

**Applied Economics Studies, Iran (AESI)**

P. ISSN:2322-2530 &amp; E. ISSN: 2322-472X

Journal Homepage: <https://aes.basu.ac.ir/>

Scientific Journal of Department of Economics, Faculty of Economic and Social Sciences, Bu-Ali Sina University, Hamadan, Iran.

Publisher: Bu-Ali Sina University. All rights reserved.

Copyright©2022, The Authors. This open-access article is published under the terms of the Creative Commons.



## Providing an Export Development Model in the Persian Gulf Petrochemical Industry with a Logistics System-Based Approach

Heidari, M.<sup>1</sup>, Abbasian, E.<sup>2</sup>, Ebrahimi, M.<sup>3</sup>

Type of Article: Research

<https://dx.doi.org/10.22084/AES.2022.25180.3365>

Received: 2021.11.08; Accepted: 2022.01.16

Pp: 91-116

### Abstract

Abstract: Recently, logistics system has increasingly been recognized as one of the main driving forces of economic growth. Petrochemical industry is considered one of the strategic industries and the developments of this industry can have a great impact on the global economy and the countries in this industry. The purpose of this study is to provide an export development model in the Persian Gulf petrochemical industry with a logistics system-based approach using Grounded theory based on Strauss and Corbin method to manage it. The statistical population consisted of 10 interviews with individual experts in the sections of Persian Gulf Petrochemical Business Management, as well as prominent academic professors and experts in this field were selected as participants in the study. The interviews were conducted using the targeted method. Data were collected through interview using the general guidance method in an unstructured manner. Two methods of reviewing the participants as well as reviewing the non-participating experts were used to obtain the validity of the data. The reliability of the model was evaluated using the kappa index. The value of Kappa index was calculated to be 0.63 and was at the level of valid agreement. Interviews and coding were examined using MAXQDA software. In this research, in the open coding section, 76 open codes out of 495 concepts; In the central coding section, 76 initial codes were identified in 10 categories including export market, international marketing, export potentials, export challenges, market competition, organizational factors, macro factors, export sales, export logistics, export product characteristics.

**Keywords:** Export, Logistics, Export Marketing, Supply Chain.

**JEL Classification:** F18, L91, M31.

1. PhD student of Business Policy Management, University of Tehran, Kish Campus, Kish, Iran.

2. Associate Professor, Department of Economics, Faculty of Management, Tehran University, Tehran, Iran (Corresponding Author).

**Email:** e.abbasian@ut.ac.ir

3. Associate Professor, Department of Economics, Faculty of Economics, Kharazmi University, Tehran, Iran.

**Citations:** Heidari, M.; Abbasian, E. & Ebrahimi, M., (2023). "Providing an Export Development Model in the Persian Gulf Petrochemical Industry with a Logistics System-Based Approach". *Journal of Applied Economics Studies in Iran*, 12(46): 91-116. doi: 10.22084/aes.2022.25180.3365

**Homepage of this Article:** [https://aes.basu.ac.ir/article\\_4422.html?lang=en](https://aes.basu.ac.ir/article_4422.html?lang=en)

## 1. Introduction

The increasing competition between companies at national and international levels has led to the growth of the logistics sector (Foon & Abosedra, 2019). While the quality of logistics infrastructure and distribution of facilities between countries, along with the number of logistics operators and their expertise, are important factors in increasing international competition and expanding market share, the literature has largely overlooked factors related to access to logistics services. The growth of global trade is strongly related to improvements in technology in the communications and transportation sectors. The installation of containers has facilitated transportation capacity and reduced delivery time, creating a modern transportation system (Berhofen et al., 2013; Bensassi et al. 2015). The logistics industry contributes significantly to a country's economy by creating job opportunities, generating more income, and facilitating the inflow of foreign investment. It plays an important role in improving the competitiveness of industries and companies, as all modern industries are more dependent on the logistics sector. The logistics industry is the only service industry included in the growth promotion plan. Therefore, it is necessary to get a good perspective for such a complex system (Kabaka, 2018).

Leading companies in developed countries have gained a significant share of the global market through accurately identifying markets and providing necessary contexts. However, Iranian petrochemical and commercial companies have limited international activities and a small market share. The petrochemical industry generates significant export revenue after the oil industry in Iran. Iran aims to pursue an oil-based economy with oil derivatives having higher added value. Strengthening this strategic industry is crucial due to its vast area and the attention of sanctions (Abdi et al., 2017).

