطيع هذه الأنظمة تخزين المعلومات واستخدامها للتنبؤ واتخاذ القرارات المستقبلية، مثلما تفعل السيارات الذاتية القيادة التي تستفيد من البيانات المحفوظة حول حالة الطرق والمركبات الأخرى، ويتطلب الذكاء الاصطناعي العام/ القوي القدرة على أداء أي مهمة فكرية يمكن للإنسان القيام بها، ويمتاز بقدرته على التعلم من التجارب وتحديد الأنماط والتنبؤ بها، لكن ما يميزه هو قدرته على استقراء المعرفة وتطبيقها عبر مجموعة واسعة من المهام والمواقف التي قد لا تغطيها البيانات المكتسبة سابقًا أو الخوارزميات المتاحة.

● الذكاء الاصطناعي الخارق (Superintelligent AI)

ما زال هذا النوع من الذكاء الاصطناعي في مرحلة النظرية والتجربة، ويتضمن نوعين رئيسيين: الأول هو الوعي الذاتي، الذي يسعى لفهم الأفكار البشرية والانفعالات التي تؤثر على سلوك الإنسان، والثاني هو نظرية العقل، وهي مرحلة مستقبلية يعمل العلماء على تطويرها، حيث يمكن للآلات التنبؤ بمشاعر الآخرين ومواقفهم والتفاعل معها، ونظريًا، تتميز أنظمة الذكاء الاصطناعي المتقدم (ASI) بوعي ذاتي يتجاوز مجرد محاكاة أو فهم السلوك البشري، إذ يمكن أن تستوعب ذلك على مستوى أعمق، ومع دعم هذه السمات البشرية بقوة معالجة وتحليل تتجاوز قدراتنا، قد تبدو هذه التقنية وكأنها تحمل مستقبلًا إلكترونيًا حيث يصبح البشر عفا عليهم الزمن.

مجالات الذكاء الاصطناعي

يتضمن الذكاء الاصطناعي مجموعة من المجالات التي يتم تطبيق الذكاء الاصطناعي في خدمتها بأشكال مختلفة، ليم تقديم الفائدة للبشرية من خلال هذه المجالات، والتي تتحدد فيما يلي (هاشمي، وملياني، 2024)؛ (عبد الله، 2024):

- التعلم الآلي (Machine Learning): ويتركز على تطوير خوارزميات تمكّن الأنظمة من التعلم من البيانات وتحسين أدائها بشكل تلقائي دون تدخل بشري، وهو مجال من المجالات الأساسية للذكاء الاصطناعي، وتستخدم هذه التقنية في تطبيقات مثل الترجمة الآلية، محركات البحث، وتطوير نظم القيادة الذاتية.
- التعلم العميق (Deep Learning): وهو نوع من التعلم الآلي يعتمد على الشبكات العصبية الاصطناعية والتي تحاكي الشبكات العصبية البيولوجية في الدماغ البشري، ويُستخدم في معالجة الصور والنصوص والصوت.
- معالجة اللغة الطبيعية (Natural Language Processing): تهدف إلى تمكين الآلات من فهم وتوليد اللغة البشرية، مع تطبيقات في الترجمة الآلية، تحليل المشاعر، والمساعدات الصوتية، وتشمل معالجة اللغات الطبيعية قسمين رئيسيين: فهم اللغة الطبيعية: حيث يمكن للحاسوب فهم معاني الكلمات والجمل والعلاقات بينها، وإنتاج اللغة الطبيعية: حيث يمكن للكمبيوتر إنتاج نصوص بطريقة مشابهة للإنسان، مثل إنشاء جمل باللغة العربية أو كتابة محتوى تسويقي.
- الروبوتات (Robotics): تشمل تصميم وتطوير روبوتات قادرة على أداء مهام محددة في بيئات بشرية أو صناعية، مما يُعزز الكفاءة ويُسهل في أتمتة العمليات.
- النظم الخبيرة (Expert Systems): مصممة لمحاكاة الخبرات البشرية، تعتمد على تخزين المعلومات والمعرفة لتقديم حلول أو توصيات في مجالات مثل الطب والهندسة، وهذه الأنظمة مصممة لمحاكاة الخبرات البشرية. تعتمد على تخزين المعلومات والمعرفة التي يقدمها الخبراء في مجال معين، مما يتيح للآلة تقديم حلول أو توصيات بناءً على هذه المعرفة المخزنة. تُستخدم هذه الأنظمة في مجالات مثل الطب والهندسة وإدارة الأعمال.
- التعرف على الكلام (Speech Recognition): يهدف هذا المجال إلى جعل الأجهزة الحاسوبية قادرة على فهم وتفسير اللغة البشرية من خلال الأوامر الصوتية. تطبيقاته تشمل الأنظمة الصوتية التي تتيح للأشخاص التفاعل مع الحاسوب أو الأجهزة الأخرى باستخدام الأوامر الشفهية، مما يسهل التفاعل مع الحاسوب.
- الرؤية بالحاسوب (Computer Vision): تعني تمكين الأجهزة من التعرف على الأشخاص أو الأشياء، وتُستخدم في تطبيقات مثل السيارات الذاتية القيادة وكاميرات المراقبة.

- الطائرات بدون طيار (Drones): الطائرات بدون طيار هي أحد مجالات الذكاء الاصطناعي المتقدمة، وتستخدم للتحكم عن بُعد أو بشكل ذاتي. لها تطبيقات عديدة مثل التصوير الجوي، مراقبة الحدود، مراقبة المحاصيل الزراعية، وتوصيل الطرود.

وتُظهر هذه التطبيقات التأثير الكبير للذكاء الاصطناعي على مختلف جوانب الحياة اليومية، مما يُسهم في تطوير الصناعات والتكنولوجيا الحديثة، فجميع هذه المجالات ترتبط بأنماط الحياة المختلفة لدى البشر، وبذلك يظهر التأثير الذي يحدثه الذكاء الاصطناعي في حياتنا اليومية وفي المستقبل كذلك.

نماذج الذكاء الاصطناعي:

1. نموذج قبول التكنولوجيا (Technology Acceptance Model – TAM)

نموذج قبول التكنولوجيا (Technology Acceptance Model – TAM) يُعد من الأطر النظرية الجوهرية التي طوّرها فريد ديفيس عام 1989 لفهم سلوك الأفراد تجاه اعتماد التكنولوجيا داخل المنظمات. يستند هذا النموذج إلى فرضيتين مركبتين هما "المنفعة المدركة" (Perceived Usefulness) و"سهولة الاستخدام المدركة" (Perceived Ease of Use)، حيث يُفترض أن قرار الفرد بتبني أي نظام تكنولوجي يرتبط بشكل مباشر بإدراكه للفائدة التي سيحصل عليها من هذا النظام، وكذلك بمدى اعتقاده أن استخدامه سيكون سهلاً وغير معقد. هذا النموذج يُبنى على أسس معرفية وسلوكية، إذ يربط النية السلوكية بالاستخدام الفعلي من خلال إدراك شخصي للتكنولوجيا، ما يجعله نموذجاً ذا طابع تنبؤي قوي في السياقات التنظيمية العامة. وقد أثبت TAM فعاليته في تفسير الفجوة بين توافر التكنولوجيا ورغبة الأفراد الفعلية في استخدامها، لا سيما حين تكون مقاومة التغيير أو ضعف الثقة في الأنظمة عوائق محتملة أمام التبني (Aburbeian et al., 2022).

ومع تزايد التحولات الرقمية والتعقيد المتنامي في البنى التنظيمية، تم توسيع TAM ليتجاوز الحدود الأصلية التي اقتصر فيها على التقييم المعرفي الفردي، فأُدخلت فيه متغيرات إضافية تتعلق بالسياق التنظيمي والاجتماعي، مثل جودة المعلومات، الدعم الفني والإداري، والتوافق مع المهام. هذه المتغيرات جاءت استجابة لحاجة النماذج التفسيرية إلى التعامل مع البيئات الديناميكية والقرارات المتعددة الأبعاد التي يتخذها الأفراد في المنظمات المعاصرة. وتشير الدراسات الحديثة إلى أن السلوك التكنولوجي لا يمكن فصله عن السياق المؤسسي والثقافي الذي يتفاعل فيه الفرد، فقد تؤثر القيم الاجتماعية، وتصورات الأفراد

تجاه السلطة، وموقف المنظمة من التغيير، على مستوى تقبل التكنولوجيا بشكل كبير. وفي هذا السياق، برزت نماذج TAM الممتدة التي تُراعي هذه العناصر السياقية كإطار أكثر شمولية للتفسير، مما مكّن الباحثين من تحليل دوافع التقبل بشكل أكثر دقة وواقعية (Wang et al., 2023).

بالإضافة إلى ذلك، اتجهت الأبحاث الحديثة نحو استكشاف العلاقة بين استعداد الأفراد للتفاعل مع التكنولوجيا وبين مستوى المهارات الرقمية المتوفرة لديهم، ومدى انسجام التكنولوجيا المقترحة مع طبيعة المهام اليومية التي يؤديونها. إذ تشير نتائج الدراسات إلى أن مجرد إدراك الأفراد لفائدة التكنولوجيا أو سهولتها لا يُعد كافياً لضمان استخدامها فعلياً، ما لم يكن هناك دعم تنظيمي واضح يعزز من قدراتهم ويزيل العوائق المحتملة. وتُظهر الأدلة أن البيئات التي تتميز بالشفافية، وتوفير التدريب المناسب، وإشراك الأفراد في مراحل التغيير، تكون أكثر نجاحاً في تحقيق معدلات عالية من تبني الأنظمة الرقمية الجديدة. كما يُبرز نموذج TAM مدى أهمية التكامل بين العوامل النفسية والمعرفية من جهة، والعوامل السياقية والتنظيمية من جهة أخرى، في فهم سلوك التقبل التكنولوجي بشكل متكامل. وبفضل هذه المرونة، يظل TAM نموذجاً مرجعياً يمكن تعديله وتطويعه بما يتناسب مع احتياجات المنظمات بمختلف أشكالها وهيكلها (Al-Adwan et al., 2023).

مما سبق، يتضح أن نموذج قبول التكنولوجيا (TAM) يمثل إطاراً نظرياً شاملاً يساهم بفاعلية في تفسير سلوك الأفراد نحو استخدام التكنولوجيا داخل البيئات التنظيمية. ويتميز هذا النموذج بقدرته على دمج الأبعاد النفسية والمعرفية للفرد، مثل المنفعة المدركة وسهولة الاستخدام، مع العوامل المؤسسية الأوسع التي تؤثر على عملية اتخاذ القرار. فبدلاً من اقتصره على التقييم الفردي للتكنولوجيا، يأخذ TAM في نماذجه المطورة بعين الاعتبار تأثير القيم التنظيمية، الثقافة السائدة، والبيئة المحيطة، ما يجعله نموذجاً مرناً قادراً على التكيف مع مختلف السياقات المعاصرة. كما أن توسيع النموذج ليشمل عناصر مثل الدعم الإداري، جودة المعلومات، والتوافق بين النظام والمهام الوظيفية يُعد مؤشراً على التطور الذي شهده TAM لمواكبة التحديات الجديدة الناتجة عن التحول الرقمي المتسارع في بيئات العمل.

وعلاوة على ذلك، فإن دمج متغيرات مثل المهارات الرقمية والجاهزية التنظيمية يُبرز أهمية البعد التمكيني للتكنولوجيا، حيث لا يكفي توفرها أو إدراك فائدتها لضمان استخدامها الفعلي، بل يتطلب الأمر أيضاً تمكين الأفراد وتوفير بيئة داعمة تعتمد على التدريب والمشاركة الفعالة في قرارات التغيير. وقد أثبتت الأدبيات أن تبني التكنولوجيا داخل المنظمات يعتمد على

مدى نجاحها في خلق توازن بين تطلعات الأفراد وقدرتهم على التكيف، وبين رؤية المنظمة واستراتيجياتها التقنية. ولذلك، يُعد TAM أداة تحليلية واستراتيجية تسهم في رسم ملامح التحول الرقمي المستدام، من خلال فهم العوامل المؤثرة في تقبل التكنولوجيا، والعمل على تعزيز التفاعل الإيجابي معها، بما يضمن تكاملاً فعالاً بين الإمكانيات التقنية والموارد البشرية في سبيل تحقيق الأهداف التنظيمية.

2. نظرية انتشار الابتكار (Diffusion of Innovations Theory)

نظرية انتشار الابتكار (Diffusion of Innovations Theory) التي قدمها إيفريت روجرز تعد من النظريات الأساسية في مجال دراسة تبني الابتكارات داخل المجتمعات والمنظمات. تهدف النظرية إلى فهم كيفية انتقال الابتكار من مرحلة الفكرة إلى مرحلة القبول الواسع من قبل الأفراد أو المؤسسات. تبرز النظرية خمس مراحل أساسية في عملية التبني وهي: المعرفة، الإقناع، اتخاذ القرار، التنفيذ، والتثبيت. كما تركز على تحديد خمس خصائص رئيسية تؤثر في تبني الابتكار، وهي: الميزة النسبية، الملاءمة، قلة التعقيد، قابلية التجربة، وقابلية الملاحظة. وتشير الدراسات الحديثة، مثل دراسة Okour (2022)، إلى أهمية هذه النظرية في تفسير التباين في استجابة الأفراد والمؤسسات تجاه نظم إدارة المعرفة، حيث تساعد في فهم التحديات التي قد تواجه عمليات التبني والانتشار داخل بيئة العمل.

تربط نظرية انتشار الابتكار ارتباطاً وثيقاً بإدارة المشروعات، لاسيما تلك التي تهدف إلى تطوير أو تطبيق أنظمة تقنية جديدة. فنجح أي مشروع لا يعتمد فقط على جودة المنتج أو النظام الذي يتم تطبيقه، بل يتطلب أيضاً فهماً عميقاً لسلوك الأفراد واستعدادهم لتقبل التغيير. من خلال الاستفادة من المبادئ المستمدة من هذه النظرية، يستطيع مديرو المشاريع تحديد الفئات المستهدفة مثل المتبنين الأوائل والمتأخرين، بالإضافة إلى التعامل مع المقاومة المحتملة، وتحسين استراتيجيات الاتصال، وتوفير الدعم المناسب في الوقت المناسب. ذلك يعزز من فرص نجاح المشروع واستدامته. علاوة على ذلك، يساهم دمج هذه النظرية في دورة حياة المشروع في تطوير خطط تدريبية وتوعوية تساهم في تحسين كفاءة استخدام الموارد، مما يساهم في تحقيق الأهداف المؤسسية المرتبطة بالتحول الرقمي أو التنظيمي (Okour, 2022).

من جهة أخرى، تعتبر نظرية انتشار الابتكار إطاراً مهماً لفهم كيفية تبني الأفراد أو المؤسسات للأفكار أو التقنيات الجديدة عبر الزمن، وتعد هذه النظرية أداة تحليلية هامة في مجال إدارة المشروعات. تشير النظرية إلى أن عملية تبني الابتكار لا

تتم بشكل فوري لدى جميع الأفراد بل تمر بمراحل تبدأ من المعرفة وتنتهي بالتأكيد، ويختلف التفاعل مع الابتكار باختلاف أنماط الأفراد مثل المتبنين الأوائل أو المتأخرين. في هذا السياق، تعد هذه النظرية أداة قيمة لمديري المشروعات في تحديد الاستراتيجيات المناسبة للتعامل مع الفئات المختلفة من المعنيين، مما يقلل من المقاومة ويسهم في تسهيل تقبل التغيير. كما تلعب خصائص الابتكار نفسها مثل الفائدة النسبية، سهولة الاستخدام، وإمكانية التجربة دورًا أساسيًا في نجاح المشروع وتحقيق أهدافه عبر نشر الحلول الجديدة بفعالية داخل فرق العمل أو المؤسسات. وبالتالي، تمثل نظرية انتشار الابتكار أداة تحليلية هامة لدعم تطبيق منهجيات إدارة المشروعات الحديثة التي تركز على التبنى المستدام للابتكار التنظيمي (Amini & Javid, 2023).

تعد نظرية انتشار الابتكار من الأطر المفاهيمية الأساسية في إدارة المشروعات، إذ تقدم فهماً عميقاً لكيفية انتقال الابتكارات بين الأفراد أو المؤسسات في سياق زمني واجتماعي محدد. وقد أصبحت هذه النظرية أداة استراتيجية هامة في تعزيز فعالية تنفيذ المشروعات، خاصة تلك التي تتضمن مكونات ابتكارية أو تتطلب تغييراً سلوكياً أو تنظيمياً. يتمكن مديرو المشاريع من تطبيق هذه النظرية لتحليل البيئة المحيطة بالمشروع، تحديد أنماط التفاعل مع الابتكار، وتقدير استعداد المعنيين لتبني الابتكار. النظرية تؤكد أن عملية تبني الابتكار لا تعتمد فقط على خصائص الحل المطروح، بل تتأثر أيضاً بعوامل نفسية واجتماعية ومؤسسية، مثل مدى قابلية الابتكار للتجريب، وضوحه، وتوافقه مع القيم القائمة في المؤسسة. بذلك، يمكن توظيف هذه النظرية لتخطيط استراتيجيات التبنى التدريجي، حيث يتم استهداف فئات المتبنين الأوائل الذين يمثلون دور الوسيط المؤثرين على الآخرين في المشروع.

علاوة على ذلك، يسهم دمج نظرية انتشار الابتكار في مراحل إدارة المشروع، من بدء المشروع إلى إغلاقه، في تعزيز قدرة فرق العمل على إدارة التغيير بطريقة علمية. يساعد ذلك على ضمان تكيف المعنيين مع الابتكار بشكل تدريجي ومستدام. تشير الدراسات الحديثة، مثل دراسة Hassan (2022)، إلى أن التكيف بين هذه النظرية والمبادئ الحديثة لإدارة المشروعات المستدامة يتيح فهماً متعدد الأبعاد لتحديات التبنى، كما يوفر أدوات فعالة للتعامل مع المعوقات الاجتماعية والتنظيمية التي قد تعرقل نجاح المشروع. بناءً على ذلك، تعتبر هذه النظرية عنصراً أساسياً في تحسين الأداء المؤسسي ودعم نتائج المشروعات الابتكارية عبر تعزيز تبني الابتكار وتنفيذه بطريقة فعالة.

تُعد نظرية انتشار الابتكار لإيفريت روجرز إطارًا نظريًا مهمًا لفهم كيفية تبني وتطبيق الابتكارات في المشاريع الضخمة مثل نيوم، حيث يمثل المشروع أحد ركائز رؤية السعودية 2030 ويسعى ليس فقط إلى استقطاب أحدث التقنيات، بل إلى خلق بيئة حاضنة للابتكار على مستوى عالمي. وبالاستناد إلى هذه النظرية، فإن تبني الابتكار يمر بمراحل تبدأ بالمبتكرين والمتبنين الأوائل، يليهم الأغلبية المبكرة والمتأخرة، وأخيرًا المتباطئون، وهو ما يتجسد بوضوح في مشروع نيوم الذي صُممت بنيته التحتية وسياساته لاستقطاب المبتكرين والمتبنين الأوائل من الشركات العالمية الرائدة والمراكز البحثية والمبدعين، لقيادة عملية نقل المعرفة والتقنية وتوطينها. ويعكس تركيز المشروع على القطاعات المستقبلية مثل الطاقة المتجددة، والتقنية الحيوية، والذكاء الاصطناعي، والتحضر الذكي، توجهًا استراتيجيًا نحو تسريع انتشار الابتكارات عبر بيئة مرنة مدعومة بتشريعات متطورة واستثمارات ضخمة، بما يجعل من نيوم ليس مجرد مدينة ذكية، بل منصة عالمية لتجريب ونشر الابتكارات على نطاق واسع، وتعزيز مكانة المملكة كمركز إقليمي وعالمي للابتكار والتنمية المستدامة. (العمري وآخرون، 2023)

مما سبق يتضح أن نظرية انتشار الابتكار لإيفريت روجرز تعد إطارًا أساسيًا لفهم كيفية تبني الابتكارات داخل المجتمعات والمنظمات. هذه النظرية تبرز مراحل التبني التي تبدأ من المعرفة وتنتهي بالتأكيد، مع التركيز على خصائص الابتكار مثل الميزة النسبية وقلة التعقيد التي تؤثر في قبول الابتكار. كما أن تطبيق هذه النظرية في إدارة المشروعات يساهم في تحليل سلوك الأفراد أو المؤسسات تجاه الابتكارات، مما يساعد مديري المشروعات على تحديد الاستراتيجيات المناسبة للتعامل مع المقاومة وتحسين تقبل التغيير. توضح النظرية أيضًا أهمية فهم البيئة المحيطة بالمشروع وتقدير استعداد المعنيين لتبني الابتكار، بالإضافة إلى تأثير العوامل النفسية والاجتماعية على عملية التبني. دمج هذه النظرية في مراحل المشروع يعزز القدرة على إدارة التغيير تدريجيًا وبطريقة مستدامة، مما يساهم في نجاح المشروع وتحقيق أهدافه التنظيمية والابتكارية.

3. وجهة النظر القائمة على الموارد (Resource-Based View)

تُعد الرؤية القائمة على الموارد (Resource-Based View - RBV) من أبرز النماذج النظرية التي تساهم في تفسير كيفية تحقيق المؤسسات لميزة تنافسية مستدامة من خلال استثمار مواردها الداخلية الفريدة. تسلط هذه النظرية الضوء على الدور الهام للموارد الخاصة بالمؤسسة في تحديد نجاحها واستدامتها في السوق. في هذا السياق، يؤكد مدخل RBV على أن الميزة التنافسية لا تُستمد فقط من العمليات التنظيمية أو التقنيات الحديثة، بل تعتمد بشكل كبير على الموارد الفريدة التي

تمتلكها المؤسسة، مثل المعرفة التنظيمية، والمهارات المتخصصة، والثقافة التعاونية داخل بيئة العمل. هذه الموارد ليست فقط نادرة وصعبة الاستنساخ، بل يمكن أن تساهم بشكل حاسم في تحقيق ابتكار دائم وتحسين الأداء في المشاريع.

تُعتبر RBV إطارًا تحليليًا مثاليًا في مجال إدارة المشروعات، حيث تساهم في تحديد وتوجيه الموارد الاستراتيجية للمؤسسة نحو المشاريع التي تدعم التميز والابتكار. بفضل هذا الإطار، تصبح المؤسسة أكثر قدرة على استثمار مواردها الداخلية بشكل يعزز من قدرة المشروع على تحقيق الأهداف بكفاءة وجودة عالية. تتجلى أهمية هذه النظرية في كونها لا تقتصر على تحسين العمليات والتقنيات بل تتعداها إلى تطوير الموارد البشرية والتنظيمية التي تشكل الأساس لنجاح المشاريع. فالمشروعات الناجحة غالبًا ما تكون نتاجًا لقدرة المؤسسة على استثمار مواردها بطريقة تفوق بها منافسيها في السوق، مما يؤدي إلى تعزيز ميزة تنافسية مستدامة. هذا الطرح يظهر بوضوح في أعمال عالم الإدارة الشهير Jay Barney، الذي يعد من أبرز منظري RBV، حيث أشار إلى أن امتلاك الموارد الاستراتيجية الفريدة هو العامل الأساسي في خلق والحفاظ على الميزة التنافسية للمؤسسة. (Lukovszki et al, 2020)

المؤسسات التي تعتمد على مدخل RBV تهدف إلى تطوير مواردها الداخلية وتوجيهها بشكل استراتيجي نحو المشروعات التي تساهم في تحقيق التميز. من خلال هذا المدخل، يتم التركيز على الموارد التي يمكن أن توفر قدرات متميزة تُترجم إلى أداء أعلى في تنفيذ المشروعات. تشير الأدبيات إلى أن القدرة على استثمار هذه الموارد بشكل فعال تساهم بشكل كبير في تحسين النتائج ورفع مستوى الأداء. فالمشروعات التي تبتكر وتتفوق في أسواقها هي غالبًا ما تكون انعكاسًا لقدرة المؤسسة على استخدام مواردها بطريقة مبتكرة واستراتيجية.

تكمن أهمية النظرية القائمة على الموارد في كونها توفر أداة تحليلية لفهم أسباب التفاوت في أداء المؤسسات داخل سياق إدارة المشروعات. فهي تؤكد على أن نجاح المشروعات لا يتوقف فقط على الكفاءة التنظيمية أو استخدام التقنيات الحديثة، بل يعتمد بشكل رئيسي على امتلاك موارد استراتيجية نادرة وقيمة يصعب تقليدها أو استبدالها. فالمؤسسات التي تتمتع بالموارد الفريدة مثل المعرفة المتخصصة، والقدرة على الابتكار، والمهارات الفنية المتقدمة، تصبح أكثر قدرة على تنفيذ المشاريع بشكل متميز. إذ أن هذه الموارد توفر الأساس الذي يمكن من خلاله التميز في التفاعل مع المتغيرات البيئية المعقدة.

فيما يخص المشاريع المتعلقة بالتنمية المستدامة، فإن نظرية RBV تلعب دورًا مهمًا في إعادة تقييم الموارد الداخلية للمؤسسة وتوجيهها نحو المشاريع ذات الأثر البعيد. فالمؤسسات التي تمتلك فرقًا إدارية مرنة ومتخصصة، إضافة إلى نظم معلومات متطورة، تصبح أكثر قدرة على مواجهة التحديات التقنية والبيئية التي قد تواجهها أثناء تنفيذ المشاريع. كما يمكن أن تساهم هذه الموارد في تطوير حلول مبتكرة تدعم أهداف التنمية المستدامة. يتوافق هذا مع ما أشار إليه Mansour et al (2022) من أهمية الكفاءة المؤسسية والبشرية في ضمان نجاح المشروعات. فإذا كانت المؤسسة تمتلك قدرة على توظيف مواردها بطريقة مبتكرة، فإنها تستطيع تحسين نتائج المشاريع بما يتناسب مع أهداف التنمية المستدامة، مما يعزز من استدامة هذه المشاريع على المدى الطويل.

من الضروري التأكيد على أن نجاح المشروع لا يقاس فقط من خلال الأهداف المحددة مثل الوقت والتكلفة، بل أيضًا من خلال تأثير المشروع على تعظيم الاستفادة من الموارد وبناء القدرات التنظيمية المستدامة. ويُعتبر التكامل بين الرؤية القائمة على الموارد ومنهجيات إدارة المشروعات أداة فعالة لتعزيز فعالية المشروع كمصدر استراتيجي للميزة التنافسية الدائمة. إذ أن إدراك المؤسسة لأهمية مواردها وتوجيهها الاستراتيجي نحو تحقيق أهداف المشروع يساهم في تحسين الكفاءة والابتكار، وبالتالي تعزيز القدرة التنافسية على المدى البعيد.

يمكن القول إن النظرية القائمة على الموارد توفر إطارًا استراتيجيًا مهمًا لفهم عوامل نجاح المشروعات داخل المؤسسات، خاصة تلك التي تسعى لتحقيق التميز والابتكار. فالمؤسسات التي تمتلك موارد نادرة وغير قابلة للاستنساخ، مثل المهارات البشرية المتخصصة، المعرفة التنظيمية، وثقافة العمل التعاونية، تكون أكثر قدرة على تنفيذ مشروعات ناجحة تحقق أهدافها بكفاءة وجودة. لذا، تعتبر RBV أداة أساسية للمؤسسات التي تسعى لبناء ميزة تنافسية مستدامة وتحقيق النجاح في إدارة مشاريعها. (Agbogu, 2025; Lukovszki et al, 2020)

مما سبق يتضح أن الرؤية القائمة على الموارد (RBV) تبرز كإطار تحليلي حيوي لفهم عوامل نجاح المؤسسات في إدارة مشروعاتها، حيث تسلط الضوء على أهمية استثمار الموارد الداخلية الفريدة لتحقيق ميزة تنافسية مستدامة. فالنجاح في المشاريع لا يتوقف على الكفاءة التنظيمية أو استخدام التقنيات الحديثة فقط، بل يعتمد بشكل رئيسي على الموارد الاستراتيجية النادرة، مثل المعرفة المتخصصة، المهارات الفنية، والثقافة التعاونية التي يصعب تقليدها. ويتوجيه هذه الموارد بشكل استراتيجي نحو المشاريع

التي تدعم التميز والابتكار، تستطيع المؤسسات تعزيز قدراتها التنافسية وتحقيق نتائج عالية الجودة. ومن خلال هذا المدخل، يمكن للمؤسسات تحقيق تفوق مستدام في بيئات العمل المعقدة، مما يساهم في تحقيق أهداف التنمية المستدامة وبناء قدرات تنظيمية طويلة الأمد.

4. نظرية الأنظمة (Systems Theory)

تلعب نظرية الأنظمة دورًا حيويًا في إدارة المشروعات من خلال توفير إطار نظري متكامل يُساعد في فهم المشروع ككيان مترابط تتفاعل فيه مكونات متعددة ضمن بيئة ديناميكية. فوفقًا لما أشار إليه ماتيمبا (Matimba, 2023)، تُمكن هذه النظرية مديري المشروعات من النظر إلى المشروع بوصفه نظامًا يتكون من أجزاء مترابطة، حيث تؤثر كل وحدة في الأخرى بطريقة مباشرة أو غير مباشرة. هذا الفهم الشمولي يُساهم في تعزيز التنسيق بين فرق العمل المختلفة، ويساعد في تحليل التفاعلات الداخلية والخارجية للمشروع بطريقة منهجية.

تُساهم نظرية الأنظمة كذلك في دعم التفكير الاستراتيجي داخل إدارة المشروع، إذ توفر أدوات تحليلية تساعد المديرين على استيعاب البيئة المحيطة والتغيرات المحتملة، ما يُمكنهم من اتخاذ قرارات أكثر مرونة وتكيفًا مع الظروف المتغيرة. ويبرز Matimba (2023) أهمية هذه النظرية في التعامل مع التحديات المعقدة، خصوصًا في مشروعات تكنولوجيا المعلومات التي تتميز بسرعة التغير وكثرة أصحاب المصلحة. فالنظر إلى المشروع من خلال عدسة نظرية الأنظمة لا يقتصر على الهيكل الداخلي، بل يمتد ليشمل التفاعل مع الأنظمة الأخرى كالمؤسسات الحكومية والعملاء والموردين، مما يعزز من قدرة المشروع على التكيف وتحقيق أهدافه في ظل بيئة غير مستقرة.

وعليه، فإن نظرية الأنظمة لا تُعد فقط أداة لفهم هيكل المشروع، بل تُشكل أساسًا لاتخاذ قرارات استراتيجية مستندة إلى فهم عميق للتفاعلات والاعتماد المتبادل بين مكونات المشروع ومحيطه، وهو ما يجعلها جزءًا لا غنى عنه في ممارسات إدارة المشروعات المعاصرة (Matimba, 2023).

تلعب نظرية الأنظمة دورًا محوريًا في إدارة المشروعات الحديثة، حيث توفر إطارًا شاملاً لفهم المشروع بوصفه نظامًا ديناميكيًا يتكون من عناصر مترابطة تؤثر وتتأثر ببعضها البعض. يُنظر إلى المشروع، في ضوء هذه النظرية، على أنه جزء من بيئة أوسع تتفاعل معه باستمرار، مما يستلزم من القائمين على إدارته القدرة على التعامل مع هذه التفاعلات بطريقة منهجية وتكاملية.

ويؤكد Ilin et al (2023) في دراسته على أهمية المنظور النظامي في تفسير سلوكيات المؤسسات والمشروعات المعقدة، إذ يسمح هذا المنهج بفهم كيفية تبادل المعلومات بين الأجزاء المختلفة للنظام، واستيعاب ردود الفعل الناجمة عن التغيرات الداخلية أو الخارجية.

ومن خلال تطبيق منهج نظرية الأنظمة في إدارة المشروعات، يصبح بالإمكان تحليل المشكلات الإدارية ليس كمجموعة من القضايا المنفصلة، بل كجزء من كلٍ مترابط يتطلب معالجة منسقة. هذا ما يجعل النظرية أداة فعالة ليس فقط في التخطيط والتنظيم، بل كذلك في اتخاذ القرارات والتنبؤ بالتحديات المستقبلية. كما أنها تُسهم في تعزيز التكيف والمرونة التنظيمية، خصوصاً في المشاريع التي تعمل ضمن بيئات غير مستقرة أو تخضع لتغيرات تقنية واقتصادية متسارعة. إن إدماج التفكير النظامي في إدارة المشروع يضمن تحقيق توازن بين الأهداف الجزئية والكلية، ويُسهم في رفع فاعلية الأداء العام للمشروع (Ilin et al, 2023).

مما سبق يتضح أن نظرية الأنظمة تُعد من الركائز الأساسية في إدارة المشروعات المعاصرة، إذ توفر إطاراً تحليلياً شاملاً يساعد على فهم تعقيد المشاريع وتداخل مكوناتها ضمن بيئات ديناميكية ومتغيرة. فقد أكد كل من Matimba (2023) و Ilin et al (2023) على أن هذه النظرية لا تقتصر على تقديم فهم تقني للعلاقات بين مكونات المشروع، بل تمتد لتشكل منهجاً استراتيجياً في التفكير واتخاذ القرار. ومن خلال هذا المنظور، يتمكن مديرو المشاريع من التعامل مع التحديات المتعددة بمرونة وفعالية، معززين بذلك قدرة المشروع على التكيف مع البيئة المحيطة وتحقيق أهدافه بكفاءة. كما تُسهم النظرية في دعم التنسيق بين الوحدات المختلفة وتحسين تدفق المعلومات، مما ينعكس إيجاباً على الأداء العام للمشروع. وعليه، فإن دمج نظرية الأنظمة في إدارة المشروعات لا يُعد خياراً إضافياً، بل ضرورة تفرضها طبيعة المشاريع المعقدة في العصر الحديث.

إيجابيات الذكاء الاصطناعي

يتميز الذكاء الاصطناعي بمجموعة من الخصائص والمميزات التي تعود بالنفع على البشر، وتتمثل هذه الإيجابيات في مجموعة النقاط التالية (عبد الفتاح، 2024):

- الحد من الأخطاء، وعدم التأثير بالظروف المحيطة التي قد تؤدي لحدوث أخطاء.
- توفير الوقت والجهد وذلك من خلال استخدام بيانات ذات جودة عالية في التدريب والتطوير.

