

Designing a Strategic Model for a Smart Reverse Supply Chain in the Tire Industry: A Mixed-Method Approach

Shiva Sadat Mousavipour¹, Mahmoud Modiri², Kiamars Fathi Hafshejani³,
Gholamreza Hashemzadeh Khorasgani⁴

Received: 11/11/2024

Accepted: 12/03/2025

Extended Abstract

Introduction

One of the key strategies for supply chain managers is the implementation of smart technologies in the reverse supply chain to manage and reduce environmental pollution and conserve resources. This research, using a mixed-method approach (qualitative-quantitative), analyzes the relationships between the dimensions and criteria of a strategic smart reverse supply chain in the tire industry.

Literature Review

While the concepts of reverse logistics and smart technologies are established, there is a gap in research that provides a comprehensive, empirically validated strategic model integrating these concepts specifically for the high-impact tire industry. This study addresses this by developing and testing a model that maps the strategic interdependencies of key factors.

1.Department of Industrial Management, ST.C., Islamic Azad University, Tehran, Iran.

2. Department of Industrial 2.Management, ST.C., Islamic Azad University, Tehran, Iran (Corresponding Author). M_Modiri@azad.ac.ir

3.Department of Industrial Management, ST.C., Islamic Azad University, Tehran, Iran.

4.Department of Industrial Management, ST.C., Islamic Azad University, Tehran, Iran.

How to cite this article: Mousavipour, S. S., Modiri, M., Fathi Hafshejani, K., & Hashemzadeh Khorasgani, G. (2025). Designing a Strategic Model for a Smart Reverse Supply Chain in the Tire Industry: A Mixed-Method Approach. *Modern Management Engineering*, 11(2), 190-221. [In Persian]

 10.71652/jmem.2025.1190185

Research Methodology

The study employs a sequential explanatory mixed-method design. The qualitative phase involved 15 senior managers from the tire industry, selected through purposive and snowball sampling. Data were analyzed using hybrid content analysis (deductive-inductive) to identify the model's components, followed by Fuzzy DEMATEL to map the network of relationships. The quantitative phase surveyed 272 managers and experts in the tire industry to test the relationships using Structural Equation Modeling (SEM).

Results

The qualitative analysis identified a model with five dimensions and 17 criteria. The Fuzzy DEMATEL results showed that "Strategic Intelligence," "Infrastructure and Technology," "Logistics System," and "Information Integration" dimensions influence the "Strategic Collaboration with Partners" dimension. The SEM analysis confirmed a positive and significant relationship between "Strategic Intelligence" and the other four dimensions. Furthermore, a significant relationship was confirmed between "Infrastructure and Technology" and "Logistics System" with "Information Integration."

Discussion and Conclusion

The findings highlight the central role of "Strategic Intelligence" as a foundational driver for developing a successful smart reverse supply chain. The model provides a validated strategic roadmap for tire industry managers, demonstrating that investments in smart technologies and logistics must be guided by strategic intelligence and fostered through information integration and collaboration to be effective.

Keywords: Smart Reverse Supply Chain, Strategic Model, Tire Industry, Mixed-Method, Fuzzy DEMATEL, SEM.

JEL Classification: Q53, M11, L62

مهندسی مدیریت نوین

سال یازدهم، شماره دوم، تابستان ۱۴۰۴

تعداد صفحات: ۱۹۰-۲۲۱

نوع مقاله: پژوهشی

طراحی مدل استراتژیک زنجیره تأمین معکوس هوشمند در صنعت لاستیک‌سازی با رویکرد آمیخته ترکیبی

شیوا سادات موسوی پور^۱، محمود مدیری^۲، کیامرث فتحی هفشجانی^۳، غلامرضا هاشم‌زاده خوراسگانی^۴

تاریخ دریافت: ۱۴۰۳/۰۸/۲۱

تاریخ پذیرش: ۱۴۰۳/۱۲/۲۲

چکیده

هدف: طراحی و اعتبارسنجی یک مدل استراتژیک برای زنجیره تأمین معکوس هوشمند در صنعت لاستیک‌سازی از طریق شناسایی ابعاد کلیدی و تحلیل روابط بین آن‌ها.

روش‌شناسی پژوهش: پژوهش با رویکرد آمیخته ترکیبی (کیفی-کمی) انجام شد. در بخش کیفی از تحلیل محتوای ترکیبی و دیمتل فازی (۱۵ خبره) و در بخش کمی از مدل‌سازی معادلات ساختاری (۲۷۲ کارشناس) استفاده شد.

یافته‌ها: مدل نهایی شامل ۵ بعد و ۱۷ معیار است. «هوشمندی استراتژیک» به عنوان تأثیرگذارترین بُعد شناسایی شد که بر سایر ابعاد (زیرساخت، لجستیک، یکپارچگی اطلاعات و همکاری استراتژیک) تأثیر مثبت و معنادار دارد.

اصالت / ارزش افزوده علمی: این تحقیق با ارائه یک مدل ترکیبی و اعتبارسنجی شده، نقشه راه استراتژیکی برای پیاده‌سازی زنجیره تأمین معکوس هوشمند در صنعت لاستیک‌سازی فراهم می‌کند و بر نقش محوری هوشمندی استراتژیک به عنوان پیشران اصلی موفقیت تأکید می‌ورزد.

کلیدواژه‌ها: زنجیره تأمین معکوس هوشمند، مدل استراتژیک، صنعت لاستیک‌سازی، رویکرد آمیخته، دیمتل فازی، SEM.

طبقه‌بندی موضوعی: Q53, M11, L62

۱. گروه مدیریت صنعتی، واحد تهران جنوب، دانشگاه آزاد اسلامی، تهران، ایران.

۲. گروه مدیریت صنعتی، واحد تهران جنوب، دانشگاه آزاد اسلامی، تهران، ایران (نویسنده مسئول)، M_Modiri@azad.ac.ir.

۳. گروه مدیریت صنعتی، واحد تهران جنوب، دانشگاه آزاد اسلامی، تهران، ایران.

۴. گروه مدیریت صنعتی، واحد تهران جنوب، دانشگاه آزاد اسلامی، تهران، ایران.

نحوه استناد به مقاله: موسوی پور، ش. س، مدیری، م، فتحی هفشجانی، ک، و هاشم‌زاده خوراسگانی، غ. (۱۴۰۴). طراحی مدل استراتژیک زنجیره تأمین معکوس هوشمند در صنعت لاستیک‌سازی با رویکرد آمیخته ترکیبی. مهندسی مدیریت نوین، ۱۱(۲)، ۱۹۰-۲۲۱.

در سال‌های اخیر، به دلیل افزایش سطح بالای صنعتی شدن جهان اقتصادی، محیط زیست به یک موضوع مهم نگرانی تبدیل شده است (Muchaendepi et al., 2019). در این راستا، زنجیره تأمین معکوس به دلیل افزایش سطح نگرانی‌های زیست‌محیطی، کاهش منابع و مقررات، مورد توجه بسیاری از دولت‌ها، شرکت‌ها و دانشمندان قرار گرفته است (Doan et al., 2019) و مدیران مجبور شده‌اند تا استراتژی‌های زنجیره تأمین را از منظر زیست محیطی در نظر بگیرند (Muchaendepi et al., 2019). مدیریت زنجیره تأمین معکوس می‌تواند اثرات منفی زیست‌محیطی را دفع و منابع جدید را استخراج کند که منجر به کاهش هزینه‌های تولید گردد (Singh et al., 2018).

به‌طور کلی می‌توان گفت که زنجیره-تأمین معکوس، با مشکلاتی مانند انتقال اطلاعات، عدم اطمینان و پیچیدگی فرآیند بازیافت محصول (که به یک سیستم پردازش اطلاعات پیشرفته نیاز دارد) مواجه شده است (Xu et al., 2012). این پیچیدگی‌ها و مشکلات منجر شده است تا شرکت‌ها به دنبال راه‌حلی برای بهبود فرآیند کار خود باشند (Issaoui et al., 2019). یکی از راه‌کارهای جهت‌گیری استراتژیک در این خصوص، بکارگیری سیستم‌های اطلاعاتی پیشرفته در مدیریت زنجیره تأمین معکوس (Singh et al., 2018). چون فناوری اطلاعات و ارتباطات در زنجیره تأمین معکوس می‌تواند عملکرد آن را به میزان قابل توجهی بهبود بخشد (Garrido-Hidalgo et al., 2019).

برای به‌دست آوردن مزایای استراتژیک، به سیستم‌های فناوری اطلاعات (خصوصاً سیستم‌های اطلاعاتی) نیاز است تا سازمان‌ها را قادر سازد که فعالیت‌های لجستیکی را به صورت کارآمد مدیریت کرده و تلفات ناشی از بازده محصول را کاهش دهند (Mahindroo et al., 2018). در این خصوص، زنجیره تأمین هوشمند معکوس^۱ (SRSC) می‌تواند با استفاده از فناوری‌های هوشمند اطلاعات، پاسخ را در زمان واقعی بهبود بخشد (Xu et al., 2012). شایستگی‌های فناوری اطلاعات که بر پردازش سریع و دقیق بازده از طریق به اشتراک گذاری اطلاعات مؤثر متمرکز است، می‌تواند نتایج لجستیکی کلی معکوس را بهبود دهد (Morgan et al., 2016). زنجیره‌های تأمین هوشمند عمدتاً با اتصال اشیاء داخلی، با ذینفعان و همچنین تصمیم‌گیری مناسب توسط سیستم‌های

¹ Reverse supply chain

هوشمند و ادغام فرآیند می‌توانند اطلاعات و ارتباطات فرایندهای خود را بهبود بخشید (Issaoui et al., 2019). کاربردی‌ترین فناوری‌های صنعت نسل چهارم در لجستیک معکوس شامل اینترنت اشیاء، محاسبات ابری، بلاک چین و دوقلوی دیجیتال است که امکان یکپارچه‌سازی بازار لجستیک معکوس هوشمند را فراهم می‌کند (Wanganoo and Tripathi, 2023). استفاده از فناوری برای به دست آوردن اطلاعات در مورد جریان مواد و قابلیت ردیابی محصولات در مدیریت زنجیره تأمین معکوس ضروری است (Issaoui et al., 2019). هوش مصنوعی و یادگیری ماشینی می‌تواند برای پیش‌بینی محصولاتی که احتمالاً بازگردانده می‌شوند و اولویت‌بندی پردازش بازگشت بر اساس این اطلاعات مورد استفاده قرار گیرد (Sun et al., 2022). به‌طور کلی، ادغام فناوری جدید در لجستیک معکوس می‌تواند منجر به صرفه‌جویی در هزینه و بهبود پایداری شود (Wanganoo and Tripathi, 2023). اما استفاده از فناوری‌ها با توجه به پیچیدگی‌های سیستم‌های امروزی، چالش برانگیز است و نیاز است تا دانشمندان و سازمان‌ها بر آن تمرکز کرده تا بتوانند به مزیت رقابتی دست یابند (Singh et al., 2016).

