



جمهوری اسلامی ایران

مرکز الگوی اسلامی ایرانی پیشرفت

چالش‌ها و راهکارهای تحول کشور بر اساس سند الگوی اسلامی ایرانی پیشرفت

۲۶ و ۲۷ اردیبهشت ۱۴۰۳

بررسی تأثیر عملکرد لجستیک سبز و زیرساخت‌های تکنولوژیکی بر تولید در کلاس جهانی و تحقق الگوی پیشرفت حسن فارسیجانی^۱، ندا جلالیون^۲ و رضوانه گودرزی^۳

۱– دانشیار دانشکده مدیریت و حسابداری دانشگاه شهید بهشتی، نویسنده مسئول، h-farsi@sbu.ac.ir

۲– دکتری، دانشگاه یو تی ام مالزی، ۳– کارشناسی ارشد، دانشگاه شهید بهشتی

چکیده

در حال حاضر پیوستن کشور ما به روند جهانی شدن تولید و صنعت اجتناب‌ناپذیر است و تنها راهی که برای کشور ما باقی می‌ماند تقویت صنایع خود از دو بعد است. اول بعد کلان اقتصادی و تصمیم‌گیری‌های کلان و دوم بعد خرد و سیاست‌های داخلی صنایع که بعد کلان آن به سیاست‌گذاری‌های دولت و بعد خرد آن به سیاست‌های خود شرکت‌های تولیدی بر می‌گردد. تولید در کلاس جهانی هدفی برای این سیاست‌های داخلی شرکت‌ها است. نظر به اهمیت جهانی شدن در قرن بیست و یکم و نقش آن در تحقق الگوی ایرانی اسلامی پیشرفت ضرورت توجه به محیط‌زیست و اصول تولید در کلاس جهانی را اجتناب‌ناپذیر می‌کند. اسلامی بودن الگوی پیشرفت، مانند هر مقوله دیگر دارای شاخصه‌ها و الزاماتی است که باید دقیقاً آنها مراعات شوند تا قابلیت مقابله با چالش‌های عمده سازمانی، منطقه‌ای و جهانی فراهم گردد. لذا هدف تحقیق حاضر تعیین تأثیر عملکرد لجستیک سبز و زیرساخت‌های تکنولوژیکی بر تولید در کلاس جهانی می‌باشد. این پژوهش از لحاظ هدف از نوع تحقیقات کاربردی به حساب می‌آید. از نظر روش توصیفی – پیمایشی و از حیث گردآوری داده‌ها میدانی می‌باشد. جامعه آماری این تحقیق کلیه کارکنان ستادی شرکت سایپا به تعداد ۷۵۰ نفر می‌باشند که نمونه‌ای به حجم ۲۵۶ نفر به شیوه نمونه‌گیری تصادفی ساده انتخاب و مورد مطالعه قرار گرفتند. جهت گردآوری داده‌ها از پرسشنامه‌های استاندارد استفاده شد که روایی پرسشنامه از طریق آزمون‌های آماری و پایایی پرسشنامه نیز از طریق ضریب آلفای کرونباخ به تأیید رسیده است. نتایج تحلیل‌ها با استفاده از مدل معادلات ساختاری نشان داد عملکرد لجستیک سبز و زیرساخت فتآوری بر تولید در کلاس جهانی و تحقق الگوی پیشرفت تأثیر معناداری دارد. همچنین عملکرد سازمانی و کیفیت خدمات بر تولید در کلاس جهانی تأثیر معناداری دارد. در نهایت نتایج نشان داد عملکرد لجستیک سبز و زیرساخت فتآوری بر تولید در کلاس جهانی با نقش میانجی کیفیت خدمات و عملکرد سازمانی تأثیر معناداری دارد.

کلمات کلیدی: عملکرد لجستیک سبز، زیرساخت‌های تکنولوژیکی، تولید در کلاس جهانی و الگوی پیشرفت.