- المجازفة بدلاً من البشر في المهام الصعبة والتي قد تكون خطرة على العنصر البشري.
 - زيادة الكفاءة والدقة وتحسين الإنتاجية مما يزيد من الإنتاجية.
 - خفض التكاليف حيث يوفر العمالة من العنصر البشري في حال استبدالهم بروبوتات تعمل بشكل أسرع وأدق.
 - تقديم حلول مبتكرة للتحديات التي تواجه المجتمع في مختلف المجالات.
 - تحسين مجال التشخيص والعلاج الطبي، وتطوير علاجات فعالة لكل مريض.
 - توفير تجارب مستخدم جيدة ومتخصصة في مجالات مختلفة.
 - تقديم المساعدة والتوجيه في مجالات مثل التعليم والتدريب والتطوير مما يساهم في تحسين الأداء.
- في ختام الحديث عن الذكاء الاصطناعي، يتضح أنه يمثل ثورة حقيقية في كيفية تفاعلنا مع التكنولوجيا وتأثيرها على حياتنا اليومية، فمن خلال فهم مفهومه وأنماطه المتعددة يمكننا إدراك كيفية استخدام الذكاء الاصطناعي في مختلف المجالات، بدءاً من الرعاية الصحية والتعليم وصولاً إلى الصناعة والخدمات المالية، وتسهم إيجابيات هذه التقنية في تحسين الكفاءة وزيادة الإنتاجية، مما يعزز من قدرتنا على اتخاذ قرارات مستنيرة واستباق التحديات، ومع تزايد تطبيقاته في حياتنا أصبح الذكاء الاصطناعي أداة رئيسية تدفع عجلة الابتكار وتفتح آفاقاً جديدة للفرص، وبالنظر إلى المستقبل فمن المؤكد أن الذكاء الاصطناعي سيستمر في تشكيل العالم من حولنا مما يتطلب منا التكيف والاستفادة القصوى من إمكانياته المذهلة.

تحديات الذكاء الاصطناعي:

تواجه المملكة عدة تحديات عملية في تطبيق تقنيات الذكاء الاصطناعي، لعل أبرزها مقاومة الموظفين للتغيير نتيجة الخوف من فقدان الوظائف أو صعوبة التكيف مع الأدوات الجديدة، مما يستدعي الاستثمار في برامج التدريب وإدارة التغيير. كما تشكل تكلفة البنية التحتية التقنية تحدياً كبيراً، حيث يتطلب الذكاء الاصطناعي استثمارات ضخمة في شبكات اتصال ومراكز بيانات وأنظمة أمن سيبراني، وهو ما يصعب على المؤسسات الصغيرة والمتوسطة تحمله. وتبرز أيضاً مشكلة جودة البيانات، إذ إن تشتت المعلومات وضعف تكاملها يحدان من دقة التنبؤات وفعالية القرارات الذكية. إلى جانب ذلك، يظل الإطار التشريعي والتنظيمي بحاجة إلى مزيد من التطوير لمواكبة التغيرات السريعة وضمان حماية الخصوصية ومعالجة الأبعاد

الأخلاقية للتقنية. وأخيراً، يمثل نقص الكفاءات البشرية المتخصصة في مجال الذكاء الاصطناعي عائقاً أساسياً أمام التنفيذ الفعال، على الرغم من الجهود المبذولة لسد هذه الفجوة عبر الابتعاث والتدريب. (تركي، 2023)

المحور الثاني: جودة إدارة المشاريع في القطاع اللوجستي:

إدارة المشاريع (Project Management)

تعرف المشروعات بأنها: "نظام متكامل الأركان يتضمن العديد من العمليات والمراحل بداية من مرحلة التخطيط ثم التنفيذ والمراقبة والتحكم، وانتهاء بمرحلة انتهاء المشروع وتعليمه وإشلاقه، محققة بذلك الهدف المنشود" (العريسان، 2021، ص.17)

كما تعتبر إدارة المشاريع مجالاً واسعاً وكبيراً يتضمن مجموعة من المهام والخطوات كتنسيق المهام والموارد والأنشطة، وذلك بهدف تحقيق أهداف وغايات محددة ضمن قيود محددة مثل الوقت والتكلفة والنطاق (الطحطوح، 2024، ص. 406).

فتعرف إدارة المشاريع بأنها "هي مجموعة منهجية من العمليات والكفاءات الأساسية الضرورية لإدارة المشروع والتي يجب تحقيقها من أجل ضمان الاستخدام الفعال لموارد المشروع. وتتكون من خمس مجموعات رئيسية من العمليات، وكل مجموعة تتضمن عدة نشاطات يمكن تكرار بعضها في جميع مراحل المشروع" (عبد الفتاح، 2024، ص. 10).

كما تعرف إدارة المشاريع بأنها "مجموعة من المبادئ والأساليب والطرق التي يستخدمها الأفراد بهدف تخطيط ومراقبة وتنفيذ المشروع بفاعلية، وتشمل إدارة المشروع على مجموعة من القواعد والأسس الخاصة بتخطيط المشروع، ووضع برنامج زمني مناسب لتنفيذه وإكماله، والحصول على الموارد اللازمة له، واتخاذ القرار المناسب والقيام بعملية الرقابة وإعادة التخطيط وكل ذلك بفاعلية تامة" (الشهري وآخرون، 2023، ص. 440).

ومن خلال التعريفات السابقة يمكن تعريف إدارة المشاريع إجرائياً بأنها: مجموعة من القواعد والأسس الخاصة بتخطيط وتنفيذ ومراقبة مشاريع الشحن اللوجستي بمدينة الرياض لتحقيق أهدافها بكفاءة وفق الموارد المتاحة.

تعتبر إدارة المشاريع ركيزة أساسية لضمان نجاح أي مشروع، حيث تلعب دوراً حيوياً في تطبيق المعرفة والمهارات والأدوات المناسبة لتحقيق متطلبات المشروع بكفاءة وفاعلية، ويتطلب الأمر من مديري المشاريع التوازن بين مختلف العناصر مثل

النطاق والوقت والتكلفة والجودة، مع التركيز على احتياجات وتوقعات الأفراد المعنيين بالمشروع أو المتأثرين به، كما تسهم إدارة المشاريع في توظيف الموارد بفعالية لتحقيق مخرجات واضحة ومفهومة لجميع الأطراف المعنية، مما يعزز من مستوى التعاون والتنسيق، فمن خلال تحديد المهام والمسؤوليات بوضوح لكل فرد في مختلف مراحل المشروع، تساهم الإدارة في ضمان سير العمل بسلاسة وكفاءة، إضافة إلى ذلك تعد إدارة المشاريع أداة مهمة لتحقيق التناغم بين الأهداف المحددة للمشروع والأهداف الاستراتيجية العامة للشركة، مما يعزز من فرص تحقيق النجاح على المدى الطويل، وتساهم أيضاً في وضع الجدول الزمني للتنفيذ، وتحديد آليات الرقابة على الأداء، والتعامل مع المخاطر المحتملة، مما يضمن تقديم نتائج متميزة تلبي التوقعات (العرسان، 2021).

ويعتمد نجاح المشروع بشكل كبير على عقلية الإدارة، مما يجعلها عنصراً حيوياً في تحسين الأداء المؤسسي، ويتعين على الإدارة التركيز على إحداث تغييرات إيجابية في السلوكيات والأفكار لدى العاملين، فتشمل مهام الإدارة الأساسية التخطيط والتنظيم والمتابعة والتقييم، بهدف ضمان توافق الأهداف مع طبيعة الشركة والالتزام بالمعايير الزمنية والتكلفة والجودة، كما يتطلب الأمر فهم البيئة المحيطة بالشركة لضمان إدارة فعالة للأنشطة، ومن خلال هذا الفهم يمكن للإدارة تعزيز التنسيق والتكيف مع التغييرات، مما يساهم في تحسين الكفاءة العامة وتحقيق الأهداف بنجاح.

مراحل إدارة المشاريع

• المرحلة الأولى: بداية المشروع:

تمثل هذه المرحلة في تحديد الهدف الرئيسي للمشروع وتوضيح الغايات والأهداف الواجب تحقيقها، وتشمل هذه المرحلة إجراء دراسة جدوى لضمان قابلية المشروع للتنفيذ، كما يتم وضع خطة شاملة تتضمن الميزانية والجدول الزمني والموارد المطلوبة، بالإضافة إلى تعيين مدير للمشروع وتحديد المسؤوليات، وتهدف هذه العمليات إلى بدء مشروع جديد أو مرحلة جديدة في مشروع قائم من خلال الحصول على التصريح اللازم لبدء التنفيذ.

• المرحلة الثانية: تخطيط المشروع:

في هذه المرحلة يتم تحويل الأهداف المحددة إلى مخططات وإجراءات تفصيلية، حيث يتم تحويل الأفكار إلى خطط واضحة وتحديد المتطلبات الفنية وإنشاء جداول زمنية وخطط اتصال باستخدام طريقة S.M.A.R.T، يتم تحديد المهام

والمسؤوليات والموارد اللازمة، مما يهدف إلى تحديد الطريق الأمثل لتحقيق الأهداف بأقل تكلفة وفي الوقت المناسب، وتشمل هذه العمليات إنشاء نطق المشروع وتحسين أهدافه وتحديد مسار العمل المطلوب لتحقيق تلك الأهداف.

• المرحلة الثالثة: تنفيذ المشروع:

في هذه المرحلة يتم تنفيذ المهام المحددة خلال مرحلة التخطيط، حيث يعمل الفريق على تنفيذ الأنشطة المختلفة وتنسيق الجهود لضمان تحقيق الأهداف، ويقوم مدير المشروع بمراقبة تقدم العمل والتأكد من أن كل شيء يسير وفق الخطة، كما تشمل هذه العمليات الجهود اللازمة لإتمام الأعمال المحددة في خطة إدارة المشروع وتحقيق متطلبات المشروع بشكل فعال.

• المرحلة الرابعة: مراقبة المشروع والتحكم به:

تتضمن هذه المرحلة مراقبة تقدم المشروع بشكل دوري ومقارنته بالخطة المحددة. يتم فحص الأداء المحرز بشكل مستمر، وفي حال وجود أي اختلافات بين ما تم تحقيقه وما هو مخطط له، تُتخذ إجراءات تصحيحية لضمان السير في الاتجاه الصحيح، وتشمل هذه العمليات متابعة التقدم وتقييم الأداء، بالإضافة إلى تحديد المجالات التي تحتاج إلى تعديل أو تحسين في الخطة، فالهدف هو ضمان تحقيق الأهداف المحددة بكفاءة، مع الاستعداد لإجراء التغييرات الضرورية لتحقيق النجاح.

• المرحلة الخامسة: إغلاق المشروع:

في هذه المرحلة يتم إنهاء المشروع بنجاح وتسليمه، حيث يُقيم الأداء ويُقاس مدى تحقيق الأهداف المحددة، وتشمل العملية إنهاء العقود وتسوية المستحقات وإعداد التقارير النهائية، كما تُستخدم التجارب والخبرات المكتسبة من المشروع لتحسين إدارة المشاريع المستقبلية، وتمثل هذه العمليات الخطوات الرسمية اللازمة لاستكمال، أو إغلاق المشروع، أو المرحلة، أو العقد بشكل منظم (عبد الفتاح، 2024، ص. 28)؛ (الطحطوح، 2024، ص. 406)؛ (الشهري وآخرون، 2023، ص. 444).

فإدارة المشاريع هي عملية تخطيط وتنفيذ ورقابة الأنشطة التي تهدف إلى تحقيق أهداف محددة ضمن إطار زمني وميزانية معينين، وتشمل هذه العملية مجموعة من المهام الأساسية مثل تحديد الأهداف، تنظيم الموارد، وتوجيه الفريق لضمان سير المشروع بسلاسة، كما تلعب إدارة المشاريع دورًا حيويًا في مختلف القطاعات، حيث تساعد في تحقيق النتائج المرجوة بكفاءة وفعالية، من

خلال استخدام أدوات وتقنيات متنوعة، يتمكن مديرو المشاريع من التكيف مع التغيرات والتحديات، مما يعزز فرص النجاح ويحقق قيمة مضافة للمؤسسات.

ويمكن تلخيص الفرق بين الطرق التقليدية والذكاء الاصطناعي في كل مرحلة من مراحل المشروع كالتالي:

المرحلة	الطرق التقليدية	استخدام الذكاء الاصطناعي
بداية المشروع	تحديد الأهداف عبر ورش عمل بشرية ودراسة جدوى يدوية، تعتمد على الخبرة والتقدير.	استخدام خوارزميات التنبؤ لتحليل جدوى المشروع بدقة، وتحديد المخاطر المبكرة بالاعتماد على البيانات الضخمة.
تخطيط المشروع	إعداد خطط زمنية وميزانيات عبر أدوات بسيطة مثل Excel، مع اعتماد كبير على خبرة الأفراد.	أنظمة تخطيط ذكية تتنبأ بالموارد المطلوبة، وتولد خططاً زمنية تلقائية وفق معايير S.M.A.R.T وتحاكي السيناريوهات المحتملة.
تنفيذ المشروع	متابعة التنفيذ يدوياً، وتقارير تقدم العمل تُعد بشكل دوري من قبل الفرق البشرية.	أدوات تتبع لحظية تعتمد على الذكاء الاصطناعي (IoT)، أنظمة متابعة آنية (لقياس الأداء وتنسيق الموارد تلقائياً).
مراقبة المشروع والتحكم به	مراجعة الأداء عبر تقارير ورقية أو شهرية، مع اتخاذ قرارات تصحيحية بناءً على الخبرة.	لوحات تحكم تفاعلية بالذكاء الاصطناعي توفر إنذارات مبكرة عند الانحراف عن الخطة وتقتراح حلولاً بديلة تلقائياً.
إغلاق المشروع	تقييم يدوي للنتائج، إعداد تقارير نهائية تقليدية، واستخلاص الدروس بشكل وصفي.	تحليل ذكي للأداء باستخدام البيانات التاريخية، واستخلاص مؤشرات قياس موضوعية، مع بناء قاعدة معرفة لمشاريع مستقبلية.

مجالات تطبيق الذكاء الاصطناعي في إدارة المشاريع

يمكن أن يساهم الذكاء الاصطناعي في مجال إدارة المشاريع على النحو التالي:

- جعل حياة مدير المشروع أسهل وأكثر راحة حيث يوفر له إدارة ذكية لمشروعه.
- يساهم في إعداد أفضل للتحديات المستقبلية والتغلب عليها بسهولة وسرعة.
- بناء توقعات تعتمد على البيانات والمعطيات الحقيقية.

• تحليل البيانات والوصول لنتائج فورية.

• تحسين فرص التعاون والتنسيق بين الجهات المختصة بالمشروع (العرسان، 2021، ص. 71).

ففي الماضي، كان مدير المشروع هو الجهة المسؤولة بشكل رئيسي عن المراقبة والرصد في أي مشروع. ومع تقدم التكنولوجيا واستخدام الذكاء الاصطناعي، تغير دور مدير المشروع ليصبح أكثر كمرشد ومستشار، حيث يتمكن جميع أعضاء فريق المشروع من التواصل في الوقت الفعلي. تستطيع الآلات الآن استخدام خوارزميات متقدمة لتحديد الأفراد الأنسب لإكمال المهام، مما يسهم في تحسين التنسيق بين أعضاء الفريق ويؤثر بشكل إيجابي على كفاءة تنفيذ المشروع (BUTT, 2018).

وفي السنوات الأخيرة ازداد اهتمام المنظمات باعتماد الذكاء الاصطناعي في إدارة المشاريع، حيث أدركت إمكانياته في تحسين أساليب التخطيط والتنفيذ بشكل ملحوظ (Rajesh & Jafar, 2023)، كما تدعم العديد من الدراسات هذا التوجه، حيث أكد (Marianim & Mancini, 2023) أن استخدام تقنيات الذكاء الاصطناعي يسهم بشكل فعال في تقليل الوقت الذي يقضيه مديرو المشاريع في المهام المتكررة ذات القيمة المضافة المنخفضة، وهذا يتيح لهم الفرصة للتركيز بشكل أكبر على إدارة الفرق وتقديم قيمة إضافية للمؤسسات، وبالتالي فإن دمج الذكاء الاصطناعي في إدارة المشاريع لا يعزز الكفاءة فحسب، بل يسهم أيضًا في تحسين جودة النتائج النهائية.

أهمية الذكاء الاصطناعي في إدارة المشاريع

أحدثت الثورة الصناعية الرابعة تحولًا كبيرًا في جميع مجالات إدارة الأعمال بما في ذلك إدارة المشاريع، حيث شهدت الأسواق العالمية تطورًا ملحوظًا في أساليب إدارة المشاريع خلال العقد الماضي (Fotso et al, 2022)، وعلى عكس الثورات الصناعية السابقة، اعتمدت هذه الثورة نهجًا يركز على الإنسان ويستفيد من التقنيات المتقدمة مثل الذكاء الاصطناعي والبيانات الضخمة، ويهدف هذا التكامل بين التطورات التكنولوجية والاحتياجات البشرية إلى تحقيق الاستفادة والمرونة في بيئات الأعمال، ونتيجة لهذا شهد مجال إدارة المشاريع نقلة نوعية بفضل التطور السريع لتكنولوجيا الذكاء الاصطناعي، مما أتاح تحسينات ملحوظة في الكفاءة والفعالية (Hashfi & Raharjo, 2023).

ويلعب الذكاء الاصطناعي دورًا حيويًا في تحسين عمليات تخطيط وإدارة المشروعات في صناعة البناء، حيث يتميز بقدرته على تحليل البيانات التاريخية بدقة وتوقع التأخيرات، مما يتيح اقتراح جداول زمنية محسّنة وضمان الانتهاء من المشاريع في

الوقت المحدد وضمن الميزانية المخصصة، ويساعد الذكاء الاصطناعي أيضًا في تحسين توزيع الموارد من خلال التنبؤ بالكميات الدقيقة من المواد المطلوبة، مما يقلل من الفاقد ويحقق التوفير في التكاليف، ويساهم التحليل التنبؤي في تخصيص الموارد بشكل أمثل مما يعزز كفاءة الجدولة والتنفيذ، بالإضافة إلى ذلك يساهم الذكاء الاصطناعي في تحسين عملية التصميم واختبار التصميمات مما يضمن كفاءة الهياكل وتحسين الأداء الوظيفي، كما تعزز إمكانيات الصيانة التنبؤية من إدارة المعدات وتحسين سلسلة التوريد، مما يقلل من فترات التوقف ويضمن الالتزام بالجدول الزمني والميزانية، وفي النهاية يساهم دمج الذكاء الاصطناعي في تعزيز كفاءة اتخاذ القرار من خلال تحليل كميات ضخمة من البيانات بسرعة وبدقة، مما يوفر رؤى قيمة ويساعد في اتخاذ قرارات محسنة تعزز جودة تنفيذ المشاريع (عبد الله، 2024).

فتمثل تقنية الذكاء الاصطناعي ثورة في مجال إدارة المشاريع، حيث تقدم فوائد كبيرة للشركات وتساهم في تحسين عمليات التخطيط والتنفيذ، كما أن هناك بعض الجوانب الرئيسية التي توضح أهمية استخدام الذكاء الاصطناعي في هذا المجال، حيث يمكن للذكاء الاصطناعي أن يُحسن بشكل كبير إدارة المشاريع من خلال مجموعة من التطبيقات الفعالة كأن يساعد في تحسين التخطيط والجدول الزمني من خلال تحليل البيانات التاريخية لتقديم توقعات دقيقة، مما يمكن الفرق من إجراء تعديلات مبكرة في الخطط، كما يُحسن من تخصيص الموارد من خلال تحليل الاحتياجات المستقبلية وتقديم توصيات دقيقة لضمان التوازن بين الاحتياجات والقدرات المتاحة، علاوة على ذلك يُمكنه تحسين التنبؤ بالمخاطر عبر تحليل بيانات متنوعة لتحديد المخاطر المحتملة وتقديم استراتيجيات للتعامل معها، كما يُساهم الذكاء الاصطناعي في تحسين اتخاذ القرارات من خلال تقديم تحليلات دقيقة تدعم المديرين في اتخاذ قرارات استراتيجية مستنيرة، كما يعزز زيادة الكفاءة وتحسين الجودة من خلال الأتمتة والتحسين المستمر للعمليات الروتينية، ويُمكن أيضًا استخدامه في تحليل السوق وتوجيه الإعلانات بشكل أكثر فعالية، مما يُعزز كفاءة استراتيجيات التسويق، يُساعد كذلك الذكاء الاصطناعي في تحسين إدارة المشاريع عبر تقديم توصيات لتحسين تخصيص الموارد والتخطيط، ويُمكن استخدامه لتطوير نظم التفاعل الآلي وخدمة العملاء مما يوفر استجابة سريعة ودقيقة لاستفسارات العملاء (عبد الفتاح، 2024).

وبشكل عام تقدم تقنية الذكاء الاصطناعي إمكانيات مبتكرة لتحسين وتطوير عمليات إدارة المشاريع، مما يعزز أداء الشركات وزيادة قدرتها التنافسية، وذلك من خلال تحليل البيانات، وتوقع الجدول الزمني، وتخصيص الموارد بكفاءة، وتحليل

المخاطر، يمكن للذكاء الاصطناعي أن يُحدث تأثيرًا إيجابيًا كبيرًا على نجاح المشاريع وتحقيق أهدافها بطريقة أكثر فعالية ودقة وكفاءة.

تطبيقات الذكاء الاصطناعي في إدارة المشاريع

يعتمد الذكاء الاصطناعي على محاكاة القدرات البشرية، مثل التفكير والشعور، من خلال استخدام أنظمة كمبيوتر متطورة، وهو ما أصبح ممكنًا بفضل التقدم الكبير في تكنولوجيا المعالجات والحواسيب، ويمكن تصنيف الذكاء الاصطناعي بناءً على طريقتين: الأولى ترتبط بتشابه أو اختلاف هذه الأنظمة مع العقل البشري من حيث القدرة على التفكير والشعور، بينما الثانية: تركز على مستوى التطور التكنولوجي وكفاءتها في محاكاة الوظائف البشرية، ومن هنا يُمكن أن يُحدث إدخال الذكاء الاصطناعي في إدارة المشاريع ثورة حقيقية في الإنتاجية، حيث يساهم في أتمتة سير العمل، وتحديد أسباب تأخر المشاريع، مما يزيد من الفاعلية ويُحسن مراقبة الجودة وضبط العمليات، بالإضافة إلى ذلك سيساهم دمج الذكاء الاصطناعي في تقليل التكاليف الناتجة عن الإنتاجية المنخفضة، مما يعزز بشكل كبير ميزانيات المشاريع (الشهري وآخرون، 2023).

وتتعدد تطبيقات الذكاء الاصطناعي في إدارة المشاريع، حيث يُستخدم لتحليل كميات ضخمة من البيانات واستخلاص رؤى قيمة تعزز من اتخاذ القرارات المستندة إلى البيانات وتحسين الاستراتيجيات وزيادة الكفاءة التشغيلية، كما يساهم الذكاء الاصطناعي في أتمتة العمليات الروتينية، مما يقلل الحاجة للتدخل البشري ويزيد من سرعة وجودة تنفيذ المهام، إضافة إلى ذلك يمكن للذكاء الاصطناعي تحسين تجربة العملاء من خلال تقديم توصيات مخصصة، ودعم العملاء التفاعلي، وتحليل بيانات العملاء لتحسين المنتجات والخدمات، وفي مجال إدارة المشاريع تُستخدم أدوات الذكاء الاصطناعي في تخطيط المشاريع، تتبع التقدم، وتقييم المخاطر، مما يساعد على تحسين تخصيص الموارد وتوقع المشكلات المحتملة، كما يُعزز الذكاء الاصطناعي من مفهوم الصيانة التنبؤية، حيث يمكنه التنبؤ بالأعطال المحتملة في المعدات أو الأنظمة قبل حدوثها، مما يقلل من التوقف غير المخطط له ويزيد من عمر المعدات (عبد الله، 2024).

فيعمل الذكاء الاصطناعي في إدارة المشاريع من خلال استخدام خوارزميات متقدمة ونماذج حسابية تحاكي الوظائف المعرفية البشرية، متضمنًا مجالات متعددة مثل التعلم الآلي، معالجة اللغة الطبيعية، والتحليلات التنبؤية، ويُعتبر التعلم الآلي أساسياً حيث يمكن الأنظمة من التعلم من البيانات وتحسين الأداء بمرور الوقت دون برمجة صريحة، مما يسمح بتحليل بيانات المشاريع

السابقة للتنبؤ بالنتائج المستقبلية، مثل تجاوز الميزانية أو التأخير في الجدول الزمني، كما تسهم تقنيات معالجة اللغة الطبيعية في تحسين التواصل والتعاون من خلال تحليل مستندات المشروع والرسائل، لاستخراج معلومات ورؤى مهمة، وكذلك تعتمد التحليلات التنبؤية على البيانات التاريخية للتنبؤ بالمخاطر المحتملة واتجاهات السوق، مما يساعد مديري المشاريع على اتخاذ قرارات استباقية، وتوفر الأطر النظرية مثل نموذج نضج القدرة (CMMI) وهيئة إدارة المشاريع (PMBOK) إرشادات حول كيفية دمج الذكاء الاصطناعي في ممارسات إدارة المشاريع، مما يؤدي إلى تحسين الأداء وتحقيق نتائج ناجحة، من خلال الاستناد إلى هذه الأطر الراسخة، يمكن لمديري المشاريع الاستفادة بشكل فعال من تقنيات الذكاء الاصطناعي لتبسيط العمليات، تحسين اتخاذ القرار، وتعزيز نجاح المشاريع (Karamthulla, 2024).

ومن أبرز تطبيقات الذكاء الاصطناعي في إدارة المشاريع أنه يمكن استخدامه لتحسين إدارة المشاريع من خلال مجموعة من التطبيقات الفعالة، حيث إنه يساعد في تحليل المخاطر عبر تحديد المخاطر المحتملة من خلال تحليل البيانات السابقة، مما يمكن مدير المشروع من وضع استراتيجيات التخفيف المناسبة، ويوفر تخطيط الموارد توقعات دقيقة بشأن الاحتياجات، مما يحسن من كفاءة استخدام الموارد والأداء العام، كما يعزز التحكم في جودة المشروع من خلال تتبع التقدم وتحليل أداء الفرق، مما يساعد في تحديد المشكلات والفرص لتحسين الجودة، ومن جهة أخرى يسهم الذكاء الاصطناعي في تحسين التعاون بين الفرق من خلال أدوات التواصل والتوصيات المستندة إلى البيانات، ويمكنه أيضًا تتبع التقدم والأداء حيث يوفر تقارير تفصيلية ويحدد المجالات التي تحتاج إلى تحسين، كما يتيح تطوير جداول زمنية ذكية ومرنة تستجيب للتغيرات، ويساعد في التنبؤ بالمخاطر وتقديم توصيات للتعامل معها، بالإضافة إلى ذلك يُحسن تخصيص الموارد لتحقيق التوازن بين المهام، ويعزز اتخاذ القرارات الاستراتيجية من خلال تحليل البيانات المحسنة، مما يؤدي إلى تحسين الأداء وتحقيق نتائج أفضل للمشروع (عبد الفتاح، 2024، ص. 36).

كما تتمثل التطورات والتطبيقات الرئيسية للذكاء الاصطناعي في إدارة المشاريع في أربع مجالات رئيسية:

1. التكامل والأتمتة: في هذه المرحلة يتم تكامل وأتمتة المهام اليومية المتكررة، مثل استخدام أدوات مثل (Jira) لإدارة سير

العمل أو (SharePoint) لإشعارات التغيرات في المستندات، بالإضافة إلى ربط (Microsoft Planner)

و(Microsoft Project) لتعيين المهام بشكل تلقائي، فهذا التكامل يتيح لمديري المشاريع التركيز على جوانب

أخرى مثل إدارة الموارد البشرية.

2. روبوتات الدردشة: تطور روبوتات المحادثة بشكل مستمر، حيث أصبحت قادرة على معالجة اللغة الطبيعية وفهم المفاهيم والأفكار للرد على أسئلة الموظفين وتنظيم الاجتماعات والاطلاع على الجداول اليومية للأعضاء، ويساعد هذا على توفير وقت أكبر لمديري المشاريع لتركيز جهودهم في خلق قيمة إضافية، مع تحسين التواصل والتنسيق بين أعضاء الفريق بهذا الشكل، يسهم الذكاء الاصطناعي في تحسين إدارة المشاريع وزيادة الكفاءة وتقليل التكاليف.

3. إدارة المشاريع القائمة على التعلم الآلي: حيث يمكن لمختصي المشروع إنشاء برامج تعتمد على التعلم الآلي التي ستتعلم من المشاريع السابقة وتقتراح الجداول الزمنية الممكنة سيظهر تحليل البيانات المخاطر أو الفرص المحتملة أو التغييرات التي يجب على مدير المشروع القيام بها للأداء في الوقت المحدد والميزانية المحددة.

4. إدارة المشاريع المستقلة: حيث ستحتاج فقط إلى مدخلات من مدير المشروع، وستكون قادرة على الأداء في مشاريع صغيرة غير معقدة واستخدام الخوارزميات في التحليل العاطفي لفهم المدخلات من أصحاب المصلحة والعملاء لن يعمل هذا النوع من أنظمة الذكاء الاصطناعي بالكامل بدون البشر.

ولكن لن تمكن مدير المشروع الافتراضي من استبدال مدير المشروع البشري وإنما يمكن ان يكون الشريك الافتراضي أحد حلول الذكاء الاصطناعي. إذا عمل الذكاء الاصطناعي كشريك افتراضي سيركز مدير المشروع على عقلية مبتكرة ويخصص معرفته لأداء التحول الرقمي ولديه مهارات في علوم البيانات. وتتمثل ميزة مدير مشروع المستقبل في تقييم أفضل للموظفين وتخصيص المهام بشكل مناسب والمراقبة الآلية وتفادي الأخطاء والتحذيرات بناء على البيانات (الشهري وآخرون، 2023، ص.445:444)؛ (المهداوي، 2019، ص. 231).

دعم الذكاء الاصطناعي لجوانب جودة إدارة المشاريع (العيسان، 2021):

- التخطيط والميزانية: يُعتبر التخطيط من أهم مهام مدير المشروع، حيث يتضمن تصميم هيكل تقسيم العمل (WBS) الخاص بالمشروع، ويمكن استخدام خوارزميات التعلم الآلي لتحويل هذا الهيكل تلقائيًا إلى خرائط ذهنية، مما يسهل استخراج المهام والعلاقات بينها، فعملية وضع الميزانية غالبًا ما تكون معقدة ومملة، حيث تعتمد القرارات عادةً على رؤية غير موثوقة وملاحظات شخصية متحيزة، ويحتاج المدراء إلى نهج أكثر دقة في التخطيط والميزانية، وهنا يأتي دور الذكاء

الاصطناعي، حيث يُمكنه تنظيم وتحليل البيانات ذات الصلة، واكتشاف الاتجاهات والأنماط، وتقديم رؤى دقيقة، مما يجعل العملية أكثر كفاءة وموثوقية.

- الإبلاغ عن حالة المشروع: ويُعد معرفة ما إذا كان المشروع يُدار بشكل جيد أم لا من المسؤوليات الأساسية لكل فريق، فيُظهر تطبيق خوارزميات الذكاء الاصطناعي القدرة على التنبؤ بنجاح المشروع بناءً على المعايير التقليدية مثل النطاق، الوقت، الميزانية، والجودة، ومع ذلك تترك هذه المعايير بعض الجوانب النوعية المهمة لإدارة المشروع، مثل وجهة نظر أصحاب المصلحة، لذا فإن دمج المعايير الكمية والنوعية يمكن أن يعزز من دقة التقييمات.

- تقدير المشروع: يعتمد نموذج التنبؤ بنجاح المشروع التطوري (EPSPM) على دمج عدة خوارزميات من الذكاء الاصطناعي، مثل الخوارزميات الجينية (GA) لتحسين النتائج، والمنطق الضبابي (Fuzzy Logic) للاستدلال، والشبكات العصبية (NN) لرسم خرائط المدخلات والمخرجات، ويمكن تطبيق EPSPM على أنواع مختلفة من المشاريع، حيث يساعد الفرق على توقع التقديرات من خلال اختيار عوامل نجاح حاسمة تتعلق بمرحلة دورة حياة المشروع، تُمكن هذه التقنية الفرق من اتخاذ قرارات مستنيرة بناءً على تحليل شامل ودقيق.

وفي الختام تمثل إدارة المشاريع عنصرًا حيويًا في تحقيق النجاح في مختلف القطاعات، ومع تطور تطبيقات الذكاء الاصطناعي، أصبحت هذه الإدارة أكثر كفاءة وفعالية، فتسهم تقنيات الذكاء الاصطناعي في تحسين عمليات التخطيط والتنفيذ، من خلال تحليل البيانات، وتوقع المخاطر، وأتمتة المهام الروتينية، كما تعزز هذه التقنيات التعاون بين الفرق، وتوفر رؤى استراتيجية تساهم في اتخاذ قرارات مستنيرة، فبفضل هذه التطبيقات يمكن للمؤسسات تحقيق نتائج أفضل، وزيادة الإنتاجية، وتقليل التكاليف، مما يجعل الذكاء الاصطناعي شريكًا أساسيًا في مستقبل إدارة المشاريع.

المحور الثالث: تطبيقات الذكاء الاصطناعي في الشحن اللوجستي

لقد تم الاعتراف بالذكاء الاصطناعي بسبب مجموعة واسعة من التطبيقات، بما في ذلك نظام إدارة سلسلة التوريد (SCM)، ويمكن تسهيل عملية اتخاذ القرار الذكية والمرنة في سلسلة التوريد باستخدام الذكاء الاصطناعي (AI). يشعر العملاء بالرضا نظرًا لأن منتجاتهم المطلوبة يتم تسليمها دائمًا في الموعد المحدد وفي حالة جيدة، وذلك بفضل نظام الذكاء الاصطناعي الاستباقي (Toorajipour, et al, 2021).

ويؤدي استخدام الذكاء الاصطناعي لأتمتة الامتثال إلى تقليل التكاليف وتحسين كفاءة شبكة سلسلة التوريد في بيئة الأعمال، ويستخدم اليوم الذكاء الاصطناعي لزيادة قدرات التنبؤ بالطلب ويُعد أمرًا بالغ الأهمية (Wamba, Dubey et al, 2020) ، حيث أن قدرة الروبوتات التي تعتمد على الذكاء الاصطناعي في تخصيص تفاعلات العميل تجعلها أداة قوية لزيادة إقبال العملاء واهتمامهم (Wamba, Bawack et al, 2020)، وقد تستفيد عمليات المستودعات من الذكاء الاصطناعي من خلال القضاء على العمل اليدوي الذي يستغرق وقتًا طويلاً، وتستخدم شركات مثل Amazon و Alibaba بالفعل الروبوتات المدفوعة بالذكاء الاصطناعي (AI) لزيادة إنتاجية وكفاءة سلسلة التوريد (Zhou, 2023)، كل دقيقة وكل ميل لها أهميتها في سلسلة التوريد، ويستخدم الذكاء الاصطناعي الخوارزميات لتحسين طرق التسليم والشحنات للمساعدة في توفير الوقت والمال (Wen, He, 2018).