Several studies are cited to support this argument. Merchant et al. (2016) found that international managers' views on logistics strategies can help develop their activities. Kabaka et al. (2018) showed that customs indicators, infrastructure, international shipments, quality and logistics competence, tracking, and timeliness affect export performance. Larina et al. (2019) suggested ways to increase Ukraine's export potential, including improving logistics infrastructure. Töngür et al. (2020) showed that logistics infrastructure affects the value of exports in Turkey. The study also emphasizes the importance of an interconnected network of infrastructure and logistics services for export markets, with commercial ports being a central component. Despite previous studies identifying effective variables and presenting solutions, a qualitative model based on export and logistics development has not been presented. This research aims to fill this gap by presenting a comprehensive model for the development of export strategies in the Persian Gulf Petrochemical Holding using the grounded approach. The data for this study was collected through interviews with academic experts and those working in the Persian Gulf Holding Petrochemical Industries.

## 2. Materials and Methods

This study presents a new model for export development in the Persian Gulf petrochemical industry with an approach based on the logistics system. The research is cross-sectional temporally, as interviews were conducted in 2020, and it is exploratory, as the study aims to present a new model and develop existing knowledge in the field. It is exploratory, qualitative, and uses grounded theory analysis. Data was collected through interviews, and the encoding process involved open, axial, and selective coding. The core category of the study is "export potentials." The text provides a detailed explanation of the data coding and theorizing process using MAXQDA software. The grounded theory method was chosen due to the lack of existing theories in the field, the interest in challenging existing theories, and the goal of expanding a new theory. The implementation of grounded theorizing involves collecting data through structured interviews and using open, axial, and selective coding to develop a new theory.

## 3. Data

The grounded theory is a systematic and qualitative method used to create a theory directly from data that has been collected and analyzed regularly. Through this method, data collection, analysis, and final theory are closely related to each other. The data interpretation plays a central role in the research process, and the grounded theory method is chosen when the researcher seeks to challenge existing theories or expand a new theory. The implementation of grounded theorizing involves two basic steps: collecting data and text coding and theorizing. The data encoding process consists of three levels: open coding, axial coding, and selective encoding. In open coding, the data is broken down into separate sections and examined for similarities and differences. The result of open coding is a set of conceptual categories created from data. In axial coding, internal connections are established between the basic categories that have been extended in open coding. The main category in this research is the development of exports in the Persian Gulf petrochemical industry, with an approach based on the logistics system.

## 4. Discussion

This study discusses a proposed paradigm model that aims to examine the impact of logistics performance on business, taking into account various multivariate factors that affect logistics performance. Among the most important factors that affect international competition are geographical factors and transportation infrastructure. The development of global transport infrastructure has played a crucial role in connecting countries with the global economy, as lower transport costs have facilitated and increased international trade activities. Transportation infrastructure is essential in supporting economic activities by providing the necessary infrastructure for the movement of products and people. This infrastructure improvement can increase the global

production share and enhance global competitiveness. Logistics, as a tactical source of competitive advantage, can contribute to economic growth by enabling better mobility.

## 5. Conclusion

Export is a crucial initial step for organizations to expand their international activities and enter global markets. Due to the economic and political situation of the country and the sanctions against Iran in the field of oil and international trade, the need to expand non-oil exports has become a serious necessity. Developing exports can lead to the continuation of production, new investments, and the maintenance of existing employment, thus contributing to economic development. Iran has many industries capable of entering global markets and achieving a competitive advantage through appropriate global planning. Sustainable exports are essential for any country that wants to be independent and compete with domestic products in the international arena. Efficient logistics is a key driver of international trade and overall economic development, while external logistics constraints can hinder exports. Studies show that efficient infrastructure and business procurement are positively related to export performance. However, low logistics performance can increase logistics and delivery costs, particularly in low and middle-income countries. Underdeveloped transport infrastructure may also hinder cross-border trade cooperation between neighboring countries.

This study aimed to develop a model for export development in the Persian Gulf petrochemical industry using a logistics system-based approach. Experts were consulted to identify variables, resulting in 76 open codes and 76 initial codes out of 495 concepts in 10 categories, including export market, international marketing, export potentials, export challenges, market competition, organizational factors, macro factors, export sales, export logistics, and export product characteristics.

The proposed model for improving the Persian Gulf petrochemical industry's export potential emphasizes the importance of focusing on logistics and ensuring export products meet international quality standards. Managers should use appropriate international and export marketing strategies, identify and remove export challenges, and pay attention to macro factors to increase sales and improve company performance.