مقدمه

تغییرات مداوم ناشی از فراگرد جهانی‌سازی و نوآوری در فناوری موجب شده تا صنایع برای حفظ موقعیت خود در بازار و محیط‌های تجاری به ایجاد مزیت‌های رقابتی جدید پرداخته و جهت موفقیت در جنگ تصاحب بهبود محصولات، با اتخاذ استراتژی‌های یکپارچه بازاریابی، هم‌افزایی بخش‌های مختلف را افزایش داده، به گونه‌ای که بتوانند در برابر عدم اطمینان‌های بازار واکنش نشان دهند (ینگفی و همکاران، ۲۰۲۲). امروزه یکی از مواردی که تا حد زیادی ذهن تصمیم‌گیرندگان ارشد کشور را به خود مشغول کرده است. بحث‌های مربوط به جهانی شدن است. از یک سو پیوستن به سازمان‌های جهانی و معاهدات بین‌المللی به صورت یک ضرورت از طرف جامعه جهانی به تمامی کشورها در حال دیکته شدن است که کشور هم از این قاعده مستثنا نیست و از دیگر سو جهانی شدن با برخی منافع کشور ما و خصوصاً شعار و فلسفه اصلی وجودی نظام جمهوری اسلامی ایران یعنی استقلال در تعارض است. چرا که مسلم است پیوستن به معاهدات و کنوانسیون‌ها و سازمان‌های بین‌المللی که به صورت قوانین فرامرزی عمل می‌کنند قدرت مانور حکومت‌ها را به عنوان اقتدار مستقل در پهنه یک کشور تضعیف می‌کند (رحیمی باغملک و کریمی، ۱۴۰۰).

جایی که به نظر می‌رسد بیشتر ذهن تصمیم‌گیرندگان را به خود مشغول کرده است این است که کشور از لحاظ مذهب و ایدئولوژی یک کشور تنها در جهان امروز به حساب می‌آید و با پیوستن به فرآیند جهانی شدن به خاطر برتری‌ای که کشورهای صنعتی در تولیدات استراتژیک برای خود فراهم کرده‌اند، در این امور باید تولید را کنار بگذاریم و غیر از چند زمینه محدود مانند پتروشیمی و… که در آنها دارای مزیت نسبی هستیم باید عمدتاً به تولید کالاهای غیر مهم و غیراستراتژیک بپردازیم. در آینده کشور این مسئله دیده می‌شود که اگر در مواقعی تصمیم‌گیری مستقل کشور ما با منافع قدرت‌های جهانی در تعارض قرار گیرد آنها می‌توانند با حربه تولیدات استراتژیک برای تأمین منافع خود ما را تحت فشار قرار دهند. در این راستا بسیاری از مشکوکان به روند جهانی شدن این فرایند را زمینه‌ای برای کنترل جهان از سوی قدرت‌های سلطه‌گر می‌دانند چرا که بر اساس مقوله مزیت نسبی، تولیدات مهم به آنها و تولیدات غیرمهم به کشورهای دیگر سپرده می‌شود. البته در زمینه گروه‌کشی گفته شده قوانینی برای جلوگیری از این امور در این سازمان وجود دارد ولی هیچ تضمینی برای اجرای این قوانین از سوی قدرت‌های عضو این سازمان در هنگامی که در تعارض با یک قدرت ضعیف قرار می‌گیرند وجود ندارد. تلاش برای تولید در کلاس جهانی مسی‌تواند صنایع را در این هدف باری دهد. این امر از آن رو با دیگر زمینه‌سازی‌ها برای پیوستن صنایع به روند جهانی شدن متفاوت است که این کار امری داخلی برای تولیدکنندگان به حساب می‌آید (سلطانی، ۱۴۰۰).

نگرانی‌هایی زیست‌محیطی به صنایع مختلف کشیده شده تا جایی که امروزه یکی از عوامل مهم در فعالیت شرکت‌ها از تأمین مواد اولیه گرفته تا فرآیند تولید محصول جدید در کارخانه و مسائلی که حین استفاده از محصول توسط مصرف‌کننده پیش می‌آید، ملاحظات زیست‌محیطی است (راساد و همکاران، ۲۰۲۰). امروزه شرکت‌ها باید استراتژی‌های لجستیک خود را در جهت گرایش به محیط تغییر دهند و با سطح بالایی از تعهد زیست‌محیطی مستعد به انجام مدیریت سبز باشند. تا چند دهه گذشته، تعهد زیست‌محیطی عمدتاً از فشارهای خارجی که خواستار درمان باثباتی بین رقابت‌پذیری و الزامات زیست‌محیطی بودند ناشی می‌شد ولی امروزه به خاطر افزایش آگاهی‌های شرکت در خصوص محیط‌زیست خود را در برابر حفاظت محیط‌زیست مسئول دانسته و خود را به سمت مدیریت سبز سوق داده‌اند (شاه‌ولی،۱۴۰۲). توسعه عملکرد پایدار و لجستیک سبز به‌عنوان یک مقدمه و نیروی محرک برای نوآوری محسوب می‌شود و می‌تواند بر نوآوری و فعالیت‌های کسب‌وکار تأثیر گذارد. برای رسیدن به هدف عملکرد پایدار، نوآوری می‌تواند باعث بالا بردن کارایی و بهره‌وری منابع و به‌طور مؤثر کاهش سطح ضایعات شود. به عقیده یوسف عیادت (۲۰۰۸) به‌طور سنتی یک تعارض بین فعالیت‌های فشارهای محیط خارجی و عملکرد شرکت وجود دارد (باه و همکاران، ۲۰۲۰).