وعندما يتعلق الأمر بالذكاء الاصطناعي، هناك العديد من الفئات الفرعية التي تندرج تحت أنواع مختلفة من تكنولوجيا الذكاء الاصطناعي، ونظرًا لوجود العديد من مصطلحات وتعريفات الذكاء الاصطناعي، فمن الصعب تناول مجموعات أو مجموعات فرعية أو أصناف متنوعة لها وجهات نظر مختلفة (Alyoubi, Ncir et al, 2022).

وتعد أنظمة التنبؤ بالطلب وتحليل البيانات، والأتمتة في عمليات التخزين والتوزيع، وتقنيات تتبع الشحنات وإدارة المخزون أحد أبرز تطبيقات الذكاء الاصطناعي في الشحن اللوجستي، ويمكن تناولها فيما يلي:

أبرز تطبيقات الذكاء الاصطناعي في الشحن اللوجستي

• أنظمة التنبؤ بالطلب وتحليل البيانات

وقد تزايد الاهتمام مؤخرًا بتحليلات البيانات الضخمة (BDA) من قبل كلاً من الباحثين ووسائل الإعلام، وترجع فكرة تحليل البيانات إلى استخدام موارد البيانات الضخمة والحصول عليها وتخزينها والتي تُستخدم للحصول على كمية هائلة من موارد البيانات من خلال زيادة إدارة القيمة المضافة، وقد أشار (Alyoubi, Ncir et al, 2022) إلى أن البيانات الضخمة تُستخدم لشرح مصطلح Vs3 "، المسمى بالحجم والتنوع والسرعة " velocity volume, variety, and "، ويشير مصطلح السرعة "velocity" إلى زيادة سرعة إدارة البيانات، وقد تم تضمين مصطلح التنوع " variety " في هيكلية

إدارة البيانات غير المنظمة، ومن ثم، يمكن القول بأن أنظمة تحليل البيانات لديها الإمكانية بما لديها من إمكانيات من الحفاظ على إدارة سلسلة التوريد بنجاح، مما قد يسهم في تحقيق سريع لزيادة القيمة المضافة للأعمال في المؤسسة.

لقد مكنت تحليلات البيانات من تدفق البيانات بشكل فوري عند الطلب، الأمر الذي أدى إلى تحسينات كبيرة في عمل المؤسسات التي تعتمد على أنظمة التنبؤ عند الطلب وتحليل البيانات، وذلك من خلال الاتجاه إلى آليات حل المشكلات لتجنب إهدار مزيد من التكاليف، وقد أسهمت أنظمة التنبؤ بالطلب وتحليل البيانات بتأثيرات كبيرة على سلسلة التوريد وإدارة مرونة المخاطر وخاصةً في قطاع الشحن والعمليات اللوجستية (Awan & Shamim, 2021).

هناك نوعان من نطاقات أنظمة التنبؤ بالطلب وتحليل البيانات في سياق سلسلة التوريد وقطاع الشحن والعمليات اللوجستية، لتحسين المصادر التي تعمل على استقرار دعم مواقع شبكات الشحن اللوجستي: أولاً، يتم استخدام تحليل البيانات الضخمة لتسهيل الطلبات المستقبلية التي تلي اتجاهات السوق واحتياجاته، حيث يمكن للشركات ببساطة اتباع استراتيجيات الشراء التي تحافظ على التكلفة وتقلل من قوة إدارة المخاطر من أجل إنتاجية أفضل، ويمكن لأنظمة التنبؤ بالطلب وتحليل البيانات تحديد المقاييس والمعايير التي يمكنها تقييم قوة إدارة العمليات، ويجب استخدام أداء الشركة لتوصيل المواد الخام بإدارة الجودة والكمية الصحيحة (Wang, Alexander, 2015).

في المملكة العربية السعودية، تمت الإشارة إلى تأثير كبير غير مباشر لتحليلات البيانات الضخمة (التخطيط، والمشتريات، والتصنيع، والتسليم) كوسيط في توجيه العمليات (PO) وبرمجة نظم المعلومات (ISP) لتحسين عملية سلسلة التوريد والعمليات اللوجستية في المنظمات الصناعية وتحسين كفاءتها وفعاليتها في المملكة العربية السعودية (Elgendy, 2021).

• الأتمتة في عمليات التخزين والتوزيع

وتنتشر تطبيقات الأتمتة بسبب ظهور البيانات الضخمة، وذكاء الأعمال، بالإضافة إلى كافة التطبيقات التي تتطلب أتمتة مكان العمل، الأتمتة هي فرع من الذكاء الاصطناعي (AI) وعلوم الكمبيوتر، والذي يستخدم تقنيات آلية لحل المشكلات بناءً على البيانات التاريخية، الذكاء الاصطناعي هو التقنيات والخوارزميات الحاسوبية التي تعزز أداء الآلات الشبيهة بالذكاء، مثل هذه الخوارزميات تجعل الآلة تفكر وتتصرف وتنفذ مهام تحاكي التفكير البشري، ابتكر صموئيل مصطلح "الأتمتة" في عام

1995 لوصف قدرة أجهزة الكمبيوتر على التعلم دون الحاجة إلى التعلم، ويمكن الإشارة إلى الأتمتة على أنها دراسة كيفية تعلم أجهزة الكمبيوتر كيفية حل المشكلات من خلال الحصول على المعلومات مباشرة من البيانات، وتعد تقنيات البرمجة التي تسمح لأجهزة الكمبيوتر بالتعلم من تجاربها الخاصة هدفًا أساسيًا في مجال الأتمتة (Alyoubi, Ncir et al. 2022).

مع الأخذ في الاعتبار أن المخرجات معروفة أيضًا، فإن عملية التعلم هذه تهدف إلى تطوير قواعد تربط البيانات من المدخلات والمخرجات، ومن ثم تطبيق تلك القواعد على البيانات الجديدة عند تلقيها، ويشير مصطلح "التعلم غير الخاضع للرقابة" إلى نظام يمكنه التعلم من تلقاء نفسه، ولا توجد قيم أهداف محددة مسبقًا في هذا النمط من التعلم نظرًا لعدم توفير الاستجابات الصحيحة، و"التعلم بدون معلم" هو اسم آخر لهذه الطريقة (Alyoubi, Ncir et al. 2022, p. 19).

في الآونة الأخيرة، اكتسب الأتمتة اهتمامًا كبيرًا بسبب استخدامه في عدة مراحل متميزة لإدارة سلسلة التوريد داخل القطاع المعني، لقد تم تطبيق آليات الأتمتة مؤخرًا في الطلب نظرًا لجوهرها في الترويج وتوصيات الأسعار، وتوصيات المنتجات المخصصة، بالإضافة إلى التنبؤ بالمبيعات، وتلعب تطبيقات الأتمتة دورًا مهمًا في تحسين الهوامش وهوامش الربح جنبًا إلى جنب مع المخزون في مستويات دقيقة للمخزون والمستودعات ومنضدة العمل والتخطيط اللوجستي (Columbus, 2017)، ويمكن القول بأن أساليب الأتمتة تساعد في تقييم كميات كبيرة من المعلومات التي تم جمعها من عمليات التصنيع المستدام والمستمر (Jamwal, R. Agrawal, 2021) بالإضافة إلى ذلك يتم أخذ مزايا استخدام الأتمتة في الاعتبار في السمات الثلاثة الحالية للاستدامة إلى جانب بعض نطاقات الدراسة الجديدة لممارسات الصناعة، يساهم الذكاء الاصطناعي 4.0 والأتمتة في نمو الإيرادات وخفض التكاليف وتقليل الأخطاء، وتحديدًا في قطاعات التصنيع.

وتعمل أنظمة أتمتة المستودعات المدعومة بالذكاء الاصطناعي على الاستفادة من الخوارزميات المتقدمة وتحليلات البيانات لتحسين إدارة المخزون وتبسيط معالجة الطلبات وتعزيز رؤية سلسلة التوريد من خلال التحليلات التنبؤية للتنبؤ بالطلب بواسطة الروبوتات المتتبع لحركة البضائع، ويمكن الذكاء الاصطناعي المستودعات من العمل بكفاءة ودقة وفعالية من حيث التكلفة أكثر من أي وقت مضى، ويلعب الذكاء الاصطناعي دورًا محوريًا في تبسيط عمليات المستودعات من خلال توفير رؤى في الوقت الفعلي أي بشكل فوري ودقيق، وتحسين تخصيص الموارد، وأتمتة المهام المتكررة، ومن خلال تحليل كميات هائلة من البيانات من أجهزة الاستشعار وأجهزة إنترنت الأشياء وأنظمة المؤسسات؛ تحدد خوارزميات الذكاء الاصطناعي الأنماط

والاتجاهات والشذوذات؛ مما يمكن المستودعات من اتخاذ قرارات تعتمد على البيانات ومعالجة التحديات التشغيلية بشكل استباقي (Wan et al, 2020).

وتهدف أنظمة أتمتة المستودعات المعتمدة على الذكاء الاصطناعي على تحسين دقة الطلب وتقليل أوقات التنفيذ وتقليل تكاليف الاحتفاظ بالمخزون من خلال تحسين تخطيطات المستودعات ومسارات الاختيار ومواقع التخزين، علاوة على ذلك، تعمل الروبوتات وتقنيات الأتمتة التي تعمل بالذكاء الاصطناعي على تعزيز كفاءة ومرونة عمليات المستودعات، مما يمكن المستودعات من التكيف مع أنماط الطلب المتغيرة وتفضيلات العملاء بسرعة ودقة (Sarkar, 2022).

وتؤثر الأتمتة في لوجستيات المستودعات باستخدام إنترنت الأشياء، والذكاء الاصطناعي، وشبكات الاستشعار، والحوسبة السحابية، ويمكن أن تحسن رضا العملاء، وتمكنهم من تجنب وضع الطلب الخاطئ وتعزيز الكفاءة في التعامل مع البضائع، وحصر أعدادها الإجمالية التي تم تفرغها في المخازن (Pandian, 2019, p. 68).

• تقنيات تتبع الشحنات وإدارة المخزون.

تستمر التكنولوجيا في التقدم بوتيرة سريعة، وأصبحت رؤية مستودعات المستقبل الأكثر ذكاءً ومرونة وكفاءة أكثر قابلية للتحقيق بشكل متزايد (Tripathi, and Gupta, 2020)، ويعد مفتاح هذا التحول هو أنظمة أتمتة المستودعات المعتمدة على الذكاء الاصطناعي، والتي تُحدث ثورة في عمليات المستودعات التقليدية وتمهد الطريق لمزيد من الكفاءة والمرونة والاستجابة، ومن بين هذه الأنظمة: تمثل الروبوتات المتنقلة المستقلة (AMRs) حجر الزاوية في أتمتة المستودعات في المستقبل، حيث توفر استقلالية ملاحية وتحسينًا لتبسيط عمليات مناولة المواد.

وتعتمد عمليات الأتمتة في لوجستيات المستودعات الذكية على إنترنت الأشياء، والذكاء الاصطناعي، ويستخدم قارئ العلامة للتعرف على نوع البضاعة المستلمة والباركود يضمن التنوع في البضاعة، وتشتمل أتمتة العمليات على عدد من الأدوات المضمنة مثل: المستشعر وقارئ العلامات ومستشعرات الباركود، وتعرف أجهزة الاستشعار وقارئات العلامات ومساحات الباركود على أنواع المنتجات وتتصرف مستقلة مثل الجرافات والرافعات الشوكية لتحميلها على الحامل المناسب، وتقوم أجهزة الاستشعار المثبتة على الحامل بتحديد العدد عبر شبكة Wi-Fi إلى أقرب جهاز كمبيوتر ل يتم مراقبتها من قبل العمال ووحدة الإنتاج (Ahmed, Graves, 2016)، لتوفير المخزون المتاح للعملاء بمجرد تقديم الطلب لمجموعة متنوعة من البضائع، ويتم

تعيين العميل مع الطلب ورقم التتبع، ويتم تقديم تفاصيل متطلبات العميل إلى المستودع بحيث يكون التدخل اليدوي مطلوبًا لتغذية المنتج المطلوب وتلبيته، ويتم نقل معلومات الطلب إلى الروبوتات التي تقرر الأمر بالشكل المناسب لتحضير العنصر الذي سيتم جلبه بناءً على الباركود المذكور وخوارزمية القرار التي تم تغذيتها بناءً على استخراج البيانات والتعلم العميق (David, 2016, Huang., et al)

ويتم تجهيز AMRs بأجهزة استشعار وكاميرات وخوارزميات الذكاء الاصطناعي المتقدمة التي تمكنها من التنقل عبر بيئات المستودعات بشكل مستقل، دون الحاجة إلى أنظمة توجيه خارجية مثل الأسلاك أو المسارات باستخدام تقنيات تحديد الأماكن ورسم الخرائط المتزامنة (SLAM)، وتقوم AMRs بإنشاء خرائط للمناطق المحيطة بما في الوقت الفعلي وتخطيط المسارات المثالية للتنقل بكفاءة بين المواقع المختلفة داخل المستودع. تضمن خوارزميات تخطيط المسار المعتمدة على الذكاء الاصطناعي قدرة AMRs على التكيف مع العوائق الديناميكية والازدحام المروري والظروف البيئية المتغيرة، مما يتيح حركة سلسلة وفعالة في جميع أنحاء المستودع (Sodiya, Umoga., et al 2024).

ويشير خان (Khan, 2020) إلى أن الأذرع الروبوتية لديها تطبيقات في مختلف عمليات التعبئة والتغليف والتجميع داخل المستودعات، حيث تقوم بأتمتة المهام المتكررة وكثيفة العمالة لتحسين الكفاءة والإنتاجية، ففي عمليات التعبئة، يمكن للأذرع الآلية التقاط العناصر ووضعها في صناديق أو حاويات الشحن بسرعة ودقة، مما يضمن جودة تعبئة متسقة ويقلل الضرر أثناء النقل، وفي عمليات التحميل على المنصات، تقوم الأذرع الآلية بتكديس المنتجات على المنصات وفقًا لأنماط أو تكوينات محددة مسبقًا، مما يؤدي إلى تحسين استخدام المساحة وضمان أحمال مستقرة وأمنة للنقل، وفي عمليات التجميع، تعمل الأذرع الآلية جنبًا إلى جنب مع المشغلين البشريين لأداء مهام مثل تجميع المنتج وتجهيزه وفرزه، مما يزيد الإنتاجية ويقلل أوقات الدورات في سير عمل الإنتاج.

أهمية الشحن اللوجستي في مدينة الرياض

تهدف رؤية المملكة العربية السعودية 2030 إلى تعزيز الاقتصاد وأن تصبح مركزًا دوليًا يربط آسيا وأوروبا وأفريقيا، ويدعم الموقع الاستراتيجي للدولة بالقرب من الأسواق الناشئة والطرق البحرية الرئيسية هذا التغيير، وتدعم الاستثمارات التي تقومها الحكومة في البنية التحتية للسكك الحديدية والبحرية والطرق والمطارات والخدمات اللوجستية هذا القطاع، ومعالجة التوسع

الاقتصادي وشيخوخة السكان والتوسع الحضري، تعمل المملكة العربية السعودية على تعزيز أنظمة النقل لديها، وتسعى إلى إقامة شراكات بين القطاعين العام والخاص مع الشركات اللوجستية العالمية، وتعزيز المناطق الاقتصادية الخاصة للتجمعات الصناعية ذات روابط الشحن متعددة الوسائط (Bahrini et al, 2024).

وفي هذا السياق، تعطي صناعة الخدمات اللوجستية الأولوية لتلبية توقعات العملاء، مما يعزز القدرة التنافسية للأعمال ويعزز النمو الاقتصادي. يعد تلبية احتياجات العملاء أمرًا بالغ الأهمية لبقاء المؤسسات اللوجستية وزيادة المبيعات والأرباح (صبيح والسيف، 2023)، وتقدر قيمة قطاع الخدمات اللوجستية في المملكة العربية السعودية بـ 27.6 مليار دولار أمريكي في عام 2020، وهو ما يمثل 43٪ من النشاط في أسواق منطقة الشرق الأوسط وشمال أفريقيا ودول مجلس التعاون الخليجي، تعد المملكة العربية السعودية بالفعل سادس أبرز دولة في مؤشر الخدمات اللوجستية للأسواق الناشئة لعام 2021، لتحقيق إمكانات الأعمال اللوجستية في المملكة العربية السعودية بشكل كامل، يجب على البلاد إعطاء الأولوية للتنمية المحلية من خلال الابتكار في ثلاثة مجالات مهمة: الرقمنة، والبنية التحتية، والتجارة الإلكترونية (YCP Solidiance, 2021).

تتمتع المملكة العربية السعودية بشبكة نقل قوية، تتكون من 27 مطارًا و12 ميناءً بحريًا متصلة بـ 65 ألف كيلومتر من الطرق و4130 كيلومترًا من خطوط السكك الحديدية. جميع الموانئ مملوكة وتديرها شركات القطاع الخاص بموجب عقود طويلة الأجل. تقدم المملكة العربية السعودية إعفاءً لمدة 10 أيام من رسوم التصدير وخصم 50٪ على ضرائب الموانئ لجميع صفقات التصدير. بلغت الطاقة الاستيعابية للمطارات الـ 27، بما في ذلك أربعة في الرياض وجدة والدمام والمدينة المنورة، 81 مليون مسافر في عام 2015. وتعد الرحلات الجوية وسيلة النقل المفضلة لنقل الركاب بسبب المسافات الطويلة بين المدن الرئيسية. تقدم شركات الطيران العالمية الكبرى خدماتها داخل وخارج البلاد (Jaziri et al, 2020).

وبالتالي، تهدف المملكة العربية السعودية إلى تعزيز اقتصادها وتحقيق أهداف رؤية 2030 من خلال تطوير قطاعها اللوجستي الذي يساهم بنسبة 30٪ من التجارة العالمية المنقولة بحراً. ومن المتوقع أن يساهم هذا القطاع في الناتج المحلي الإجمالي من 6٪ إلى 10٪ بحلول نهاية العقد، ويعزز نمو الأعمال، ويوسع الاستثمارات، ويزيد الإيرادات غير النفطية إلى 45 مليار ريال سعودي (12 مليار دولار) سنوياً بحلول عام 2030. المبادرات الرئيسية، مثل البرنامج الوطني للتنمية الصناعية والخدمات

اللوجستية (NIDLP)، والنقل الوطني و تعمل الإستراتيجية اللوجستية ومبادرة مرونة سلسلة التوريد العالمية (GSCRI) على تسريع تطوير القطاع (U.S.-Saudi Business Council, 2023) ..

أشار القديحي (Al-Qudaihi, 2024, 940) إلى أن برنامج رؤية المملكة العربية السعودية 2030 يعمل على تحويل صناعة الخدمات اللوجستية لتعزيز الاقتصاد ووضع البلاد كمركز دولي. ويدعم الموقع الاستراتيجي للدولة بالقرب من الأسواق الناشئة والطرق البحرية الرئيسية هذا التحول، وتستثمر الحكومة في مشاريع البنية التحتية للنقل لدعم النمو ومعالجة التوسع الاقتصادي وشيخوخة السكان واتجاهات التحضر وتعزيز أنظمة النقل، ويعد قطاع الخدمات اللوجستية الذي تبلغ قيمته 27.6 مليار دولار أمريكي في عام 2020، أمرًا بالغ الأهمية للقدرة التنافسية للأعمال والنمو الاقتصادي، وتشمل المبادرات الرئيسية: البرنامج الوطني للتنمية الصناعية والخدمات اللوجستية، والاستراتيجية الوطنية للنقل والخدمات اللوجستية، ومبادرة مرونة سلسلة التوريد العالمية.

الوضع الحالي للقطاع اللوجستي في الرياض

في أواخر الأربعينيات، كانت المملكة العربية السعودية تهدف إلى تحقيق النمو الاقتصادي وتحسين رفاهية المواطنين من خلال استخراج النفط. وافق الملك عبد العزيز آل سعود على بناء ميناء تجاري وبدء قطاع السكك الحديدية في عام 1947، وتم افتتاح أول خط للسكك الحديدية بين الرياض والدمام في عام 1951، وفي عام 2021 تولت الشركة السعودية للخطوط الحديدية (SAR) عمليات وإدارة السكك الحديدية، شبكة السكك الحديدية لقطار الشمال، والتي أنشئت في عام 2006، وقد حققت صناعة السكك الحديدية نجاحًا في العقد الماضي مع العديد من التطورات في البنية التحتية، وتولت شركة SAR تشغيل خط مترو المشاعر المقدسة في عام 2021 بعد القرار الذي صدر في عام 2019، بأن تمتلك شركة SAR جميع مشاريع النقل بالسكك الحديدية التشغيلية في المملكة (الموقع الرسمي لخطوط السكك الحديدية السعودية، 2024). SAR هي شركة متخصصة في السكك الحديدية يسيطر عليها صندوق الاستثمارات العامة، وقد تم تأسيسها لإنشاء روابط بين المناطق الشرقية والوسطى للمملكة والمنطقة الشمالية. بما يتوافق مع متطلبات الأداء والسلامة العالمية أيضًا بمبادئ التشغيل الاقتصادي، تقوم الشركة بإدارة وتشغيل السكك الحديدية، إلى جانب جميع مرافقها، بالكفاءة المطلوبة (MSC, 2023).

يربط SAR بين المناطق الشمالية والشرقية من المملكة. وفي عام 2021، اندمجت مع المؤسسة السعودية للخطوط الحديدية لتشكيل السكك الحديدية السعودية. تقوم الشركة بتشغيل خدمات الركاب اليومية بين الرياض، والهفوف وبقيق والدمام. يعمل قطار SAR North بين الرياض وحائل، ويخدم الجمعية والقصيم، وخدمات النوم بين الرياض والقريات. يعمل قطار SAR East بين الرياض والدمام، ويخدم الهفوف وبقيق. توفر الشركة أماكن جلوس في درجة الأعمال والدرجة السياحية، بما في ذلك مسند رأس مبطن وطاولة ومقبس طاقة عالمي ونقطة USB وتسجيل الأمتعة الحصري (الموقع الرسمي للخطوط الحديدية السعودية، 2023).

SAR هي شركة مملوكة للدولة تقوم بتشغيل شبكة السكك الحديدية في المملكة العربية السعودية، وتقدم خدمات الشحن على خطين رئيسيين يبلغ إجمالي طولهما 1018 كم، وتربط هذه الخطوط الرياض بميناء الدمام على ساحل الخليج العربي. تقوم شركة SAR أيضًا بتشغيل قطارات الركاب بين الرياض والدمام. ومن المخطط أن تمتد الشبكة إلى ميناء جدة على البحر الأحمر والأردن واليمن وربما مصر. وتشمل المشاريع لجسر البري السعودي، وخط بطول 945 كم من الرياض إلى جدة وخط بطول 115 كم من الدمام والجبيل، ويربط الخليج الفارسي بالبحر الأحمر. ومن المخطط أيضًا إنشاء خط سكة حديد بين الشمال والجنوب لنقل المعادن والشحن العام ونقل الركاب (Official Website of Mohawarean ,International Group, 2024).

ومن النماذج الواقعية للقطاع اللوجستي أيضاً MEDLOG، وهي شركة عالمية تعمل في مجال الخدمات اللوجستية وسلسلة التوريد وتركز على تلبية احتياجات قاعدة عملائها المتنامية. إنها تسهل التجارة والتعامل ونقل البضائع بنزاهة ومسؤولية واحترام البيئة. تستثمر MEDLOG في البنية التحتية والأصول والأفراد، وتتكيف مع اتجاهات التكنولوجيا. أنها توفر حلول نقل مرنة متعددة الوسائط والتخزين الداخلي للخدمات للعملاء في جميع الصناعات. وتتمثل مهمتهم في تقديم خدمات لوجستية استثنائية وتلبية احتياجاتهم والمساهمة في سلسلة القيمة الخاصة بهم (Official Website of MEDLOG, 2024).

وتهتم شركة MEDLOG باعتبارها شركة لوجستية عالمية بدمج المعايير البيئية في عمليات الشراء والتقييم من خلال التعاون مع موردي الخدمات اللوجستية. وقد أدى تحسين مسار الشركة ومعدات الرفع الموفرة للطاقة، مثل الرافعات القنطرية الكهربائية، إلى تقليل مسافة الميل الأخير بين مراكز الإنتاج والاستهلاك. تعمل الرقمنة ومراجعة العمليات في الساحات على

زيادة الكفاءة والإنتاجية وتقليل التحركات غير الضرورية مع تخفيف الازدحام المروري. ويتجلى التزام الشركة بالاستدامة في عملياتها (MSC Mediterranean Shipping Company S.A, 2021).

وتوفر الشركة خدمات نقل مخصصة باستخدام الأساطيل المملوكة والمتعاقد عليها، حيث أنهم يستثمرون في الأصول لتقديم خدمة أفضل للعملاء وتقديم حلول نقل داخلي شاملة، ويوفر التخزين خارج الرصيف منصات لوجستية يمكن الوصول إليها للحاويات والسلع، بينما تقوم المستودعات ومراكز التوزيع بتخزين البضائع على نطاق واسع لتسهيل التسليم. تقوم ساحات المستودعات بصيانة وإصلاح الحاويات، بينما تنظم الخدمات اللوجستية التعاقدية عمليات التسليم وتقدم خدمات التبخير في جميع أنحاء أستراليا، ويتم التعامل مع شحنات المشروع بمعدات خاصة وموظفين ذوي خبرة، وتشمل خدمات التبريد الاستثمار المستمر في المستودعات المبردة ومحطات التوصيل ومراقبة الحاويات وعمليات التفريغ قبل الرحلة (Official Website of MEDLOG, 2024).

أما عن واقع الخدمات اللوجستية الحالي في الرياض، فقد أعلنت المملكة العربية السعودية عن أول منطقة اقتصادية خاصة في الرياض، بهدف تعزيز نمو صناعة الشحن البري. وستركز المنطقة على الخدمات اللوجستية المتكاملة، وتقدم مزايا ومعايير فريدة لجذب الشركات العالمية. وكجزء من رؤيتها 2030، تخطط المملكة العربية السعودية لتشجيع الاستثمار الأجنبي وتوسيع الصناعة من خلال مناطق خاصة مع إعفاءات مالية وتجارية وتأثيرات الدخول. ستعطي المنطقة الاقتصادية الخاصة الجديدة الأولوية للخدمات اللوجستية المتكاملة وستعفي البضائع في المناطق ذات الوضع المعلق أو الصيانة أو الإصلاح المؤقت (Bahrini et al, 2024).

وفي هذا السياق تم افتتاح أول خط للسكك الحديدية في المملكة العربية السعودية عام 1951، وكان يربط بين الرياض والدمام، أسسها الملك عبد العزيز والملك سعود، ونقلت 1.8 مليون مسافر في عام 2018 و 700 ألف حاوية من ميناء الدمام إلى الميناء الجاف بالرياض، وتغطي الشبكة التي تديرها المؤسسة العامة للخطوط الحديدية السعودية (SRO) 449 ميلاً من ميناء الخليج العربي إلى العاصمة، بما في ذلك محطات في الهفوف وبقين. ويحتوي الخط أيضاً على خط الدمام-الرياض بطول 556 ميلاً عبر حرض. وفي تسعينيات القرن الماضي، كان مطار الشارقة الدولي ينقل حوالي نصف مليون مسافر وما يقرب من مليوني طن من البضائع سنوياً (Flanders Investment & Trade, 2019).

بالإضافة إلى ذلك، تعتبر شركة سال هي الشركة الرائدة في مجال مناولة الشحن الجوي في المملكة العربية السعودية، حيث تقدم خدمات المناولة الأرضية في 18 مطارًا. وتشمل قاعدة عملائها الجهات الحكومية، وشركات الطيران الأجنبية، وشركات الطيران منخفضة التكلفة. تتمتع الشركة بقدرة كبيرة على مناولة البضائع، وتعتبر محطة جدة أكبرها. وفي عام 2022، تعاملت الرياض مع 159 رحلة جوية يوميًا، ليصل حجم الشحن إلى 358 ألف طن. تعاملت محطة الدمام مع 53 رحلة جوية يوميًا و 71 ألف طن من البضائع (SAL, 2023).

علاوة على ذلك، ينقل النقل بالسكك الحديدية 80% من حجم شحن الحاويات المنقولة بين الدمام والرياض. توفر هذه النسبة افتراضًا عمليًا لحجم البضائع المعبأة في حاويات التي سيتم نقلها بواسطة الجسر البري بين منطقة الرياض ومكة المكرمة. ويترجم ذلك إلى حركة 8.64 مليون طن عبر السكك الحديدية بين الرياض ومكة، وهو ما يعادل تحولًا نموذجيًا من الطريق إلى السكك الحديدية بنسبة 11% تقريبًا. وهذا يقلل من استهلاك الوقود لنقل البضائع بنحو 13% بحلول عام 2030، على افتراض دخول Landbridge حيز التنفيذ في عام 2020 (Lopez-Ruiz et al., 2020).

علاوة على ذلك تسعى الشركة السعودية العالمية للموانئ إلى التعاون مع الشركة السعودية للخطوط الحديدية لتحديث النظام البيئي لميناء الرياض الجاف، مما يساهم في الركيزة الثانية لرؤية المملكة 2030 المتمثلة في اقتصاد سعودي صحي، فيعد هذا معلمًا رئيسيًا لـ SGP حيث نقوم بتوسيع أداتنا المعياري خارج الموانئ لنصبح مزودًا متكاملًا لحلول الشحن، سنتعاون مع الشركة السعودية للخطوط الحديدية لضمان الانتقال السلس وتبسيط سلسلة التوريد لحركة البضائع بكفاءة بين الدمام والرياض (Saudi Global Ports Company, 2021).

الدراسات السابقة:

الدراسات المتعلقة بعلاقة الذكاء الاصطناعي بجودة أداء المشاريع:

- دراسة (Haider & Mohailan, 2020) بعنوان "The Reality of Logistics Performance in the Kingdom of Saudi Arabia and Opportunities to Improve It"

وقد هدفت إلى تحديد مستوى الأداء اللوجستي في المملكة العربية السعودية، حيث اعتمدت الدراسة المنهج التحليلي من خلال دراسة وتحليل مؤشر الأداء اللوجستي خلال الفترة الزمنية (2007-2018م)، ومن ثم تجميع القدرات المتاحة لتحسين

الأداء اللوجستي في المملكة في المستقبل، وتوصلت نتائج الدراسة إلى وجود مستوى متوسط من الأداء اللوجستي في المملكة العربية السعودية، ولكن لا تزال هناك إجراءات وفرص مستمرة للتحسين فيما يتعلق بجودة البنية التحتية والخدمات اللوجستية، كما أنه من خلال جدية واهتمام المسؤولين عن المؤسسات المتعلقة بالأداء اللوجستي، هناك قدرات إيجابية متاحة لتحسين مؤشر الأداء اللوجستي للمملكة في المستقبل، وأوصت الدراسة ببذل مزيد من الجهود لتطوير وزيادة تحسين مجال اللوجستيات بالمملكة، ومواصلة تيسير إجراءات تنفيذ المشاريع لتطوير البنية التحتية اللوجستية، وزيادة تدريب الموظفين على التقنيات الحديثة في تقديم الخدمات اللوجستية، وتحسين مهارات المتخصصين في العمل اللوجستي.

- دراسة الغامدي (2022) بعنوان "عمليات إدارة المعرفة القائمة على الذكاء الاصطناعي في المشاريع الإنشائية:

دراسة تطبيقية في المملكة العربية السعودية"

وهدف الدراسة إلى التعرف على أثر تطبيق عمليات إدارة المعرفة عبر برمجيات الذكاء الاصطناعي في المشاريع الإنشائية بالمملكة العربية السعودية، وذلك من وجهة نظر الممارسين في المملكة العربية السعودية، وقد اعتمدت الدراسة على المنهج الوصفي التحليلي، وقد استخدمت الدراسة مقياس لعمليات إدارة المعرفة، وتوصلت الدراسة إلى عدة نتائج أهمها أن لتطبيق عمليات إدارة المعرفة متمثلة في مشاركة المعرفة، وتطبيق المعرفة من خلال برمجيات الذكاء الاصطناعي له أثر ذو دلالة إحصائية على الاستثمارات الإنشائية، كما توصلت إلى وجود علاقة ارتباط بين عمليات إدارة المعرفة عبر برمجيات الذكاء الاصطناعي والمشاريع الإنشائية، وقد أوصى الباحثان بتعزيز اعتماد تطبيق إدارة المعرفة المبنية على برمجيات الذكاء الاصطناعي لحل مشاكل تأخر الإنجاز للمشاريع الإنشائية في المملكة العربية السعودية، فضلاً عن ذلك ضرورة الاهتمام بالجانب المالي والسعي لتحسين كفاءة المشروع بمشاركة وتطبيق المعرفة التي هي أساس عمليات إدارة المعرفة.

- دراسة (Hashfi & Raharjo, 2023) بعنوان: " Exploring the Challenges and Impacts of Artificial

" Intelligence Implementation in Project Management: A Systematic Literature Review

تقدم هذه الورقة مراجعة منهجية للأدبيات (SLR) لاستكشاف التحديات والتأثيرات المرتبطة بتطبيق الذكاء الاصطناعي في إدارة المشاريع، مع التركيز على ارتباطها بمجموعات العمليات في دليل إدارة المشاريع (PMBOK)، من خلال تحليل 34 مقالة علمية، تكشف النتائج عن دور الذكاء الاصطناعي في تحسين تقييم المخاطر واتخاذ القرارات في مجموعة عملية

البدء، وتعزيز التخطيط واختيار المشاريع في مجموعة عملية التخطيط، وقد هدفت إلى الكشف عن تحديات وتأثيرات تطبيق تقنيات الذكاء الاصطناعي (AI) في إدارة المشاريع. وقد أظهرت نتائج الدراسة أهمية استخدام أدوات وتقنيات الذكاء الاصطناعي في التصدي للتحديات المتصلة بتقييم المخاطر والتنبؤ بالتكاليف واتخاذ القرارات المتعلقة بإدارة المشاريع. كما أدى استخدام تقنيات الذكاء الاصطناعي في مراحل إدارة المشروع (التخطيط، التنفيذ، الرصد والتقييم، الإغلاق) إلى تحسين عملية تقييم المخاطر وتحسين عملية اختيار المشاريع وتقدير التكاليف وتخصيص الموارد واتخاذ القرارات، تحسناً كبيراً في الإنتاجية، وكفاءة استخدام الموارد، وخفض التكاليف، وتعزيز عملية صنع القرار، وتحسين الجودة، وتحسين الكفاءة ونجاح إغلاق المشروع.