در دسترس نبودن یک چارچوب تعریف شده، پذیرش فناوری‌ها در مدیریت زنجیره-تأمین معکوس را به شدت محدود می‌کند (Aslam et al., 2021). علیرغم نتایج مفیدی که در ادبیات برجسته شده است، پذیرش فناوری‌های نوظهور توسط سازمان‌ها برای برنامه‌های کاربردی مدیریت زنجیره تأمین معکوس در مرحله اولیه است (Yadav et al., 2020; Chauhan et al., 2020). محققان پذیرش فناوری‌های هوشمند در حوزه‌های مختلف بررسی کرده‌اند اما هنوز به طور کامل مشخص نشده است که مدیران چگونه از این فناوری‌ها برای مدیریت بهتر زنجیره تأمین استفاده کنند (Shang et al., 2022). تحقیقات نشان داده اند که بکارگیری فناوری‌های هوشمند یک فرآیند پیچیده است و بسیاری از شرکت‌ها در کشورهای مختلف به دنبال راه‌حلی برای بکارگیری آن هستند (Luthra and Mangla, 2018). بنابراین، تلاقی صنعت نسل چهارم و مدیریت زنجیره-تأمین معکوس یک عرصه تحقیقاتی نوظهور است که ارزش بررسی دارد (Bányai et al., 2022). علاوه بر این، هیچ پیشرفت قابل توجهی در جهت توسعه لجستیک معکوس هوشمند که از فناوری‌های مختلف نوظهور و هوشمند برای بهینه‌سازی و بهبود جریان‌های بازگشتی استفاده می‌کند، صورت نگرفته است. همچنین مطالعات بسیار کمی در رابطه با

کاربرد فناوری‌های هوشمند در فرآیندهای لجستیک معکوس وجود دارد (Krstić et al., 2020). اینکه چگونه می‌توان ادغام فناوری‌های هوشمند و زنجیره تأمین معکوس را برای دستیابی به عملیات زنجیره تأمین پایدار پیاده‌سازی کرد، یک سوال مهم برای تحقیق است (Kumar et al., 2021). بنابراین، در به‌کارگیری لجستیک معکوس، باید از فناوری‌های هوشمند استفاده شود تا درک و شناخت مدیران از اطلاعات مربوطه برای تصمیم‌گیری و مواجهه‌شدن با محصولات لجستیک معکوس بهتر شود. امروزه با افزایش تقاضای خودرو در کشور، تعداد لاستیک‌های زباله نیز افزایش یافته است. اما در میان این لاستیک‌های زباله درصد بسیار پایینی استفاده مجدد قرار می‌گیرند به گونه‌ای که انباشت زباله‌های لاستیک بسیار بیشتر از نرخ بازیافت است. لاستیک‌های زباله انباشت شده در محیط موجب آلودگی منابع و هوا می‌گردد. علیرغم پتانسیل بسیار زیاد در بازیافت و استفاده مجدد از این محصولات لاستیکی و همچنین ارزش افزوده بالای آن، تولیدکنندگان هنوز نتوانسته‌اند سیستمی مبتنی بر فناوری‌های پیشرفته و هوشمند برای زنجیره تأمین معکوس لاستیک‌های زباله طراحی کنند. بنابراین سوال تحقیق عبارت است از این که ابعاد تاثیرگذار مدیریت استراتژیک زنجیره تأمین معکوس هوشمند در صنعت لاستیک‌سازی کدامند و ارتباط بین آن‌ها چگونه است و اهمیت آن‌ها به چه ترتیب می‌باشد؟

مبانی نظری و پیشینه پژوهش

زنجیره تأمین معکوس

طبق استاندارد و پذیرفته‌شده‌ترین تعریف، زنجیره تأمین معکوس نوعی مدیریت زنجیره تأمین است که هدف آن بهینه‌سازی جریان‌های معکوس کالاها از نقطه مصرف تا مبدأ به منظور برنامه‌ریزی، اجرا و کنترل مناسب و کارآمد دفع مواد، محصولات نهایی و موجودی‌ها، یا بازیابی ارزش آن‌ها از طریق فروش مجدد، نوسازی، تعمیر، ساخت مجدد، یا بازیافت است (Ilgin and Gupta, 2010). لجستیک معکوس بلافاصله با بهینه‌سازی فرآیندها و فعالیت‌هایی که بر شرایط محیطی تأثیر می‌گذارد، مانند کاهش ضایعات و حفظ منابع، بر عملکرد مالی هر شرکت تأثیر می‌گذارد (Le, 2020). در نتیجه، ملاحظات

زیست‌محیطی، مانند دفع زباله، انتشار گازهای گلخانه‌ای، و مصرف انرژی در طول تولید، مهم‌ترین اولویت برای توسعه لجستیک معکوس در نظر گرفته می‌شود (Krstić et al., 2020). زنجیره‌های تأمین مستقیم و معکوس از طریق ادغام هدفمند اکوسیستم کسب‌وکار برای ایجاد ارزش از محصولات/خدمات، محصولات جانبی و جریان‌های ضایعات مفید از طریق چرخه‌های عمر طولانی‌مدت، پایداری اقتصادی، اجتماعی و زیست‌محیطی سازمان‌ها را بهبود می‌بخشد (Batista et al., 2018). این گونه سیستم‌ها، به طور سیستماتیک مواد فنی را بازیابی می‌کند و مواد بیولوژیکی را به سمت چشم‌انداز بدون ضایعات از طریق طراحی محصول/خدمات تا پایان عمر و مدیریت ضایعات بازسازی می‌کند (Farooque et al., 2019).

زنجیره‌تأمین معکوس هوشمند

زمینه تحقیق مدیریت زنجیره‌تأمین به طور مداوم در حال ادغام فناوری‌های جدید مانند داده‌های بزرگ، اینترنت اشیاء و بلاک‌چین، رایانش ابری، شناسایی امواج رادیویی تحت عنوان فناوری‌های صنعت نسل چهارم است (Liu and Li, 2019). فناوری‌های صنعت نسل چهارم، به اشتراک‌گذاری اطلاعات و شفافیت را بهبود می‌بخشد که احتمالاً به عملکرد زنجیره‌تأمین برتری می‌رسد. فناوری‌های صنعت نسل چهارم امکان یکپارچه‌سازی فرآیند، اتوماسیون و دیجیتالی‌سازی را فراهم می‌کنند، بنابراین منجر به بهبود در خرید، ساخت، لجستیک و سایر عملکردها می‌شود (Fatorachian and Kazemi, 2020). فناوری نوظهور می‌تواند شفافیت را افزایش دهد که برای مدیریت مؤثر زنجیره‌های تأمین طولانی و پیچیده امروزی ضروری است (Bag et al., 2020).

صنعت نسل چهارم به بهبود فرآیندهای موجود، جریان مواد، کاهش کالاهای آسیب دیده و زمان انتظار در سراسر زنجیره‌تأمین کمک می‌کند. زمان‌بندی هوشمند وظایف، شفافیت فرآیند بهبود یافته، انعطاف‌پذیری، کیفیت و سفارشی‌سازی را فراهم می‌کند. علاوه بر این، سیستم‌های انرژی هوشمند به کاهش مصرف انرژی کمک می‌کنند (Sharma et al., 2020). پذیرش دیجیتالی شدن و فناوری‌های هوشمند در کل زنجیره‌تأمین ممکن است لجستیک معکوس و زنجیره‌تأمین حلقه بسته را بهبود بخشد. افزایش کیفیت خدمات با استفاده از فناوری واقعیت افزوده در خدمات نگهداری و تعمیرات در مرحله پس از استفاده امکان‌پذیر خواهد بود. در مرحله لجستیک معکوس، با ادغام افقی و اینترنت اشیاء،

امکان جمع‌آوری محصولات از محل آن‌ها پس از استفاده و ارسال آن‌ها به سطوح زنجیره ارزش وجود خواهد داشت که در آن‌جا می‌توان از آن‌ها با برنامه‌های کاهش، استفاده مجدد، بازیافت، بازیابی، طراحی مجدد و ساخت مجدد، مجدداً استفاده کرد. فناوری امنیت سایبری برای اجرای موفقیت‌آمیز اصول صنعت نسل چهارم از اهمیت بالایی برخوردار است (Bilgin, 2021).

در پیشینه تحقیق، وانگانو و تریپاتی (Wanganoo and Tripathi, 2023)، تأکید دارد که یک پلت‌فرم دیجیتال شده و سیستم پشتیبانی تصمیم هوشمند مبتنی بر داده می‌تواند ارتباطات و اشتراک‌گذاری اطلاعات را بین ذینفعان مختلف در زمان واقعی بهبود بخشد، برنامه‌ریزی و استفاده بهتر از منابع را در عملیات لجستیک معکوس در تجارت الکترونیک ممکن می‌سازد و منجر به صرفه‌جویی در هزینه و بهبود پایداری می‌شود. گاو و همکاران (Gao et al., 2023) در مطالعه خود دست یافتند که استفاده از فناوری بلاک‌چین برای ساخت زنجیره تأمین معکوس باتری خودروی الکتریکی هوشمند می‌تواند مشکلات عدم اعتماد و داده را حل کند. کرسیتیک و همکاران (Krstić et al., 2022) نشان داد که کاربرد فن‌آوری‌های مختلف صنعت نسل چهارم در بخش لجستیک معکوس می‌تواند در عملکرد سریع، انعطاف‌پذیر، ایمن، اقتصادی، کارآمد و قابل قبول از نظر زیست‌محیطی در جریان حمل‌ونقل کالا مؤثر باشد. آن‌ها در این مطالعه بر نقش عوامل تکنولوژی، سیاسی-اجتماعی، و اقتصادی عملیاتی در توسعه لجستیک معکوس تأکید کرده‌اند. شانگ و همکاران (Shang et al., 2022) در مطالعه نشان داد که فقدان دانش در مورد فن‌آوری‌های صنعت نسل چهارم و رویکردهای مدور اولین مانعی است که به دنبال آن مشکلات مرتبط با امنیت داده در مدیریت روابط در جریان‌های مدور، کمبود دانش در مورد مدیریت داده در بین ذینفعان و عدم آگاهی در مورد مزایای بالقوه سیستم‌های مستقل در فعالیت‌های «پایان عمر» مبتنی بر نیروی کار برای زنجیره تأمین در عصر انتقال صنعت نسل چهارم دارد. بر اساس مطالعات یاداو و سینگ (۲۰۲۰) عوامل ایمنی و تمرکززدایی داده‌ها، دسترسی، قوانین و خط‌مشی، اسناد، مدیریت داده‌ها و کیفیت عوامل حیاتی موفقیت بلاک‌چین برای زنجیره-تأمین پایدار می‌باشد (Yadav and Singh., 2020). مطالعه عیسی و همکاران (Issaoui et al., 2019) نشان داد که استفاده از بلاک‌چین دارای محدودیت‌های مختلف یعنی: تهیه استانداردهای استانداردسازی داده‌ها، برای ساده کردن مبادلات بین کانال‌های مختلف و

تدوین قوانین نظارتی است و چشم‌اندازی برای بهبود در هنگام استفاده در زمینه لجستیک هوشمند وجود دارد. عبدالباسط و همکاران (Abdel-Basset et al., 2018) در تحقیق خود بر نقش ایمنی، قابل اعتماد بودن، خدمات، شبکه و حریم خصوصی در سیستم زنجیره‌تأمین هوشمند تاکید کرده‌اند. نتایج مطالعه گارسیا سانچز و همکاران (García-Sánchez et al., 2018) نشان داد مهارت‌های فناوری بر لجستیک معکوس در شرکت‌های با تکنولوژی بالا اثر مستقیم و مثبت دارند. همچنین، نتایج نشان داد که حمایت مدیریت از فناوری اطلاعات بر لجستیک معکوس تأثیرگذار است. مطالعه مورگان و همکاران (Morgan et al., 2016) نشان داده است که بنگاه‌ها، از طریق همکاری می‌توانند توانایی خود را برای مقابله با بازدهی بهبود بخشند و فناوری اطلاعات به عنوان تأثیر تعدیل‌کننده بر تأثیر همکاری در پیشرفت شایستگی لجستیک معکوس معرفی شده است. در این مطالعه بر شایستگی فناوری اطلاعات در رابطه بین همکاری و صلاحیت لجستیک معکوس تاکید شده است.