روش تحقیق

این پژوهش از منظر هدف از نوع تحقیقات کاربردی، بر اساس ماهیت گردآوری داده‌ها، از نوع تحقیقات میدانی و از نظر نوع، در زمره تحقیقات توصیفی– پیمایشی می‌باشد. به لحاظ زمانی این تحقیق در قالب تحقیق مقطعی در سال ۱۴۰۰ انجام پذیرفته و سطح تحلیل در این تحقیق فرد می‌باشد. متغیرهای مورد بررسی در این تحقیق عبارت‌اند عملکرد لجستیک سبز و زیرساخت در قالب متغیرهای مستقل و تولید در کلاس جهانی به عنوان متغیر وابسته و عملکرد سازمانی و کیفیت خدمات به عنوان متغیرهای میانجی که از تحقیق ینگفی و همکاران (۲۰۲۲) استخراج داده شده است.

به منظور تجزیه و تحلیل داده‌های به دست آمده از نمونه آماری پژوهش از آمار توصیفی و آمار استنباطی استفاده می‌شود. بدین صورت که:

آمار توصیفی: برای تجزیه و تحلیل داده‌های جمعیت شناختی تحقیق از نمودارهای دایره‌ای و هیستوگرام و برای توصیف شاخص‌های مرکزی و پراکندگی از شاخص‌های میانگین، انحراف معیار، حدافل و حداکثر و غیره استفاده شد.

آمار استنباطی: به منظور ارزیابی پایایی پرسشنامه از ضریب پایایی ترکیبی، اشتراکی و آلفای کرونباخ و برای تحلیل و ارزیابی روایی پرسشنامه از روایی همگرا و واگرا استفاده خواهد شد. برای تجزیه و تحلیل داده‌ها از نرم‌افزار "SPSS V: 25.0" و " SMART PLS V:3.20" استفاده شد.

سبز و همین کفین سراسر الگوی اسلامی ایرانی پیشرفت

چالش‌ها و راهکارهای تحول کشور بر اساس سند الگوی اسلامی ایرانی پیشرفت

نتایج و بحث

بار عاملی استاندارد تحلیل عاملی تأییدی برای سنجش قدرت رابطه بین این متغیرها با متغیرهای قابل مشاهده آنها (گویه‌های پرسشنامه) در تمامی موارد بزرگ‌تر از ۳/۰ به دست آمده است. بنابراین ساختار عاملی پرسشنامه قابل تأیید است. ضرایب مسیر در حالت استاندارد هستند و مقدار آن‌ها بین +۱ تا -۱ تغییر می‌کنند. هرچه مقدار ضریب مسیر به یک و یا منفی یک نزدیک‌تر باشد تأثیرگذاری آن مسیر بیشتر است. ضرایب استاندارد مدل‌های بیرونی (بارهای عاملی) به نوعی نشان دهنده اعتبار سازه است. ضرایب مسیر مدل‌های بیرونی بین ۰ تا ۱ تغییر می‌کنند. پس از ترسیم ضرایب مسیر، اعداد معناداری بین مسیرها و متغیرها در قالب نمودار عدد معناداری t در قالب شکل (۴–۳) ترسیم می‌شود. مطابق این نمودار اگر عدد معناداری بین دو متغیر از ۹۶/۱+ و ۹۶/۱– بیشتر باشد رابطه دو متغیر معنادار می‌باشد و فرضیه مطرح شده بین دو متغیر تأیید می‌شود و بالعکس…

۱. کای اسکوتر: کای اسکوتر را می‌توان به عنوان عمومی‌ترین و پرکاربردترین شاخص برازش در مدل‌سازی معادلات ساختاری تلقی کرد. هر چه مقدار آن کوچک‌تر باشد در برازش داده‌ها به مدل بهتر است. تا جایی که مقدار صفر برای آن نشان از برازش کامل است. یک معیار رایج برای بررسی مناسب بودن این شاخص این است که حاصل تقسیم مقدار کای اسکوتر بر درجه آزادی بایستی کمتر از مقدار ۳ باشد. که در مدل ما این مقدار برابر ۴۵۵/۱ محاسبه شده است. بنابراین مدل از برازش مناسبی برخوردار است.