- دراسة (Shang et al., 2023) بعنوان: "Prospects, drivers of and barriers to artificial intelligence adoption in project management"

هدفت هذه الدراسة إلى التعرف على الدوافع والعقبات التي تحول دون اعتماد تطبيقات الذكاء الاصطناعي في إدارة المشاريع في قطاع التشييد والبيئة في سنغافورة، واقترح مجموعة من الاستراتيجيات والتوصيات لدفع اعتماد الذكاء الاصطناعي في إدارة المشاريع، تستخدم الدراسة أساليب كمية ونوعية لجمع وتحليل البيانات، وتم تطبيق استبيان على 60 محترفاً محلياً في إدارة المشاريع لجمع البيانات الكمية، مع إجراء اختبارات إحصائية لتحليل النتائج. ولتعزيز صحة النتائج، تم إجراء مقابلات متعمقة مع عدة متخصصين ذوي خبرة في الصناعة، وقد توصلت نتائج الدراسة إلى أن أهم الحواجز التي تعوق تطبيق الذكاء الاصطناعي في إدارة المشاريع تتمثل في ارتفاع تكلفة استخدام تطبيقات الذكاء الاصطناعي وصيانتها ونقص الدعم ونقص الكوادر البشرية الماهرة من الموظفين المدربين على تقنيات الذكاء الاصطناعي. كما أن توفير الدعم مع التوافر المناسب للموارد والتجهيزات والبنية التحتية الملائمة، وتوفير الموظفين المهرة، يساهم بشكل كبير في زيادة استخدام وتطبيق تقنيات الذكاء الاصطناعي في إدارة المشاريع.

- دراسة (Rajesh & Jafar, 2023) بعنوان: "Artificial Intelligence in Project Management & Its Future"

هدفت الدراسة إلى تقييم واقع اعتماد الذكاء الاصطناعي في إدارة المشاريع بالمملكة العربية السعودية وتحديد مدى الاندماج في مختلف عمليات إدارة المشاريع، وتحليل فوائد وتحديات تنفيذ الذكاء الاصطناعي في إدارة المشاريع وفهم تأثيره على أداء المشاريع. وقد توصلت نتائج الدراسة إلى أن تطبيق تقنيات الذكاء الاصطناعي في إدارة المشاريع يساعد في تخطيط المشاريع من خلال تحليل البيانات، ووضع تقديرات دقيقة لمدد المهام والجداول الزمنية للمشروع، مما يؤدي إلى خطط مشاريع أكثر واقعية

وقابلة للتحقيق. كما يمكن لأدوات إدارة المهام التي تعمل بالذكاء الاصطناعي تحديد أولويات الأنشطة، وتحسين سير العمل، الأمر الذي يؤدي إلى تبسيط إجراءات تنفيذ المشروع ويضمن استمرارية تركيز الفرق على المهام الحاسمة.

• دراسة الشهري وآخرون (2023) بعنوان "واقع الذكاء الاصطناعي على إدارة المشاريع في القطاع الحكومي بالمملكة العربية السعودية"

هدفت هذه الدراسة إلى استكشاف واقع استخدام الذكاء الاصطناعي في إدارة المشاريع بالقطاع الحكومي في المملكة العربية السعودية، من خلال فهم إدراك العاملين بأهمية هذه التقنية ومساهمتها في تحسين إدارة المشاريع. تم استخدام المنهج الوصفي التحليلي واستبانة على عينة طبقية تضم 281 موظفًا في إدارات المشاريع. أظهرت النتائج أن إدراك العاملين لأهمية الذكاء الاصطناعي كان مرتفعًا بمتوسط حسابي قدره 4.09، كما أكدوا على مساهمة الذكاء الاصطناعي في إدارة المشاريع بمتوسط 3.86، وأهميته في تحسين الأداء بمتوسط 3.96. وأبرزت الدراسة وجود متطلبات إدارية وفنية لتبسيط استخدام الذكاء الاصطناعي، مثل ربط الإدارات الحكومية إلكترونياً، بالإضافة إلى معوقات مثل ارتفاع تكاليف التقنيات، اختلاف آليات العمل بين الوحدات الحكومية، وقلة الحوافز المادية. كما تبين عدم وجود تأثير ذو دلالة إحصائية لجنس الموظفين وآرائهم حول أهمية الذكاء الاصطناعي، بينما كانت هناك تأثير ذو دلالة لمستوى الخبرة والفئة العمرية وإدراكهم لأهمية ومتطلبات التقنية. اختتمت الدراسة بمجموعة من التوصيات بناءً على هذه النتائج.

• دراسة عبد الله (2024) بعنوان " أثر استخدام تقنيات الذكاء الاصطناعي في تحسين جودة إدارة المشروعات "

وقد هدفت الدراسة للكشف عن أبرز تطبيقات الذكاء الاصطناعي في تحسين جودة إدارة المشروعات، وقد اعتمدت الدراسة على دراسة حالات عملية وتحليل بيانات مستخلصة من استطلاعات وآراء المتخصصين العاملين في هذا المجال، وقد اعتمدت الدراسة على المنهج الوصفي، كما تمثلت أدوات الدراسة في الاستبانات، والمقابلات، والملاحظات المباشرة لضمان تغطية جوانب استخدام الذكاء الاصطناعي، وقد توصلت الدراسة لمجموعة من النتائج أهمها: أن نسبة 80% من الشركات تعتمد على استخدام الذكاء الاصطناعي في العمل، كما تؤكد على أن الذكاء الاصطناعي له فوائد كبيرة في تحسين الأداء وزيادة الكفاءة في المشاريع، كما تساهم تطبيقات الذكاء الاصطناعي في مواجهة تحديات العمل ذات التكاليف المرتفعة، وتساهم بشكل ملحوظ في زيادة القدرة على الابتكار.

جدول (2- 1) ملخص لنتائج الدراسات المرجعية

المؤلف	المنهج	العينة	النتائج
Haider & Mohailan (2020)	تحليلي	تحليل مؤشر الأداء اللوجستي للفترة 2007-2018	الأداء اللوجستي في السعودية متوسط؛ توجد فرص لتحسين البنية التحتية والخدمات؛ أوصت الدراسة بتطوير اللوجستيات وتدريب الموظفين وتحسين مهارات المتخصصين.
الغامدي (2022)	وصفي تحليلي	مقاولو المشاريع الإنشائية في السعودية	الذكاء الاصطناعي في إدارة المعرفة له أثر إحصائي على الاستثمار؛ هناك علاقة ارتباط بين إدارة المعرفة والمشاريع؛ أوصت الدراسة بتعزيز تطبيق الذكاء الاصطناعي لحل مشاكل تأخر الإنجاز وتحسين كفاءة المشاريع.
Hashfi & Raharjo (2023)	مراجعة منهجية (SLR)	تحليل 34 مقالة علمية	الذكاء الاصطناعي يحسن تقييم المخاطر، اتخاذ القرار، واختيار المشاريع؛ يعزز الكفاءة، تقليل التكاليف، وتحسين الجودة؛ أوصت باستخدام أدوات الذكاء الاصطناعي بكافة مراحل إدارة المشاريع.
Rajesh & Jafar (2023)	تحليلي	غير مذكورة بالتحديد	الذكاء الاصطناعي يعزز دقة التخطيط، إدارة الوقت، وتبسيط تنفيذ المهام؛ أدواته تساعد في تحسين سير العمل وضمان تركيز الفرق على المهام الحرجة.
Shang et al. (2023)	كمي ونوعي	استبيان لـ 60 متخصصًا + مقابلات معمقة	العوائق تشمل ارتفاع التكاليف، نقص الدعم والمهارات؛ توفير الموارد والكوادر المدربة يساهم في تبني الذكاء الاصطناعي في المشاريع.
الشهري وآخرون (2023)	وصفي تحليلي	استبيان على 281 موظفًا حكوميًا في إدارات المشاريع	إدراك مرتفع بأهمية الذكاء الاصطناعي (متوسط 4.09)؛ مساهمته في الأداء (3.96)؛ معوقات تشمل التكلفة، آليات العمل المختلفة، وقلة الحوافز؛ لا علاقة بين الجنس والآراء، لكن هناك علاقة مع الخبرة والعمر.
عبد الله (2024)	وصفي (دراسة حالة)	شركات ومختصون باستخدام استبانات، مقابلات، وملاحظات مباشرة	80% من الشركات تعتمد الذكاء الاصطناعي؛ يساهم في تحسين الأداء، مواجهة التكاليف العالية، وزيادة الابتكار؛ أوصت الدراسة بتوسيع الاستخدام ودعم الابتكار في المشاريع عبر تقنيات الذكاء الاصطناعي.

التعليق على الدراسات السابقة

تشكل الدراسات السابقة التي تم تناولها في هذا السياق خلفية علمية ثرية وإطاراً نظرياً متكاملماً يُسهم في بلورة فهم أعمق للإشكالية التي تتناولها الدراسة الحالية، والمتمثلة في دور الذكاء الاصطناعي في تحسين جودة إدارة المشاريع اللوجستية في مدينة الرياض. وقد كشفت هذه الدراسات عن تباينات وتشابهات واضحة مع الدراسة الحالية، ما يمنحها قيمة مرجعية كبيرة، سواء على مستوى البعد المنهجي، أو من حيث التوجهات البحثية، أو طبيعة النتائج، أو الإشكالات التي تم التطرق إليها.

من حيث أوجه التشابه، يظهر اتفاق كبير بين أهداف الدراسات السابقة وهدف الدراسة الحالية في التركيز على الذكاء الاصطناعي بوصفه أداة استراتيجية لتحسين الأداء التنظيمي، ورفع كفاءة العمليات، وتقليل التكاليف، وتحقيق مستويات أعلى من الجودة والدقة في إدارة المشاريع. على سبيل المثال، تناولت دراسة حيدر ومحيلان (2020) واقع الأداء اللوجستي في المملكة العربية السعودية، وأكدت أن الأداء كان متوسطاً خلال الفترة المدروسة، مع وجود إمكانات حقيقية للتحسين، وهو ما يتقاطع مع هدف الدراسة الحالية في استكشاف آليات تعزيز هذا الأداء، وإن كانت الدراسة السابقة لم تركز مباشرة على الذكاء الاصطناعي، إلا أنها تفتح المجال لمقاربة هذا الموضوع من زاوية التحسينات التقنية الممكنة. في حين أن دراسة الغامدي (2022) كانت أكثر قرباً من موضوع الدراسة الحالية، إذ ركزت على أثر عمليات إدارة المعرفة من خلال الذكاء الاصطناعي في المشاريع الإنشائية، وقد خلصت إلى أن مشاركة وتطبيق المعرفة باستخدام أدوات الذكاء الاصطناعي يسهمان في تحسين أداء المشاريع وتقليل تأخر الإنجاز، وهي مضامين تتماشى مع فرضيات الدراسة الحالية في سياق الخدمات اللوجستية.

كذلك، أظهرت دراسة الشهري وآخرون (2023) أن إدراك العاملين في القطاع الحكومي بأهمية الذكاء الاصطناعي مرتفع، وأن هناك وعياً متنامياً بأثره الإيجابي على إدارة المشاريع، وهي نتائج تدعم السياق الثقافي والإداري الذي تندرج فيه الدراسة الحالية، وتؤكد وجود بيئة واعدة لتبني هذه التقنيات في المملكة العربية السعودية. أما دراسة هاشفي وراحرجو (2023)، فقد اتسمت بشمولها عبر مراجعة منهجية للأدبيات المرتبطة بتطبيقات الذكاء الاصطناعي في إدارة المشاريع، وأظهرت أن هذه التقنيات تساهم بشكل كبير في تقييم المخاطر، وتحسين جودة اتخاذ القرار، وتوزيع الموارد بكفاءة أعلى، وهي كلها عناصر تتوافق مع ما تسعى الدراسة الحالية إلى التحقق منه ميدانياً. وبصورة مشابهة، بينت دراسة شانغ وآخرين (2023) أن استخدام الذكاء

الاصطناعي في إدارة المشاريع من شأنه تحسين الإنتاجية وتقليل التكاليف وتعزيز عمليات اتخاذ القرار، وهي نتائج تؤكد جدوى هذه التقنية في بيئات الأعمال المتقدمة.

أما من الناحية المنهجية، فقد اعتمدت غالبية الدراسات السابقة على المنهج الوصفي التحليلي في تحليل الظواهر الإدارية والتقنية، كما هو الحال في دراسة عبد الله (2024)، ودراسة الشهري وآخرون (2023)، وهو المنهج ذاته المعتمد في الدراسة الحالية، ما يضمن درجة من الاتساق العلمي ويعزز المقارنة بين النتائج. ويلاحظ أن الأدوات البحثية الأكثر شيوعاً كانت الاستبانة والمقابلات، وهي أدوات تمثل بدورها ركيزة أساسية في الدراسة الحالية، مما يعزز من موثوقية النتائج المتوقعة، ويفتح المجال لبناء استنتاجات قائمة على أسس منهجية مماثلة.

وفي المقابل، تتجلى أوجه الاختلاف بين الدراسات السابقة والدراسة الحالية في عدة أبعاد رئيسية، يأتي في مقدمتها السياق الجغرافي والقطاعي. فقد ركزت بعض الدراسات على بيئات غير سعودية، مثل دراسة شانغ وآخرون (2023) التي أجريت في سنغافورة، وهي بيئة تختلف في بنيتها التنظيمية وتكنولوجيتها المتقدمة، الأمر الذي قد يُصعّب من إمكانية تعميم نتائجها على بيئة مثل مدينة الرياض. كما أن معظم الدراسات التي أجريت في السعودية، مثل دراسة الغامدي (2022) ودراسة الشهري وآخرون (2023)، ركزت على قطاعات محددة كالقطاع الإنشائي أو الحكومي، ولم تُعبر اهتماماً كافياً للقطاع اللوجستي، رغم أهميته البالغة في دعم الاقتصاد الوطني وتحقيق مستهدفات رؤية المملكة 2030. الدراسة الحالية تسد هذه الفجوة من خلال التركيز على الشحن اللوجستي، وبشكل أكثر تحديداً داخل العاصمة الرياض، مما يمنحها طابعاً محلياً وقطاعياً متخصصاً. ومن الاختلافات الجوهرية أيضاً نوع البيانات المستخدمة. فقد اعتمدت بعض الدراسات على تحليل نظري أو مراجعة أدبية منهجية دون استناد إلى بيانات ميدانية مباشرة، كما في دراسة هاشفي وراحارجو (2023)، بينما دججت دراسات أخرى بين التحليل الكمي والنوعي مثل دراسة شانغ وآخرون (2023). وتتميز الدراسة الحالية بأنها تجمع بين التحليل النظري والتحقيق الميداني من خلال تطبيق أدوات بحث موجهة إلى عينة من موظفي شركات الشحن العاملة في الرياض، الأمر الذي يضيف بعداً تطبيقياً ومعاصراً على نتائج الدراسة، ويجعلها أكثر التصاقاً بالواقع المهني والعملي.

علاوة على ذلك، تختلف الدراسة الحالية من حيث الأفق الزمني، حيث تسعى إلى فحص أثر الذكاء الاصطناعي في صورته الراهنة، بكل ما تحمله من تطورات متسارعة على مستوى البرمجيات، والأتمتة، والتعلم الآلي، والأنظمة الذكية. أما دراسة

حيدر ومحيلان (2020)، على سبيل المثال، فقد غطت فترة زمنية سابقة امتدت من 2007 حتى 2018، ولم تتناول الطفرات الحديثة في الذكاء الاصطناعي التي شهدتها العقد الأخير، مما يُعطي الدراسة الحالية ميزة المعاصرة والارتباط بالتحويلات الرقمية الفعلية التي يشهدها قطاع النقل والخدمات اللوجستية.

وبذلك، يمكن القول إن الدراسة الحالية لا تقتصر على إعادة إنتاج ما طرحته الدراسات السابقة، بل تتجاوزها إلى تقديم رؤية تحليلية تطبيقية تركز على قطاع متخصص وموقع جغرافي محدد، باستخدام أدوات منهجية ملائمة تضمن تحقيق أهداف الدراسة، وتُسهم في توسيع المعرفة العلمية والتطبيقية حول دور الذكاء الاصطناعي في تطوير الأداء اللوجستي وتحسين جودة إدارة المشاريع ذات الطابع الحيوي والاستراتيجي.

وفيما يتعلق بالفجوة البحثية فتسعى الدراسة الحالية لسد مجموعة من الفجوات البحثية التي لم تُعالج بشكل كافٍ، مما يُبرز الحاجة إلى إجراء دراسة متخصصة تركز على القطاع اللوجستي في مدينة الرياض، وتسعى لسد الثغرات المعرفية التي لم تغطها الأدبيات السابقة. وتتمثل أبرز هذه الفجوات في عدة محاور رئيسة توضح مساهمة الدراسة الحالية في الحقل المعرفي والتطبيقي.

أولى هذه الفجوات تتمثل في ندرة الدراسات الميدانية التي تستهدف قطاع الشحن اللوجستي في المملكة العربية السعودية، رغم الأهمية الاقتصادية البالغة لهذا القطاع. فقد ركزت معظم الدراسات التي أُجريت في السياق السعودي على قطاعات مختلفة، كالقطاع الحكومي أو المشاريع الإنشائية. على سبيل المثال، تناولت دراسة الشهري وآخرون (2023) دور الذكاء الاصطناعي في تحسين إدارة المشاريع في القطاع الحكومي، في حين ركزت دراسة الغامدي (2022) على القطاع الإنشائي دون التطرق بشكل مباشر أو تفصيلي إلى قطاع الشحن. أما دراسة حيدر ومحيلان (2020)، فقد سلطت الضوء على الأداء اللوجستي في السعودية، لكنها لم تتناول تقنيات الذكاء الاصطناعي ولا دورها في تحسين هذا الأداء، بل اكتفت بتحليل عام لمستوى الأداء اللوجستي دون الغوص في أدوات التحول الرقمي المؤثرة فيه. وهذا يبرز حاجة ماسة إلى دراسات ميدانية حديثة تركز على توظيف الذكاء الاصطناعي في هذا القطاع الحيوي، خصوصاً في ظل التحول الرقمي الذي تشهده المملكة ضمن إطار "رؤية 2030".

وتُعد الفجوة الثانية مرتبطة بالموقع الجغرافي للدراسات. حيث لم تتناول أي من الدراسات السابقة موضوع العلاقة بين الذكاء الاصطناعي وإدارة المشاريع اللوجستية ضمن نطاق مدينة الرياض على وجه التحديد، رغم ما تمثله من أهمية مركزية في

خارطة الخدمات اللوجستية بالملكة. فقد ناقشت دراسة راجيش وجعفر (2023) موضوع الذكاء الاصطناعي في إدارة المشاريع على مستوى المملكة بشكل عام، لكنها لم تتناول التحديات والفرص الخاصة بمدينة الرياض التي تُعد مركزاً لوجستياً وإدارياً واقتصادياً بارزاً في المنطقة. تتميز الرياض بكثافة عمليات النقل والتوزيع والبنية التحتية اللوجستية المتقدمة نسبياً، مما يجعلها نموذجاً مثالياً لتحليل أثر الذكاء الاصطناعي على جودة إدارة المشاريع اللوجستية. لذا تسعى الدراسة الحالية إلى ملء هذه الفجوة من خلال تناولها هذا الموضوع في بيئة تطبيقية دقيقة جغرافياً وقطاعياً.

الفجوة الثالثة تتعلق بغياب التحليل التفصيلي للتكامل بين تقنيات الذكاء الاصطناعي المحددة، مثل التعلم الآلي (Machine Learning)، والروبوتات، وأنظمة التتبع الذكية، والتحليل التنبؤي، وبين تحسين جودة إدارة المشاريع. فمعظم الدراسات، مثل دراسة عبد الله (2024)، تناولت الذكاء الاصطناعي من منظور عام، وذكرت أنه يُسهم في تحسين الأداء والكفاءة والقدرة على الابتكار، لكنها لم تُفصّل في الآليات التي تُحقق هذا التحسين، ولم تقدم تحليلاً دقيقاً لكيفية عمل تقنيات بعينها ضمن بيئة المشاريع اللوجستية. في المقابل، تهدف الدراسة الحالية إلى سد هذه الفجوة من خلال استكشاف كيفية توظيف تقنيات بعينها من الذكاء الاصطناعي في رفع مستوى الكفاءة التشغيلية والإدارية داخل قطاع الشحن في الرياض، بما في ذلك مدى فاعلية هذه التقنيات في التنبؤ بالطلب، وتقليل الأخطاء البشرية، وتحسين الجدولة، وتعزيز قدرات المراقبة والتحكم.

كما تبرز فجوة رابعة تتعلق بضعف تناول الميادين للمعوقات الفعلية التي تواجه تطبيق الذكاء الاصطناعي في السياق المحلي. فعلى الرغم من أن دراسة شانغ وآخرين (2023) قد حددت عدداً من التحديات، مثل ارتفاع تكاليف التقنيات ونقص الكوادر المدربة، إلا أن تلك التحديات تم استكشافها في سياق سنغافورة، وهي بيئة تختلف من حيث مستوى البنية التحتية الرقمية، وواقع السياسات التنظيمية، ودرجة الجاهزية المؤسسية، عن البيئة السعودية. الدراسة الحالية تسعى إلى تقديم رؤية محلية متعمقة حول التحديات الفعلية التي تواجه تطبيق الذكاء الاصطناعي في الشركات اللوجستية في الرياض، وتأثير هذه التحديات على جودة الإدارة واتخاذ القرار، خاصة في ظل وجود مبادرات وطنية كبرى مثل "رؤية 2030" التي تضع التحول الرقمي في مقدمة أولوياتها الاستراتيجية.

أما الفجوة الخامسة، فتتمثل في غياب المقارنات الكمية بين المشاريع التي تعتمد على تقنيات الذكاء الاصطناعي وتلك التي تدار بالطرق التقليدية. لم تتناول الدراسات السابقة بشكل دقيق ومباشر مدى تفوق النموذج التقني على النموذج التقليدي

في المشاريع اللوجستية، سواء من حيث تقليل التكاليف، أو رفع الكفاءة، أو تسريع الإنجاز، أو تحسين جودة العمليات. الدراسة الحالية تُعالج هذه الفجوة من خلال اعتمادها على بيانات ميدانية يتم جمعها من شركات الشحن في مدينة الرياض، بهدف إجراء تحليل مقارن يبرز الفروق الحقيقية في الأداء بين النماذج المختلفة لإدارة المشاريع. هذه المقارنة لا تكتفي بالملاحظات الوصفية، بل تُبنى على مؤشرات كمية دقيقة تسمح بفهم عميق للتأثير المباشر لتقنيات الذكاء الاصطناعي على المشاريع اللوجستية.

ستساهم الدراسة الحالية بشكل مباشر وفعال في سد الفجوات البحثية المحددة، وذلك من خلال تصميمها المنهجي وأهدافها التطبيقية المحددة. فأولاً، في مواجهة ندرة الدراسات الميدانية المتخصصة في قطاع الشحن اللوجستي السعودي، تقدم هذه الدراسة تحقيقاً ميدانياً مركزاً يجمع بيانات أولية من عينة من العاملين والمديرين في شركات الشحن العاملة في مدينة الرياض. وهذا يحول المعرفة من الإطار النظري العام إلى إطار تطبيقي محدد، يوفر رؤية واقعية عن حالة القطاع واستعداده لتطبيقات الذكاء الاصطناعي، مما يثري الأدب الأكاديمي ببيانات تجريبية تنبع من قلب الميدان الحيوي الذي تم تجاهله نسبياً في الدراسات المحلية السابقة.

ثانياً، وبالتصدي للفجوة الجغرافية، فإن تركيز الدراسة الحصري على مدينة الرياض يملأ فراغاً واضحاً. فبدلاً من التعميم على مستوى المملكة، تتعمق الدراسة في الخصائص اللوجستية والتحديات والفرص الفريدة للعاصمة كمركز اقتصادي ولوجستي رئيس. هذا التحديد الجغرافي الدقيق سيؤدّد معرفة قابلة للتطبيق المباشر من قبل متخذي القرار في الشركات والجهات المعنية بالرياض، وسيقدم نموذجاً يمكن البناء عليه لدراسات مماثلة في مدن سعودية أخرى، مع مراعاة اختلافات كل بيئة.

ثالثاً، لمعالجة فجوة التحليل السطحي للتكنولوجيا، لن تتعامل الدراسة مع "الذكاء الاصطناعي" كمفهوم مجرد، بل ستحلل أدواته الفرعية المحددة ودورها العملي. من خلال الاستبانة والمقابلات، ستبحث الدراسة في تأثير تقنيات بعينها (مثل أنظمة التتبع الذكية، الخوارزميات التنبؤية للطلب، أدوات التحسين الآلي للمسارات) على مؤشرات الجودة المحددة في إدارة المشاريع اللوجستية (كدقة المواعيد، تخفيض التكاليف، إدارة المخزون). هذا التحليل التفصيلي سيوضح آليات التحسين الدقيقة، وليس فقط نتائجها العامة، مما يقدم دليلاً عملياً للشركات حول أي التقنيات تستثمر فيها لمعالجة تحديات تشغيلية محددة.

رابعاً، فيما يتعلق بفجوة المعوقات المحلية، ستعمل الدراسة على كشف التحديات الحقيقية التي تواجه تطبيق الذكاء الاصطناعي في السياق المحلي لشركات الرياض، متجاوزة القائمة النظرية العامة. من خلال الأسئلة الموجهة للممارسين، ستحدد

الدراسة العقبات العملية كتكاليف الاستثمار المحددة، فجوات المهارات بين الموظفين الحاليين، تحديات التكامل مع الأنظمة التقليدية، والحوازر التنظيمية أو الثقافية داخل المؤسسات. هذا التشخيص الدقيق سيكون ذا قيمة كبيرة لوضعي السياسات والمطورين من أجل تصميم حلول ومبادرات تدريبية ودعمية تلائم البيئة المحلية بشكل دقيق.

كما تسد الدراسة الفجوة المتعلقة بغياب المقارنة الكمية المباشرة. من خلال جمع البيانات عن مؤشرات أداء المشاريع (مثل زمن الإنجاز، نسبة الأخطاء، التكلفة لكل عملية) من شركات تستخدم تقنيات ذكاء اصطناعي بدرجات متفاوتة ومقارنتها ببيانات من مشاريع تدار بطرق تقليدية، ستمكن الدراسة من تقديم أدلة رقمية ملموسة على القيمة المضافة. هذه المقارنة التحليلية لن تثبت تفوق النموذج التقني فحسب، بل ستقيس حجم هذا التفوق ونسبته، مما يوفر حجة اقتصادية وإدارية قوية لدفع عجلة التحول الرقمي في القطاع.

بجمعها لهذه الأبعاد: التطبيق الميداني، التخصص الجغرافي والقطاعي، التحليل التقني التفصيلي، تشخيص التحديات المحلية، والمقارنة الكمية، فإن الدراسة لا تملأ فراغاً معرفياً فحسب، بل تقدم إطاراً عملياً شاملاً. مساهمتها تكمن في تحويل النقاش حول الذكاء الاصطناعي في الإدارة اللوجستية من مستوى الضرورة النظرية والفوائد المتوقعة العامة، إلى مستوى التطبيق العملي الواقعي، مقاساً ببيانات محلية وموجهاً لحل مشكلات بيئة عمل محددة، مما يعزز من جدواها الأكاديمية وقيمتها التطبيقية معاً.

الفصل الثالث

منهجية الدراسة وإجراءاتها

- تمهيد
- منهج الدراسة
- مجتمع الدراسة
- عينة الدراسة
- أداة الدراسة
- أساليب تحليل البيانات

الفصل الثالث: منهجية الدراسة وإجراءاتها

تمهيد:

يتناول هذا الفصل وصف لإجراءات البحث الميدانية التي قامت بها الباحثة لتحقيق أهداف البحث، وتتضمن تحديد المنهج المتبع في البحث، ومجتمع البحث، وعينة البحث، وأداة البحث والتحقق من صدقها وثباتها، والمعالجة الإحصائية المستخدمة في تحليل النتائج.

منهج الدراسة:

اعتمدت الدراسة الحالية على المنهج الوصفي التحليلي، والذي يُعد من أكثر المناهج استخدامًا في الدراسات الإدارية والاجتماعية التي تهدف إلى دراسة الظواهر كما هي في الواقع وتحليل العلاقات بين متغيراتها. ويقوم هذا المنهج على جمع البيانات والمعلومات من مجتمع الدراسة، ثم وصفها بشكل دقيق كميًا ونوعيًا، وتحليلها باستخدام الأساليب الإحصائية الملائمة للكشف عن أنماط الارتباط والتأثير بين المتغيرات محل الدراسة. وقد تم اختيار هذا المنهج نظرًا لملاءمته لأهداف الدراسة التي تسعى إلى التعرف على دور تقنيات الذكاء الاصطناعي كمتغير مستقل في تحسين جودة إدارة المشاريع كمتغير تابع داخل قطاع الشحن اللوجستي بمدينة الرياض.

مجتمع الدراسة

يقصد بمجتمع الدراسة جميع الأفراد أو الأشخاص أو الأشياء الذين يمثلون موضوع الدراسة، يتكون مجتمع الدراسة من جميع الأفراد العاملين في شركات الشحن والخدمات اللوجستية العاملة في مدينة الرياض، وهو عدد غير معروف بالنسبة للبلد، أما عدد الشركات فقد بلغ عددها التقريبي حوالي 282 شركة لوجستية وفقًا لأحدث البيانات المتاحة حتى عام 2025. (الدليل السعودي، 2025)، ويشمل هذا المجتمع الأفراد في شركات النقل البري، والتخليص الجمركي، والشحن العام، والخدمات اللوجستية المتكاملة، مما يعكس تنوع الأنشطة والخدمات المقدمة في هذا القطاع الحيوي. ويمثل هذا العدد إطارًا عامًا لاختيار العينة المستهدفة من العاملين في المستويات الإدارية المختلفة داخل هذه الشركات، بهدف دراسة أثر تطبيق تقنيات الذكاء الاصطناعي على جودة إدارة المشاريع في قطاع الشحن اللوجستي بمدينة الرياض.

عينة الدراسة.

اعتمدت الدراسة على "الفرد" بصفته وحدة للمعينة والتحليل من بين الممارسين والقيادات الإدارية في قطاع الشحن، وذلك لضمان قياس أثر المتغيرات التقنية على ممارسات إدارة المشاريع بشكل دقيق. وبناءً على كون مجتمع الأفراد العاملين في شركات الشحن والخدمات اللوجستية المرخصة من الهيئة العامة للنقل بمدينة الرياض (والبالغ عددها نحو 282 منشأة) يُعد مجتمعاً كبيراً وغير محصور بدقة إحصائية، فقد تم تحديد حجم العينة بـ (384) مفردة وفقاً لمعادلة (Krejcie & Morgan) عند مستوى ثقة 95% وهامش خطأ 5%. ولتحقيق هذا النصاب الإحصائي، استخدم الباحث أسلوب "العينة العشوائية الطبقية التناسبية"، حيث تم استهداف متوسط (2 إلى 3) موظفين من ذوي الاختصاص في إدارة العمليات والمشاريع داخل كل شركة، مما يفسر تجاوز حجم العينة لعدد الشركات الإجمالي ويضمن تمثيل كافة الأنشطة اللوجستية (كالنقل والتخليص والجرد) في العينة المختارة.

أداة الدراسة:

اعتمدت الدراسة الحالية على أداة الاستبانة كوسيلة رئيسية لجمع البيانات من عينة الدراسة، وذلك نظراً لملاءمتها لطبيعة البحث وأهدافه. وقد قامت الباحثة بإعداد الاستبانة استناداً إلى الأدبيات النظرية والدراسات السابقة ذات الصلة بموضوع الذكاء الاصطناعي وجودة إدارة المشاريع في قطاع الشحن اللوجستي، مع الاستعانة بآراء مجموعة من الخبراء والمختصين في مجالات الإدارة، واللوجستيات، وتكنولوجيا المعلومات، لضمان سلامة وصحة الأداة.

1. بناء أداة الدراسة:

تمَّ تصميم أداة الدراسة بهدف التعرف على دور تقنيات الذكاء الاصطناعي كمتغير مستقل في تحسين جودة إدارة المشاريع كمتغير تابع داخل قطاع الشحن اللوجستي بمدينة الرياض، وقد تكونت الاستبانة من قسمين رئيسيين، على النحو التالي:

1. القسم الأول: البيانات الديموغرافية

يهدف هذا القسم إلى جمع معلومات عامة عن المشاركين تساعد في وصف خصائص عينة الدراسة وتحليل النتائج وفقًا لمتغيراتهم الشخصية والمهنية. ويتضمن هذا القسم المتغيرات التالية:

- النوع: (ذكر / أنثى)
- الفئة العمرية: (أقل من 25 سنة / 26-30 سنة / 31-35 سنة / 36-40 سنة / 41-45 سنة / أكبر من 45 سنة)
- الدرجة الوظيفية: (موظف / رئيس قسم / مدير)

2. القسم الثاني: محاور الدراسة

يحتوي هذا القسم على ثلاثة محاور رئيسية تم تطويرها بما يتناسب مع أهداف البحث، وهي:

- المحور الأول: مدى استخدام تقنيات الذكاء الاصطناعي في مجال الشحن اللوجستي ويتكون من 15 فقرة.
 - المحور الثاني: واقع جودة إدارة المشاريع في شركات الشحن اللوجستي بمدينة الرياض ويتكون من 20 فقرة.
 - المحور الثالث: دور الذكاء الاصطناعي في تحسين جودة إدارة المشاريع اللوجستية ويتكون من 10 فقرات.
- تم صياغة عبارات المحاور وفق أسلوب علمي دقيق وباستخدام مقياس ليكرت الخماسي، والذي يتيح للمشاركين تحديد درجة اتفاقهم مع كل عبارة، بحيث تكون الخيارات على النحو التالي: (موافق تمامًا، موافق، محايد، غير موافق، غير موافق تمامًا).

2. صدق أداة الدراسة:

إن صدق الأداة يعني التأكد من أنها سوف تقيس ما أعدت لقياسه، كما يُقصد بالصدق "شمول الاستبانة لكل العناصر التي يجب أن تدخل في التحليل من ناحية، ووضوح فقراتها ومفرداتها من ناحية أخرى، بحيث تكون مفهومة لكل من يستخدمها (العساف، 1433 هـ، ص310) وقد قامت الباحثة بالتأكد من صدق أداة الدراسة من خلال ما يلي :

الصدق الظاهري للأداة (التحكيمي):

بعد الانتهاء من بناء أداة الدِّراسة، تمَّ عرضُها على عدد من أعضاء هيئة التدريس المتخصِّصين؛ وذلك للاسترشاد بآرائهم، وقد طُلب من المحكِّمين إبداء الرأي حول مدى وضوح العبارات، ومدى ملائمتها لما وُضعت لأجله، ومدى مناسبة العبارات للمحور الذي تنتمي إليه، مع وضع التعديلات والاقتراحات التي يمكن من خلالها تطوير الاستبانة. وقد تمَّ الأخذ بملاحظات المحكِّمين، واعتماد العبارة التي اتَّفِق عليها من قبل المحكِّمين بنسبة تزيد عن (٨٥ ٪) فأكثر

صدق البناء الداخلي:

قامت الباحثة بالتأكد من صدق البناء الداخلي وذلك بتطبيق الاستبانة على عينة الدراسة الاستطلاعية المكونة من (30) فرد خارج عينة الدراسة ولها نفس خصائص عينة الدراسة وتم حساب صدق البناء لفقرات محاور الاستبانة، حيث تم حساب معامل الارتباط بين إجابات العينة على كل فقرة من كل محور، وبين إجمالي إجابات العينة عن جميع فقرات المحور التابعة له الفقرة، وجاءت النتائج على النحو التالي:

المحور الأول: مدى استخدام الذكاء الاصطناعي في مجال الشحن اللوجستي

جدول (1-3) صدق الاتساق بين كل فقرة من فقرات المحور الأول والدرجة الكلية للمحور

رقم الفقرة	معامل الارتباط	رقم الفقرة	معامل الارتباط
1	.774**	9	.835**
2	.828**	10	.843**
3	.816**	11	.804**
4	.815**	12	.851**
5	.825**	13	.809**
6	.820**	14	.799**
7	.824**	15	.825**
8	.848**		

**دال عند مستوى دلالة 0.01

يُتضح من الجدول السابق أن معاملات الارتباط بين الفقرات بالمحور الأول والدرجة الكلية للمحور الأول " مدى استخدام الذكاء الاصطناعي في مجال الشحن اللوجستي " جاءت جميعها موجبة ودالة إحصائية وذات قيم متوسطة ومرتفعة، فضلاً عن كونها ذات دلالة إحصائية مما يشير إلى تمتع المحور بدرجة صدق مرتفعة وعليه فأن هذه النتيجة توضح صدق فقرات المحور وصلاحيته للتطبيق الميداني.