مطالعات همچون وانگانو و تریپاتی (Wanganoo and Tripathi, 2023)، گاو و همکاران (Gao et al., 2023)، کرستیک و همکاران (Krstić et al., 2022) و شانگ و همکاران (Shang et al., 2022) نقش بسیار مهم و پراهمیت فناوری‌های هوشمند در زنجیره‌تأمین معکوس را مطرح کرده‌اند و مشخص شده است که فناوری‌های هوشمند می‌تواند در کل زنجیره‌تأمین لجستیک معکوس را بهبود ببخشد. اما یک شکاف تحقیقاتی کلیدی در حوزه ادغام فناوری‌های هوشمند با شیوه‌های لجستیک معکوس وجود دارد. در حالی که ادبیات کنونی توانمندسازها و چارچوب‌های مختلفی را برای تحول لجستیک معکوس هوشمند مورد بحث قرار می‌دهد، اما شواهد تجربی هنوز نتوانسته است یک مفهوم سازی سیستماتیک برای هدایت تغییر پارادایم آتی لجستیک معکوس به سمت هوشمندی در سناریوهای دنیای واقعی اجرا و اندازه‌گیری کند. سان و همکاران (Sun et al., 2022) نشان داده است که لجستیک معکوس هوشمند در مرحله برنامه ریزی اولیه قرار دارد و هنوز به چشم انداز جامع و یکپارچه فاصله دارد و نیاز به درک بهتری از یکپارچگی نوآوری فناوری‌های هوشمند در حل مسائل لجستیک معکوس است. بنابراین نوآوری این تحقیق توسعه مفهومی وارائه یک نقشه راه روشن برای تحول لجستیک معکوس هوشمند در صنایع با آلاینده‌گی بالا است. برای کاهش این شکاف تحقیقاتی و

نبود مدل مفهومی برای هوشمندی زنجیره تأمین معکوس، این پژوهش به طراحی مدل هوشمند استراتژیک زنجیره تأمین معکوس در صنایع لاستیک سازی پرداخته است.

روش شناسی پژوهش

این تحقیق با هدف تعیین و شناسایی روابط بین ابعاد و معیارهای مدل استراتژیک زنجیره تأمین معکوس هوشمند در صنعت لاستیک سازی انجام شده است که از لحاظ هدف کاربردی-توسعه ای و ماهیت داده ها آمیخته (کیفی-کمی) است. جامعه تحقیق در بخش کیفی خبرگان صنعت لاستیک سازی هستند. این خبرگان دارای ویژگی هایی همچون دارا بودن تخصص در حوزه تولید و زنجیره تأمین با فناوری های هوشمند، تجربه کاری بالای ۱۵ سال و آگاهی کامل به موضوع پژوهش بوده اند. خبرگان از طریق نمونه گیری غیر احتمالی هدفمند و با تکنیک گلوله برفی به تعداد ۱۵ نفر انتخاب شده اند. در بخش کیفی مبنای نمونه گیری اشباع نظری بوده است.

برای طراحی مدل، محقق نیاز به شناسایی داده های کیفی دارد که بتوان به آن استناد کرد؛ و علاوه بر این، تجربیات، ادراکات و رفتار پدیده ها را شناسایی کند. این اطلاعات به منظور دستیابی به درک بهتر از موضوع مورد مطالعه استفاده می شود. از طرفی دیگر به منظور پشتیبانی خوب برای کشف ایده ها و روابط جدید بین دسته ها و ویژگی ها از رویکرد تحلیل محتوا ترکیبی از اصل قیاسی و استقرائی استفاده شده است. بنابراین، در رویکرد کیفی، ابعاد، معیارها و شاخص های مدل به روش تحلیل محتوا با رویکرد ترکیبی از اصل قیاسی و استقرائی و با تکنیک کدگذاری شناسایی و استخراج شده اند. در بخش استقرائی، کدهای توصیفی استخراج شده از طریق مصاحبه نیمه ساختاریافته (استقرائی) با خبرگان به کدهای محوری و انتخابی تبدیل شده اند. در بخش قیاسی، از ادبیات نظری برای دسته بندی کدهای محوری بهره گرفته شده است. در بخش کیفی، روایی محتوایی شاخص ها با روش نسبت روایی محتوایی^۱ (CVR) همراه با ضریب لاوشه ۰/۴۹ برای ۱۵ خبره مقایسه و همه شاخص ها تأیید شده اند. علاوه بر این، برای تأیید معیارها از روش دلفی فازی استفاده شده است. شرط لازم برای دلفی فازی میزان اختلاف بین

^۱ Content Validity Ratio

راندها کمتر از ۰/۲ و شرط کافی میانگین امتیازات خبرگان بیشتر از ۸ در نظر گرفته شده است (Modiri et al., 2019).

پس از کدگذاری‌ها و دسته‌بندی متغیرهای مدل، برای تعیین روابط بین متغیرهای مدل از روش دیمتل فازی^۱ استفاده شده است. این روش روابط علت و معلولی و شبکه‌ای از روابط متقابل را در یک مدل ساختاری نشان می‌دهد و وابستگی‌های متقابل بین متغیرها را نشان می‌دهد. اما همبستگی بین روابط را نشان نمی‌دهد. برای پر کردن این شکاف، از رویکرد مدل سازی معادلات ساختاری حداقل مربعات جزئی برای تأیید مدل بیرونی و درونی و همبستگی استفاده شده است. اعتقاد بر این است که مدل‌های حداقل مربعات جزئی تخمین‌های دقیق‌تری نسبت به مدل‌های ساخته شده دارند. در واقع روش مدل سازی معادلات ساختاری برای پیش‌بینی و کاوش مدل‌های پیچیده «با انتظارات آرام از داده‌ها» استفاده می‌شود (Rahnamayiezekavat et al., 2022). بنابراین از ترکیب این دو روش به عنوان مبنایی برای توسعه مدل زنجیره‌تأمین معکوس هوشمند استراتژیک برای پیش‌بینی احتمال آینده استفاده شده است.

در روش دیماتل فازی، با استفاده پرسشنامه محقق ساخته برگرفته شده از بخش کیفی، به صورت مقایسات زوجی طراحی شده است که در آن خبرگان به میزان اثرگذاری هر یک از ابعاد و مولفه‌ها بر یکدیگر را به صورت «بدون تأثیر (۰)»، «تأثیر کم (۱)»، «تأثیر متوسط (۲)»، «تأثیر زیاد (۳)»، «تأثیر خیلی زیاد (۴)» مشخص کرده‌اند و سپس بر اساس دیمتل فازی روابط بین آن‌ها مشخص و مدل طراحی شده است. پاسخ‌دهندگان این بخش خبرگان بخش کیفی بوده‌اند که به تعداد ۱۵ نفر انتخاب شده‌اند. در ادامه برای آزمون روابط از روش مدلسازی معادلات ساختاری استفاده شده است. جامعه آماری این بخش مدیران و کارشناسان ۱۵ شرکت لاستیک‌سازی به تعداد ۲۷۲ نفر می‌باشد که به دلیل تعداد کم جامعه، تمامی کارشناسان به عنوان نمونه آماری انتخاب شده‌اند. این کارشناسان به سوال‌های مطرح شده بر اساس طیف ۵ گزینه‌ای لیکرت پاسخ داده‌اند.

تجزیه و تحلیل داده‌ها

^۱ Fuzzy Decision-Making Trial and Evaluation Laboratory (DEMATEL)

یافته‌های تحقیق در دو بخش کیفی و کمی می‌باشد. در بخش کیفی، یافته‌های حاصل از مصاحبه نیمه ساختاریافته با خبرگان به روش تحلیل محتوا استقرائی و با تکنیک کدگذاری تحلیل شده است. علاوه بر این، با رویکرد تحلیل محتوا قیاسی، به مرور ادبیات نظری پرداخته شده است و با روش فراترکیب اقدام به شناسایی کدهای بیشتری شده است تا یافته‌های تحقیق گذشته بتوانند از قیاس‌های مطرح شده توسط خبرگان پشتیبانی کند و به اعتبار تحقیق بیافزاید. در این بخش، گزاره‌های کلامی خبرگان و فراترکیب به کدگذاری توصیفی تبدیل شده‌اند. سپس، گزاره‌هایی که از نظر معنای مشابه و سنخیت داشتند، در کدگذاری محوری تحت عنوان معیارها انتخاب شده‌اند و در نهایت معیارهای که همجنس بودند، در دسته‌های بزرگتر در کدگذاری انتخاب تحت عنوان ابعاد قرار گرفته‌اند و بر اساس تجارب خبرگان و همچنین مطالعه ادبیات نظری تحقیق نام‌گذاری شده‌اند. سپس مقادیر CVR برای شاخص‌ها بررسی شده است و ضرورت همه شاخص‌ها تأیید شده است. در ادامه، معیارها به روش دلفی فازی غربالگری شده‌اند. در این بخش خبرگان در خصوص معیارها به وحدت نظر رسیدند و اجماع صورت گرفت که در نتیجه آن همه معیارها تأیید شده‌اند. یافته‌های حاصل از بخش کیفی در جدول ۱ آمده است.

جدول (۱) ابعاد، معیارها و شاخص‌های استخراج‌شده به روش تحلیل محتوا ترکیبی و تکنیک

کدگذاری

ابعاد	معیارها	امتیاز دلفی	شاخص‌ها
هوشمندی	سرمایه‌گذاری		
استراتژیک	فناوری‌های		(هزینه اولیه و راه‌اندازی - هزینه‌های پشتیبانی و به‌روز
لجستیک	هوشمند	۸/۲۴	رسانی)
معکوس	(Rajput & Singh, 2021)		