۲. RMSEA: این شاخص بر مبنای تحلیل ماتریس باقیمانده قرار دارد. بر خلاف شاخص‌های دیگر در مدل‌سازی که تنها دارای نقطه‌ای هستند، این شاخص برای فواصل اطمینان مختلف نیز قابل محاسبه است. مقدار کمتر از ۰/۰۸ برای این شاخص نشان از برازش مناسب مدل دارد. مقدار این شاخص برای مدل پژوهش برابر ۰/۱۷۷ محاسبه شده که نشان از برازش مناسب مدل دارد.

۳. P-Value: این شاخص بر اساس ماتریس باقیمانده محاسبه می‌شود و مقادیر کمتر از ۰۰۵/۰ آن نشان دهنده مناسب بودن برازش مدل است. در مدل پژوهش این مقدار برابر ۰۰۰/۰ شده است که مناسب می‌باشد.

در حالت کلی با توجه به نتایج به دست آمده از جدول (۱) می‌توان اذعان داشت که برازش مناسب و مطلوب مدل است که نیاز به تعدیل ندارد.

حرکت در مسیر جهانی شدن جهت تحقق الگوی اسلامی– ایرانی پیشرفت مستلزم شناسایی موانع و رفع آن‌هاست. توجه به اصول کلاس جهانی برای بقای سازمان‌های تولیدی، خدماتی، پروژه‌ای، دولتی و خصوصی ضروری است.

نتایج تحلیل‌ها در خصوص فرضیه‌های تحقیق نشان داد عملکرد لجستیک سبز و زیرساخت فتآوری بر تولید در کلاس جهانی، عملکرد سازمانی و کیفیت خدمات تأثیر معناداری دارد. همچنین عملکرد سازمانی و کیفیت خدمات بر تولید در کلاس جهانی تأثیر معناداری دارد. در نهایت نتایج نشان داد عملکرد لجستیک سبز و زیرساخت فتآوری بر تولید در کلاس جهانی با نقش میانجی کیفیت خدمات و عملکرد سازمانی تأثیر معناداری دارد. از سویی نتایج این فرضیه با مطالعات سلطانی (۱۴۰۰)، باه و همکاران (۲۰۲۰)، ینگفی و همکاران (۲۰۲۲) همخوانی دارد. عملکرد لجستیک سبز و زیرساخت فتآوری بر تولید در کلاس جهانی، عملکرد سازمانی و کیفیت خدمات تأثیر معناداری دارد. همچنین عملکرد سازمانی و کیفیت خدمات بر تولید در کلاس جهانی تأثیر معناداری دارد. در نهایت نتایج نشان داد عملکرد لجستیک سبز و زیرساخت فتآوری بر تولید در کلاس جهانی با نقش میانجی کیفیت خدمات و عملکرد سازمانی تأثیر معناداری دارد.

پیشنهادها

به مدیران شرکت سایپا پیشنهاد می‌گردد برنامه‌ریزی و مدیریت جهت ایجاد انسجام، اتحاد و یکپارچگی فی ما بین بخش‌های مختلف شرکت و قطعه‌سازها و اتخاذ جهت‌گیری‌های کاری و تخصصی و تدوین برنامه‌های راهبردی و عملیاتی جهت محقق‌سازی اهداف بین‌المللی در رأس برنامه‌های کاری قرار گیرد. همچنین صرف هزینه و سرمایه‌گذاری و حمایت از واحدهای دانش‌بنیان (بند ۲ سیاست‌های کلی اقتصاد مقاومتی) و نیز مشارکت و همکاری با شرکت‌ها و برندهای معتبر خارجی به‌خصوص کشورهای همسایه (بند ۱۲ سیاست‌های کلی اقتصاد مقاومتی) به‌منظور تولید خودروهای کم‌مصرف در جهت اصلاح الگوی مصرف متناسب با بند ۸ سیاست‌های کلی اقتصاد مقاومتی ضروری است.

از طریق طراحی و استقرار پایگاه جامع پایش فتآوری همچون بنچمارکینگ، موفق‌ترین فتآوری‌های موفق تولید قطعات خودرو را شناسایی و در راستای بهره‌گیری آن برنامه‌ریزی استراتژیک صورت دهند.

پیشنهاد می‌شود موانع قانونی گسترش فعالیت‌های بین‌المللی و تجاری‌سازی محصولات خود را به کمک فن‌های مدیریتی همچون TOWS شناسایی و مرتفع نمایند.

با به کارگیری تکنیک‌هایی همچون تکنیک گروه اسمی، گردش تخیلی، تفکر موازی و ارتباط اجباری برنامه‌های لجستیکی شرکت را با استراتژی‌های بلندمدت هماهنگ نماید و یک مدل انگیزشی و جامع را در این زمینه طراحی نماید.