المحور الثاني: واقع جودة إدارة المشاريع في مجال الشحن اللوجستي

جدول (3-2) صدق الاتساق بين كل فقرة من فقرات المحور الثاني والدرجة الكلية للمحور

رقم الفقرة	معامل الارتباط	رقم الفقرة	معامل الارتباط
1	.846**	11	.860**
2	.881**	12	.853**
3	.896**	13	.850**
4	.874**	14	.867**
5	.875**	15	.867**
6	.883**	16	.859**
7	.872**	17	.896**
8	.849**	18	.877**
9	.861**	19	.897**
10	.869**	20	.850**

**دال عند مستوى دلالة 0.01

يتضح من الجدول السابق أن معاملات الارتباط بين الفقرات بالمحور الثاني والدرجة الكلية للمحور الثاني " واقع جودة إدارة المشاريع في مجال الشحن اللوجستي " جاءت جميعها موجبة ودالة إحصائية وذات قيم متوسطة ومرتفعة، فضلاً عن كونها ذات دلالة إحصائية مما يشير إلى تمتع المحور بدرجة صدق مرتفعة وعليه فإن هذه النتيجة توضح صدق فقرات المحور وصلاحيته للتطبيق الميداني.

المحور الثالث: دور الذكاء الاصطناعي في تحسين جودة إدارة المشاريع

جدول (3-3) صدق الاتساق بين كل فقرة من فقرات المحور الثالث والدرجة الكلية للمحور

رقم الفقرة	معامل الارتباط	رقم الفقرة	معامل الارتباط
1	.886**	6	.829**
2	.890**	7	.898**
3	.834**	8	.873**
4	.881**	9	.851**
5	.882**	10	.852**

**دال عند مستوى دلالة 0.01

يُتضح من الجدول السابق أن معاملات الارتباط بين الفقرات بال محور الثالث والدرجة الكلية للمحور الثالث " دور الذكاء الاصطناعي في تحسين جودة إدارة المشاريع " جاءت جميعها موجبة ودالة إحصائيا وذات قيم متوسطة ومرتفعة، فضلاً عن كونها ذات دلالة إحصائية مما يشير إلى تمتع المحور بدرجة صدق مرتفعة وعليه فأن هذه النتيجة توضح صدق فقرات المحور وصلاحيته للتطبيق الميداني.

3. ثبات أداة الدراسة:

ثبات أداة الدراسة يعني أن الأداة ستعطي نفس النتائج تقريباً عند تطبيقها مرات عديدة على العينة نفسها ويقصد به إلى أي درجة تعطي أداة الدراسة قراءات متقاربة عند كل مرة تستخدم فيها، او يعني التأكد من ان الاستجابة ستكون واحدة تقريباً لو تكرر تطبيقها على أشخاص مختلفين في اوقات مختلفة

ولقياس مدي ثبات الاستبانة قامت الباحثة بتطبيق الاستبانة على عينة استطلاعية قوامها (30) مفردة باستخدام معاملات ثبات ألفا كرونباخ (Alpha Chronbach) للتأكد من ثبات الاستبانة، ويوضح الجدول التالي قيم معاملات الثبات ألفا كرونباخ لكل محور من محاور الاستبانة كما يلي:

جدول (3-4) معاملات الفا كرونباخ لمحاور الاستبانة

المحور	عدد الفقرات	قيمة ألفا كرونباخ
مدى استخدام الذكاء الاصطناعي في مجال الشحن اللوجستي	15	0.865
واقع جودة إدارة المشاريع في مجال الشحن اللوجستي	20	0.883
دور الذكاء الاصطناعي في تحسين جودة إدارة المشاريع	10	0.863
الدرجة الكلية للاستبيان	45	0.889

تشير نتائج الجدول السابق إلى أن معاملات الثبات بطريقة ألفا كرونباخ كانت مناسبة لأغراض البحث العلمي لكافة محاور الاستبانة؛ إذ كانت جميعها مقبولة علميا وتفي بمتطلبات التطبيق، كما تشير نتائج الجدول السابق إلى ارتفاع معاملات الثبات بطريقة ألفا كرونباخ على الدرجة الكلية، حيث بلغت (0.889) ومما سبق يتبين ان الاستبانة تتسم بدرجة عالية من الثبات لذا يمكن الاعتماد عليها كأداة للدراسة والوثوق بنتائجها

أساليب تحليل البيانات:

لتحقيق أهداف الدراسة وتحليل البيانات التي تم تجميعها بواسطة الاستبانة، تم استخدام العديد من الأساليب الإحصائية المناسبة باستخدام الحزم الإحصائية للعلوم الاجتماعية، والتي يرمز لها اختصاراً بالرمز (SPSS). وذلك بعد ترميز وادخال البيانات إلى الحاسب الآلي، حيث أعطيت الاجابة : (موافق تماماً = 5 درجات)، (موافق = 4 درجات)، (محايد = 3 درجات)، (غير موافق = 2 درجتين)، (غير موافق تماماً = 1 درجة واحدة)، لخدمة اغراض الدراسة وتحليل البيانات التي تم تجميعها من خلال اداة الدراسة في الجانب الميداني، استُخدمت عدد من الأساليب الإحصائية لمعرفة اتجاهات أفراد مجتمع الدراسة حول التساؤلات المطروحة، وذلك باستخدام أساليب المعالجة الإحصائية المناسبة باستخدام برنامج الحزم الإحصائية للعلوم الاجتماعية (SPSS) وذلك بعد أن تم ترميز البيانات وإدخالها إلى الحاسب الآلي، ثم تم استخراج النتائج وفقاً للأساليب الإحصائية الآتية:

1. التكرارات والنسب المئوية (Percentage & Frequencies): للتعرف على الخصائص الديمغرافية لأفراد عينة الدراسة.

2. المتوسط الحسابي (Mean): لمعرفة مدى ارتفاع أو انخفاض إجابات أفراد عينة الدراسة عن المحاور الرئيسة

(متوسط متوسطات العبارات) ومن ثم قامت الباحثة بحساب درجة الموافقة لكل فقرة كما يلي:

لتحديد طول خلايا المقياس الخماسي (الحدود الدنيا والعليا) المستخدم في محاور الدراسة، تم حساب المدى

(4=1-5)، ثم تقسيمه على عدد خلايا المقياس للحصول على طول الخلية الصحيح أي (0.80 = 5/4) بعد ذلك تم

إضافة هذه القيمة إلى أقل قيمة في المقياس وذلك لتحديد الحد الأعلى لهذه الخلية، وهكذا أصبح طول الخلايا كما

يوضحها الجدول الآتي:

جدول (3- 5) درجة الموافقة ومدى الموافقة على مقياس ليكرت الخماسي

درجة الترميز (الوزن النسبي)	درجة الموافقة	فئة المتوسط		مقياس الحكم على النتائج
		من	إلى	
1	غير موافق تماماً	1	1.80	منخفضة جداً
2	غير موافق	1.81	2.60	منخفضة
3	محايد	2.61	3.40	متوسطة
4	موافق	3.41	4.20	مرتفعة
5	موافق تماماً	4.21	5.00	مرتفعة جداً

3. الانحراف المعياري (Standard Deviation): للتعرف على مدى انحراف إجابات أفراد عينة الدراسة لكل عبارة

من عبارات متغيرات الدراسة، ولكل محور من المحاور الرئيسة عن متوسطها الحسابي، وقد استخدمت الدراسة هذا

الأسلوب نظراً لأن الانحراف المعياري يوضح التشتت في إجابات أفراد عينة الدراسة لكل عبارة من عبارات متغيرات

الدراسة، إلى جانب المحاور الرئيسة، فكلما اقتربت قيمته من الصفر تركزت الاجابات وانخفض تشتتها بين المقياس.

4. معامل ارتباط بيرسون (Pearson): لقياس صدق البناء الداخلي بين عبارات الأداة (الاستبانة) وكل محور تنتمي إليه

وحساب العلاقة بين متغيرات الدراسة.

5. معامل الثبات ألفا كرونباخ (Cronbach's Alpha- α): لحساب معامل ثبات أداة الدراسة

6. اختبار كولموغوروف-سميرنوف (Kolmogorov-Smirnov): للتحقق من مدى خضوع بيانات الدراسة للتوزيع

الطبيعي

7. اختبار تحليل الانحدار المتعدد (Regression test) للكشف عن مدى وقوة التأثير الذي تُحدثه تقنيات الذكاء

الاصطناعي (المتغير المستقل أو مجموعة المتغيرات المستقلة) في تحسين جودة إدارة المشاريع (المتغير التابع)، وقياس نسبة

التباين في الجودة التي يمكن تفسيرها بواسطة هذه التقنيات.

الفصل الرابع

نتائج الدراسة ومناقشتها

- تمهيد
- الإجابة عن أسئلة الدراسة
- التحقق من فروض الدراسة
- مناقشة النتائج

الفصل الرابع: نتائج الدراسة ومناقشتها

تمهيد

يتناول ذلك عرضاً للنتائج التي توصّلت إليها الدّراسة الحاليّة، وذلك من خلال عرض استجابات أفراد عينة الدّراسة لعبارات الأداة، ومعالجتها إحصائيّاً، وصولاً إلى النتائج وتحليلها وتفسيرها، في ضوء الأطر النظريّة، والدّراسات السابقة المتعلقة بموضوع الدراسة، وتقوم الباحثة بمناقشة النتائج التي توصّلت إليها الدّراسة وتفسيرها، من خلال الإجابة عن أسئلتها.

أولاً: الاستبانة

1. دراسة المتغيرات الديمغرافية

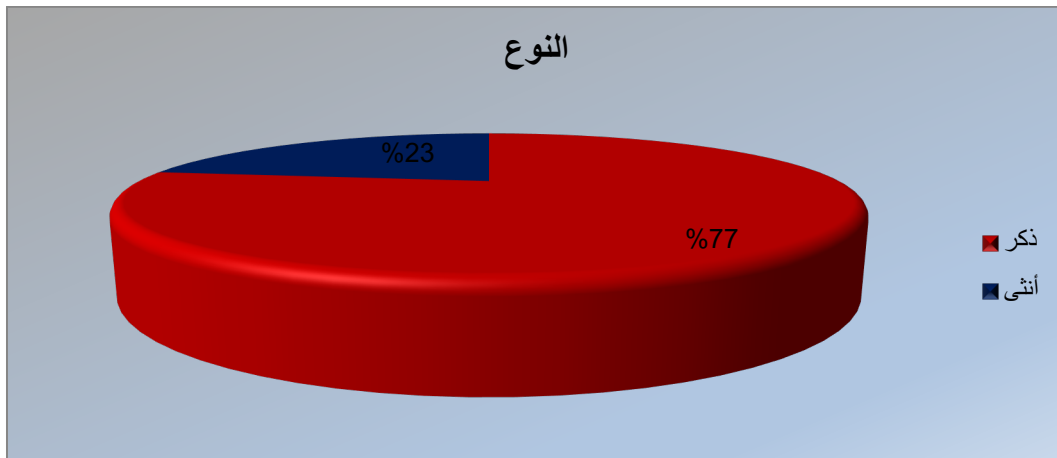
تم حساب التكرارات والنسب المئوية لأفراد عينة البحث وفقاً للمتغيرات:

1. النوع:

جدول (4-1) توزيع أفراد الدّراسة وفق متغير النوع

النوع	التكرار	النسبة المئوية
ذكر	297	77.3
أنثى	87	22.7
المجموع	384	100.0

يُتضح من الجدول أنّ نسبة (77.3%) من إجمالي أفراد عينة الدّراسة من الذكور، ونسبة (22.7%) من إجمالي أفراد الدّراسة من الاناث.



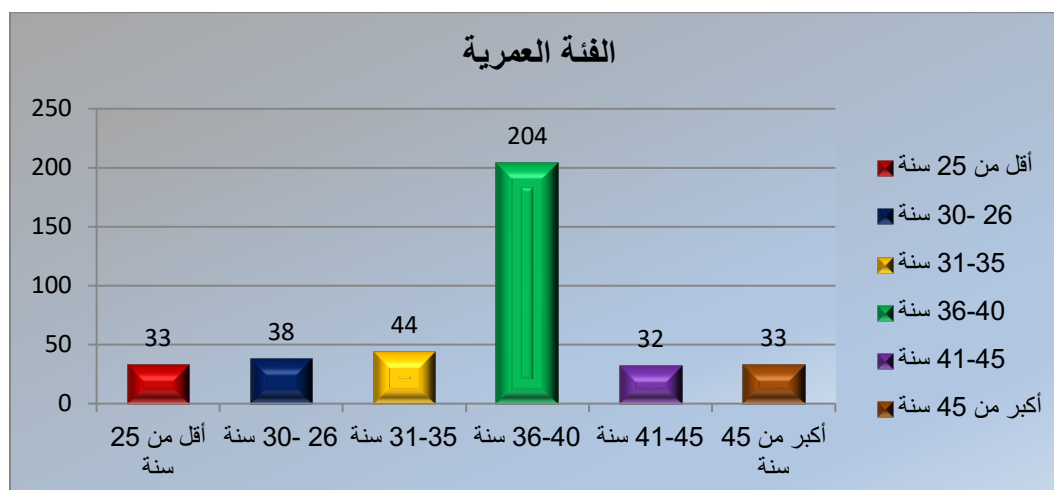
شكل (4-1) توزيع أفراد الدّراسة وفق متغير النوع

2. الفئة العمرية:

جدول (4-2) توزيع أفراد الدِّراسة وفق متغير الفئة العمرية

الفئة العمرية	التكرار	النسبة المئوية
أقل من 25 سنة	33	8.6
26-30 سنة	38	9.9
31-35 سنة	44	11.5
36-40 سنة	204	53.1
41-45 سنة	32	8.3
أكبر من 45 سنة	33	8.6
المجموع	384	100.0

يُتضح من الجدول أنَّ نسبة (53.1%) من إجمالي أفراد عينة الدِّراسة أعمارهم من 36 إلى 40 سنة، ونسبة (11.5%) من إجمالي أفراد عينة الدِّراسة أعمارهم من 31 إلى 35 سنة، ونسبة (9.9%) من إجمالي أفراد عينة الدِّراسة أعمارهم من 26 إلى 30 سنة، ونسبة (8.6%) من إجمالي أفراد عينة الدِّراسة أعمارهم أقل من 25 سنة، ونسبة (8.6%) من إجمالي أفراد عينة الدِّراسة أعمارهم أكبر من 45 سنة، ونسبة (8.3%) من إجمالي أفراد عينة الدِّراسة أعمارهم من 41 إلى 45 سنة.



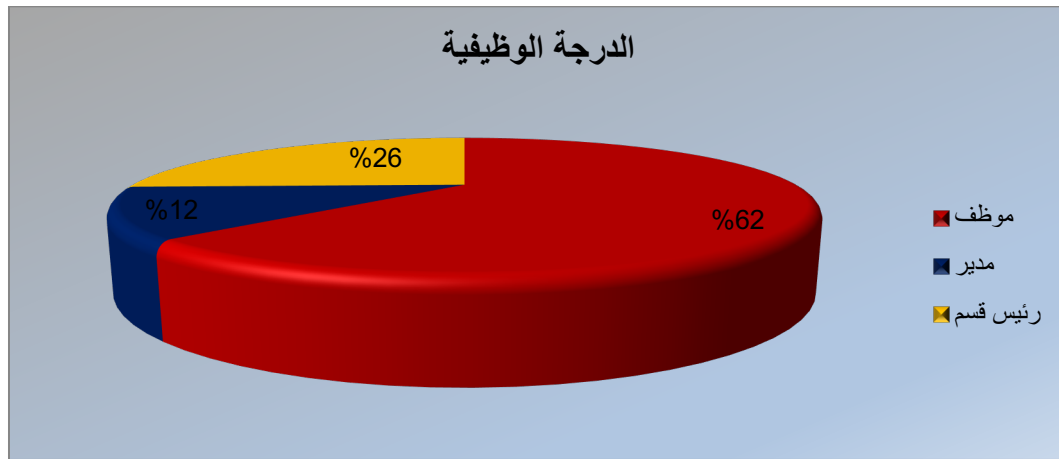
شكل (4-2) توزيع أفراد الدِّراسة وفق متغير الفئة العمرية

3. الدرجة الوظيفية:

جدول (4-3) توزيع أفراد الدِّراسة وفق متغير الدرجة الوظيفية

الدرجة الوظيفية	التكرار	النسبة المئوية
موظف	240	62.5
مدير	46	12.0
رئيس قسم	98	25.5
المجموع	384	100.0

يُتضح من الجدول أنَّ نسبة (62.5%) من إجمالي أفراد عينة الدِّراسة موظفين، ونسبة (25.5%) من إجمالي أفراد عينة الدِّراسة رؤساء أقسام، ونسبة (12%) من إجمالي أفراد عينة الدِّراسة مديرين.



شكل (4-3) توزيع أفراد الدِّراسة وفق متغير الدرجة الوظيفية

الإجابة عن أسئلة الدراسة

السؤال الاول: ما مدى استخدام الذكاء الاصطناعي في مجال الشحن اللوجستي في مدينة الرياض؟

للتعرف على مدى استخدام الذكاء الاصطناعي في مجال الشحن اللوجستي في مدينة الرياض تم حساب المتوسط

الحسابي والانحراف المعياري والرتبة لأبعاد المحور الاول وجاءت النتائج كما يلي:

جدول (4-4) المتوسطات الحسابية والانحرافات المعيارية لفقرات بعد إدارة المخزون الذكي

رقم الفقرة	الفقرة	المتوسط الحسابي	الانحراف المعياري	الرتبة	درجة الموافقة
1	تستخدم الشركة أنظمة الذكاء الاصطناعي لتنظيم الكميات المخزنة بدقة.	3.99	1.043	4	موافق
2	توظف الشركة لخوارزميات الذكاء توقيت إعادة طلب المخزون.	4.02	1.034	3	موافق
3	يؤدي استخدام تقنيات الذكاء الاصطناعي إلى تقليل التكدس أو النقص في المخزون.	4.09	1.089	1	موافق
4	يدير فريق العمل توزيع المخزون بين الفروع باستخدام حلول ذكية تعتمد على بيانات فعلية.	4.04	1.080	2	موافق
5	يراقب الموظفون مستويات المخزون باستمرار من خلال أنظمة الذكاء الاصطناعي.	3.97	1.096	5	موافق
المتوسط العام		4.02	1.07	موافق	

البعد الأول: إدارة المخزون الذكي

يتبين من الجدول السابق أن مدى استخدام إدارة المخزون الذكي في مجال الشحن اللوجستي في مدينة الرياض جاء بدرجة مرتفعة، حيث جاء المتوسط العام مساويا (4.02) ودرجة موافقة (موافق)، بانحراف معياري بلغ (1.07)، وهي قيمة مرتفعة تدل على تباين آراء أفراد عينة الدراسة حول مدى استخدام إدارة المخزون الذكي في مجال الشحن اللوجستي في مدينة الرياض

وتراوح قيم الانحرافات المعيارية بين (1.034 – 1.096)، وجاءت جميع الفقرات ذات قيم مرتفعة؛ مما يوضح

تباين آراء أفراد عينة الدراسة حول تلك الفقرات

وجاءت في الترتيب الأول الفقرة رقم (3): (يؤدي استخدام تقنيات الذكاء الاصطناعي إلى تقليل التكدس أو النقص

في المخزون.)، بمتوسط حسابي بلغ (4.09)، وانحراف معياري بلغ (1.089)، ودرجة موافقة (موافق)، بينما جاءت في الترتيب

الأخير الفقرة رقم (5): (يراقب الموظفون مستويات المخزون باستمرار من خلال أنظمة الذكاء الاصطناعي.) بمتوسط حسابي بلغ (3.97)، وانحراف معياري بلغ (1.096)، ودرجة موافقة (موافق)

وترى الباحثة أن مدى استخدام إدارة المخزون الذكي في مجال الشحن اللوجستي في مدينة الرياض جاء بدرجة مرتفعة، وهذا يدل على ارتفاع مدى استخدام إدارة المخزون الذكي في مجال الشحن اللوجستي في مدينة الرياض حيث يؤدي استخدام تقنيات الذكاء الاصطناعي إلى تقليل التكدس أو النقص في المخزون كما يدير فريق العمل توزيع المخزون بين الفروع باستخدام حلول ذكية تعتمد على بيانات فعلية.

البعد الثاني: أنظمة التتبع الذكي

جدول (4-5) المتوسطات الحسابية والانحرافات المعيارية لفقرات بعد أنظمة التتبع الذكي

رقم الفقرة	الفقرة	المتوسط الحسابي	الانحراف المعياري	الرتبة	درجة الموافقة
6	توفر أنظمة التتبع الذكي معلومات لحظية عن موقع الشحنات.	4.15	1.045	2	موافق
7	تستخدم الشركة تقنيات الذكاء الاصطناعي لمراقبة حركة الشحن بدقة.	4.05	1.133	4	موافق
8	تُستخدم الأنظمة الذكية إشعارات تلقائية للعملاء عن حالة الشحنة.	4.19	1.075	1	موافق
9	تُسهّم أنظمة التتبع الذكي في تقليل فقدان أو تأخير الشحنات.	4.03	1.143	5	موافق
10	تُساعد تقنيات التتبع الذكي في تحسين التواصل بين مختلف أطراف سلسلة الإمداد.	4.11	1.065	3	موافق
المتوسط العام		4.11	1.09	موافق	

يتبين من الجدول السابق أن مدى استخدام أنظمة التتبع الذكي في مجال الشحن اللوجستي في مدينة الرياض جاء بدرجة مرتفعة، حيث جاء المتوسط العام مساويا (4.11) ودرجة موافقة (موافق)، بانحراف معياري بلغ (1.09)، وهي قيمة مرتفعة تدل على تباين آراء أفراد عينة الدراسة حول مدى استخدام أنظمة التتبع الذكي في مجال الشحن اللوجستي في مدينة الرياض

وتراوح قيم الانحرافات المعيارية بين (1.143 – 1.045)، وجاءت جميع الفقرات ذات قيم مرتفعة؛ مما يوضح

تباين آراء أفراد عينة الدراسة حول تلك الفقرات

وجاءت في الترتيب الأول الفقرة رقم (8): (تستخدم الأنظمة الذكية إشعارات تلقائية للعملاء عن حالة الشحنة.)،
بمتوسط حسابي بلغ (4.19)، وانحراف معياري بلغ (1.075)، ودرجة موافقة (موافق)، بينما جاءت في الترتيب الأخير الفقرة
رقم (9): (تسهم أنظمة التتبع الذكي في تقليل فقدان أو تأخير الشحنات.) بمتوسط حسابي بلغ (4.03)، وانحراف معياري
بلغ (1.143)، ودرجة موافقة (موافق)

وترى الباحثة أن مدى استخدام أنظمة التتبع الذكي في مجال الشحن اللوجستي في مدينة الرياض جاء بدرجة مرتفعة،
وهذا يدل على ارتفاع مستوى استخدام أنظمة التتبع الذكي في مجال الشحن اللوجستي في مدينة الرياض حيث تُستخدم الأنظمة
الذكية إشعارات تلقائية للعملاء عن حالة الشحنة كما توفر أنظمة التتبع الذكي معلومات لحظية عن موقع الشحنات.

البعد الثالث: التحليل التنبؤي

جدول (4-6) المتوسطات الحسابية والانحرافات المعيارية لفقرات بعد التحليل التنبؤي

رقم الفقرة	الفقرة	المتوسط الحسابي	الانحراف المعياري	الرتبة	درجة الموافقة
11	تعتمد الشركة على التحليل التنبؤي لتوقع حجم الطلب المستقبلي.	3.85	1.073	5	موافق
12	تستخدم الشركة نماذج الذكاء الاصطناعي لتحليل أنماط السوق وتغيراته.	3.95	1.105	2	موافق
13	يساعد التحليل باستخدام تقنيات الذكاء الاصطناعي في اتخاذ قرارات مسبقة لتخطيط الشحنات.	3.93	1.089	4	موافق
14	تُسهم تقنيات التنبؤ في تقليل التكاليف الناتجة عن تقلبات الطلب.	3.96	1.110	1	موافق
15	تستخدم الشركة الأنظمة الذكية في تحليل البيانات التاريخية باستخدام أدوات تنبؤية لتحسين كفاءة التشغيل.	3.94	1.095	3	موافق
المتوسط العام		3.93	1.09		موافق

يتبين من الجدول السابق أن مدى استخدام التحليل التنبؤي في مجال الشحن اللوجستي في مدينة الرياض جاء بدرجة مرتفعة، حيث جاء المتوسط العام مساويا (3.93) ودرجة موافقة (موافق)، بانحراف معياري بلغ (1.09)، وهي قيمة مرتفعة تدلُّ على تباين آراء أفراد عينة الدِّراسة حول مدى استخدام التحليل التنبؤي في مجال الشحن اللوجستي في مدينة الرياض وتراوح قيم الانحرافات المعيارية بين (1.11 – 1.073)، وجاءت جميع الفقرات ذات قيم مرتفعة؛ مما يوضِّح تباين آراء أفراد عينة الدِّراسة حول تلك الفقرات

وجاءت في الترتيب الأول الفقرة رقم (14): (تُسهّم تقنيات التنبؤ في تقليل التكاليف الناتجة عن تقلبات الطلب.)، بمتوسط حسابي بلغ (3.96)، وانحراف معياري بلغ (1.11)، ودرجة موافقة (موافق)، بينما جاءت في الترتيب الأخير الفقرة رقم (11): (تعتمد الشركة على التحليل التنبؤي لتوقع حجم الطلب المستقبلي.) بمتوسط حسابي بلغ (3.85)، وانحراف معياري بلغ (1.073)، ودرجة موافقة (موافق)

وترى الباحثة أن مدى استخدام التحليل التنبؤي في مجال الشحن اللوجستي في مدينة الرياض جاء بدرجة مرتفعة، وهذا يدل على ارتفاع مستوى استخدام التحليل التنبؤي في مجال الشحن اللوجستي في مدينة الرياض حيث تُسهّم تقنيات التنبؤ في تقليل التكاليف الناتجة عن تقلبات الطلب كما تستخدم الشركة نماذج الذكاء الاصطناعي لتحليل أنماط السوق وتغيراته.

ومما سبق يتبين أن مدى استخدام الذكاء الاصطناعي في مجال الشحن اللوجستي في مدينة الرياض جاء كما يلي:

جدول (4- 7) المتوسطات الحسابية والانحرافات المعيارية لابعاد المحور الاول

رقم البعد	البعد	المتوسط الحسابي	الانحراف المعياري	الرتبة	درجة الموافقة
1	إدارة المخزون الذكي	4.02	1.07	2	موافق
2	أنظمة التتبع الذكي	4.11	1.09	1	موافق
3	التحليل التنبؤي	3.93	1.09	3	موافق
المتوسط العام		4.02	1.08	موافق	

يتبين من الجدول السابق أن استخدام الذكاء الاصطناعي في مجال الشحن اللوجستي في مدينة الرياض جاء بدرجة مرتفعة، حيث جاء المتوسط العام مساوياً (4.02) ودرجة موافقة (موافق)، بانحراف معياري بلغ (1.08)، وهذا يدل على ارتفاع مستوى استخدام الذكاء الاصطناعي في مجال الشحن اللوجستي في مدينة الرياض

السؤال الثاني: ما واقع جودة إدارة المشاريع في مجال الشحن اللوجستي (جودة تخطيط المشروع، جودة تنفيذ المشروع، جودة التحكم في المشروع، وجودة إغلاق المشروع) في مدينة الرياض؟

للتعرف على واقع جودة إدارة المشاريع في مجال الشحن اللوجستي (جودة تخطيط المشروع، جودة تنفيذ المشروع، جودة التحكم في المشروع، وجودة إغلاق المشروع) في مدينة الرياض تم حساب المتوسط الحسابي والانحراف المعياري والرتبة لأبعاد المحور الثاني وجاءت النتائج كما يلي:

البعد الأول: جودة تخطيط المشروع

جدول (4- 8) المتوسطات الحسابية والانحرافات المعيارية لفقرات بعد جودة تخطيط المشروع

رقم الفقرة	الفقرة	المتوسط الحسابي	الانحراف المعياري	الرتبة	درجة الموافقة
1	تحدد الشركة أهداف المشروع بشكل واضح منذ البداية.	4.25	1.071	1	موافق بشدة
2	تضع الشركة خطة زمنية مفصلة لجميع مراحل المشروع.	4.14	1.089	2	موافق
3	تخصص الشركة الموارد المتاحة بناءً على أولويات العمل.	4.09	1.114	3	موافق
4	تقيم الشركة المخاطر المحتملة خلال مرحلة التخطيط.	4.04	1.103	5	موافق
5	تحدث الشركة خطط العمل وفقاً للمتغيرات الطارئة.	4.07	1.072	4	موافق
المتوسط العام		4.12	1.09	موافق	

يتبين من الجدول السابق أن واقع جودة تخطيط المشروع في مجال الشحن اللوجستي في مدينة الرياض جاء بدرجة مرتفعة، حيث جاء المتوسط العام مساوياً (4.12) ودرجة موافقة (موافق)، بانحراف معياري بلغ (1.09)، وهي قيمة مرتفعة تدلُّ على تباين آراء أفراد عينة الدراسة حول واقع جودة تخطيط المشروع في مجال الشحن اللوجستي في مدينة الرياض

وتراوح قيم الانحرافات المعيارية بين (1.071 – 1.114)، وجاءت جميع الفقرات ذات قيم مرتفعة؛ مما يوضح

تباين آراء أفراد عينة الدراسة حول تلك الفقرات

وجاءت في الترتيب الأول الفقرة رقم (1): (تحدد الشركة أهداف المشروع بشكل واضح منذ البداية.)، بمتوسط حسابي بلغ (4.25)، وانحراف معياري بلغ (1.071)، ودرجة موافقة (موافق بشدة)، بينما جاءت في الترتيب الأخير الفقرة رقم (4): (تقيّم الشركة المخاطر المحتملة خلال مرحلة التخطيط.) بمتوسط حسابي بلغ (4.04)، وانحراف معياري بلغ (1.103)، ودرجة موافقة (موافق)

وترى الباحثة أن واقع جودة تخطيط المشروع في مجال الشحن اللوجستي في مدينة الرياض جاء بدرجة مرتفعة، وهذا يدل على ارتفاع واقع جودة تخطيط المشروع في مجال الشحن اللوجستي في مدينة الرياض حيث تحدد الشركة أهداف المشروع بشكل واضح منذ البداية كما تضع الشركة خطة زمنية مفصلة لجميع مراحل المشروع.

البعد الثاني: جودة تنفيذ المشروع

جدول (4-9) المتوسطات الحسابية والانحرافات المعيارية لفقرات بعد جودة تنفيذ المشروع

رقم الفقرة	الفقرة	المتوسط الحسابي	الانحراف المعياري	الرتبة	درجة الموافقة
6	ينفذ الفريق المهام اليومية وفق الجدول الزمني المعتمد.	4.06	1.114	1	موافق
7	يستخدم العاملون الموارد بكفاءة لتحقيق أهداف المشروع.	4.01	1.091	3	موافق
8	يتبع الموظفون الإرشادات الفنية بدقة أثناء التنفيذ.	3.95	1.149	5	موافق
9	تعزز الشركة التعاون بين أعضاء الفريق أثناء العمل.	4.03	1.122	2	موافق
10	تعالج الشركة العقبات الميدانية بسرعة لضمان سير العمل بسلاسة.	3.99	1.131	4	موافق
المتوسط العام		4.01	1.12	موافق	

يتبين من الجدول السابق أن واقع جودة تنفيذ المشروع في مجال الشحن اللوجستي في مدينة الرياض جاء بدرجة مرتفعة، حيث جاء المتوسط العام مساوياً (4.01) ودرجة موافقة (موافق)، بانحراف معياري بلغ (1.12)، وهي قيمة مرتفعة تدلُّ على تباين آراء أفراد عينة الدِّراسة حول واقع جودة تنفيذ المشروع في مجال الشحن اللوجستي في مدينة الرياض

وتراوح قيم الانحرافات المعيارية بين (1.091 – 1.149)، وجاءت جميع الفقرات ذات قيم مرتفعة؛ مما يوضِّح تباين آراء أفراد عينة الدِّراسة حول تلك الفقرات

وجاءت في الترتيب الأول الفقرة رقم (6): (ينفذ الفريق المهام اليومية وفق الجدول الزمني المعتمد.)، بمتوسط حسابي بلغ (4.06)، وانحراف معياري بلغ (1.114)، ودرجة موافقة (موافق)، بينما جاءت في الترتيب الأخير الفقرة رقم (8): (يتبع الموظفون الإرشادات الفنية بدقة أثناء التنفيذ.) بمتوسط حسابي بلغ (3.95)، وانحراف معياري بلغ (1.149)، ودرجة موافقة (موافق)

وترى الباحثة أن واقع جودة تنفيذ المشروع في مجال الشحن اللوجستي في مدينة الرياض جاء بدرجة مرتفعة، وهذا يدل على ارتفاع واقع جودة تنفيذ المشروع في مجال الشحن اللوجستي في مدينة الرياض حيث ينفذ الفريق المهام اليومية وفق الجدول الزمني المعتمد كما تعزز الشركة التعاون بين أعضاء الفريق أثناء العمل.