ابعاد	معیارها	امتیاز دلفی	شاخص‌ها
	جهت‌گیری استراتژیک هوشمند (Wanganoo et al., 2021) (Singh et al., 2018) (Garrido- Hidalgo et al., 2019)	۸/۲۳	(تدوین برنامه زنجیره‌تأمین هوشمند معکوس-پشتیبانی مدیران برای استفاده از فناوری‌های هوشمند برای سبز- اصلاح قوانین برای کاربرد نوآوری‌های تکنولوژیکی- افزایش آگاهی از مدیریت هوشمند زنجیره‌تأمین معکوس و سبز-اهداف و برنامه‌های توسعه فناوری با شرکاء- وجود استانداردها و گواهی نامه‌ها)
	محیط کار هوشمند (Shang et al., 2022)	۸/۰۸	(مهارت‌های فناوری، اطلاعات و فنی-آموزش مجازی- جریان اطلاعات و آگاهی و دانش- پشتیبانی از راه‌دور از طریق فناوری‌ها مجازی-سلامت و ایمنی کارکنان)
	طراحی محصولات پایدار هوشمند توسعه فناوری‌های پیشرفته برای بازیابی	۸/۰۹	(طراحی محصولات هوشمند سازگار با محیط زیست- فرآیندهای هوشمند طراحی و دفع سبز) (فناوری و تحقیق و توسعه مربوط به بازیابی محصول/مواد- نوآوری‌های تکنولوژیکی برای تولید مجدد- فناوری‌های مربوط به جمع‌آوری داده‌ها)
زیرساخت‌ها و تکنولوژی زنجیره‌تأمین معکوس	تسهیلات و امکانات هوشمند (Pourmehdi et al., 2020)	۸/۱۹	(زیرساخت صنعتی برای عملیات معکوس از نظر جابجایی تجهیزات، ذخیره‌سازی و وسایل نقلیه هوشمند- تعداد و مکان تأسیسات- انبارهای هوشمند- بسترها استقرار تجهیزات فناوری‌های پیشرفته)
	زیرساخت شبکه‌ی دیجیتال (Wanganoo & Tripathi, 2023)	۸/۳۲	(ارتباط و همکاری با پلت‌فرم خدمات برنامه‌های کاربردی- سیستم‌های داده الکترونیکی- پلتفرم‌های حراج آنلاین برای فرآیند فروش کالاهای برگشتی- اینترنت پر سرعت)
	عملیات هوشمند زنجیره‌تأمین معکوس (خبرگان)	۸/۹۳	(کنترل و نظارت بر عملکرد تجهیزات و محصولات از طریق شبکه هوشمند- برنامه‌ریزی و کنترل هوشمند کلیه فرآیندها- مدیریت موجودی هوشمند- قرارداد هوشمند مبتنی بر بلاک‌چین- خودکارسازی نظارت و مجوز)
سیستم لجستیک معکوس هوشمند	مدیریت هوشمند لجستیک معکوس (خبرگان)	۸/۳۲	(طراحی برای جداسازی قطعات- استانداردسازی طرح های محصول و قطعات- برچسب‌گذاری هوشمند برای عملیات ردیابی- جمع‌آوری هوشمند محصولات پایان عمر و ضایعات- پردازش سریع و ردیابی برگشتی‌ها)

ابعاد	معیارها	امتیاز دلفی	شاخص‌ها
همکاری استراتژیک با شرکای زنجیره تأمین معکوس	طراحی شبکه هوشمند لجستیک معکوس (خبرگان) لجستیک هوشمند سبز (Wanganoo & Tripathi, 2023)	۸/۰۲	(برنامه ریزی ظرفیت و طراحی سیستم های بازسازی/بازیافت- حمل و نقل قابل اعتماد- شفاف تر و ایمن تر کردن لجستیک معکوس) (استراتژی حمل و نقل هوشمند- حمل و نقل هوشمند سبز- خرید سبز بر اساس پلتفرم دیجیتال- تحویل هوشمند سبز به مشتری)
	یکپارچگی فناوری با شرکاء	۸/۰۱	(استانداردهای مشترک سیستم های فناوری- سازگاری پلتفرم ها در زنجیره تأمین- پشتیبانی ها از فناوری اطلاعات- بهبود اتصال با شرکاء از طریق پلتفرم های دیجیتال- ادغام با پلتفرم های خرید سیستم عامل های شخص ثالث)
	هماهنگی و همکاری با شرکاء (Morgan et al., 2016) (Issaoui et al., 2019)	۸/۰۹	(اشتراک گذاری داده ها- به اشتراک گذاشتن اطلاعات استاندارد و سفارشات با شرکای زنجیره تأمین شامل مشتریان، شخص ثالث و خرده فروشان به منظور جلوگیری از برگشت های غیر ضروری / مدیریت دانش مشارکتی- یکپارچگی و انعطاف پذیری عملیات با شرکاء از طریق روابط زنجیره تأمین- همکاری و تصمیم گیری مشترک با شرکاء- همکاری بیشتر با خرده فروشان برای بازگشت محصولات- ایجاد کانال های ارتباطی در کل طول عمر محصول با شرکاء)
	برنامه ریزی مشارکتی با شرکاء (Dev et al., 2020)	۸/۲۴	(برنامه ریزی و پیش بینی های تقاضا و برگشتی ها- توسعه کانال های هوشمند با اعضای شرکاء- اجرای شیوه های سبز هوشمند برای برگشتی ها میان اعضا- کاهش هزینه- ها برای شرکاء)
یکپارچگی در سیستم اطلاعاتی	یکپارچه سازی اطلاعات (Wanganoo & Tripathi, 2023)	۸/۵۶	(پشتیبانی از تصمیم در خصوص برگشتی ها- به موقع بودن تحویل اطلاعات- سیستم های اطلاعاتی ساده برای پاسخگویی به درخواست های خدمات و سفارشات از سوی مشتریان- شفافیت در اطلاعات)

ابعاد	معیارها	امتیاز دلفی	شاخص‌ها
زنجیره تأمین	ذخیره و مدیریت		(جمع‌آوری داده‌های در طول تولید- اطلاعات محصول
معکوس	داده‌ها	۸/۳۸	در تمام طول عمر- جمع‌آوری اطلاعات مربوط به
	(Yadav & Singh, 2020)		مشتریان- تجزیه و تحلیل داده‌ها- اطلاعات جداسازی
	ارتباط سازمانی		قطعات اختصاصی برای استفاده مجدد- کیفیت داده‌ها)
	(Shang et al., 2022)	۸/۲۵	(به اشتراک گذاری هزینه و سود- به اشتراک گذاری
			مهارت‌ها، ایده‌ها و فرهنگ سازمانی- به اشتراک گذاری و
			یکپارچه سازی دانش در سازمان- پاسخ‌گویی از طریق
			یکپارچه سازی آسان داده‌ها- ارتباط سریع تر با مشتریان)

در بخش کمی، پرسش‌نامه مقایسات زوجی ۵×۵ برای تعیین شدت اثرات ابعاد بر یکدیگر و پرسش‌نامه ۱۷×۱۷ برای سنجش میزان تاثیر معیارها بر یکدیگر طراحی شد و داده‌های ۱۵ خبره با تجربه برای صنعت لاستیک‌سازی جمع‌آوری شد. برای قضاوت‌های ذهنی متخصص که دارای ابهامات در یک موقعیت واقعی است، نظریه مجموعه‌های فازی برای کنترل مبهم بودن و عدم دقت در تصمیم‌گیری استفاده شد. سپس نظرات خبرگان تجمیع شد و ماتریس تأثیر اولیه تشکیل شد که در جدول ۲ آمده است. سپس ماتریس تأثیر اولیه برای ارائه ماتریس تأثیر مستقیم، نرمال شد.

جدول (۲) ماتریس مستقیم فازی ابعاد اثرگذار مدیریت زنجیره تأمین معکوس هوشمند

	C5			C...			C2			C1		
	U	M	L	...	U	M	L	U	M	L		
C1	۰/۷۵	۰/۵	۰/۲۵	...	۰/۹۲۹	۰/۷۵	۰/۵	۰	۰	۰		
C2	۰/۸۹۳	۰/۷۱۴	۰/۴۶۴	...	۰	۰	۰	۰/۸۲۱	۰/۵۷۱	۰/۳۲۱		
C3	۰/۸۵۷	۰/۶۷۹	۰/۴۲۹	...	۰/۸۹۳	۰/۶۴۳	۰/۳۹۳	۰/۷۱۴	۰/۴۶۴	۰/۲۱۴		
C4	۰/۸۹۳	۰/۶۴۳	۰/۳۹۳	...	۰/۷۱۴	۰/۴۶۴	۰/۲۱۴	۰/۸۲۱	۰/۵۷۱	۰/۳۲۱		
C5	۰	۰	۰	...	۰/۸۵۷	۰/۶۴۳	۰/۳۹۳	۰/۷۵	۰/۵	۰/۲۸۶		

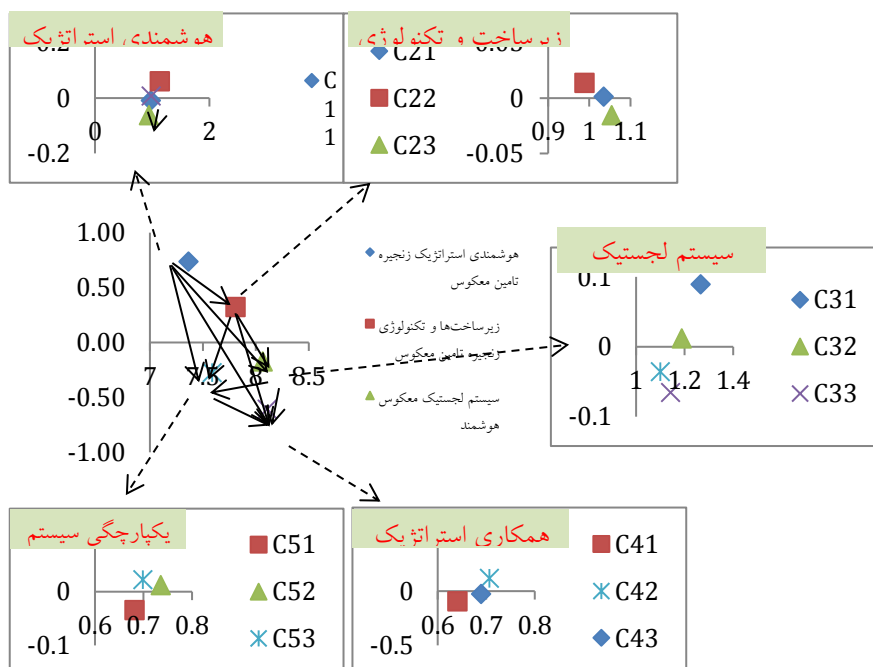
ماتریس روابط تأثیر کل برای محاسبه نقشه شبکه روابط مستقیم تشکیل شد. شدت اثرات خالص درجه علیت را در بین معیارها نشان می‌دهد. اگر شدت اثرات خالص مثبت

باشد، آن معیار علت است (یعنی بر معیارهای دیگر تأثیر می‌گذارد)، در حالی که اگر شدت اثرات خالص منفی باشد، آن معیار تأثیرپذیر است، یعنی تحت تأثیر معیارهای دیگر است. نتایج در جدول ۳ و شکل ۱ ارائه شده است.

جدول (۳) مجموع تأثیر علت و معلول بر ابعاد و معیارهای مدیریت زنجیره تأمین معکوس هوشمند