دفتری را به عنوان "مدیریت ایده‌پردازی" جهت تعامل لازم با مشاوران و کارشناسان به منظور خلق ایده‌های جدید در خصوص بهبود قابلیت‌های تکنولوژیکی شرکت تشکیل دهند. همچنین یک چارچوب مناسب به منظور طراحی و راه‌اندازی نظام پیشنهادهای کارکنان (ESS) در شرکت با توجه به قابلیت‌های تکنولوژیکی شرکت تهیه شود.

با طراحی و استقرار فن‌های مدیریتی همچون QFD در شرکت، نظرات و پیشنهادها و الگوریتم ذهنی مشتریان در خصوص کیفیت خدمات گردآوری شود و برای طراحی خدمات جدید و به روز استفاده شود.

مدیریت دانش سازمانی به‌طور عملی و واقعی در شرکت اجرایی گردد و واحد تحقیق و توسعه مشترک با سایر خودروسازهای داخلی تشکیل دهند.

اتاق فکر و مدیریت تحریم در شرکت برای مدیریت خدمات تشکلی شود.

سیاست‌های تقویت و ارتقای قطعه‌سازی و تجمعیع واحدهای قطعه‌ساز در سطح مقیاس‌های جهانی بکار گرفته شود.

توسعه هر چه بیشتر همکاری‌های خارجی و استفاده از پلنفرم مشترک تولیدی را در رأس برنامه‌های کاری خود قرار دهند.

با توجه به بالا بودن قیمت تمام‌شده خودرو به دلیل بالا بودن هزینه‌های جانبی و سربرار تولید و نیز شمار پایین در شرکت‌های خودروسازی، باید با استفاده از بند ۵ سیاست‌های کلی اقتصاد مقاومتی مبنی بر سهم بری عادلانه عوامل زنجیره تولید و نیز با استفاده از بند ۶ سیاست‌های کلی اقتصاد مقاومتی مبنی بر افزایش تولید، با اصلاح ساختار تولید و بهبود در مدیریت منابع و توازن بین منابع ورودی و خروجی به‌ویژه هزینه‌های سربرار تولید و هزینه‌های مالی ضمن افزایش تولید، قیمت تمام‌شده خودرو را کاهش داد.
مدیران شرکت سایپا بایستی توجه داشته باشند که ازجمله پارامترهای تأثیرگذار توسعه صادرات، تولید خودرو متناسب با نیازهای بازارهای صادراتی است که در بند ۱۰ سیاست‌های کلی اقتصاد مقاومتی مورد تأکید قرار گرفته است. بر اساس این بند، با توجه به بررسی‌های انجام‌گرفته درروند استراتژی خودروسازان جهان، طراحی و تولید خودروهای هیبریدی و خودروهایی با سوخت جایگزین، از موارد مهم در صادرات است که با سرمایه‌گذاری در مراکز تحقیق و توسعه (بند ۲ سیاست‌های کلی اقتصاد مقاومتی) و نیز پیوندهای راهبردی و گسترش همکاری با کشورهای دیگر (بند ۱۲ سیاست‌های کلی اقتصاد مقاومتی) قابل‌اجرا خواهد بود.

منابع

- حشمتی جدید، حمیدرضا ، مرادی، سمیرا و شریفی، زینب. (۱۳۹۹). تحلیل چالش‌ها و ظرفیت‌های تحقق الگوی پیشرفت اقتصادی در ایران. سیزدهمین کنگره پیشگامان پیشرفت. تهران. ۹۷۴–۹۸۱.
- رحیم نیا، فریبرز و قادری، فرشاد و اسلامی، قاسم. (۱۳۹۸). بررسی رابطه استراتژی تولید سبز و عملکرد سازمانی با نقش واسط استراتژی‌های رقابتی در صنایع صادراتی، چهارمین کنفرانس بین‌المللی مدیریت صنعتی، یزد.
- رحیمی باغملک، جهانبخش و کریمی، مرضیه. (۱۴۰۰). بررسی اثر فشار دینفعان سازمانی و شیوه تدارکات سبز بر عملکرد مالی با نقش محیط‌زیست (بالایشگاه گاز پهنجان)، دومین همایش ملی و اولین همایش بین‌المللی پایداری کسب و کار، اهواز.
- رحیمی، فرج اله، مهربانی، علی، اسکندری، یاسر. (۱۳۹۸). تأثیر تعهد زیست‌محیطی بر نوآوری سبز و عملکرد پایدار با نقش تعدیل‌کنندگی آموزش زیست‌محیطی کارکنان در شرکت‌های پتروشیمی ماهشهر. انسان و محیط‌زیست. ۱۷(۴)، ۳۸–۲۵.