البعد الثالث: جودة التحكم في المشروع

جدول (4-10) المتوسطات الحسابية والانحرافات المعيارية لفقرات بعد جودة التحكم في المشروع

رقم الفقرة	الفقرة	المتوسط الحسابي	الانحراف المعياري	الرتبة	درجة الموافقة
11	تراقب الشركة الأداء بشكل دوري.	4.14	1.062	1	موافق
12	تقيس الشركة مؤشرات التقدم مقارنة بالخطة الأصلية.	4.10	1.098	2	موافق
13	تتخذ الشركة قرارات فورية عند ظهور أي انحراف.	3.97	1.155	5	موافق
14	توثق الشركة جميع مراحل المشروع بدقة.	4.01	1.166	4	موافق
15	تنظم الشركة اجتماعات دورية لمراجعة الأداء وتحديث الإجراءات.	4.04	1.118	3	موافق
المتوسط العام		4.05	1.12	موافق	

يتبين من الجدول السابق أن واقع جودة التحكم في المشروع في مجال الشحن اللوجستي في مدينة الرياض جاء بدرجة مرتفعة، حيث جاء المتوسط العام مساوياً (4.05) ودرجة موافقة (موافق)، بانحراف معياري بلغ (1.12)، وهي قيمة مرتفعة تدلُّ على تباين آراء أفراد عينة الدِّراسة حول واقع جودة التحكم في المشروع في مجال الشحن اللوجستي في مدينة الرياض

وتراوح قيم الانحرافات المعيارية بين (1.062 – 1.166)، وجاءت جميع الفقرات ذات قيم مرتفعة؛ مما يوضِّح

تباين آراء أفراد عينة الدِّراسة حول تلك الفقرات

وجاءت في الترتيب الأول الفقرة رقم (11): (تراقب الشركة الأداء بشكل دوري)، بمتوسط حسابي بلغ (4.14)، وانحراف معياري بلغ (1.062)، ودرجة موافقة (موافق)، بينما جاءت في الترتيب الأخير الفقرة رقم (13): (تتخذ الشركة قرارات فورية عند ظهور أي انحراف). بمتوسط حسابي بلغ (3.97)، وانحراف معياري بلغ (1.155)، ودرجة موافقة (موافق) وترى الباحثة أن واقع جودة التحكم في المشروع في مجال الشحن اللوجستي في مدينة الرياض جاء بدرجة مرتفعة، وهذا يدل على ارتفاع واقع جودة التحكم في المشروع في مجال الشحن اللوجستي في مدينة الرياض حيث تراقب الشركة الأداء بشكل دوري كما تقيس الشركة مؤشرات التقدم مقارنة بالخطة الأصلية.

البعد الرابع: جودة إغلاق المشروع

جدول (4- 11) المتوسطات الحسابية والانحرافات المعيارية ل فقرات بعد جودة إغلاق المشروع

رقم الفقرة	الفقرة	المتوسط الحسابي	الانحراف المعياري	الرتبة	درجة الموافقة
16	ينهي الفريق جميع المهام المتعلقة بالمشروع في الموعد المحدد.	3.97	1.149	5	موافق
17	تراجع الشركة مدى تحقيق المشروع لأهدافه الرئيسية.	4.08	1.096	2	موافق
18	يُعد الفريق تقارير ختامية تشمل الإنجازات والتحديات.	4.06	1.101	3	موافق
19	يُسلم القائمون على المشروع المخرجات النهائية لمجلس إدارة الشركة.	4.10	1.096	1	موافق
20	تُجري الشركة تقييماً شاملاً لتجربة المشروع لاستخلاص الدروس المستفادة.	4.04	1.114	4	موافق
المتوسط العام		4.05	1.11	موافق	

يتبين من الجدول السابق أن واقع جودة إغلاق المشروع في مجال الشحن اللوجستي في مدينة الرياض جاء بدرجة مرتفعة، حيث جاء المتوسط العام مساوياً (4.05) ودرجة موافقة (موافق)، بانحراف معياري بلغ (1.11)، وهي قيمة مرتفعة تدلُّ على تباين آراء أفراد عينة الدِّراسة حول واقع جودة إغلاق المشروع في مجال الشحن اللوجستي في مدينة الرياض وتراوح قيم الانحرافات المعيارية بين (1.149 – 1.096)، وجاءت جميع الفقرات ذات قيم مرتفعة؛ مما يوضِّح

تباين آراء أفراد عينة الدِّراسة حول تلك الفقرات

وجاءت في الترتيب الأول الفقرة رقم (19): (يُسلم القائمون على المشروع المخرجات النهائية لمجلس إدارة الشركة.)،
بمتوسط حسابي بلغ (4.1)، وانحراف معياري بلغ (1.096)، ودرجة موافقة (موافق)، بينما جاءت في الترتيب الأخير الفقرة
رقم (16): (ينهي الفريق جميع المهام المتعلقة بالمشروع في الموعد المحدد.) بمتوسط حسابي بلغ (3.97)، وانحراف معياري بلغ
(1.149)، ودرجة موافقة (موافق)

وترى الباحثة أن واقع جودة إغلاق المشروع في مجال الشحن اللوجستي في مدينة الرياض جاء بدرجة مرتفعة، وهذا
يدل على ارتفاع واقع جودة إغلاق المشروع في مجال الشحن اللوجستي في مدينة الرياض حيث يُسلم القائمون على المشروع
المخرجات النهائية لمجلس إدارة الشركة.

ومما سبق يتبين أن واقع جودة إدارة المشاريع في مجال الشحن اللوجستي (جودة تخطيط المشروع، جودة تنفيذ المشروع،
جودة التحكم في المشروع، وجودة إغلاق المشروع) في مدينة الرياض جاء كما يلي:

جدول (4- 12) المتوسطات الحسابية والانحرافات المعيارية لابعاد المحور الثاني

رقم البعد	البعد	المتوسط الحسابي	الانحراف المعياري	الرتبة	درجة الموافقة
1	جودة تخطيط المشروع	4.12	1.09	1	موافق
2	جودة تنفيذ المشروع	4.01	1.12	4	موافق
3	جودة التحكم في المشروع	4.05	1.12	2	موافق
4	جودة إغلاق المشروع	4.05	1.11	3	موافق
المتوسط العام		4.06	1.11	موافق	

يتبين من الجدول السابق أن واقع جودة إدارة المشاريع في مجال الشحن اللوجستي (جودة تخطيط المشروع، جودة تنفيذ
المشروع، جودة التحكم في المشروع، وجودة إغلاق المشروع) في مدينة الرياض جاء بدرجة مرتفعة، حيث جاء المتوسط العام
مساويا (4.06) ودرجة موافقة (موافق)، بانحراف معياري بلغ (1.11)، وهذا يدل على ارتفاع مستوى جودة إدارة المشاريع
في مجال الشحن اللوجستي (جودة تخطيط المشروع، جودة تنفيذ المشروع، جودة التحكم في المشروع، وجودة إغلاق المشروع) في
مدينة الرياض

السؤال الثالث: ما دور استخدام الذكاء الاصطناعي في تحسين جودة إدارة المشاريع في مجال الشحن اللوجستي في مدينة الرياض؟

للتعرف على دور استخدام الذكاء الاصطناعي في تحسين جودة إدارة المشاريع في مجال الشحن اللوجستي في مدينة الرياض تم حساب المتوسط الحسابي والانحراف المعياري والرتبة لفقرات المحور الثالث وجاءت النتائج كما يلي:

جدول (4-13) المتوسطات الحسابية والانحرافات المعيارية لفقرات المحور الثالث

رقم الفقرة	الفقرة	المتوسط الحسابي	الانحراف المعياري	الرتبة	درجة الموافقة
1	تستخدم الشركة تقنيات الذكاء الاصطناعي لدعم اتخاذ القرار أثناء تنفيذ المشروع.	3.97	1.112	7	موافق
2	تحسن الشركة دقة تخطيط المشاريع باستخدام أدوات تحليل ذكية.	4.11	1.087	2	موافق
3	تعتمد الشركة على الذكاء الاصطناعي لتوقع المخاطر المحتملة قبل وقوعها.	3.83	1.136	10	موافق
4	تستهدف الشركة رفع كفاءة إدارة الموارد من خلال نظم ذكية تعتمد على البيانات.	4.01	1.088	5	موافق
5	تراقب الشركة تقدم المشروع بشكل لحظي باستخدام تقنيات الذكاء الاصطناعي.	3.91	1.117	8	موافق
6	تقلل الشركة من الأخطاء البشرية بفضل تطبيقات الذكاء الاصطناعي في مختلف مراحل المشروع.	3.87	1.139	9	موافق
7	تربط الشركة بين مراحل المشروع بشكل متكامل باستخدام حلول ذكية.	4.02	1.085	4	موافق
8	تحلل الشركة بيانات الأداء لتحسين جودة التنفيذ في المشاريع المستقبلية.	4.04	1.081	3	موافق
9	تسرع الشركة عمليات المراجعة والتقييم باستخدام أدوات ذكاء اصطناعي.	3.99	1.121	6	موافق
10	ترفع الشركة من مستوى رضا العملاء عبر تحسين جودة مخرجات المشروع من خلال التحليل الذكي.	4.16	1.092	1	موافق
المتوسط العام		3.99	1.11	موافق	

يتبين من الجدول السابق أن دور استخدام الذكاء الاصطناعي في تحسين جودة إدارة المشاريع في مجال الشحن اللوجستي في مدينة الرياض جاء بدرجة مرتفعة، حيث جاء المتوسط العام مساوياً (3.99) ودرجة موافقة (موافق)، بانحراف

معياري بلغ (1.11)، وهي قيمة مرتفعة تدلُّ على تباين آراء أفراد عينة الدِّراسة حول دور استخدام الذكاء الاصطناعي في تحسين جودة إدارة المشاريع في مجال الشحن اللوجستي في مدينة الرياض

وتراوحَت قيم الانحرافات المعياريَّة بين (1.081 – 1.139)، وجاءت جميع الفقرات ذات قيم مرتفعة؛ مما يوضِّح تباين آراء أفراد عينة الدِّراسة حول جميع الفقرات

وجاءت في الترتيب الأول الفقرة رقم (10): (ترفع الشركة من مستوى رضا العملاء عبر تحسين جودة مخرجات المشروع من خلال التحليل الذكي.)، بمتوسِّط حسابي بلغ (4.16)، وانحراف معياري بلغ (1.092)، ودرجة موافقة (موافق)، وفي الترتيب الثاني الفقرة رقم (2): (تحسن الشركة دقة تخطيط المشاريع باستخدام أدوات تحليل ذكية.)، بمتوسِّط حسابي بلغ (4.11)، وانحراف معياري بلغ (1.087)، ودرجة موافقة (موافق)، بينما جاءت في الترتيب الأخير الفقرة رقم (3): (تعتمد الشركة على الذكاء الاصطناعي لتوقع المخاطر المحتملة قبل وقوعها.) بمتوسِّط حسابي بلغ (3.83)، وانحراف معياري بلغ (1.136)، ودرجة موافقة (موافق)

وترى الباحثة أن دور استخدام الذكاء الاصطناعي في تحسين جودة إدارة المشاريع في مجال الشحن اللوجستي في مدينة الرياض جاء بدرجة مرتفعة، وهذا يدل على ارتفاع دور استخدام الذكاء الاصطناعي في تحسين جودة إدارة المشاريع في مجال الشحن اللوجستي في مدينة الرياض حيث ترفع الشركة من مستوى رضا العملاء عبر تحسين جودة مخرجات المشروع من خلال التحليل الذكي كما تحسن الشركة دقة تخطيط المشاريع باستخدام أدوات تحليل ذكية.

التحقق من اعتدالية بيانات الدراسة

للتحقق من اعتدالية بيانات الدراسة تم استخدام الاختبارات (Kolmogorov-Smirnov- Shapiro-Wilk) وجاءت النتائج كما يلي:

جدول (4-14) اعتدالية بيانات الدراسة

Shapiro-Wilk			Kolmogorov-Smirnova			المحور
مستوي الدلالة	عدد درجات الحرية	أداة الإحصاء	مستوي الدلالة	عدد درجات الحرية	أداة الإحصاء	
.000	384	.849	.000	384	.169	مدى استخدام الذكاء الاصطناعي في مجال الشحن اللوجستي
.000	384	.832	.000	384	.164	واقع جودة إدارة المشاريع في مجال الشحن اللوجستي
.000	384	.865	.000	384	.163	دور الذكاء الاصطناعي في تحسين جودة إدارة المشاريع

من نتائج الجدول السابق تبين أن بيانات استجابات أفراد عينة الدراسة حول محاور الدراسة جاءت غير دالة احصائيا حيث جاء مستوى دلالة لكافة المحاور ذات قيمة أكبر من (0.05) للاختبارين (Kolmogorov-Smirnov- Shapiro-Wilk) ومنها نستنتج ان بيانات استجابات أفراد عينة الدراسة حول محاور الدراسة تتبع التوزيع الطبيعي المعياري

التحقق من فروض الدراسة

الفرض الأول H1: يوجد تأثير ذو دلالة إحصائية لإدارة المخزون الذكي، وأنظمة التتبع الذكي، والتحليل التنبؤي على جودة إدارة المشاريع في مجال الشحن اللوجستي في مدينة الرياض.

وللتحقق من هذا الفرض استخدم اختبار تحليل الانحدار الخطي المتعدد للوقوف على قدرة المتغيرات المستقلة (إدارة المخزون الذكي، وأنظمة التتبع الذكي، والتحليل التنبؤي) على التأثير في جودة إدارة المشاريع في مجال الشحن اللوجستي في مدينة الرياض. وقبل استخدام هذه المنهجية الإحصائية تم رصد الدرجات الخام لأدوات البحث وتبويب النتائج باستخدام برنامج SPSS V.26 تمهيداً لإجراء التحليلات الإحصائية الوصفية لمتغيرات البحث. فتم حساب المتوسط، والانحراف المعياري، ومعامل الارتواء والتفلطح، وإحصاءة Durbin – Watson، وتحديد ما إذا كانت البيانات تعاني من مشكلات الارتباط الخطي المتعدد بين المتغيرات المستقلة للبحث اعتماداً على قيم VIF. علاوة على مصفوفة الارتباطات البينية بين متغيرات البحث. ويعرض الجدول الآتي هذه الإحصاءات لمتغيرات البحث لدى عينة البحث الأساسية.

جدول (4-15) الإحصاءات الوصفية ومعاملات الالتواء والتفلطح واختبار التعددية الخطية وإحصاءة - Durbin
Watson لمتغيرات البحث

الإحصاءات المتغير	المتوسط	الانحراف المعياري	الالتواء	التفلطح	VIF	Tolerance	Durbin- Watson
إدارة المخزون الذكي	4.022	0.911	- 1.380	1.770	4.987	0.201	1.896
أنظمة التتبع الذكي	4.105	0.958	- 1.406	1.593	4.821	0.207	
التحليل التنبؤي	3.925	0.954	- 1.173	1.127	3.771	0.265	
جودة إدارة المشاريع	16.227	3.860	- 1.469	1.771	-	-	

يتضح من الجدول السابق ما يأتي:

1. البيانات الخاصة بمتغيرات البحث موزعة توزيعاً اعتدالياً في ضوء معامل الالتواء والتفلطح، حيث إن معامل الالتواء والتفلطح لهذه المتغيرات ينحصر ما بين ± 2 .

2. البيانات لا تعاني من مشكلات الارتباط الخطي المتعدد MultiColinearity، حيث إن جميع قيم تفلطح التباين (VIF) وقعت دون القيمة "2.5" أو "5" أو "10" كقيم مرجعية أشار إليها باحثون مختلفون منهم Craney & Surles (2002, 393)، وكذلك بالنسبة لقيم Tolerance.

3. استقلالية الأخطاء (Independence of Errors): قُدِّرَت افتراضية استقلال الأخطاء التي يؤدي انتهاكها لمشكلات في التحليل. وتعتبر هذه الافتراضية عن أنه ليس هناك ارتباط متسلسل Serial Correlation (يعني أن لكل حالة نسبة خطأ تؤثر في حجم الخطأ للحالة التالية). والأخطاء هي الفروق بين الدرجة الحقيقية للحالة والدرجة المقدَّرة باستخدام معادلة الانحدار. وحينما لا يكون هناك ارتباط متسلسل؛ فهذا يعني أن حجم البواقي لحالة ما ليس له تأثير على حجم البواقي للحالة التالية. وتُستخدم إحصاءة Durbin-Watson لاختبار وجود ارتباط متسلسل بين البواقي؛ حيث إن قيمة هذه الإحصاءة تتراوح بين (صفر - 4). وكقاعدة عامة متعارف عليها فإن البواقي لا

تكون مرتبطة لو كانت قيمة إحصاءة Durbin-Watson مساوية (2) تقريباً، والمدى المقبول يتراوح بين (1,50 - 2,50). وبحساب قيمة Durbin-Watson اتضح أنها وقعت ضمن المدى المقبول (1.896)، بما يشير إلى أن البيانات لا تعاني من مشكلة تسلسل الأخطاء.

ويعرض الجدول (4-16) نتائج تحليل الانحدار، من حيث معامل الارتباط المتعدد ومربع معامل الارتباط المتعدد، والخطأ المعياري للقياس، ونسبة مساهمة المتغيرات المستقلة (إدارة المخزون الذكي، وأنظمة التتبع الذكي، والتحليل التنبؤي) في المتغير التابع (جودة إدارة المشاريع) بطريقة الانحدار المتعدد.

جدول (4-16) معامل الارتباط المتعدد ومربع معامل الارتباط المتعدد، والخطأ المعياري للقياس، ونسبة مساهمة المتغيرات المستقلة (إدارة المخزون الذكي، وأنظمة التتبع الذكي، والتحليل التنبؤي) في المتغير التابع (جودة إدارة المشاريع) بطريقة الانحدار المتعدد

النموذج	معامل الارتباط المتعدد R	مربع معامل الارتباط المتعدد	الخطأ المعياري	نسبة المساهمة
1	0.899	0.807	1.70	%89.9

بالنظر إلى الجدول (4-17) نجد أنه عند إدخال المتغيرات المستقلة (إدارة المخزون الذكي، وأنظمة التتبع الذكي، والتحليل التنبؤي) كانت قيمة مربع معامل الارتباط المتعدد = 0.889، وتفسر نحو %89.9 من تباين المتغير التابع (جودة إدارة المشاريع). ويوضح الجدول (4-17) دلالة المتغيرات المستقلة (إدارة المخزون الذكي، وأنظمة التتبع الذكي، والتحليل التنبؤي) الداخلة في معادلة الانحدار في النموذج.

جدول (4-17) دلالة المتغيرات المستقلة (إدارة المخزون الذكي، وأنظمة التتبع الذكي، والتحليل التنبؤي) الداخل في معادلة الانحدار في النموذج

النموذج	المتغير	معامل الانحدار (بيتا)	الخطأ المعياري	معامل الانحدار المعياري	قيمة (ت)	مستوى الدلالة
1	الثابت	0.674	0.403	-	1.674	P<0.001
	إدارة المخزون الذكي	0.992	0.213	0.234	4.661	P<0.001
	أنظمة التتبع الذكي	1.277	199.	0.317	6.412	P<0.001
	التحليل التنبؤي	1.611	0.177	0.398	9.115	P<0.001

من الجدول (4-17) واعتمادًا على النموذج (1)، يتضح أنه أمكن التنبؤ بجودة إدارة المشاريع من خلال المتغيرات المستقلة (إدارة المخزون الذكي، وأنظمة التتبع الذكي، والتحليل التنبؤي)، حيث تسهم تلك المتغيرات المستقلة مجتمعة بنسبة (89.9%) من التباين الكلي لجودة إدارة المشاريع، كما يتضح أن قيمة (ت) دالة إحصائيًا عند مستوى دلالة (0.001)، ومن ثم فإنه يمكن صياغة المعادلة التنبؤية لجودة إدارة المشاريع من خلال المتغيرات المستقلة (إدارة المخزون الذكي، وأنظمة التتبع الذكي، والتحليل التنبؤي) كالتالي:

$$\text{جودة إدارة المشاريع} = 0.674 + 0.992 (\text{إدارة المخزون الذكي}) + 1.277 (\text{أنظمة التتبع الذكي}) + 1.611 (\text{التحليل التنبؤي})$$

الفرض الثاني: H2: يوجد تأثير ذو دلالة إحصائية لإدارة المخزون الذكي على جودة إدارة المشاريع (جودة تخطيط المشروع، جودة تنفيذ المشروع، جودة التحكم في المشروع، وجودة إغلاق المشروع) في مجال الشحن اللوجستي في مدينة الرياض. للتحقق من صحة الفرض تم استخدام تحليل الانحدار المتعدد (Regression test)، وجاءت النتائج كما بالجدول التالي:

جدول (4-18) أثر إدارة المخزون الذكي وجودة إدارة المشاريع في مجال الشحن اللوجستي

المتغيرات المستقلة	معاملات الانحدار	قيمة اختبار T	مستوى الدلالة
المقدار الثابت	.770	7.136	.000
جودة تخطيط المشروع	.287	4.182	.000
جودة تنفيذ المشروع	-.010	3.161	.002
جودة التحكم في المشروع	.253	3.826	.000
جودة إغلاق المشروع	.268	4.068	.000
معامل الارتباط = 0.848		معامل التحديد = 0.718	
قيمة الاختبار F = 241.649		القيمة الاحتمالية = 0.00	

من الجدول السابق نجد أن معامل الارتباط جاء مساويا (0.848) مما يدل على وجود تأثير ذو دلالة إحصائية لإدارة المخزون الذكي على جودة إدارة المشاريع (جودة تخطيط المشروع، جودة تنفيذ المشروع، جودة التحكم في المشروع، وجودة إغلاق المشروع) في مجال الشحن اللوجستي في مدينة الرياض أي أنه بزيادة إدارة المخزون الذكي تزداد جودة إدارة المشاريع (جودة تخطيط المشروع، جودة تنفيذ المشروع، جودة التحكم في المشروع، وجودة إغلاق المشروع) في مجال الشحن اللوجستي في مدينة

الرياض وجاء معامل التحديد مساويا (0.718) ومنها نستنتج ان إدارة المخزون الذكي تفسر ما يقارب من (71.8 %) من التباين في جودة إدارة المشاريع وجاءت قيمة F مساوية (241.649) وهى قيمة ذات دلالة احصائية عند مستوى دلالة مساويا (0.00) أقل من (0.05) مما يدل على وجود تأثير إيجابي قوي ذات دلالة إحصائية عند مستوى دلالة ($\alpha \leq 0.05$) لإدارة المخزون الذكي على جودة إدارة المشاريع (جودة تخطيط المشروع، جودة تنفيذ المشروع، جودة التحكم في المشروع، وجودة إغلاق المشروع) في مجال الشحن اللوجستي في مدينة الرياض.

وقد تُعزى القيمة المرتفعة لمعامل الارتباط ($R=0.848$) ومعامل التحديد ($R^2=0.718$) إلى الطبيعة الوثيقة للعلاقة المفاهيمية والتطبيقية بين إدارة المخزون الذكي وجودة إدارة المشاريع في قطاع الشحن اللوجستي، حيث تُعد إدارة المخزون الذكي أحد المكونات التشغيلية المحورية التي تنعكس بشكل مباشر على مختلف مراحل المشروع، بدءًا من التخطيط مرورًا بالتنفيذ والتحكم وصولًا إلى الإغلاق. ففي بيئة لوجستية تعتمد على التدفق المستمر للمواد والمعلومات، يسهم الاستخدام الفعال لتقنيات الذكاء الاصطناعي في إدارة المخزون في تحسين دقة التنبؤ بالطلب، وتقليل حالات النقص أو الفائض، وتعزيز كفاءة تخصيص الموارد، وهو ما يؤدي بطبيعته إلى تحسين جودة مخرجات إدارة المشاريع بشكل متكامل.

كما يمكن تفسير هذه القوة في العلاقة بوجود قدر من التداخل الوظيفي بين أبعاد المتغير التابع، إذ إن جودة التخطيط والتنفيذ والتحكم والإغلاق لا تُمارس بمعزل عن كفاءة إدارة المخزون، بل تتأثر بها بشكل متزامن، مما يعزز من ارتفاع القدرة التفسيرية للنموذج. إضافة إلى ذلك، فإن اعتماد الدراسة على أداة قياس موحدة (استبانة) ومن مصدر بيانات واحد قد يسهم في رفع معاملات الارتباط نتيجة ما يُعرف بالتحيز المنهجي المشترك (Common Method Bias)، دون أن ينفي ذلك وجود علاقة حقيقية ذات دلالة إحصائية.

وعليه، فإن ارتفاع معامل الارتباط في هذه الدراسة لا يُعد بالضرورة مؤشرًا على خلل إحصائي، بقدر ما يعكس قوة الترابط بين المتغيرات في سياق تطبيقي يتسم بارتفاع درجة التكامل التقني والتشغيلي، مع ضرورة تفسير هذه النتائج بحذر علمي في ضوء طبيعة البيانات وأسلوب القياس المستخدم.

الفرض الثالث: H3 يوجد تأثير ذو دلالة إحصائية لأنظمة التتبع الذكي على جودة إدارة المشاريع (جودة تخطيط المشروع، جودة تنفيذ المشروع، جودة التحكم في المشروع، وجودة إغلاق المشروع) في مجال الشحن اللوجستي في مدينة الرياض

للتحقق من صحة الفرض تم استخدام تحليل الانحدار المتعدد (Regression test)، وجاءت النتائج كما بالجدول التالي:

جدول (4-19) أثر أنظمة التتبع الذكي وجودة إدارة المشاريع في مجال الشحن اللوجستي

المتغيرات المستقلة	معاملات الانحدار	قيمة اختبار T	مستوى الدلالة
المقدار الثابت	.661	5.897	.000
جودة تخطيط المشروع	.336	4.707	.000
جودة تنفيذ المشروع	.160	2.532	.012
جودة التحكم في المشروع	.184	2.678	.008
جودة إغلاق المشروع	.167	2.453	.015
معامل الارتباط = 0.852		معامل التحديد = 0.725	
قيمة الاختبار F = 249.998		القيمة الاحتمالية = 0.00	

من الجدول السابق نجد ان معامل الارتباط جاء مساويا (0.852) مما يدل على وجود تأثير ذو دلالة إحصائية لأنظمة التتبع الذكي على جودة إدارة المشاريع (جودة تخطيط المشروع، جودة تنفيذ المشروع، جودة التحكم في المشروع، وجودة إغلاق المشروع) في مجال الشحن اللوجستي في مدينة الرياض اى انه بزيادة أنظمة التتبع الذكي تزداد جودة إدارة المشاريع (جودة تخطيط المشروع، جودة تنفيذ المشروع، جودة التحكم في المشروع، وجودة إغلاق المشروع) في مجال الشحن اللوجستي في مدينة الرياض وجاء معامل التحديد مساويا (0.725) ومنها نستنتج ان أنظمة التتبع الذكي تفسر ما يقارب من (72.5 %) من التباين في جودة إدارة المشاريع وجاءت قيمة F مساوية (249.998) وهى قيمة ذات دلالة إحصائية عند مستوى دلالة مساويا (0.00) أقل من (0.05) مما يدل على وجود تأثير إيجابي قوي ذات دلالة إحصائية عند مستوى دلالة ($\alpha \leq 0.05$) لأنظمة التتبع الذكي على جودة إدارة المشاريع (جودة تخطيط المشروع، جودة تنفيذ المشروع، جودة التحكم في المشروع، وجودة إغلاق المشروع) في مجال الشحن اللوجستي في مدينة الرياض.

يمكن تفسير الارتفاع الملحوظ في معامل الارتباط ($R=0.852$) ومعامل التحديد ($R^2=0.725$) بطبيعة الدور المحوري الذي تؤديه أنظمة التتبع الذكي في بيئة الشحن اللوجستي، حيث تمثل هذه الأنظمة أحد الأعمدة الأساسية التي تقوم عليها كفاءة إدارة العمليات والمشاريع. فأنظمة التتبع الذكي لا تقتصر على مراقبة حركة الشحنات، بل توفر تدفقات آنية ودقيقة من البيانات، تسهم في تحسين جودة التخطيط من خلال التنبؤ الأفضل بمسارات الشحن، وتعزيز جودة التنفيذ عبر المتابعة

اللمظفة للأداء، كما تدعم عملفاء التحكم من خلال الكشف المبكر عن الانحرافات، وئسهم في تحسين جودة الإغلاق عبر توفير بيانات موثوقة لتقففم الأداء النهائي. هذا التكامل الوظيفي المباشر مع جميع مراحل إدارة المشروع يفسر القوة العالفة للعلاقة الإحصائية.

الفرض الرابع H4: يوجد تأثير ذو دلالة إحصائية للتحليل التنبؤي على جودة إدارة المشاريع (جودة تخطيط المشروع، جودة تنفيذ المشروع، جودة التحكم في المشروع، وجودة إغلاق المشروع) في مجال الشحن اللوجستي في مدينة الرياض.

للتحقق من صحة الفرض تم استخدام تحليل الانحدار المتعدد (Regression test)، وجاءت النتائج كما بالجدول التالي:

جدول (4-20) أثر التحليل التنبؤي وجودة إدارة المشاريع في مجال الشحن اللوجستي

المتغيرات المستقلة	معاملات الانحدار	قيمة اختبار T	مستوى الدلالة
المقدار الثابت	.476	4.324	.000
جودة تخطيط المشروع	.292	4.171	.000
جودة تنفيذ المشروع	.146	2.357	.019
جودة التحكم في المشروع	.246	3.651	.000
جودة إغلاق المشروع	.164	2.447	.015
معامل الارتباط=0.856		معامل التحديد = 0.733	
قيمة الاختبار F=260.042		القيمة الاحتمالية = 0.00	

من الجدول السابق نجد ان معامل الارتباط جاء مساويا (0.856) مما يدل على وجود تأثير ذو دلالة إحصائية للتحليل التنبؤي على جودة إدارة المشاريع (جودة تخطيط المشروع، جودة تنفيذ المشروع، جودة التحكم في المشروع، وجودة إغلاق المشروع) في مجال الشحن اللوجستي في مدينة الرياض اى انه بزيادة التحليل التنبؤي تزداد جودة إدارة المشاريع (جودة تخطيط المشروع، جودة تنفيذ المشروع، جودة التحكم في المشروع، وجودة إغلاق المشروع) في مجال الشحن اللوجستي في مدينة الرياض وجاء معامل التحديد مساويا (0.733) ومنها نستنتج ان التحليل التنبؤي تفسر ما يقارب من (73.3%) من التباين في جودة إدارة المشاريع وجاءت قيمة F مساوية (260.042) وهى قيمة ذات دلالة إحصائية عند مستوى دلالة مساويا (0.00) أقل من (0.05) مما يدل على وجود تأثير إيجابي قوي ذات دلالة إحصائية عند مستوى دلالة ($\alpha \leq 0.05$)

للتحليل التنبؤي على جودة إدارة المشاريع (جودة تخطيط المشروع، جودة تنفيذ المشروع، جودة التحكم في المشروع، وجودة إغلاق المشروع) في مجال الشحن اللوجستي في مدينة الرياض.

يُمكن تفسير الارتفاع الواضح في معامل الارتباط ($R=0.856$) ومعامل التحديد ($R^2=0.733$) بالدور الاستراتيجي الذي يؤديه التحليل التنبؤي في دعم قرارات إدارة المشاريع داخل قطاع الشحن اللوجستي، حيث يُعد التحليل التنبؤي من أكثر تطبيقات الذكاء الاصطناعي تأثيراً في تحسين كفاءة الأداء من خلال الاعتماد على البيانات التاريخية والنماذج الإحصائية للتنبؤ بالاتجاهات المستقبلية. إذ يسهم هذا النوع من التحليل في تعزيز جودة تخطيط المشروع عبر التنبؤ الدقيق بالطلب والموارد، كما يدعم جودة التنفيذ من خلال تقليل حالات عدم اليقين، ويُحسن من عمليات التحكم عبر التنبؤ بالمخاطر والانحرافات المحتملة قبل وقوعها، فضلاً عن دوره في تحسين جودة إغلاق المشروع من خلال تقييم الأداء استناداً إلى مؤشرات تنبؤية دقيقة. هذا الامتداد التأثيري عبر جميع مراحل المشروع يفسر ارتفاع قوة العلاقة الإحصائية.

مناقشة النتائج:

السؤال الاول: ما مدى استخدام الذكاء الاصطناعي في مجال الشحن اللوجستي في مدينة الرياض؟

تُظهر نتائج الدراسة الحالية حول مدى استخدام الذكاء الاصطناعي في الشحن اللوجستي بمدينة الرياض وجود اتجاه إيجابي واضح نحو اعتماد هذه التقنيات، حيث بلغ المتوسط العام لدرجة الاستخدام (4.02) بدرجة موافقة "موافق". وهذا يتوافق مع ما أشارت إليه دراسة كل من الهاشمي والرحارحو (Hashfi & Raharjo, 2023) التي أكدت على أن استخدام الذكاء الاصطناعي في مجال إدارة المشاريع والعمليات يؤدي إلى تحسين الكفاءة التشغيلية وتعزيز عملية صنع القرار. كما أن هذه النتيجة تُعد تأكيداً عملياً لما دعت إليه دراسة الغامدي (2022) حول ضرورة تعزيز اعتماد تطبيقات الذكاء الاصطناعي في القطاعات التنفيذية بالمملكة العربية السعودية، حيث أن قطاع الشحن اللوجستي يبدو مستجيباً لهذه الدعوة بشكل ملحوظ. فيما يخص بعد إدارة المخزون الذكي الذي حصل على متوسط (4.02)، نجد أن النتيجة الأبرز كانت في قدرة الذكاء الاصطناعي على تقليل التكدس أو النقص في المخزون. وهذا يعكس بشكل مباشر ما توصلت إليه دراسة راجيش وجعفر (Rajesh & Jafar, 2023) من أن أدوات الذكاء الاصطناعي تساعد في وضع تقديرات دقيقة وتبسيط إجراءات التنفيذ، مما ينعكس إيجاباً على إدارة المخزون. كما أن هذه النتيجة تتفق مع ما ذكرته دراسة شانغ وآخرون (Shang et al).

(2023) حول أن أحد أبرز دوافع تبني الذكاء الاصطناعي هو تحسين الكفاءة وخفض التكاليف، وهو ما تحققه أنظمة إدارة المخزون الذكي بشكل عملي في شركات الرياض.

أما بالنسبة لبعد أنظمة التتبع الذكي الذي سجل أعلى متوسط (4.11)، فإن حصول فقرة "الإشعارات التلقائية للعملاء" على المرتبة الأولى يُظهر أن الشركات تدرك أهمية التواصل الفعال مع العملاء كأحد مكاسب الذكاء الاصطناعي. وهذا يتوافق مع نتائج دراسة عبد الله (2024) التي أكدت على أن تطبيقات الذكاء الاصطناعي تسهم بشكل ملحوظ في زيادة القدرة على الابتكار وتحسين تجربة العملاء. كما أن هذه النتيجة تتماشى مع ما أشارت إليه دراسة الشهري وآخرون (2023) حول إدراك العاملين في القطاع الحكومي السعودي لأهمية الذكاء الاصطناعي في تحسين الأداء، حيث يبدو أن القطاع الخاص في مجال اللوجستيات يسير في نفس الاتجاه.