ابعاد/معیارها	کد	اثرگذار	اثرپذیر	کل	خالص	نتیجه
هوشمندی استراتژیک	C1	۴/۰۵	۰۳/۳۱۵	۷/۳۶۵	۰/۷۳۵	اثرگذارترین
محیط کار هوشمند	C11	۰/۴۸۴	۰/۴۹۲	۰/۹۷۶	-۰/۰۰۸	اثرپذیر
جهت‌گیری استراتژیک هوشمند	C12	۰/۵۹۷	۰/۵۳۶	۱/۱۳۳	۰/۰۶۱	اثرگذار
طراحی محصولات پایدار هوشمند	C13	۰/۴۴۱	۰/۵۰۲	۰/۹۴۴	-۰/۰۶۱	اثرپذیر
سرمایه‌گذاری فناوری‌های هوشمند	C14	۰/۴۹۶	۰/۴۸۸	۰/۹۸۳	۰/۰۰۸	اثرگذار
زیرساخت‌ها و تکنولوژی	C2	۴/۰۶۵	۳/۷۴۴	۷/۸۱	۰/۳۲۱	اثرگذار
توسعه فناوری‌های پیشرفته بازیابی	C21	۰/۵۱۸	۰/۵۱۷	۱/۰۳۵	۰/۰۰۲	اثرگذار
تسهیلات و امکانات هوشمند	C22	۰/۵۰۱	۰/۴۸۷	۰/۹۸۸	۰/۰۱۴	اثرگذار
زیرساخت‌های شبکه‌های دیجیتال	C23	۰/۵۲	۰/۵۳۵	۱/۰۵۴	-۰/۰۱۵	اثرپذیر
سیستم لجستیک معکوس هوشمند	C3	۰/۹۴۷	۴/۱۱۹	۸/۰۶۶	-۰/۱۷	اثرپذیر
هوشمندی عملیات زنجیره تأمین	C31	۰/۶۷۷	۰/۵۸۸	۱/۲۶۵	۰/۰۸۹	اثرگذار
طراحی شبکه هوشمند لجستیک	C32	۰/۶	۰/۵۸۸	۱/۱۸۷	۰/۰۱۲	اثرگذار
لجستیک هوشمند سبز	C33	۰/۵۳۸	۰/۶۰۳	۱/۱۴۱	-۰/۰۶۵	اثرپذیر
مدیریت هوشمند لجستیک معکوس	C34	۰/۵۳۲	۰/۵۶۸	۱/۱	-۰/۰۳۶	اثرپذیر
همکاری استراتژیک با شرکاء	C4	۳/۷۵	۴/۳۵۹	۸/۱۰۸	۰/۶۱	اثرپذیرترین
هماهنگی و همکاری با شرکاء	C41	۰/۲۷۴	۰/۳۶۷	۰/۶۴۱	-۰/۰۹۳	اثرپذیر
یکپارچگی فناوری با شرکاء	C42	۰/۴۱۳	۰/۲۹۳	۰/۷۰۶	۰/۱۲	اثرگذار
برنامه‌ریزی مشارکتی با شرکاء	C43	۰/۳۳۱	۰/۳۵۸	۰/۶۸۹	-۰/۰۲۷	اثرپذیر
یکپارچگی اطلاعات	C5	۳/۶۵۶	۹۳۱۳	۷/۵۸۸	-۰/۲۷	اثرپذیر
ارتباط سازمانی	C51	۰/۳۲۴	۰/۳۵۸	۰/۶۸۲	-۰/۰۳۴	اثرپذیر
یکپارچه‌سازی اطلاعات	C52	۰/۳۷۴	۰/۳۶۲	۰/۷۳۵	۰/۰۱۲	اثرگذار

نقشه شبکه روابط مستقیم درک رابطه متقابل وابسته بین ابعاد و معیارها را در مدل امکان‌پذیر می‌کند. در نقشه شبکه روابط تأثیرگذار از پنج بعد نشان می‌دهد که بعد «هوشمندی استراتژیک» رابطه قوی و تأثیرگذاری با ابعاد دیگر دارد. بعد «زیرساخت‌ها و تکنولوژی» تأثیر قابل توجهی بر ابعاد «سیستم لجستیک معکوس هوشمند»، «یکپارچگی اطلاعات» و «همکاری استراتژیک با شرکای زنجیره تأمین معکوس» دارد. بنابراین، این مطالعه نشان داد که «هوشمندی استراتژیک» حیاتی‌ترین بعد در مدیریت زنجیره تأمین معکوس هوشمند می‌باشد. ابعاد دیگر در زیر محور افقی نشان می‌دهند که ابعاد اثرپذیر هستند.



شکل (۱) نمودار علی و معلولی و نقشه شبکه روابط بین ابعاد و معیارها

تجزیه و تحلیل روابط بین معیارها نشان داد که «جهت‌گیری استراتژیک هوشمند»، «تسهیلات و امکانات هوشمند»، «عملیات هوشمند زنجیره تأمین معکوس»، «هماهنگی و همکاری با شرکاء»، و «ذخیره و مدیریت داده‌ها» بیشترین تأثیر را در ابعاد مربوط به خود

دارند. این پنج معیار هسته اصلی توسعه بعد خود هستند و تأثیر زیادی بر مدیریت زنجیره-تأمین معکوس هوشمند و ایجاد معیارها در بعد خود دارند.

در بین معیارهای «هوشمندی استراتژیک»، بیشترین مقدار اثرگذاری مربوط به معیار «جهت‌گیری استراتژیک هوشمند» است که تأثیرگذارترین معیار است و برای تصمیم‌گیری بهبود هوشمندی استراتژیک زنجیره تأمین معکوس در اولویت قرار می‌گیرد. تأثیرپذیرترین معیار «طراحی محصولات پایدار هوشمند» است که بیشترین تأثیر را می‌پذیرد و مدیریت استراتژیک زنجیره تأمین معکوس هوشمند باید برای بهبود این معیار باشد. این نتیجه نشان می‌دهد که مدیران باید طراحی محصولات پایدار هوشمند را از طریق جهت‌گیری استراتژیک هوشمند بهبود دهند. معیار «تسهیلات و امکانات هوشمند» در بعد «زیرساخت‌ها و تکنولوژی» بیشترین اثرگذاری را دارد و معیار «زیرساخت‌های شبکه‌های دیجیتال» بیشترین اثرپذیری را دارد. بنابراین، با استفاده از تسهیلات و امکانات هوشمند می‌توان زیرساخت‌های شبکه‌های دیجیتال را بهبود داد.

در ادامه برای آزمون روابط مشخص شده بر اساس روش دیمتل فازی در شکل ۱، از مدل‌سازی معادلات ساختاری و حداقل مربعات جزئی استفاده کرده‌ایم. بدین منظور، داده-های شاخص‌های مطرح شده در جدول ۱ را بر اساس طیف ۵ گزینه‌ای لیکرت از تعداد ۲۷۲ نفر کارکنان صنعت لاستیک‌سازی تهیه و جمع‌آوری شد و سپس داده‌ها در نرم‌افزار اسمارت پی‌ال‌اس اجرا گردید. ما مدل رو در دو جنبه مدل اندازه‌گیری و مدل ساختاری ارزیابی کردیم. جدول ۴ نتایج مربوط به مدل اندازه‌گیری شامل شاخص‌های بار عاملی، میانگین واریانس استخراج شده، روایی همگرا و واگرا و قابلیت اطمینان را نشان می‌دهد.

جدول (۴) مقادیر پایایی و روایی واگرا سازه مدل اندازه‌گیری

سازه	شاخص‌ها	بار عاملی	میانگین واریانس	آلفای کرونباخ	پایایی ترکیبی
هوشمندی استراتژیک	محیط کار هوشمند	۰/۸۳۵			
	جهت‌گیری استراتژیک هوشمند	۰/۹۲۸			
طراحی محصولات پایدار هوشمند	طراحی محصولات پایدار هوشمند	۰/۹۲۸	۰/۷۹۷	۰/۹۱۵	۰/۹۴۰
	سرمایه‌گذاری فناوری های هوشمند	۰/۸۷۸			
	توسعه فناوری های پیشرفته برای بازیابی	۰/۹۷۷			

۰/۹۷۳	۰/۹۵۸	۰/۹۲۲	۰/۹۶	تسهیلات و امکانات هوشمند	زیرساخت‌ها و
			۰/۹۴۲	زیرساخت‌های شبکه‌های دیجیتال	تکنولوژی
			۰/۹۳۴	هوشمندی عملیات زنجیره تأمین معکوس	سیستم
۰/۹۴۷	۰/۹۶۴	۰/۹۰۳	۰/۹۷۲	طراحی شبکه هوشمند لجستیک معکوس	لجستیک
			۰/۹۲۸	لجستیک هوشمند سبز	معکوس
			۰/۹۶۶	مدیریت هوشمند لجستیک معکوس	
			۰/۹۰۰	هماهنگی و همکاری با شرکاء	همکاری
۰/۹۶۰	۰/۹۳۶	۰/۸۸۸	۰/۹۶۹	یکپارچگی فناوری با شرکاء	استراتژیک با
			۰/۹۵۶	برنامه‌ریزی مشارکتی با شرکاء	شرکا
۰/۸۴۸	۰/۷۲۲	۰/۶۵۴	۰/۹۰۵	ارتباط سازمانی	یکپارچگی
			۰/۸۵۲	یکپارچه‌سازی اطلاعات	اطلاعات
			۰/۶۴۶	ذخیره و مدیریت داده‌ها	

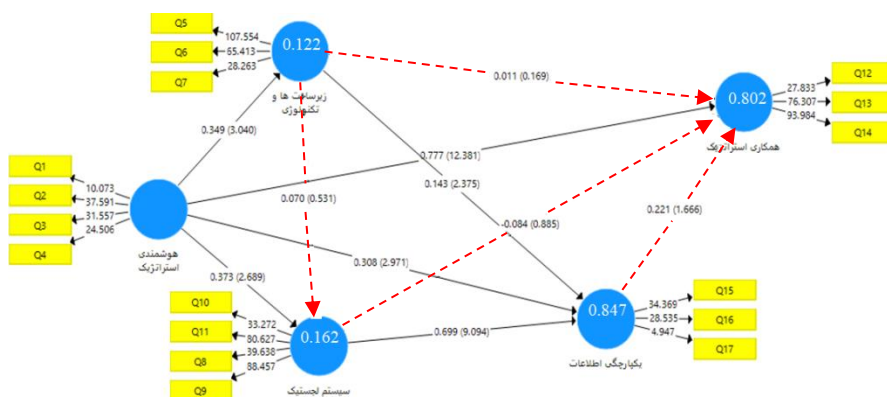
همان‌طور که در جدول ۴ نشان داده شده است، میانگین واریانس استخراج شده همه سازه‌ها بالاتر از ۰/۵ بودند که روایی واگرا را تأیید می‌کند. بارعاملی شاخص‌ها بیشتر از ۰/۶ می‌باشد که طبق هایر و همکاران (Hair et al., 2021) مورد تأیید است و این نشان می‌دهد که شاخص‌ها توانسته‌اند از سازه‌ها به خوبی پشتیبانی کنند. آلفای کرونباخ و پایایی ترکیبی بیشتر از ۰/۷ می‌باشد و طبق هایر و همکاران (Hair et al., 2021) تأیید می‌باشد و نشان دهنده توافق شاخص‌ها برای ساخت سازه‌ها است. در مجموع، مقادیر پایایی و روایی واگرا این مدل نشان دهنده تأیید مدل اندازه‌گیری است. شکل ۲ ضرایب مسیر این بررسی تجربی را نشان می‌دهد.

جدول ۵ نیز همبستگی بین متغیرها و روایی واگرا را نشان می‌دهد که که همبستگی سازه‌ها از طریق معیار فورنل و لاکر (۱۹۸۱) بررسی شده است و گزارش جدول ۵ نشان می‌دهد که ریشه‌های مربع میانگین واریانس استخراج شده (به صورت پررنگ) بالاتر از سایر مقادیر همبستگی (در همان ستون‌ها) است و روایی واگرا طبق هایر و همکاران (Hair et al., 2021) مدل تأیید می‌شود.

جدول (۵) ضرایب همبستگی و روایی واگرا مدل

سازه ها	۱	۲	۳	۴	۵
زیرساخت ها و تکنولوژی	۰/۹۶۰				
سیستم لجستیک	۰/۲۰۰	۰/۹۵۰			
همکاری استراتژیک	۰/۳۵۱	۰/۴۱۵	۰/۹۴۲		
هوشمندی استراتژیک	۰/۳۴۹	۰/۳۹۷	۰/۸۸۸	۰/۸۹۳	
یکپارچگی اطلاعات	۰/۳۹۰	۰/۸۵۱	۰/۶۴۸	۰/۶۳۶	۰/۸۰۹

الگوریتم اسمارت پی ال اس همچنین جزئیاتی در مورد اعتبار مدل ساختاری ارائه کرده است. در این خصوص مقادیر R^2 به وضوح قدرت پیش بینی متغیرها را نشان داده است. شکل ۲ نشان می دهد که ساختارهای مستقل بر ۸۰/۲ درصد از همکاری استراتژیک و ۸۴/۷ درصد از یکپارچگی اطلاعات در هوشمندسازی لجستیک معکوس تأثیر گذاشته است. سایر اثرات قابل توجه بین متغیرهای مستقل و سیستم لجستیک معکوس ($R^2=0/162$) و زیرساخت ها و تکنولوژی ($R^2=0/122$) گزارش شده است که تأثیرات کمتری وجود داشت. مطالعات هایر و همکاران (Hair et al., 2021) پیشنهاد کردند که مقادیر ضرایب تعیین بین ۰/۱۳ و ۰/۲۵ متوسط و مساوی یا بیشتر از ۰/۲۶ قابل توجه است.



شکل (۲) تصویری از نتایج الگوریتم مدلسازی معادلات ساختاری

برای بررسی آزمون روابط بین متغیرهای این پژوهش از روش بوت‌استرپینگ^۱ استفاده شد. مقادیر t و بتا استاندارد (β) را محاسبه می‌کند. روابط فرضی بین متغیرها بر اساس روش دیماتل فازی با نتایج تجزیه و تحلیل مدلسازی معادلات ساختاری مشخص شد، همان‌طور که در جدول ۶ همراه با شکل ۲ نشان داده شده است. آزمون با فرض سطح معنی داری ۵ درصد و مقدار t برابر یا بیشتر از ۱/۶۹ ارزیابی شده است. یافته‌ها استحکام مدل ساخت یافته پیشنهادی را تأیید کرد. آن‌ها اثرات بسیار قابل توجهی را بین سازه‌های برون‌زا و درون‌زا گزارش کردند.

جدول (۶) نتایج ارزیابی مدل ساختاری

رابطه	روابط متغیرهای مدل	β	آماره T	نتیجه
۱	هوشمندی استراتژیک < زیرساخت‌ها و تکنولوژی	۰/۳۴۹	۳/۰۴۰	تأیید
۲	هوشمندی استراتژیک < سیستم لجستیک	۰/۳۷۳	۲/۶۸۹	تأیید
۳	هوشمندی استراتژیک < یکپارچگی اطلاعات	۰/۳۰۸	۲/۹۷۱	تأیید
۴	هوشمندی استراتژیک < همکاری استراتژیک	۰/۷۷۷	۱۲/۳۸۱	تأیید
۵	زیرساخت‌ها و تکنولوژی < سیستم لجستیک	۰/۰۷۰	۰/۵۳۱	رد
۶	زیرساخت‌ها و تکنولوژی < یکپارچگی اطلاعات	۰/۱۴۳	۲/۳۷۵	تأیید
۷	زیرساخت‌ها و تکنولوژی < همکاری استراتژیک	۰/۰۱۱	۰/۱۶۹	رد
۸	سیستم لجستیک < یکپارچگی اطلاعات	۰/۶۹۹	۹/۰۹۴	تأیید
۹	سیستم لجستیک < همکاری استراتژیک	-۰/۰۸۴	۰/۸۸۵	رد
۱۰	یکپارچگی اطلاعات < همکاری استراتژیک	۰/۲۲۱	۱/۶۶۶	رد

یافته‌های ثبت شده در جدول ۶ و شکل ۳ نشان داد که از بین ۱۰ رابطه، ۶ رابطه به دلیل $t > ۱/۹۶$ و $p < ۰/۰۵$ تایید شده است. با کمال تعجب، یافته‌ها نشان داد که فقط هوشمندی استراتژیک بر همکاری استراتژیک تأثیر مثبت می‌گذارد و سایر متغیرها اثرگذار نیستند که نشان از ضعف سازمان در خصوص همکاری استراتژیک با ذینفعان می‌باشد.

^۱ Bootstrapping

بحث و نتیجه‌گیری

پیشرفت‌های اخیر دیجیتالی شدن و فناوری اطلاعات و ارتباطات، نه تنها پارادایم کسب‌وکار را به سمت انقلاب صنعتی چهارم تغییر داده است، بلکه فرصت‌هایی را برای تحول لجستیک معکوس و هوشمند فراهم کرده است. سهم این تحقیق، از طریق توسعه مفهومی، در ارائه یک نقشه راه روشن برای تحول استراتژیک لجستیک معکوس هوشمند است. از طرفی دیگر، همان‌گونه که می‌دانیم صنعت لاستیک‌سازی به دلیل استفاده از مواد نفتی و شیمیایی در محیط زیست برای تجزیه بسیار مقاوم است و هم‌چنان در محیط انباشه می‌شود، در حالی که این مواد بازیافت شود ارزش افزوده بسیاری برای سازمان‌ها ایجاد خواهد کرد و به سلامت محیط‌زیست کمک می‌شود. هدف این مطالعه، طراحی مدل استراتژیک زنجیره تأمین معکوس هوشمند در صنعت لاستیک‌سازی انجام شده است. برای دستیابی به این هدف، شاخص‌ها و متغیرهای مدل با روش تحلیل محتوا ترکیبی از رویکرد قیاسی و استقرائی شناسایی و استخراج شدند. سپس برای تعیین روابط و طراحی مدل از روش دیماتل فازی و مبتنی بر نظرات خبرگان صورت گرفت و در نهایت روابط تعریف شده با روش مدل‌سازی معادلات ساختاری آزمون شد.

یافته‌های بخش کیفی مطالعه نشان داده است که مدل دارای ۵ متغیر می‌باشد. اولین متغیر، «هوشمندی استراتژیک» می‌باشد که اشاره به دیدگاه استراتژیک مدیران به هوشمندسازی لجستیک معکوس به واسطه فناوری‌های پیشرفته دارد. در این بخش جهت‌گیری‌های استراتژیک در خصوص سرمایه‌گذاری‌ها و ساختار پایدار سازمان مشخص شود. آکدوگان و دمیرتاش ([Akdogan and Demirtas, 2014](#)) نشان داده است که داشتن نقشه راه استراتژیک برای هوشمندسازی زنجیره تأمین می‌تواند در نهایت بر موفقیت شرکت‌ها تاثیر گذار باشد. طبق راجپوت و سینگ ([Rajput and Singh, 2021](#))، داشتن برنامه‌های استراتژیک سرمایه‌گذاری برای پیاده‌سازی فناوری‌های هوشمند ضروری است. متغیر دیگر «زیرساخت‌ها و تکنولوژی» است که در بر گیرنده تسهیلات و امکانات همراه با زیرساخت‌های شبکه‌های دیجیتالی است. در این خصوص، پورمهدی و همکاران ([Pourmehdi et al., 2020](#)) تاکید می‌کند که زیرساخت‌های مبتنی بر حسگر و کلان داده‌ها می‌توانند کارایی ردیابی محصول، پیش‌بینی تقاضا و پاسخگویی لجستیک معکوس را بیشتر افزایش دهند. از این رو، شرکت‌ها به دنبال بهبود زیرساخت‌های خود جهت

پیاپیاده‌سازی صنعت نسل چهارم هستند. متغیر سوم «سیستم لجستیک» است که به طراحی و مدیریت شبکه‌ی لجستیک هوشمند اشاره دارد که مشخص کننده تمامی فرآیندهای لجستیک معکوس هوشمند می‌باشد. سان و همکاران ([Sun et al., 2022](#))، اشاره می‌کند که اتخاذ فناوری‌های صنعت نسل چهارم در کارایی و طراحی لجستیک معکوس مؤثر است.

متغیر بعدی «همکاری استراتژیک با شرکاء» می‌باشد. این متغیر تأکید دارد که بین اعضاء ذینفعان لجستیک معکوس باید هماهنگی و همکاری متقابل وجود داشته باشد تا برنامه‌ریزی مشارکتی به اجرا درآید. دوو و همکاران ([Dev et al., 2020](#)) تأکید دارند که صنعت نسل چهارم از به اشتراک‌گذاری اطلاعات امن در لجستیک معکوس پشتیبانی می‌کند. علاوه بر این، طبق عیسی و همکاران ([Issaoui et al., 2019](#))، فناوری‌های هوشمند بر اشتراک داده‌های شبکه‌ی بین شرکت‌کنندگان زنجیره تأمین معکوس و بر همکاری و برنامه‌ریزی مشارکتی تأثیر می‌گذارد.

در نهایت آخرین متغیر، «یکپارچگی اطلاعات» می‌باشد. هوشمندی لجستیک معکوس به ارتباطات سازمانی مناسب برای مدیریت و ذخیره‌سازی داده‌ها و یکپارچه‌سازی اطلاعات نیازمند است تا بتواند اطلاعات را در سراسر لجستیک معکوس جاری کند. گاریدو-هیدالگو و همکاران ([Garrido-Hidalgo et al., 2019](#)) عنوان کرده است که فناوری‌های هوشمند می‌توانند به عنوان ابزاری برای تسهیل مدیریت اطلاعات در عملیات بازاریابی محصول پس از عمر در نظر گرفت. طبق عیسی و همکاران ([Issaoui et al., 2019](#))، فناوری‌های هوشمند، جریان‌های اطلاعات در لجستیک معکوس را فراهم می‌کند. در نتایج دیماتل فازی، متغیرهای «هوشمندی استراتژیک»، «زیرساخت‌ها و تکنولوژی»، «سیستم لجستیک» و «یکپارچگی اطلاعات» بر «همکاری استراتژیک با شرکاء» به ترتیب تأثیرگذار هستند. بنابراین برای بهبود سیستم لجستیک معکوس هوشمند باید به ترتیب اثرگذاری آن‌ها توجه کرد.

سپس رابطه‌ها و تأثیرات دیماتل فازی با مدلسازی معادلات ساختاری آزمون شد. برخی از روابط تأیید و برخی رد شد. یافته‌ها نشان داد که تنها متغیر «هوشمندی استراتژیک» بر اساس نظرات کارکنان بر «همکاری استراتژیک با شرکاء» تأثیر مثبت و معنی‌دار دارد و سایر متغیرها بی‌تأثیر بودند. این یافته نشان می‌دهد که برنامه‌ریزی استراتژیک هوشمند

لاستیک‌سازی توانسته است همکاری استراتژیک شرکاء را تحت تأثیر قرار دهد. در این رابطه، وانگانو و همکاران ([Wangano et al., 2021](#)) مطرح کرده است که برنامه‌های استراتژیک بکارگیری فناوری‌های هوشمند موجب افزایش قابلیت همکاری و اعتماد در شبکه‌های لجستیک معکوس و توانمندسازی شرکت‌ها برای مقابله با رقابت شدید در بازار را افزایش می‌دهد.