وفيما يتعلق ببعد التحليل التنبؤي الذي حصل على متوسط (3.93)، نلاحظ أنه جاء في المرتبة الثالثة بين الأبعاد، مما يشير إلى أن هذا التطبيق لا يزال في مرحلة أقل نضجاً مقارنة بالتطبيقات الأخرى. وهذا يفسر ما توصلت إليه دراسة شانغ وآخرون (Shang et al., 2023) من أن نقص الكوادر البشرية الماهرة يمثل عائقاً أمام التطبيق الأمثل للذكاء الاصطناعي، حيث أن التحليل التنبؤي يتطلب مهارات متقدمة في تحليل البيانات. كما أن هذه النتيجة تتفق مع ما أشارت إليه دراسة هايدر ومهيلان (Haider & Mohailan, 2020) من أن تحسين الأداء اللوجستي في المملكة يحتاج إلى مزيد من الجهود في مجال تدريب الموظفين على التقنيات الحديثة.

ومن الجدير بالملاحظة أن الانحرافات المعيارية المرتفعة في جميع الأبعاد (تراوحت بين 1.07 - 1.09) تشير إلى وجود تباين في آراء الباحثين. وهذا التباين يعكس واقعاً مشابهاً لما أشارت إليه دراسة الشهري وآخرون (2023) حول اختلاف آليات العمل بين الوحدات المختلفة، حيث يبدو أن مستوى تبني الذكاء الاصطناعي يختلف من شركة إلى أخرى في قطاع الشحن اللوجستي بالرياض.

وبشكل عام، يمكن القول إن نتائج الدراسة الحالية تُشكل تأكيداً عملياً لما دعت إليه العديد من الدراسات السابقة، حيث تُظهر أن قطاع الشحن اللوجستي في الرياض يسير بخطى ثابتة نحو تبني تقنيات الذكاء الاصطناعي، وإن كان هذا التبني متفاوتاً بين الشركات ومختلفاً في درجة نضجه بين التطبيقات المختلفة.

وتشير النتائج في هذا السؤال إلى ارتفاع المتوسطات الحسابية لجميع أبعاد استخدام الذكاء الاصطناعي في مجال الشحن اللوجستي في مدينة الرياض، حيث بلغ المتوسط العام (4.02) بدرجة موافقة مرتفعة، وهو ما قد يعكس بالفعل توجهًا حقيقيًا لدى الشركات نحو تبني تطبيقات الذكاء الاصطناعي، خاصة في مجالات مثل أنظمة التتبع الذكي وإدارة المخزون. ومع ذلك، لا يمكن إغفال احتمال تأثر هذه النتائج بما يُعرف بتحييز الرغبة الاجتماعية (Social Desirability Bias)، إذ قد يميل بعض الباحثين إلى تقديم صورة إيجابية عن مؤسساتهم أو عن مستوى تبنيها للتقنيات الحديثة، لا سيما في ظل الطابع التنافسي لقطاع الشحن اللوجستي، وارتباط الذكاء الاصطناعي بمفاهيم التقدم والتميز المؤسسي. ويعزز هذا الاحتمال تقارب المتوسطات وارتفاعها النسبي، مما قد يشير إلى نوع من التحيز في الاستجابات أكثر من كونه تباينًا حقيقيًا يعكس اختلاف مستويات التطبيق بين الشركات. وعليه، ينبغي التعامل مع هذه النتائج بحذر، مع الإشارة إلى أن المستوى الفعلي لاستخدام الذكاء الاصطناعي قد يكون أقل من المستوى المصرح به، وهو ما يستدعي دعم هذه النتائج ببيانات نوعية أو مؤشرات أداء فعلية للتحقق من مدى اتساقها مع الواقع العملي.

السؤال الثاني: ما واقع جودة إدارة المشاريع في مجال الشحن اللوجستي (جودة تخطيط المشروع، جودة تنفيذ المشروع، جودة التحكم في المشروع، وجودة إغلاق المشروع) في مدينة الرياض؟

تُظهر نتائج الدراسة الحالية حول واقع جودة إدارة المشاريع في مجال الشحن اللوجستي بمدينة الرياض وجود التزام ملحوظ بممارسات إدارة المشاريع المتكاملة، حيث بلغ المتوسط العام (4.06) بدرجة موافقة "موافق". هذه النتيجة تتوافق بشكل كبير مع ما أشارت إليه دراسة الهاشمي والرحارحو (Hashfi & Raharjo, 2023) حول دور الممارسات الإدارية المنهجية في تحسين كفاءة المشاريع ونجاح إغلاقها. كما أن هذه النتيجة تُعد ترجمة عملية لما دعت إليه دراسة هايدر ومهيلان (Haider & Mohailan, 2020) حول ضرورة بذل مزيد من الجهود لتحسين مجال اللوجستيات بالمملكة، حيث يبدو أن شركات الشحن اللوجستي في الرياض استجابت لهذه الدعوة من خلال تبني منهجيات إدارية عالية الجودة.

في بُعد جودة تخطيط المشروع الذي حصل على أعلى متوسط (4.12)، نجد أن التركيز على "تحديد أهداف المشروع بشكل واضح منذ البداية" جاء في المرتبة الأولى. وهذا يعكس بوضوح ما أكدت عليه دراسة راجيش وجعفر (Rajesh & Jafar, 2023) من أن الذكاء الاصطناعي وإدارة المشاريع الفعالة تساعد في وضع خطط مشاريع أكثر واقعية وقابلة للتحقيق

من خلال التحليل الدقيق للبيانات. كما أن هذه النتيجة تتماشى مع ما توصلت إليه دراسة عبد الله (2024) حول أن الشركات التي تعتمد على منهجيات واضحة في التخطيط تحقق كفاءة أعلى في مشاريعها.

أما فيما يخص بُعد جودة التحكم في المشروع بمتوسط (4.05)، فإن حصول فقرة "تراقب الشركة الأداء بشكل دوري" على المرتبة الأولى يُظهر وعياً بأهمية المتابعة المستمرة. وهذا يتوافق تماماً مع ما أشارت إليه دراسة الهاشمي والرحارحو (Hashfi & Raharjo, 2023) من أن عمليات الرصد والتقييم تسهم significantly في تحسين الأداء وتعزيز جودة المخرجات. كما أن هذه النتيجة تتفق مع ما أكدت عليه دراسة الشهري وآخرون (2023) حول إدراك العاملين في القطاع الحكومي السعودي لأهمية الأساليب الإدارية الحديثة في تحسين الأداء.

وفي بُعد جودة إغلاق المشروع بمتوسط (4.05)، نلاحظ أن فقرة "تسليم المخرجات النهائية لمجلس الإدارة" حصلت على المرتبة الأولى، بينما جاءت "إنهاء المهام في الموعد المحدد" في المرتبة الأخيرة. هذا التباين يوضح أن الشركات تهتم بالشكل الإداري للإغلاق ولكنها تواجه تحديات في الالتزام الزمني، وهو ما يتطابق مع ما أشارت إليه دراسة الغامدي (2022) حول وجود مشاكل تأخر الإنجاز في المشاريع الإنشائية والتي تحتاج إلى حلول مبتكرة.

أما بُعد جودة تنفيذ المشروع الذي حصل على أدنى متوسط (4.01)، فإن حصول فقرة "اتباع الإرشادات الفنية بدقة" على المرتبة الأخيرة يشير إلى وجود تحدي في الجانب التطبيقي. وهذا يعزز ما توصلت إليه دراسة شانغ وآخرون (Shang et al., 2023) من أن نقص الكوادر البشرية الماهرة يمثل عائقاً أمام التنفيذ الأمثل، كما يدعم ما أشارت إليه دراسة هايدر ومهيلا (2020) حول الحاجة إلى زيادة تدريب الموظفين على التقنيات الحديثة.

ومن الملفت للانتباه أن الانحرافات المعيارية المرتفعة في جميع الأبعاد (حوالي 1.11) تشير إلى تباين كبير في الممارسات بين الشركات. هذا التباين يعكس واقعاً مشابهاً لما ذكرته دراسة الشهري وآخرون (2023) حول اختلاف آليات العمل بين الوحدات المختلفة، مما يؤكد الحاجة إلى توحيد المعايير والممارسات في قطاع الشحن اللوجستي.

وبشكل عام، يمكن القول إن نتائج الدراسة الحالية تُشكل تأكيداً إيجابياً على تطور ثقافة إدارة المشاريع في قطاع الشحن اللوجستي بالرياض، حيث تتفوق الجوانب التخطيطية والمتابعة بينما تحتاج الجوانب التنفيذية إلى مزيد من الاهتمام، وهو ما يتوافق مع التوجهات التي دعت إليها الدراسات السابقة في السوق السعودي.

تُظهر نتائج في هذا السؤال ارتفاع المتوسطات الحسابية لجميع أبعاد جودة إدارة المشاريع في مجال الشحن اللوجستي بمدينة الرياض، حيث بلغ المتوسط العام (4.06) بدرجة موافقة مرتفعة، مما قد يُفسَّر على أنه مؤشر إيجابي على كفاءة ممارسات إدارة المشاريع في هذا القطاع، سواء في مراحل التخطيط أو التنفيذ أو التحكم أو الإغلاق. ومع ذلك، ينبغي أخذ احتمال تأثر هذه النتائج بتحيز الرغبة الاجتماعية (Social Desirability Bias) في الاعتبار، إذ قد يميل المبحوثون - خاصة إذا كانوا يشغلون مناصب وظيفية داخل هذه الشركات - إلى تقديم تقييمات مرتفعة تعكس صورة إيجابية عن مستوى الأداء المؤسسي، بدافع الحفاظ على السمعة المهنية أو إظهار الالتزام بالمعايير الحديثة في إدارة المشاريع. ويُعزز هذا الاحتمال تقارب المتوسطات وارتفاعها عبر جميع الأبعاد دون وجود فروق جوهرية، مما قد يشير إلى نمط استجابة يميل إلى الإيجابية العامة أكثر من كونه يعكس تبايناً واقعياً في مستويات الجودة بين مراحل إدارة المشروع المختلفة. وعليه، فإن هذه النتائج - على الرغم من دلالتها الإيجابية - تتطلب تفسيراً حذراً، مع أهمية دعمها بمؤشرات أداء موضوعية أو بيانات ميدانية إضافية للتحقق من مدى توافقها مع الواقع الفعلي لممارسات إدارة المشاريع في قطاع الشحن اللوجستي.

السؤال الثالث: ما دور استخدام الذكاء الاصطناعي في تحسين جودة إدارة المشاريع في مجال الشحن اللوجستي في مدينة الرياض؟

تُظهر نتائج السؤال الثالث حول دور الذكاء الاصطناعي في تحسين جودة إدارة المشاريع في مجال الشحن اللوجستي بمدينة الرياض وجود تأثير إيجابي واضح، حيث بلغ المتوسط العام (3.99) بدرجة موافقة "موافق". هذه النتيجة تتوافق بشكل كبير مع ما أكدته دراسة الهاشمي والرحارجو (Hashfi & Raharjo, 2023) من أن استخدام تقنيات الذكاء الاصطناعي في مراحل إدارة المشروع يؤدي إلى تحسين كبير في الإنتاجية، وكفاءة استخدام الموارد، وخفض التكاليف، وتعزيز عملية صنع القرار. كما أن هذه النتيجة تُشكل تأكيداً عملياً لما توصلت إليه دراسة عبد الله (2024) من أن نسبة 80% من الشركات تعتمد على استخدام الذكاء الاصطناعي في العمل، وأن له فوائد كبيرة في تحسين الأداء وزيادة الكفاءة في المشاريع.

في المحور الخاص بدور الذكاء الاصطناعي، حصلت الفقرة المتعلقة بـ "رفع مستوى رضا العملاء عبر تحسين جودة مخرجات المشروع" على أعلى متوسط (4.16). وهذا يعكس تحولاً استراتيجياً في استخدام الذكاء الاصطناعي من مجرد أداة تحسين داخلية إلى وسيلة لتعزيز القيمة المقدمة للعميل، وهو ما يتوافق مع ما أشارت إليه دراسة راجيش وجعفر (Rajesh & Rajesh)

(Jafar, 2023) من أن أدوات إدارة المهام التي تعمل بالذكاء الاصطناعي تؤدي إلى تبسيط إجراءات تنفيذ المشروع وتضمن استمرارية تركيز الفرق على المهام الحاسمة التي تنعكس إيجاباً على رضا العملاء.

كذلك، حصلت الفقرة المتعلقة بـ "تحسين دقة تخطيط المشاريع باستخدام أدوات تحليل ذكية" على متوسط مرتفع (4.11)، مما يؤكد الدور الأساسي للذكاء الاصطناعي في مرحلة التخطيط. وهذا يتطابق تماماً مع ما توصلت إليه دراسة راجيش وجعفر (Rajesh & Jafar, 2023) من أن تطبيق تقنيات الذكاء الاصطناعي في إدارة المشاريع يساعد في تخطيط المشاريع من خلال تحليل البيانات، ووضع تقديرات دقيقة لمدد المهام والجداول الزمنية للمشروع، مما يؤدي إلى خطط مشاريع أكثر واقعية وقابلة للتحقيق.

من ناحية أخرى، لوحظ أن الفقرة المتعلقة بـ "اعتماد الشركة على الذكاء الاصطناعي لتوقع المخاطر المحتملة قبل وقوعها" حصلت على أدنى متوسط (3.83). يشير هذا إلى أن تطبيق الذكاء الاصطناعي في إدارة المخاطر لا يزال في مرحلة أقل نضجاً مقارنة بالتطبيقات الأخرى. هذا التباين يفسر ما أشارت إليه دراسة شانغ وآخرون (Shang et al., 2023) من أن ارتفاع تكلفة استخدام تطبيقات الذكاء الاصطناعي وصيانتها ونقص الكوادر البشرية الماهرة تمثل عوائق أمام التطبيق الشامل للذكاء الاصطناعي، خاصة في المجالات المتقدمة مثل التحليل التنبؤي للمخاطر.

كما تجدر الإشارة إلى أن الفقرات المتعلقة بالرصد اللحظي وتقليل الأخطاء البشرية حصلت على متوسطات متوسطة (3.91 و 3.87 على التوالي)، مما يؤكد وجود فرص للتحسين في هذه الجوانب. هذا يتوافق مع ما ذكرته دراسة هايدر ومهيلان (Haider & Mohailan, 2020) حول الحاجة إلى مواصلة تيسير إجراءات تنفيذ المشاريع وتطوير البنية التحتية اللوجستية، حيث أن تحقيق الاستفادة القصوى من الذكاء الاصطناعي في الرصد والتحكم يتطلب بنية تحتية تقنية متطورة.

أما النتائج الإحصائية التي أظهرت اعتدالية توزيع بيانات الدراسة وفقاً لاختباري Kolmogorov-Smirnov & Shapiro-Wilk (حيث كانت قيم الدلالة أكبر من 0.05)، فإنها توفر أساساً صلباً لاستخدام الأساليب الإحصائية العلمية في التحليلات المستقبلية. هذا يتوافق مع المنهجيات العلمية التي اتبعتها دراسة الشهري وآخرون (2023) و دراسة الغامدي (2022) في تحليل بياناتهما، مما يعزز من مصداقية النتائج الحالية ويمهد الطريق لإجراء مزيد من التحليلات المتقدمة مثل تحليل الانحدار والارتباط.

وبشكل عام، يمكن القول إن نتائج هذا المحور تُظهر أن الذكاء الاصطناعي يلعب دوراً محورياً في تحسين جودة إدارة المشاريع اللوجستية في الرياض، مع وجود تفاوت في درجة هذا التأثير بين مختلف الجوانب الإدارية. حيث يبدو أن التأثير يكون أقوى في مجالات التخطيط ورضا العملاء، بينما يحتاج إلى مزيد من التطوير في مجالات إدارة المخاطر والرصد اللحظي، وهو ما يتطلب معالجة للتحديات التي أشارت إليها الدراسات السابقة خاصة تلك المتعلقة بالتكلفة والكوادر البشرية.

مناقشة نتائج الفروض:

أظهرت نتائج الفرض الأول أن المتغيرات المستقلة الثلاثة، وهي إدارة المخزون الذكي، وأنظمة التتبع الذكي، والتحليل التنبؤي، تساهم مجتمعة بنسبة 89.9% في تفسير التباين الكلي لجودة إدارة المشاريع في قطاع الشحن اللوجستي بمدينة الرياض، مع دلالة إحصائية عند مستوى 0.001. ويعكس هذا الارتباط القوي وجود تأثير ملموس لهذه التقنيات على تحسين جودة إدارة المشاريع، بما ينسجم مع الاتجاهات الحديثة في تبني حلول الذكاء الاصطناعي في مجال اللوجستيات.

وتشير المعادلة التنبؤية الناتجة عن تحليل الانحدار إلى أن التحليل التنبؤي له التأثير الأعلى (معامل 1.611) على جودة إدارة المشاريع، يليه أنظمة التتبع الذكي (معامل 1.277)، ثم إدارة المخزون الذكي (معامل 0.992). ويمكن تفسير هذا الترتيب بأن القدرة على التنبؤ بالطلب وتحليل البيانات بدقة تُعد حجر الزاوية لضمان اتخاذ قرارات استراتيجية صحيحة وتخصيص الموارد بكفاءة، وهو ما يتوافق مع ما أشار إليه كل من (Wang & Alyoubi, Ncir et al., 2022) و (Alexander, 2015) حول دور تحليلات البيانات الضخمة في تحسين استجابة سلسلة التوريد وتوجيه الموارد وتقليل المخاطر التشغيلية.

أما دور أنظمة التتبع الذكي وإدارة المخزون الذكي، فقد تمثل في تمكين المؤسسات من مراقبة المخزون والشحنات بدقة، وتقليل الأخطاء التشغيلية، وتحسين كفاءة التخزين والتوزيع، بما يدعم ما أشارت إليه الدراسات الحديثة حول أتمتة المستودعات واستخدام الروبوتات وتقنيات الذكاء الاصطناعي لتحسين إدارة المخزون وتبسيط معالجة الطلبات وتعزيز دقة التنبؤ (Columbus, 2017; Jamwal & Agrawal, 2021; Wan et al., 2020).

تدعم هذه النتائج ما أظهرت دراسات سابقة في السياق السعودي والخليجي، حيث أشار الغامدي (2022) إلى أن تطبيق عمليات إدارة المعرفة باستخدام برمجيات الذكاء الاصطناعي يحقق تأثيراً إيجابياً على المشاريع الإنشائية، كما أظهرت

دراسة الشهري وآخرون (2023) أن إدراك العاملين لأهمية الذكاء الاصطناعي ينعكس بشكل ملموس في تحسين جودة إدارة المشاريع بالقطاع الحكومي. كما أكدت دراسة عبد الله (2024) على أن اعتماد تقنيات الذكاء الاصطناعي يرفع كفاءة العمليات ويعزز القدرة على الابتكار وتقليل التكاليف التشغيلية.

وبالإضافة إلى ذلك، تتفق النتائج مع الدراسات الدولية مثل (Shang et al. و Hashfi & Raharjo (2023) و (Rajesh & Jafar (2023) و (2023) التي أظهرت أن الذكاء الاصطناعي يساهم في تحسين تقييم المخاطر، واتخاذ القرارات، وتقدير التكاليف، وتحسين تخطيط المشاريع، وبالتالي تعزيز جودة إدارة المشاريع بشكل شامل.

من الناحية العملية، يشير الترتيب النسبي لتأثير المتغيرات إلى أن المؤسسات اللوجستية في مدينة الرياض ينبغي أن تعطي الأولوية لتطبيق أدوات التحليل التنبؤي المدعومة بالذكاء الاصطناعي، مع تعزيز أنظمة التتبع الذكي وإدارة المخزون الذكي لضمان تحسين جودة التخطيط والتنفيذ والسيطرة على المشاريع بشكل متكامل وفعال.

الفصل الخامس

ملخص نتائج الدراسة وتوصياتها

- ملخص الدراسة
- نتائج الدراسة
- توصيات الدراسة

الفصل الخامس: ملخص نتائج الدراسة وتوصياتها

عرضت الباحثة فيما سبق نتائج البحث الميدانية، وذلك من خلال عرض استجابات أفراد عينة البحث على تساؤلات البحث ومعالجتها إحصائياً باستخدام مفاهيم الإحصاء الوصفي وأساليبه الإحصائية، وصولاً إلى النتائج وتحليلها وتفسيرها وسيتم فيما يلي تناول ملخص الدراسة، وينتهي بتقديم التوصيات والبحوث المقترحة.

ملخص الدراسة:

يسعى البحث الحالي الى التعرف على دور تقنيات الذكاء الاصطناعي كمتغير مستقل في تحسين جودة إدارة المشاريع كمتغير تابع داخل قطاع الشحن اللوجستي بمدينة الرياض، وذلك من خلال الإجابة عن الأسئلة الآتية:

- ما مدى استخدام الذكاء الاصطناعي في مجال الشحن اللوجستي في مدينة الرياض؟
- ما واقع جودة إدارة المشاريع في مجال الشحن اللوجستي (جودة تخطيط المشروع، جودة تنفيذ المشروع، جودة التحكم في المشروع، وجودة إغلاق المشروع) في مدينة الرياض؟
- ما دور استخدام الذكاء الاصطناعي في تحسين جودة إدارة المشاريع في مجال الشحن اللوجستي في مدينة الرياض؟

والتحقق من فروض الدراسة

- الفرض الأول: H1 يوجد تأثير ذو دلالة إحصائية لإدارة المخزون الذكي على جودة إدارة المشاريع (جودة تخطيط المشروع، جودة تنفيذ المشروع، جودة التحكم في المشروع، وجودة إغلاق المشروع) في مجال الشحن اللوجستي في مدينة الرياض.
- الفرض الثاني: H2 يوجد تأثير ذو دلالة إحصائية لأنظمة التتبع الذكي على جودة إدارة المشاريع (جودة تخطيط المشروع، جودة تنفيذ المشروع، جودة التحكم في المشروع، وجودة إغلاق المشروع) في مجال الشحن اللوجستي في مدينة الرياض.
- الفرض الثالث: H3 يوجد تأثير ذو دلالة إحصائية للتحليل التنبؤي على جودة إدارة المشاريع (جودة تخطيط المشروع، جودة تنفيذ المشروع، جودة التحكم في المشروع، وجودة إغلاق المشروع) في مجال الشحن اللوجستي في مدينة الرياض.

نتائج الدراسة:

ويتمثل ذلك في عرض أبرز النتائج التي توصل إليها البحث فيما يتعلق بالاجابة عن أسئلة الدراسة وتحقيق أهدافها، على النحو التالي:

- استخدام الذكاء الاصطناعي في مجال الشحن اللوجستي في مدينة الرياض جاء بدرجة مرتفعة، حيث جاء المتوسط العام مساويا (4.02) ودرجة موافقة (موافق)، بانحراف معياري بلغ (1.08)، وهذا يدل على ارتفاع مستوى استخدام الذكاء الاصطناعي في مجال الشحن اللوجستي في مدينة الرياض
- واقع جودة إدارة المشاريع في مجال الشحن اللوجستي (جودة تخطيط المشروع، جودة تنفيذ المشروع، جودة التحكم في المشروع، وجودة إغلاق المشروع) في مدينة الرياض جاء بدرجة مرتفعة، حيث جاء المتوسط العام مساويا (4.06) ودرجة موافقة (موافق)، بانحراف معياري بلغ (1.11)، وهذا يدل على ارتفاع مستوى جودة إدارة المشاريع في مجال الشحن اللوجستي (جودة تخطيط المشروع، جودة تنفيذ المشروع، جودة التحكم في المشروع، وجودة إغلاق المشروع) في مدينة الرياض
- دور استخدام الذكاء الاصطناعي في تحسين جودة إدارة المشاريع في مجال الشحن اللوجستي في مدينة الرياض جاء بدرجة مرتفعة، حيث جاء المتوسط العام مساويا (3.99) ودرجة موافقة (موافق)، بانحراف معياري بلغ (1.11)، وهذا يدل على ارتفاع دور استخدام الذكاء الاصطناعي في تحسين جودة إدارة المشاريع في مجال الشحن اللوجستي في مدينة الرياض حيث ترفع الشركة من مستوى رضا العملاء عبر تحسين جودة مخرجات المشروع من خلال التحليل الذكي كما تحسن الشركة دقة تخطيط المشاريع باستخدام أدوات تحليل ذكية.
- وجود تأثير ذو دلالة إحصائية لإدارة المخزون الذكي، وأنظمة التتبع الذكي، والتحليل التنبؤي على جودة إدارة المشاريع في مجال الشحن اللوجستي في مدينة الرياض. حيث أسهمت المتغيرات المستقلة مجتمعة بنسبة (89.9%) من التباين الكلي لجودة إدارة المشاريع.
- وجود تأثير ذو دلالة إحصائية لإدارة المخزون الذكي على جودة إدارة المشاريع (جودة تخطيط المشروع، جودة تنفيذ المشروع، جودة التحكم في المشروع، وجودة إغلاق المشروع) في مجال الشحن اللوجستي في مدينة الرياض حيث ان إدارة المخزون الذكي تفسر ما يقارب من (71.8 %) من التباين في جودة إدارة المشاريع ووجود تأثير إيجابي قوي

ذات دلالة إحصائية عند مستوى دلالة ($\alpha \leq 0.05$) لإدارة المخزون الذكي على جودة إدارة المشاريع (جودة تخطيط المشروع، جودة تنفيذ المشروع، جودة التحكم في المشروع، وجودة إغلاق المشروع) في مجال الشحن اللوجستي في مدينة الرياض

- وجود تأثير ذو دلالة إحصائية لأنظمة التتبع الذكي على جودة إدارة المشاريع (جودة تخطيط المشروع، جودة تنفيذ المشروع، جودة التحكم في المشروع، وجودة إغلاق المشروع) في مجال الشحن اللوجستي في مدينة الرياض حيث ان أنظمة التتبع الذكي تفسر ما يقارب من (72.5 %) من التباين في جودة إدارة المشاريع ووجود تأثير إيجابي قوي ذات دلالة إحصائية عند مستوى دلالة ($\alpha \leq 0.05$) لأنظمة التتبع الذكي على جودة إدارة المشاريع (جودة تخطيط المشروع، جودة تنفيذ المشروع، جودة التحكم في المشروع، وجودة إغلاق المشروع) في مجال الشحن اللوجستي في مدينة الرياض

- وجود تأثير ذو دلالة إحصائية للتحليل التنبؤي على جودة إدارة المشاريع (جودة تخطيط المشروع، جودة تنفيذ المشروع، جودة التحكم في المشروع، وجودة إغلاق المشروع) في مجال الشحن اللوجستي في مدينة الرياض حيث ان التحليل التنبؤي تفسر ما يقارب من (73.3 %) من التباين في جودة إدارة المشاريع ووجود تأثير إيجابي قوي ذات دلالة إحصائية عند مستوى دلالة ($\alpha \leq 0.05$) للتحليل التنبؤي على جودة إدارة المشاريع (جودة تخطيط المشروع، جودة تنفيذ المشروع، جودة التحكم في المشروع، وجودة إغلاق المشروع) في مجال الشحن اللوجستي في مدينة الرياض.

حدود الدراسة:

- تُعد درجة التمثيل الوظيفي لأفراد العينة من أبرز حدود هذه الدراسة، حيث أظهرت النتائج أن غالبية المشاركين ينتمون إلى فئة "الموظف" بنسبة بلغت (90.4%)، مقابل نسب محدودة لكل من "رئيس قسم" (5.7%) و"مدير" (3.9%). ويعكس هذا التوزيع اختلالاً واضحاً في تمثيل المستويات الوظيفية المختلفة، إذ تهيمن وجهات نظر الموظفين التنفيذيين على بيانات الدراسة، في حين تغيب إلى حد كبير آراء القيادات الإدارية التي تمتلك خبرة أوسع ورؤية أشمل في مجال إدارة المشاريع. وقد يترتب على هذا القصور تأثيرٌ على شمولية النتائج ودقتها، حيث إن تقييم دور الذكاء الاصطناعي في جودة إدارة المشاريع قد يختلف باختلاف المستوى الوظيفي، خاصة أن القيادات الإدارية تكون أكثر اطلاعاً على الجوانب الاستراتيجية وصنع القرار. وبناءً على ذلك، فإن تعميم نتائج هذه الدراسة على جميع العاملين

في قطاع الشحن اللوجستي في مدينة الرياض يجب أن يتم بحذر، نظرًا لعدم توازن العينة وتمثيلها المحدود لمختلف المستويات الإدارية.

توصيات الدراسة:

- في ضوء ما توصلت إليه الدراسة الحالية من نتائج، يمكن للباحثة وضع التوصيات على النحو الآتي:
1. تركيز الاستثمارات على التحليل التنبؤي: نظرًا لأن التحليل التنبؤي أظهر أعلى تأثير على جودة إدارة المشاريع (معامل تحديد 0.733)، يُوصى لشركات الشحن اللوجستي في الرياض بتطوير نماذج تنبؤية متقدمة تعتمد على البيانات التاريخية والزمنية للتنبؤ بالطلب المستقبلي وتحسين التخطيط وإدارة الموارد.
 2. تعزيز أنظمة التتبع الذكي: بما أن أنظمة التتبع الذكي أثرت بشكل ملحوظ على جودة إدارة المشاريع (معامل تحديد 0.725)، ينبغي دمج تقنيات إنترنت الأشياء (IoT) والأقمار الصناعية لمراقبة حركة الشحنات بدقة، والحد من فقدان أو التأخير، وتحسين التحكم في العمليات اللوجستية.
 3. تحسين إدارة المخزون الذكي: إدارة المخزون الذكي كان لها تأثير مهم (معامل تحديد 0.718)، لذا يُنصح باستخدام منصات ذكاء اصطناعي لإدارة المخزون، تعتمد على خوارزميات تعلم آلي لتحسين دقة تنظيم الكميات المخزنة والتنبؤ باحتياجات إعادة الطلب.
 4. تطبيق أنظمة دعم القرار الذكية: تطوير أنظمة ذكية لدعم القرارات الميدانية والجدولة الذكية، واستخدام التحليلات التنبؤية لاكتشاف الانحرافات في الأداء، وإعداد تقارير التوثيق التلقائية، بما يضمن تحسين جودة تنفيذ ومتابعة المشاريع.
 5. إدارة المخاطر الذكية: إنشاء نظام ذكي لتقييم المخاطر اللوجستية المحتملة باستخدام محاكاة السيناريوهات، مع تحديث الخطط التشغيلية تلقائيًا وفقًا للمتغيرات الطارئة مثل الظروف الجوية أو اختناقات الحركة.
 6. تعزيز التدريب والتطوير المهاري: تصميم برامج تدريبية متخصصة في الذكاء الاصطناعي للعاملين في القطاع اللوجستي بالرياض، مع التركيز على التطبيقات العملية في التحليل التنبؤي، التتبع الذكي، وإدارة المخزون لتحسين مهارات العاملين ورفع جودة إدارة المشاريع.
 7. تعزيز التعاون بين الشركات: إنشاء منصة مشتركة (Logtech) لتبادل البيانات والرؤى التنبؤية بين شركات الشحن في الرياض، مما يساهم في تحسين التخطيط المشترك وتقليل التكاليف التشغيلية.

الآثار النظرية والعملية للنتائج:

الآثار النظرية للنتائج

1. تساهم نتائج الدراسة في تعميق الفهم النظري للآلية التي تترجم من خلالها تقنيات الذكاء الاصطناعي المحددة، مثل تتبع الذكي والتحليل التنبؤي، إلى تحسينات عملية ملموسة في إدارة المشاريع. هذا الإسهام يثري النظريات الإدارية المعاصرة، مثل نظرية الاعتماد على الموارد، من خلال تقديم "الذكاء الآلي" كمورد استراتيجي فريد يعزز الميزة التنافسية للمؤسسات.
2. تفسير ما يزيد عن 70% من التباين في جودة إدارة المشاريع من خلال تقنيات الذكاء الاصطناعي الفرعية يوفر أساساً نظرياً قوياً لبناء نماذج إدارية جديدة. هذه النماذج تربط بشكل مباشر ومبرهن بين تبني التكنولوجيا المتقدمة والتحسين في المكونات الأربعة الأساسية لجودة المشروع: التخطيط والتنفيذ والتحكم والإغلاق، وذلك في سياق الخدمات اللوجستية بشكل خاص.
3. تقدم الدراسة إسهاماً نظرياً متميزاً من خلال تقديم أدلة قياسية كمية من بيئة تطبيقية محددة وهي قطاع الشحن اللوجستي في مدينة الرياض. هذا يسد النقص الحاصل في الأدبيات الأكاديمية المحلية والإقليمية، والتي تفتقر غالباً إلى دراسات تطبيقية تربط بشكل كمي بين التحول الرقمي ومخرجات أداء المشاريع في مثل هذه البيئات المتخصصة.
4. تؤكد النتائج على تحول النموذج النظري من مجرد "الأتمتة" البسيطة إلى مفهوم "الذكاء التشغيلي" القائم على التعلم والتنبؤ والتكيف. هذا التحول يفتح آفاقاً جديدة للبحث النظري في المستقبل، لاستكشاف وفهم الفعالية النسبية لكل أداة من أدوات الذكاء الاصطناعي على حدة وتأثيراتها المتبادلة.

الآثار العملية (التطبيقية) للنتائج

1. توضح النتائج أن التحليل التنبؤي، أنظمة تتبع الذكي، وإدارة المخزون الذكي لها تأثير ملموس على جودة إدارة المشاريع في شركات الشحن بالرياض. هذا يوفر حجة عملية لمديري الشركات لتوجيه الاستثمارات نحو هذه التطبيقات الأكثر تأثيراً، وتقليل التردد في تبني الحلول الرقمية.

2. يمكن للشركات استخدام التوصيات كخارطة طريق واضحة لتحسين مشاريعها، بدءًا من تطوير التحليل التنبؤي، وتعزيز التتبع الذكي، وصولاً إلى تحسين إدارة المخزون الذكي وتدريب الكوادر، مما يرفع كفاءة المشروع ويقلل من المخاطر التشغيلية.

3. توفر النتائج بيانات محلية دقيقة يمكن للجهات الحكومية مثل وزارة النقل والغرفة التجارية استخدامها لتصميم برامج وحوافز مالية أو تدريبية موجهة لدعم الشركات اللوجستية، بما يتوافق مع احتياجات القطاع كما كشفتها الدراسة.

4. يمكن للشركات استخدام نتائج الدراسة كنقاط مرجعية لمقارنة أدائها الذاتي، من حيث تطبيق التحليل التنبؤي والتتبع الذكي وإدارة المخزون، مما يساعد في تحديد نقاط القوة والضعف ووضع أهداف تحسين عملية وقابلة للقياس.