همچنین، نتایج مدل‌سازی معادلات ساختاری نشان داده است که متغیر «یکپارچگی سیستم‌های اطلاعات» از سه متغیر دیگر یعنی «هوشمندی استراتژیک»، «زیرساخت‌ها و تکنولوژی»، «سیستم لجستیک» تأثیر مثبت می‌پذیرد. فعالیت‌های سیستم لجستیک مانند جمع‌آوری، مرتب‌سازی، بازرسی، جداسازی قطعات به صورت هوشمند می‌تواند بر کارایی، ایمنی، به موقع بودن اطلاعات مورد نیاز لجستیک معکوس مؤثر باشد. مطالعه ([Garrido-Hidalgo et al., 2019](#)) از این رابطه پشتیبانی می‌کند و آن‌ها مطرح کرده‌اند که فناوری‌های هوشمند مانند اینترنت اشیاء می‌تواند اطلاعات را دریافت و بر پلت‌فرم نظارت بر موجودی ارسال کند و ذینفعان می‌توانند از این راه‌حل برای دستیابی به مدیریت بهتر منابع بر اساس اطلاعات موجودی در زمان واقعی از طریق یک زیرساخت کم هزینه و مشارکتی بهره‌مند شوند. در خصوص پشتیبانی مطالعات از رابطه «سیستم لجستیک» و «یکپارچگی سیستم‌های اطلاعات»، بورگی و همکاران ([Borgi et al., 2017](#)) گفته‌اند که داده‌ها در مورد مکان‌ها، ساختار کالاها و مواد، اندازه‌های تحویل، نقاط شروع و پایان و غیره توسط فناوری‌های هوشمند ردیابی، ثبت و ذخیره می‌شوند و سپس با استفاده از آن‌ها پردازش و تجزیه و تحلیل می‌شوند تا اطلاعات عملیاتی را در قالب آستانه در اختیار تصمیم گیرندگان قرار دهند.

همچنین متغیر «هوشمندی استراتژیک» بر دو متغیر «زیرساخت‌ها و تکنولوژی» و «سیستم لجستیک» تأثیر مثبت می‌گذارد. طبق این یافته، استراتژی‌های لجستیک معکوس هوشمند شامل اهداف و برنامه‌های محصولات سبز می‌تواند از پیاده‌سازی‌های زیرساخت-ها و همچنین طراحی سیستم لجستیک معکوس حمایت کند و منابع را برای ایجاد آن‌ها اختصاص دهد. کرسٹیچ و همکاران ([Krstić et al., 2022](#)) نشان داده است که تصمیمات استراتژیک می‌تواند تصمیمات عملیاتی و تاکتیکی مانند از جمله طراحی شبکه و سایر امکانات در داخل شبکه را ارائه دهد.

یافته‌های ترکیبی دو روش دیماتل فازی و مدل‌سازی معادلات ساختاری نشان داده است که متغیر «هوشمندی استراتژیک لجستیک معکوس» تاثیرگذارترین در هوشمندسازی لجستیک معکوس صنعت لاستیک‌سازی می‌باشد. بنابراین مدیران باید این متغیر را اولویت تصمیم‌گیری خود برای بهبود سیستم مدنظر قرار دهند. برای بهبود این متغیر، داشتن جهت‌گیری استراتژیک برای پیاده‌سازی لجستیک هوشمند می‌تواند کمک کننده باشد. مدیران در ابتدا می‌توانند برنامه‌ریزی دقیق برای اصلاح قوانین در بکارگیری نوآوری‌های تکنولوژیکی در لجستیک معکوس صنعت لاستیک‌سازی از جمع‌آوری تا بازیافت و طراحی مجدد محصول در نظر بگیرند. در این برنامه‌ریزی باید اهداف و برنامه‌های توسعه فناوری با شرکاء، استانداردها و گواهی نامه‌ها، حمایت‌های مالی و سرمایه گذاری‌ها، مهارت‌های فنی و آموزشی کارکنان، سلامت و ایمنی کارکنان را مشخص کنند. علاوه بر این، مدیران همچنین سطح تصمیمات استراتژیک برای طراحی محصولات پایدار هوشمند سازگار با محیط‌زیست و فرایندهای هوشمند دفع سبز را اتخاذ کنند. امروزه، با توجه به افزایش تردد خودرو و مصرف زیاد لاستیک، زباله‌های لاستیک روز به روز در حال افزایش است و برای استفاده مجدد آن‌ها نیاز به حمایت مدیران در طراحی محصولات از ضایعات لاستیک می‌باشد تا بتوان از آن‌ها استفاده مجدد کرد.

متغیر دومی که اثرگذار می‌باشد، شامل «زیرساخت‌ها و تکنولوژی» می‌باشد. پیشنهاد می‌شود تا مدیران در وهله اول تسهیلات و امکانات هوشمند مانند زیرساخت صنعتی برای عملیات معکوس از نظر جابجایی تجهیزات، ذخیره‌سازی و وسایل نقلیه هوشمند، تعداد و مکان تاسیسات، انبارهای هوشمند و فراهم کردن بسترها استقرار تجهیزات فناوری‌های پیشرفته را ایجاد کنند. علاوه بر این، نوآوری‌های تکنولوژیکی برای تولید مجدد، بازیابی محصول/مواد و فناوری‌های مربوط به جمع‌آوری داده‌ها را استقرار دهند. چون که مراکز جمع‌آوری لاستیک‌ها در سطح شهرها بسیار زیاد می‌باشد و فناوری‌های پیشرفته می‌توانند برای شناسایی این مراکز و ردیابی محصولات و یا ضایعات لاستیک ضروری باشند.

از طرفی دیگر، صنعت لاستیک‌سازی در «همکاری استراتژیک با شرکاء زنجیره‌تأمین معکوس» بسیار ضعیف می‌باشد. پیشنهاد می‌شود که برنامه‌ریزی مشارکتی دقیق با شرکاء زنجیره‌تأمین معکوس شامل جمع‌آوری‌کنندگان، لجستیک معکوس، شرکت‌های بازیافت کننده و تولیدکننده، بازاریابان و توزیع‌کنندگان لاستیک صورت گیرد که مدیران از طریق

آن بتوانند شیوه‌های سبز هوشمند برای برگشتی‌های لاستیک میان شرکاء را طراحی کنند و کانال‌های هوشمند با اعضاء شرکاء را بهبود دهند. برای دستیابی به این هدف نیاز است تا مدیران شرکاء صنعت لاستیک‌سازی، پلتفرم‌های یکپارچه در طول زنجیره تأمین معکوس با شرکاء را اجرا کنند تا با بهبود اتصال با شرکاء از طریق پلتفرم‌های دیجیتال بتوانند برنامه‌ریزی و پیش‌بینی‌های تقاضا و برگشتی‌ها را تخمین بزنند. همچنین پیشنهاد می‌شود در طول زنجیره تأمین معکوس، به اشتراک گذاشتن داده‌ها و اطلاعات و سفارشات با شرکای زنجیره تأمین شامل مشتریان، شخص ثالث و خرده‌فروشان به منظور جلوگیری از برگشت-های غیر ضروری برنامه‌ریزی شود. در این خصوص فناوری‌های اینترنت اشیاء و داده کلان مؤثر هستند. پیشنهاد می‌شود که برنامه‌ریزی مشارکتی را از طریق تعریف سیاست و چشم‌انداز یکپارچه با شرکاء زنجیره تأمین معکوس بهبود دهند. این امر موجب می‌شود تا کل اعضاء زنجیره تأمین معکوس صنعت لاستیک‌سازی، به دلیل داشتن اهداف مشترک بتوانند با یکدیگر همکاری و برنامه‌ریزی بیشتری داشته باشند.

برای انجام هر پژوهشی محدودیت‌هایی وجود دارد و این پژوهش نیز از این امر مستثنی نیست. اولاً، نتایج پژوهش مربوط به شرکت با اندازه بزرگ بوده و برای سازمان‌های کوچک و متوسط قابل تعمیم نیست و دوماً، این پژوهش به صورت مقطعی انجام شده است و به همین دلیل، نتیجه‌گیری درباره علیت را دشوار می‌سازد. بنابراین، پیشنهاد می‌شود تا محققین در آینده ابعاد و معیارهای استراتژیک مدیریت زنجیره تأمین معکوس هوشمند را برای سازمان‌های کوچک و متوسط استخراج کنند و علاوه بر این، عوامل مؤثر در هماهنگی-های بین‌بخشی در زنجیره تأمین معکوس و سناریوهای مربوط به بکارگیری فناوری‌های هوشمند در زنجیره تأمین معکوس را در نظر بگیرند.

تشکر و سپاسگزاری

از تمام افرادی که به‌نحوی در انجام مطالعه نقش داشته‌اند مورد تقدیر قرار می‌گیرند.

تعارض منافع

هیچ‌گونه تعارض منافع توسط نویسندگان بیان نشده است.

References

- Abdel-Basset, M., Manogaran, G., & Mohamed, M. (2018). Internet of Things (IoT) and its impact on supply chain: A framework for building smart, secure and efficient systems. **Future Generation Computer Systems**, 86, 614–628. <https://doi.org/10.1016/j.future.2018.04.051>.
- Akdogan, A. A., & Demirtas, O. (2014). Managerial role in strategic supply chain management. **Procedia-Social and Behavioral Sciences**, 150, 1020-1029. <https://doi.org/10.1016/j.sbspro.2014.09.114>.
- Andoni, M., Robu, V., Flynn, D., Abram, S., Geach, D., Jenkins, D., McCallum, P., Peacock, A. (2019). Blockchain technology in the energy sector: A systematic review of challenges and opportunities. **Renew. Sustain. Energy Rev.** 100, 143–174. <https://doi.org/10.1016/j.rser.2018.10.014>.
- Aslam, J., Saleem, A., Khan, N. T., & Kim, Y. B. (2021). Factors influencing blockchain adoption in supply chain management practices: A study based on the oil industry. **Journal of Innovation & Knowledge**, 6(2), 124–134. <https://doi.org/10.1016/j.jik.2021.01.002>.
- Bag, S., & Pretorius, J. H. C. (2020). Relationships between industry 4.0, sustainable manufacturing and circular economy: proposal of a research framework. **International Journal of Organizational Analysis**, 30(4), 864-898. <https://doi.org/10.1108/IJOA-04-2020-2120>.
- Bányai, T., Bányai, Á., & Kaczmar, I. (Eds.). (2022). Supply Chain - Recent Advances and New Perspectives in the Industry 4.0 Era. **IntechOpen**. <https://doi.org/10.5772/intechopen.98060>.
- Batista, L., Bourlakis, M., Smart, P., Maull, R. (2018). In search of a circular supply chain archetype: a content-analysis-based literature review. **Prod. Plann. Contr.** 29(6), 438-451. <https://doi.org/10.1080/09537287.2017.1343502>.
- Bilgin, E.A. (2021). Industry 4.0 and sustainable supply chain. **M U İktisadi ve İdari Bilimler Dergisi**, 43(1), 123-144. <https://doi.org/10.1016/j.procs.2022.07.094>.
- Borgi, T., Zoghلامي, N., & Abed, M. (2017). Big data for transport and logistics: A review. In **2017 International Conference on Advanced Systems and Electric Technologies (IC_ASET)** (pp. 44-49). IEEE. <https://doi.org/10.1109/ASET.2017.7983742>.
- Bouzon, M., Govindan, K., Rodriguez, C., Campos, L. (2016). Identification and analysis of reverse logistics barriers using fuzzyDelphi method and AHP. **Resources, Conservation and**