5. تعكس الدراسة كيف يمكن للتحليل التنبؤي والتتبع الذكي وإدارة المخزون الذكي أن ترفع كفاءة وموثوقية المشاريع اللوجستية، مما يساهم في دعم أهداف المملكة لتحويل الرياض ومختلف مناطقها إلى مراكز لوجستية عالمية ضمن رؤية

2030.

قائمة المراجع

- المراجع العربية
- المراجع الأجنبية

قائمة المراجع

المراجع العربية:

- أبو زائدة، حاتم. (2018). مناهج البحث العلمي. الطبعة الثانية: مركز أبحاث المستقبل، فلسطين.
- أصغر، أبرار عاطق حسين. (2020). تعثر وتأخر المشاريع الإنشائية بالمملكة العربية السعودية. المؤتمر العلمي الدولي الحادي عشر "دور العلوم الإنسانية والاجتماعية والطبيعية في دعم التنمية المستدامة"، 9-10 ديسمبر 2020، اسطنبول - تركيا. 306-329.
- الديان، محمد بن عدنان، (2019)، الاستثمار الأجنبي بالمملكة العربية السعودية في ظل رؤية المملكة 2030: المحفزات والتحديات، غرفة الرياض، المملكة العربية السعودية.
- رجائي، محمد. (2024). أهمية الذكاء الاصطناعي لتعزيز الاقتصاد الرقمي المصري. مجلة الامن القومي والاستراتيجية، 2(3)، 211-321.
- سباع، أحمد الصالح، ويوسف، محمد، ملوكي، عمر. (2018). تطبيق استراتيجيات الذكاء الاصطناعي على المستوى الدولي: الإمارات العربية المتحدة نموذجاً. مجلة الميادين الاقتصادية، 1(1)، 13-34.
- الشهري، خالد عبد الله، باسويد، خلود علي، وغروي، محمد عبد الله. (2023). واقع الذكاء الاصطناعي على إدارة المشاريع في القطاع الحكومي بالمملكة العربية السعودية. مجلة الفنون ولأدب وعلوم الإنسانيات والاجتماع، 94(9)، 431-467.
- الطحطوح، عمر بن عمار. (2024). تأثير الذكاء الاصطناعي على إدارة المشاريع: دراسة باستخدام منهجية تحليل SWOT. مجلة الإدارة والتنمية والدراسات، 13(1)، 396-420.
- عبد الفتاح، علا أحمد العبد. (2024). أثر استخدام تقنية الذكاء الاصطناعي في تحسين إدارة المشاريع: دراسة حالة شركة المناصير للزيوت والمحروقات في الأردن. (رسالة ماجستير منشورة)، كلية الأعمال، جامعة الإسراء الخاصة.

عبد الله، فريال حسين. (2024). أثر استخدام تقنيات الذكاء الاصطناعي في تحسين جودة إدارة المشروعات. المجلة الدولية للحاسبات والمعلومات. 3(9)، 1-21.

العرسان، أحمد علي سالم. (2021). أثر تطبيق الذكاء الاصطناعي على إدارة المشاريع الهندسية في الأردن. (رسالة ماجستير منشورة)، كلية الدراسات العليا، جامعة البقاء التطبيقية، الأردن.

الغامدي، سلوى. (2022). عمليات إدارة المعرفة القائمة على الذكاء الاصطناعي في المشاريع الإنشائية: دراسة تطبيقية في المملكة العربية السعودية. مجلة بن خلدون للدراسات والأبحاث، 2(10)، 382-407.

القحطاني، عايش علي. (2022). دور الذكاء الاصطناعي في تحقيق التنمية المستدامة في إطار رؤية المملكة العربية السعودية 2030. المجلة العربية للمعلوماتية وأمن المعلومات، المؤسسة العربية للتربية والعلوم والآداب، 3(9)، 97-130.

مجلد، رشا سمير محمد. (2023). دور الذكاء الاصطناعي في إحداث ثورة في صناعة الملابس والنسيج. مجلة الأكاديمي، 110(1)، 109-128.

المهداوي، أحمد لؤي. (2019). الأثر الإبداعي للذكاء الاصطناعي على الاقتصاد المستقبلي لبلدان العالم المختلف: دراسة تحليلية. جرش للبحوث والدراسات، 21(عدد خاص)، 223-232.

النعمي، حمد علي سلطان. (2023). تطبيقات الذكاء الاصطناعي في إدارة الأعمال. المجلة الدولية للبحوث متعددة التخصصات (IJFMR)، 5(5)، 4-1.

الهادي، محمد محمد. (2021). تأثير الذكاء الاصطناعي وآثاره على العمل والوظائف. أكاديمية السادات للعلوم الإدارية، 24(2)، 14-32.

هاشمي، رشيدة، وملياني، عبد الوهاب. (2024). الإطار المفاهيمي للذكاء الاصطناعي. مجلة التراث، 41(2)، 65-74.

الهندي، وحيد بن أحمد؛ بقشان، تركي بن عمر؛ السلمي، حميد بن عيد؛ والدجوي، سامي بن فتحي. (2017). تعثر المشروعات الحكومية في المملكة العربية السعودية: الأسباب والحلول. مكتبة الملك فهد الوطنية.

وزارة النقل والخدمات اللوجستية. (2024). المملكة العربية السعودية والدور اللوجستي الواعد 3/4/2024 .:

<https://2u.pw/felCxwmL>

العمري، فيصل؛ العمري، عبدالله؛ العطوي، أحمد؛ العمري، فيصل؛ سهيلي، الهاشمي. (2023). ملامح الفكر الاقتصادي

لمحمد بن سلمان من خلال مشروع نيوم ودوره في تحقيق رؤية المملكة 2023. دراسات في التعليم العالي. 23(23)،

286-270

العساف، صالح. (1433هـ) المدخل الى البحث في العلوم السلوكية الطبعة الاولى-مكتبة العبيكان - الرياض.

تركي، جهاد. (2023). التحديات التي تواجه تطبيق الذكاء الاصطناعي في تعليم الموهوبين وآفاقه المستقبلية. المجلة التربوية.

110(1)، 1-37.

جريدة الرياض. (2013). هيئة مكافحة الفساد: تكلفة التعثر السنوي في المشاريع الحكومية تتخطى 40 مليار ريال. جريدة

الرياض. مسترجع من <https://www.alriyadh.com/883211>

أرقام. (2016). خبراء: 100 مليار ريال قيمة المشاريع الحكومية المتعثرة سنوياً. أرقام. مسترجع من

<https://www.argaam.com/ar/article/articledetail/id/1052402>

أريبيان بزنس. (2017). 40% من المشاريع الكبرى في السعودية تعاني التعثر أو التأخير. أريبيان بزنس. مسترجع من

<https://arabic.arabianbusiness.com/politics-economics/354122>

صحيفة سبق". (2020). الحمادي: أسباب تعثر المشاريع معروفة وعلى الجهات المعنية أن تعترف بها. صحيفة سبق.

مسترجع من <https://sabq.org/saudia/ilrfde-2>

الدليل السعودي. (2025). دليل الشركات السعودية للشحن البحري والبري والجوي. <https://daleli.sa/ar/>

- Abdul-Rahman, A., Graves, C. (2016). "Internet of things application using tethered msp430to thing speak cloud." In 2016 IEEE Symposium on Service-Oriented System Engineering (SOSE), 352-357. IEEE, 2016.
- Abdul-Rahman, A., Graves, C. (2016). "Internet of things application using tethered msp430to thing speak cloud." In 2016 IEEE Symposium on Service-Oriented System Engineering (SOSE), 352-357. IEEE, 2016.
- Aburbeian, A. M., Owda, A. Y., & Owda, M. (2022). A technology acceptance model survey of the metaverse prospects. *Ai*, 3(2), 285-302.
- Agbogbo, N. E. Unpacking the Resource-Based View and Construction Project Management Performance Nexus: Evidence from Nigeria's Niger Delta.
- Al-Adwan, A. S., Li, N., Al-Adwan, A., Abbasi, G. A., Albelbisi, N. A., & Habibi, A. (2023). Extending the technology acceptance model (TAM) to Predict University Students' intentions to use metaverse-based learning platforms. *Education and Information Technologies*, 28(11), 15381-15413.
- Alanazi, B., Abdulaal, E., & Taki, H. (2021). Application of Sustainable City Logistics in Saudi Arabia. *Geospatial Information*, 5(2), 526-531.
- Al-Qudaihi, N. (2024). The Effect of the Agreement between the Saudi Railway Company (SAR) and MEDLOG Company on the Quality of Logistics Services between Dammam and Riyadh. *International Journal of scientific Research (IJSR)*, 3(8), 923-988.
- Alyoubi, B. A. (2021). Clustering Analysis of Logistics Performance in Saudi Arabia: A Roadmap to Cloud Computing and IoT & Blockchain Solutions. *International Transaction Journal of Engineering, Management, & Applied Sciences & Technologies*, 12(7), 1-14.
- Alyoubi, B., Ncir, C., Alharbi, I., & Jarboui, A. (2022). *Machine Learning and Data Analytics for Solving Business Problems*. Springer, Available: <https://doi.org/10.1007/978-3-031-18483-3>. ARTIFICIAL INTELLIGENCE APPLICATION IN SMART

- Amini, M., & Jahanbakhsh Javid, N. (2023). A multi-perspective framework established on diffusion of innovation (DOI) theory and technology, organization and environment (TOE) framework toward supply chain management system based on cloud computing technology for small and medium enterprises. *Organization and Environment (TOE) Framework Toward Supply Chain Management System Based on Cloud Computing Technology for Small and Medium Enterprises (January 2023)*. *International Journal of Information Technology and Innovation Adoption*, 11, 1217-1234.
- Archetti, C., Savelsbergh, M., & Speranza, G. (2016). The vehicle routing problem with occasional drivers. *Eur J Oper Res*, 254(2):472–480.
- Awan, U., Shamim. S., Khan. Z., Ul Zia, N., Shariq, S., & Khan, M. (2021). Big data analytics capability and decision-making: The role of data-driven insight on circular economy performance, *Technological Forecasting and Social Change*, 168. <https://www.sciencedirect.com/science/article/abs/pii/S0040162521001980>.
- Bahrini, R., Zamzam, A., Filfilan, A. (2024). *Financial Performance Measurement of Logistics Companies: Empirical Evidence from Saudi Arabia*. In *Advances in Computational Logistics and Supply Chain Analytics*. Cham: Springer Nature Switzerland, 173-194.
- Butt, A. (2018). Project Management through the lens of Artificial Intelligence-A Mixed-Methods Research into How AI Systems can Support Project Managers to become more Efficient in their Daily Work. Chalmers University of Technology, 1-62. <https://publications.lib.chalmers.se/records/fulltext/256311/256311.pdf>
- de Koster, R. (2022). Warehousing 2030. In R. Merkert, & K. Hoberg (Eds.), *Global Logistics and Supply Chain Strategies for the 2020s: Vital Skills for the Next Generation*, 243-260, https://doi.org/10.1007/978-3-030-95764-3_14
- Flanders Investment and Trade. (2019). *The Logistic Sector in Saudi Arabia*. Flanders, State of the Art. Riyadh.
- Fotso, G.B.; Pradhan, A. and Sukdeo, N. (2022). Importance of Artificial Intelligence in Technology Project Management. *Proceedings of the First Australian International Conference on Industrial Engineering and Operations Management, Sydney, Australia, December 20-21, 2022*.

- Haider,M.& Mohailan,S. (2020). The Reality of Logistics Performance in the Kingdom of Saudi Arabia and Opportunities to Improve It. *International Journal of Research in Engineering, IT and Social Sciences*, 10(8), 1-12
- Hashfi,M.I.& Raharjo, T. (2023). Exploring the Challenges and Impacts of Artificial Intelligence Implementation in Project Management: A Systematic Literature Review. *(IJACSA) International Journal of Advanced Computer Science and Applications* ,14(9), 366- 376.
- Hassan, A. (2022). Diffusion of innovation in sustainable development projects: a proposed integrative model. *Environmental management and sustainable development*, 11(2), 26.
- Ilin, I., Voronova, O., Pavlov, D., Kochkarov, A., Tick, A., & Khusainov, B. (2023). System of project management at a medical hub as an instrument for implementation of open innovation. *Systems*, 11(4), 182.
- Lukovszki, L., Rideg, A., & Sipos, N. (2021). Resource-based view of innovation activity in SMEs: an empirical analysis based on the global competitiveness project. *Competitiveness Review: An International Business Journal*, 31(3), 513-541.
- Mansour, H., Aminudin, E., Mansour, T., Abidin, N. I. A. B., & Lou, E. (2022, October). Resource-based view in construction project management research: A meta-analysis. In *IOP Conference Series: Earth and Environmental Science* (Vol. 1067, No. 1, p. 012057). IOP Publishing.
- Marianim, C. & Mancini,M. (2023). ARTIFICIAL INTELLIGENCE ADOPTION IN PROJECT MANAGEMENT: ARE WE STILL FAR FROM PRACTICAL IMPLEMENTATION?. *6th IPMA SENET Project Management Conference “Digital Transformation and Sustainable Development in Project Management”, 21-24 September 2022*, 34-47.
- Matimba, D. H. (2023). Factors influencing the effective application of monitoring and evaluation (M&E) system theories in project management by local and international NGOs: A comparative case study analysis of MEDRA and GRM International in Zimbabwe. *Unpublished doctoral dissertation, University of Zimbabwe*.

- Ministry of Economy & Planning. (2023). *Accelerating the Economic Transformation of Saudi Arabia through Investments*. Kingdom of Saudi Arabia.
- Muller, R.; Locatelli, G.; Holzmann, V.; Nilsson, M. and Sagay, T. (2024). Artificial Intelligence and Project Management: Empirical Overview, State of the Art, and Guidelines for Future Research. *Project Management Journal*, 55(1), 9–15.
- Official Website of Mohawarean International Group. (2024). *Saudi Railway Organization (SRO)*. Available at: <https://www.mig.sa.com/subsidiaries/railway-services/saudi-railwa>.
- Official Website of Saudi Arabia Railways. (2023). *Passenger Charter: North & East Trains*. Kingdom of Saudi Arabia.
- Okour, M. K., Chong, C. W., & Abdel Fattah, F. A. M. (2021). Knowledge management systems usage: application of diffusion of innovation theory. *Global Knowledge, Memory and Communication*, 70(8/9), 756-776.
- Project Management Institute (PMI). (2023). *Shaping the Future of Project Management With AI*. PMI. Org 2023.
- Rajesh, D.S. & Jafar M. Ali. (2023). Artificial Intelligence in Project Management & Its Future. *Saudi J Eng Technol*, 8(10): 244-248.
- SAL. (2023). *SAL Saudi Logistics Services (SAL)*. Equity Research Report, SAL AB Equity. KSA.
- Saudi Bulk Transport LTD. (2021). *Saudi Arabia Logistics Industry Report 2021: Industry Forecast*. Kingdom of Saudi Arabia.
- Saudi Global Ports Company. (2021). *Saudi Global Ports Awarded Concession to Operate Riyadh Dry Port Ecosystem*. News Release. KSA.
- Shang, G; Pheng, L.S. and Valenm, L.X. (2023). Prospects, drivers of and barriers to artificial intelligence adoption in project management. *Built Environment Project and Asset Management*, 13(5), 629-645.
- Taboada, I.; Daneshpajouh, A.; Toledo, N.; de Vass, T. (2023). Artificial Intelligence Enabled Project Management: A Systematic Literature Review. *Applied Science*, 13(5014), 1- 23.

- Wang, C., Ahmad, S. F., Ayassrah, A. Y. B. A., Awwad, E. M., Irshad, M., Ali, Y. A., ... & Han, H. (2023). An empirical evaluation of technology acceptance model for Artificial Intelligence in E-commerce. *Heliyon*, 9(8).
- YCP Solidiance. (2021). *Transforming Saudi Arabia into the Middle East's Logistics Powerhouse*. UAE. <https://ycp.com/insights/whitepaper/Transforming-Saudi-Arabia-Into-a-Middle-East-Logistics-Powerhouse>. Last access: 22 oct 2024.
- Hossain, M. Z., Hasan, L., Dewan, M. A., & Monira, N. A. (2024). The impact of artificial intelligence on project management efficiency. *International Journal of Management Information Systems and Data Science*, 1(5), 1-17.
- Taboada, I., Daneshpajouh, A., Toledo, N., & De Vass, T. (2023). Artificial intelligence enabled project management: a systematic literature review. *Applied Sciences*, 13(8), 5014.
- Fotso, G. B., Pradhan, A., & Sukdeo, N. (2022, December). Importance of artificial intelligence in technology project management. In *Proceedings of the First Australian International Conference on Industrial Engineering and Operations Management* (pp. 20-21).
- Craney, T. A., & Surles, J. G. (2002). Model-dependent variance inflation factor cutoff values. *Quality Engineering*, 14(3), 391-403.

قائمة الملاحق

- ملحق رقم (1): قائمة الاستبيان (نسخة التحكيم)
- ملحق رقم (2): قائمة الاستبيان
- ملحق رقم (3): قائمة المحكمين

قائمة الملاحق

ملحق رقم (1): قائمة الاستبيان (نسخة التحكيم)

استبانة لبحث بعنوان

دور الذكاء الاصطناعي في جودة إدارة المشاريع بالتطبيق على الشحن اللوجستي في مدينة
الرياض: دراسة ميدانية

قدمت هذه الدراسة استكمالاً لمتطلبات الحصول على درجة الدكتوراه في الإدارة

إعداد الطالبة

نوره السبيعي

المشرف

أ.د. / ...

كلية الإدارة

2025 م / 1446 هـ

سعادة الأستاذ الدكتور / ة : الفاضل / ة

تقوم الباحثة بإجراء دراسة بعنوان “دور الذكاء الاصطناعي في جودة إدارة المشاريع بالتطبيق على الشحن اللوجستي في مدينة الرياض: دراسة ميدانية” وذلك استكمالاً لمتطلبات الحصول على درجة الدكتوراة في الإدارة.

وقد أعدت الباحثة استبانة مكونة من ثلاثة محاور رئيسة لتحقيق أهداف الدراسة، حيث يتناول المحور الأول مدى استخدام تقنيات الذكاء الاصطناعي في مجال الشحن اللوجستي، بينما يركّز المحور الثاني على واقع جودة إدارة المشاريع في هذا القطاع، أما المحور الثالث فيستعرض دور الذكاء الاصطناعي في تحسين جودة إدارة المشاريع اللوجستية.

وسيتم تحديد درجات الاستجابة وفق مقياس ليكرت الخماسي (موافق تماماً، موافق، محايد، غير موافق، غير موافق تماماً)، وتقتصر الدراسة على عينة من موظفي شركة الشحن اللوجستي في مدينة الرياض.

ونظراً لأهمية رأيكم في هذا المجال، نرجو منكم إبداء الرأي حول الأبعاد والفقرات الخاصة بالاستبانة من حيث ملاءمتها للمحاور المقترحة ووضوحها وفق ما ترونه مناسباً.

وتقبلوا فائق الاحترام ووافر التقدير

الباحثة

نوره السبيعي

بيانات سعادة المحكم			
			الاسم
			جهة العمل
			التخصص
☐ أستاذ مساعد	☐ أستاذ مشارك	☐ أستاذ	الرتبة العلمية

القسم الأول: البيانات الديموغرافية.

فيما يلي مجموعة من البيانات العامة، تفضلاً ضع علامة (✓) أمام الخيار المناسب لسعادتكم:

1) النوع

☐ ذكر

☐ أنثى

2) الفئة العمرية

☐ أقل من 25 سنة

☐ 30-26 سنة

☐ 35-31 سنة

☐ 40-36 سنة

☐ 45-41 سنة

☐ أكبر من 45 سنة

3) الدرجة الوظيفية

☐ موظف

☐ مدير

☐ رئيس قسم

ثانياً: محاور الاستبانة.

م	دور الذكاء الاصطناعي في جودة إدارة المشاريع بالتطبيق على الشحن اللوجستي في مدينة الرياض: دراسة ميدانية		مدى مناسبة الفقرة		الانتماء		السلامة اللغوية		ملاحظات
	مناسبة	غير مناسبة	ينتمي	لا ينتمي	سليم	غير سليم			
المحور الأول: مدى استخدام الذكاء الاصطناعي في مجال الشحن اللوجستي									
البعد الأول: إدارة المخزون الذكي									
1									تستخدم الشركة أنظمة الذكاء الاصطناعي لتنظيم الكميات المخزنة بدقة.
2									تحدد الخوارزميات الذكية توقيت إعادة طلب المخزون.
3									تقلل تقنيات الذكاء الاصطناعي من التكدس أو النقص في المخزون.
4									يدير فريق العمل توزيع المخزون بين الفروع باستخدام حلول ذكية تعتمد على بيانات فعلية.
5									يراقب الموظفون مستويات المخزون باستمرار من خلال أنظمة ذكية دون تدخل يدوي مباشر.
البعد الثاني: أنظمة التتبع الذكي									
6									توفر أنظمة التتبع الذكي معلومات لحظية عن موقع الشحنات.
7									تستخدم الشركة تقنيات الذكاء الاصطناعي لمراقبة حركة الشحن بدقة.
8									ترسل الأنظمة الذكية إشعارات تلقائية للعملاء عن حالة الشحنة.
9									تُسهّم أنظمة التتبع الذكي في تقليل فقدان أو تأخير الشحنات.
10									تُساعد تقنيات التتبع الذكي في تحسين التواصل بين مختلف أطراف سلسلة الإمداد.
البعد الثالث: التحليل التنبؤي									
11									تعتمد الشركة على التحليل التنبؤي لتوقع حجم الطلب المستقبلي.
12									تستخدم الشركة نماذج الذكاء الاصطناعي لتحليل أنماط السوق وتغيراته.
13									يساعد التحليل التنبؤي في اتخاذ قرارات مسبقة لتخطيط الشحنات.
14									تُسهّم تقنيات التنبؤ في تقليل التكاليف الناتجة عن تقلبات الطلب.
15									تحلل الأنظمة الذكية البيانات التاريخية باستخدام أدوات تنبؤية لتحسين كفاءة التشغيل.

م	دور الذكاء الاصطناعي في جودة إدارة المشاريع بالتطبيق على الشحن اللوجستي في مدينة الرياض: دراسة ميدانية		مدى مناسبة الفقرة		الانتماء		السلامة اللغوية		ملاحظات
			مناسبة	غير مناسبة	ينتمي	لا ينتمي	سليم	غير سليم	
المحور الثاني: واقع جودة إدارة المشاريع في مجال الشحن اللوجستي									
البعد الأول: جودة تخطيط المشروع									
1	تحدد الشركة أهداف المشروع بشكل واضح منذ البداية.								
2	تضع الشركة خطة زمنية مفصلة لجميع مراحل المشروع.								
3	تخصص الشركة الموارد المتاحة بناءً على أولويات العمل.								
4	تقيم الشركة المخاطر المحتملة خلال مرحلة التخطيط.								
5	تحدث الشركة خطط العمل وفقاً للمتغيرات الطارئة.								
البعد الثاني: جودة تنفيذ المشروع									
6	ينفذ الفريق المهام اليومية وفق الجدول الزمني المعتمد.								
7	يستخدم العاملون الموارد بكفاءة لتحقيق أهداف المشروع.								
8	يتبع الموظفون الإرشادات الفنية بدقة أثناء التنفيذ.								
9	تعزز الشركة التعاون بين أعضاء الفريق أثناء العمل.								
10	تعالج الشركة العقبات الميدانية بسرعة لضمان سير العمل بسلاسة.								
البعد الثالث: جودة التحكم في المشروع									
11	تراقب الشركة الأداء بشكل دوري.								
12	تقيس الشركة مؤشرات التقدم مقارنة بالخطة الأصلية.								
13	تتخذ الشركة قرارات فورية عند ظهور أي انحراف.								
14	توثق الشركة جميع مراحل المشروع بدقة.								
15	تنظم الشركة اجتماعات دورية لمراجعة الأداء وتحديث الإجراءات.								
البعد الرابع: جودة إغلاق المشروع									
16	ينهي الفريق جميع المهام المتعلقة بالمشروع قبل الموعد المحدد.								
17	تراجع الشركة مدى تحقيق المشروع لأهدافه الرئيسية.								
18	يُعد الفريق تقارير ختامية تشمل الإنجازات والتحديات.								
19	يُسلم القائمون على المشروع المخرجات النهائية لمجلس إدارة الشركة.								
20	تجري الشركة تقييماً شاملاً لتجربة المشروع لاستخلاص الدروس المستفادة.								
المحور الثالث: دور الذكاء الاصطناعي في تحسين جودة إدارة المشاريع									
1	تستخدم الشركة تقنيات الذكاء الاصطناعي لدعم اتخاذ القرار أثناء تنفيذ المشروع.								

م	دور الذكاء الاصطناعي في جودة إدارة المشاريع بالتطبيق على الشحن اللوجستي في مدينة الرياض: دراسة ميدانية						مدى مناسبة الفقرة		الانتماء		السلامة اللغوية		ملاحظات
							مناسبة	غير مناسبة	ينتمي	لا ينتمي	سليم	غير سليم	
2	تحسن الشركة دقة تخطيط المشاريع باستخدام أدوات تحليل ذكية.												
3	تعتمد الشركة على الذكاء الاصطناعي لتوقع المخاطر المحتملة قبل وقوعها.												
4	تستهدف الشركة رفع كفاءة إدارة الموارد من خلال نظم ذكية تعتمد على البيانات.												
5	تراقب الشركة تقدم المشروع بشكل لحظي باستخدام تقنيات الذكاء الاصطناعي.												
6	تقلل الشركة من الأخطاء البشرية بفضل تطبيقات الذكاء الاصطناعي في مختلف مراحل المشروع.												
7	تربط الشركة بين مراحل المشروع بشكل متكامل باستخدام حلول ذكية.												
8	تحلل الشركة بيانات الأداء لتحسين جودة التنفيذ في المشاريع المستقبلية.												
9	تسرّع الشركة عمليات المراجعة والتقييم باستخدام أدوات ذكاء اصطناعي.												
10	ترفع الشركة من مستوى رضا العملاء عبر تحسين جودة مخرجات المشروع من خلال التحليل الذكي.												

ملاحظات عامة:

.....

.....

.....

.....

.....

ملحق رقم (2): قائمة الاستبيان

استبانة لبحث بعنوان

دور الذكاء الاصطناعي في جودة إدارة المشاريع بالتطبيق على الشحن اللوجستي في مدينة
الرياض: دراسة ميدانية

قدمت هذه الدراسة استكمالاً لمتطلبات الحصول على درجة الدكتوراه في الإدارة

إعداد الطالبة

نوره السبيعي

المشرف

أ.د. / ...

كلية الإدارة

2025م / 1447 هـ

سعادة الأستاذ الدكتور / : الفاضل /

تقوم الباحثة بإجراء دراسة بعنوان "دور الذكاء الاصطناعي في جودة إدارة المشاريع بالتطبيق على الشحن اللوجستي في مدينة الرياض: دراسة ميدانية" وذلك استكمالاً لمتطلبات الحصول على درجة الدكتوراة في الإدارة. وقد أعدت الباحثة استبانة مكوّنة من ثلاثة محاور رئيسة لتحقيق أهداف الدراسة، حيث يتناول المحور الأول مدى استخدام تقنيات الذكاء الاصطناعي في مجال الشحن اللوجستي، بينما يركّز المحور الثاني على واقع جودة إدارة المشاريع في هذا القطاع، أما المحور الثالث فيستعرض دور الذكاء الاصطناعي في تحسين جودة إدارة المشاريع اللوجستية. وسيتم تحديد درجات الاستجابة وفق مقياس ليكرت الخماسي (موافق تماماً، موافق، محايد، غير موافق، غير موافق تماماً)، وتقتصر الدراسة على عينة من موظفي شركة الشحن اللوجستي في مدينة الرياض. ولتحقيق أهداف الدراسة والإجابة عن تساؤلاتها تم الاعتماد على قائمة الاستقصاء، لذا نرجو من حضراتكم التكرم بقراءة عبارات الاستبانة والإجابة بما ترونه مناسباً من وجهة نظركم علماً بأن كافة البيانات الواردة بالاستبانة لن تستخدم سوى لأغراض البحث العلمي.

وتقبلوا فائق الاحترام ووافر التقدير

الباحثة

نوره السبيعي

الاستبانة

القسم الأول: البيانات الديموغرافية.

فيما يلي مجموعة من البيانات العامة، تفضلاً ضع علامة (✓) أمام الخيار المناسب لسعادتكم:

1) النوع

ذكر ☐

أنثى ☐

2) الفئة العمرية

أقل من 25 سنة ☐

26-30 سنة ☐

31-35 سنة ☐

36-40 سنة ☐

41-45 سنة ☐

أكبر من 45 سنة ☐

3) الدرجة الوظيفية

موظف ☐

مدير ☐

رئيس قسم ☐

ثانياً: محاور الاستبانة

غير موافق تماماً	غير موافق	محايد	موافق	موافق تماماً	العبارات	
المحور الأول: مدى استخدام الذكاء الاصطناعي في مجال الشحن اللوجستي						
البعد الأول: إدارة المخزون الذكي						
					1 تستخدم الشركة أنظمة الذكاء الاصطناعي لتنظيم الكميات المخزنة بدقة.	
					2 توظف الشركة لخوارزميات الذكاء توقيت إعادة طلب المخزون.	
					3 يؤدي استخدام تقنيات الذكاء الاصطناعي إلى تقليل التكدس أو النقص في المخزون.	
					4 يدير فريق العمل توزيع المخزون بين الفروع باستخدام حلول ذكية تعتمد على بيانات فعلية.	
					5 يراقب الموظفون مستويات المخزون باستمرار من خلال أنظمة الذكاء الاصطناعي.	
البعد الثاني: أنظمة التتبع الذكي						
					6 توفر أنظمة التتبع الذكي معلومات لحظية عن موقع الشحنات.	
					7 تستخدم الشركة تقنيات الذكاء الاصطناعي لمراقبة حركة الشحن بدقة.	
					8 تُستخدم الأنظمة الذكية إشعارات تلقائية للعملاء عن حالة الشحنة.	
					9 تُسهّم أنظمة التتبع الذكي في تقليل فقدان أو تأخير الشحنات.	
					10 تُساعد تقنيات التتبع الذكي في تحسين التواصل بين مختلف أطراف سلسلة الإمداد.	
البعد الثالث: التحليل التنبؤي						
					11 تعتمد الشركة على التحليل التنبؤي لتوقع حجم الطلب المستقبلي.	
					12 تستخدم الشركة نماذج الذكاء الاصطناعي لتحليل أنماط السوق وتغيراته.	
					13 يساعد التحليل باستخدام تقنيات الذكاء الاصطناعي في اتخاذ قرارات مسبقة لتخطيط الشحنات.	
					14 تُسهّم تقنيات التنبؤ في تقليل التكاليف الناتجة عن تقلبات الطلب.	
					15 تستخدم الشركة الأنظمة الذكية في تحليل البيانات التاريخية باستخدام أدوات تنبؤية لتحسين كفاءة التشغيل.	
المحور الثاني: واقع جودة إدارة المشاريع في مجال الشحن اللوجستي						
البعد الأول: جودة تخطيط المشروع						
					1 تحدد الشركة أهداف المشروع بشكل واضح منذ البداية.	
					2 تضع الشركة خطة زمنية مفصلة لجميع مراحل المشروع.	
					3 تخصص الشركة الموارد المتاحة بناءً على أولويات العمل.	
					4 تقيّم الشركة المخاطر المحتملة خلال مرحلة التخطيط.	
					5 تحدث الشركة خطط العمل وفقاً للمتغيرات الطارئة.	
البعد الثاني: جودة تنفيذ المشروع						
					6 ينفذ الفريق المهام اليومية وفق الجدول الزمني المعتمد.	
					7 يستخدم العاملون الموارد بكفاءة لتحقيق أهداف المشروع.	
					8 يتبع الموظفون الإرشادات الفنية بدقة أثناء التنفيذ.	
					9 تعزز الشركة التعاون بين أعضاء الفريق أثناء العمل.	

	العبارات	موافق تماماً	موافق	محايد	غير موافق	غير موافق تماماً
10	تعالج الشركة العقبات الميدانية بسرعة لضمان سير العمل بسلاسة.					
البعد الثالث: جودة التحكم في المشروع						
11	تراقب الشركة الأداء بشكل دوري.					
12	تقيس الشركة مؤشرات التقدم مقارنة بالخطة الأصلية.					
13	تتخذ الشركة قرارات فورية عند ظهور أي انحراف.					
14	توثق الشركة جميع مراحل المشروع بدقة.					
15	تنظم الشركة اجتماعات دورية لمراجعة الأداء وتحديث الإجراءات.					
البعد الرابع: جودة إغلاق المشروع						
16	ينهي الفريق جميع المهام المتعلقة بالمشروع في الموعد المحدد.					
17	تراجع الشركة مدى تحقيق المشروع لأهدافه الرئيسية.					
18	يُعد الفريق تقارير ختامية تشمل الإنجازات والتحديات.					
19	يُسلم القائمون على المشروع المخرجات النهائية لمجلس إدارة الشركة.					
20	تُجري الشركة تقييماً شاملاً لتجربة المشروع لاستخلاص الدروس المستفادة.					
المحور الثالث: دور الذكاء الاصطناعي في تحسين جودة إدارة المشاريع						
1	تستخدم الشركة تقنيات الذكاء الاصطناعي لدعم اتخاذ القرار أثناء تنفيذ المشروع.					
2	تحسن الشركة دقة تخطيط المشاريع باستخدام أدوات تحليل ذكية.					
3	تعتمد الشركة على الذكاء الاصطناعي لتوقع المخاطر المحتملة قبل وقوعها.					
4	تستهدف الشركة رفع كفاءة إدارة الموارد من خلال نظم ذكية تعتمد على البيانات.					
5	تراقب الشركة تقدم المشروع بشكل لحظي باستخدام تقنيات الذكاء الاصطناعي.					
6	تقلل الشركة من الأخطاء البشرية بفضل تطبيقات الذكاء الاصطناعي في مختلف مراحل المشروع.					
7	تربط الشركة بين مراحل المشروع بشكل متكامل باستخدام حلول ذكية.					
8	تحلل الشركة بيانات الأداء لتحسين جودة التنفيذ في المشاريع المستقبلية.					
9	تسرّع الشركة عمليات المراجعة والتقييم باستخدام أدوات ذكاء اصطناعي.					
10	ترفع الشركة من مستوى رضا العملاء عبر تحسين جودة مخرجات المشروع من خلال التحليل الذكي.					

ملحق رقم (3): قائمة المحكمين

اسم المحكم	الدرجة العلمية	مكان العمل	الدرجة العلمية
محمد احمد ابو بكر	أستاذ مشارك	جامعة القاهرة	إدارة اعمال
السيد عبدالرازق	أستاذ	جامعة قناة السويس	الإدارة