- Recycling, 108, 182-197.
<https://doi.org/10.1016/j.resconrec.2015.05.021>.
- Chauhan, C., Singh, A., & Luthra, S. (2020). Barriers to Industry 4.0 adoption and its performance implications: An empirical investigation of emerging economy. **Journal of Cleaner Production**, 284, 124809. <https://doi.org/10.1016/j.jclepro.2020.124809>.
- De Oliveira, U. R., Espindola, L. S., da Silva, I. R., da Silva, I. N., & Rocha, H. M. (2018). A systematic literature review on green supply chain management: Research implications and future perspectives. **Journal of Cleaner Production**, 187, 537-561. <https://doi.org/10.1016/j.jclepro.2018.03.083>.
- Dev, N. K., Shankar, R., & Qaiser, F. H. (2020). Industry 4.0 and circular economy: Operational excellence for sustainable reverse supply chain performance. **Resources, Conservation and Recycling**, 153, 104583. <https://doi.org/10.1016/j.resconrec.2019.104583>.
- Doan, L. T. T., Amer, Y., Lee, S.-H., Phuc, P. N. K., & Dat, L. Q. (2019). A Comprehensive Reverse Supply Chain Model using an Interactive Fuzzy Approach - a Case Study on the Vietnamese Electronics Industry. **Applied Mathematical Modelling**, 76, 87-108. <https://doi.org/10.1016/j.apm.2019.06.003>.
- Farooque, M., Zhang, A., Thürer, M., Qu, T., & Huisingh, D. (2019). Circular supply chain management: A definition and structured literature review. **Journal of Cleaner Production**, 228, 882-900. <https://doi.org/10.1016/j.jclepro.2019.04.303>.
- Fatorachian, H. and Kazemi, H. (2020). Impact of industry 4.0 on supply chain performance. **Production Planning and Control**, 11, 1-19. <https://doi.org/10.1080/09537287.2020.1712487>.
- Gao, Y. L., Gong, B., Liu, Z., Tang, J., & Wang, C. (2023). The behavioural evolution of the smart electric vehicle battery reverse supply chain under government supervision. **Industrial Management & Data Systems**, 123(10), 2577-2606. <https://doi.org/10.1108/IMDS-10-2022-0639>.
- García-Sánchez, E., Guerrero-Villegas, J., & Aguilera-Caracuel, J. (2018). How Do Technological Skills Improve Reverse Logistics? The Moderating Role of Top Management Support in Information Technology Use and Innovativeness. **Sustainability**, 11(1), 58. <https://doi.org/10.3390/su11010058>.
- Garrido-Hidalgo, C., Olivares, T., Ramirez, F. J., & Roda-Sanchez, L. (2019). An end-to-end Internet of Things solution for Reverse Supply Chain Management in Industry 4.0. **Computers in Industry**, 112, 103127. <https://doi.org/10.1016/j.compind.2019.103127>.

- Hair Jr, J. F., Hult, G. T. M., Ringle, C. M., Sarstedt, M., Danks, N. P., Ray, S., ... & Ray, S. (2021). An introduction to structural equation modeling. **Partial least squares structural equation modeling (PLS-SEM) using R: a workbook**, 1-29. https://doi.org/10.1007/978-3-030-80519-7_1.
- Ilgin, M. A., & Gupta, S. M. (2010). Environmentally conscious manufacturing and product recovery (ECMPRO): A review of the state of the art. **Journal of environmental management**, 91(3), 563-591. <https://doi.org/10.1016/j.jenvman.2009.09.037>.
- Issaoui, Y., Khiat, A., Bahnasse, A., & Ouajji, H. (2019). Smart logistics: Study of the application of blockchain technology. **Procedia Computer Science**, 160, 266–271. <https://doi.org/10.1016/j.procs.2019.09.467>.
- Kanashiro, P. (2020). Can environmental governance lower toxic emissions? A panel study of US high- polluting industries. **Business Strategy and the Environment**, 29(4), 1634-1646. <https://doi.org/10.1002/bse.2458>.
- Kazancoglu, Y., Ekinci, E., Mangla, S. K., Sezer, M. D., & Kayikci, Y. (2021). Performance evaluation of reverse logistics in food supply chains in a circular economy using system dynamics. **Business Strategy and the Environment**, 30(1), 71-91. <https://doi.org/10.1002/bse.2610>.
- Krstić, M., Agnusdei, G. P., Miglietta, P. P., Tadić, S., & Roso, V. (2022). Applicability of Industry 4.0 Technologies in the Reverse Logistics: A Circular Economy Approach Based on COmprehensive Distance Based RANking (COBRA) Method. **Sustainability**, 14(9), 5632. <https://doi.org/10.3390/su14095632>.
- Kumar, A., Choudhary, S., Garza-Reyes, J. A., Kumar, V., Rehman Khan, S. A., & Mishra, N. (2021). Analysis of critical success factors for implementing industry 4.0 integrated circular supply chain–Moving towards sustainable operations. **Production Planning & Control**, 984-998. <https://doi.org/10.1080/09537287.2021.1980905>.
- Le, T. (2020). Performance measures and metrics in a supply chain environment. **Uncertain Supply Chain Management**, 8(1), 93-104. <https://doi.org/10.1108/01443570110358468>.
- Liu, Z., & Li, Z. (2019). A blockchain-based framework of cross-border e-commerce supply chain. **International Journal of Information Management**, 52, 102059. <https://doi.org/10.1016/j.ijinfomgt.2019.102059>.
- Luthra, S., & Mangla, S. K. (2018). Evaluating challenges to Industry 4.0 initiatives for supply chain sustainability in emerging economies.

- Process Safety and Environmental Protection**, 117, 168-179.
<https://doi.org/10.1016/j.psep.2018.04.018>.
- Mahindroo, A., Samalia, H. V., & Verma, P. (2018). Moderated influence of return frequency and resource commitment on information systems and reverse logistics strategic performance. **International Journal of Productivity and Performance Management**, 67(3), 550–570.
<https://doi.org/10.1108/ijppm-05-2016-0101>.
- Masoumik, S. M., Abdul-Rashid, S. H., Olugu, E. U., & Ghazilla, R. A. R. (2015). A Strategic Approach to Develop Green Supply Chains. **Procedia CIRP**, 26, 670–676.
<https://doi.org/10.1016/j.procir.2014.07.091>.
- Mastos, T. D., Nizamis, A., Terzi, S., Gkortzis, D., Papadopoulos, A., Tsagkalidis, N., ... & Tzovaras, D. (2021). Introducing an application of an industry 4.0 solution for circular supply chain management. **Journal of Cleaner Production**, 300, 126886.
<https://doi.org/10.1016/j.jclepro.2021.126886>.
- Modiri, M., Shiramin, M. D., & Karimi Shirazi, H. (2019). Identification and Prioritization of Influencing Factors on Safety Performance with hybrid Fuzzy DEMATEL and Analytical Network Process Approach (DANP)(Case Study: A Combined Cycle Power Plant). **Journal of Health & Safety at Work**, 9(1), 49-60. [In Persian].
<http://jhsw.tums.ac.ir/article-1-6038-en.html>.
- Morgan, T. R., Richey Jr, R. G., & Autry, C. W. (2016). Developing a reverse logistics competency. **International Journal of Physical Distribution & Logistics Management**, 46(3), 293–315.
<https://doi.org/10.1108/ijpdlm-05-2014-0124>.
- Muchaendepi, W., Mbowa, C., Kanyepe, J., & Mutingi, M. (2019). Challenges faced by the mining sector in implementing sustainable supply chain management in Zimbabwe. **Procedia Manufacturing**, 33, 493–500. <https://doi.org/10.1016/j.promfg.2019.04.061>.
- Pourmehdi, M., Paydar, M. M., Ghadimi, P., & Azadnia, A. H. (2022). Analysis and evaluation of challenges in the integration of Industry 4.0 and sustainable steel reverse logistics network. **Computers & Industrial Engineering**, 163, 107808.
<https://doi.org/10.1016/j.cie.2021.107808>.
- Rahnamayiezekavat, P., Sorooshnia, E., Rashidi, M., Faraji, A., Mostafa, S., & Moon, S. (2022). Forensic analysis of the disputes typology of the NSW construction industry using PLS-SEM and prospective trend analysis. **Buildings**, 12(10), 1571.
<https://doi.org/10.3390/buildings12101571>.

- Rajput, S., & Singh, S. P. (2021). Industry 4.0 model for integrated circular economy-reverse logistics network. **International Journal of Logistics Research and Applications**, 1–41. <https://doi.org/10.1080/13675567.2021.1926950>.
- Shang, C., Saeidi, P. and Goh, C.F. (2022). Evaluation of circular supply chains barriers in the era of Industry 4.0 transition using an extended decision-making approach. **Journal of Enterprise Information Management**, 35(4/5), 1100-1128. <https://doi.org/10.1108/JEIM-09-2021-0396>.
- Sharma, M., Kamble, S., Venkatesh, M., Sehrawat, R., Belhadi, A., & Sharma, V. (2020). Industry 4.0 adoption for sustainability in multi-tier manufacturing supply chain in emerging economies. **Journal of Cleaner Production**, 281, 125013. <https://doi.org/10.1016/j.jclepro.2020.125013>.
- Shoaib, M., Lim, M. K., & Wang, C. (2020). An integrated framework to prioritize blockchain-based supply chain success factors. **Industrial Management & Data Systems**, 120(11), 2103–2131. <https://doi.org/10.1108/imds-04-2020-0194>.
- Singh, R. K., & Agrawal, S. (2018). Analyzing disposition strategies in reverse supply chains: fuzzy TOPSIS approach. **Management of Environmental Quality: An International Journal**, 29(3), 427–443. <https://doi.org/10.1108/meq-12-2017-0177>.
- Singh, R. K., Kumar, R., & Kumar, P. (2016). Strategic issues in pharmaceutical supply chains: a review. **International Journal of Pharmaceutical and Healthcare Marketing**, 10(3), 234–257. <https://doi.org/10.1108/ijphm-10-2015-0050>.
- Sun, X., Yu, H., & Solvang, W. D. (2022). Towards the smart and sustainable transformation of Reverse Logistics 4.0: a conceptualization and research agenda. **Environmental Science and Pollution Research**, 29(46), 69275–69293. <https://doi.org/10.1007/s11356-022-22473-3>.
- Tseng, M.-L., Islam, M. S., Karia, N., Fauzi, F. A., & Afrin, S. (2019). A literature review on green supply chain management: Trends and future challenges. **Resources, Conservation and Recycling**, 141, 145–162. <https://doi.org/10.1016/j.resconrec.2018.10.0>.
- Vimal, K. E. K., Churi, K., & Kandasamy, J. (2022). Analysing the drivers for adoption of Industry 4.0 technologies in a functional paper–cement–sugar circular sharing network. **Sustainable Production and Consumption**, 31, 459–477. <https://doi.org/10.1016/j.spc.2022.03.006>.

- Wanganoo, L., & Tripathi, R. (2023). Reverse Logistics: Rebuilding Smart and Sustainable Transformation Based on Industry 4.0. In **Fostering Sustainable Development in the Age of Technologies**, 129-143. <https://doi.org/10.1108/978-1-83753-060-120231011>.
- Wanganoo, L., Panda, B. P., Tripathi, R., & Shukla, V. K. (2021, March). Harnessing smart integration: Blockchain-enabled B2C reverse supply chain. In 2021 **International Conference on Computational Intelligence and Knowledge Economy (ICCIKE)** (pp. 261-266). IEEE. <https://doi.org/10.1109/ICCIKE51210.2021.9410677>.
- Xu, X. Q., Jin, C., & Cao, Y. D. (2012). Smart Reverse Supply Chain: An Application of IoT to Green Manufacturing. **Applied Mechanics and Materials**, 141, 493–497. <https://doi.org/10.4028/www.scientific.net/AMM.141.493>.
- Yadav, S., & Singh, S. P. (2020). Blockchain critical success factors for sustainable supply chain. **Resources, Conservation and Recycling**, 152, 104505. <https://doi.org/10.1016/j.resconrec.2019.1045>.

COPYRIGHTS

© 2023 by the authors. Licensee Advances in Modern Management Engineering Journal. This article is an open access article distributed under the terms and conditions of the Creative Commons Attribution 4.0 International (CC BY 4.0) (<http://creativecommons.org/licenses/by/4.0/>).