فصلنامه علمی مطالعات اقتصادی کاربردی ایران

شاپای چاپی: ۲۵۳۰-۲۳۲۲؛ شاپای الکترونیکی: ۴۷۲۲-۲۳۲۲

وبسایت نشریه: <https://aes.basu.ac.ir>

نشریه گروه اقتصاد، دانشکده علوم اقتصادی و علوم اجتماعی، دانشگاه بوعلی سینا، همدان، ایران



## ارائه الگوی توسعه صادرات در صنایع پتروشیمی خلیج فارس با رویکرد مبتنی بر سیستم لجستیک

مهدی حیدری<sup>۱</sup>، عزت‌اله عباسیان<sup>۲</sup>، محسن ابراهیمی<sup>۳</sup>

نوع مقاله: پژوهشی

شناسه دیجیتال: <https://dx.doi.org/10.22084/AES.2022.25180.3365>

تاریخ دریافت: ۱۴۰۰/۰۸/۱۷، تاریخ پذیرش: ۱۴۰۰/۱۰/۲۵

صص: ۹۱-۱۱۶

### چکیده

اخیراً، سیستم لجستیک به‌طور فزاینده‌ای به‌عنوان یکی از نیروهای محرکه اصلی رشد اقتصادی شناخته شده است. صنعت پتروشیمی یکی از صنایع استراتژیک محسوب می‌گردد و تحولات این صنعت می‌تواند بر اقتصاد جهانی و کشورهای مطرح در این صنعت تأثیرات زیادی داشته باشد. هدف این پژوهش ارائه الگوی توسعه صادرات در صنایع پتروشیمی خلیج فارس با رویکرد مبتنی بر سیستم لجستیک با استفاده از تئوری داده بنیاد براساس روش استراوس و کوربین جهت مدیریت آن است. جامعه آماری شامل ۱۰ مصاحبه با افراد متخصص و صاحب‌نظر در قسمت‌های مدیریت بازرگانی پتروشیمی خلیج فارس و همین‌طور اساتید برجسته دانشگاهی و صاحب‌نظر در این زمینه به‌عنوان مشارکت‌کنندگان در پژوهش انتخاب شدند که مصاحبه‌ها با استفاده از روش هدفمند تا رسیدن به اشباع نظری انجام شدند. داده‌ها به طریق مصاحبه و با روش هدایت کلیات و به‌صورت ساختار نیافته گردآوری شدند. برای به‌دست آوردن اعتبار و روایی داده‌ها از دو روش بازیابی مشارکت‌کنندگان و همچنین مرور خبرگان غیرشرکت‌کننده در پژوهش استفاده شد. پایایی مدل با استفاده از شاخص کاپا مورد بررسی قرار گرفت. مقدار شاخص کاپا برابر با ۰/۶۳ محاسبه و در سطح توافق معتبر قرار گرفت. با استفاده از نرم‌افزار Maxqda به بررسی مصاحبه‌ها و کدگذاری پرداخته شد. در این پژوهش در بخش کدگذاری باز تعداد ۷۶ کد باز آزمایش ۴۹۵ مفهوم؛ در بخش کدگذاری محوری، ۷۶ کد اولیه در قالب ۱۰ مقوله؛ شامل بازار صادراتی، بازاریابی بین‌المللی، پتانسیل‌های صادراتی، چالش‌های صادراتی، رقابت در بازار، عوامل سازمانی، عوامل کلان، فروش صادراتی، لجستیک صادراتی، ویژگی محصول صادراتی شناسایی گردید.

**کلیدواژگان:** صادرات، لجستیک، بازاریابی صادراتی.

**طبقه‌بندی JEL:** F18, L91, M31.

۱. دانشجوی دکتری مدیریت سیاست‌گذاری بازرگانی، دانشگاه تهران، پردیس کیش، کیش، ایران.

*Email:* heidari93@yahoo.com

۲. دانشیار گروه اقتصاد، دانشکده مدیریت، دانشگاه تهران، تهران، ایران (نویسنده مسئول).

*Email:* e.abbasian@ut.ac.ir

۳. دانشیار گروه اقتصاد، دانشکده اقتصاد، دانشگاه خوارزمی، تهران، ایران.

*Email:* ebrahimi@khu.ac.ir

## ۱. مقدمه

دهه‌های ۱۹۸۰ و ۱۹۹۰م. شاهد افزایش قابل توجه تجارت، همراه با موج بی‌سابقه‌ای از آزادسازی تجاری با کشورها و توسعه تجاری نسبت به تولید ناخالص داخلی همراه بوده است که صادرات به‌عنوان موتور رشد برای اقتصاد مطرح گردید. صادرات به‌عنوان رایج‌ترین راه ورود به بازارهای خارجی و همچنین یک فعالیت تجاری مهم برای سلامت اقتصادی کشورها محسوب می‌شود؛ چرا که به‌طور قابل توجهی به اشتغال، تراز تجاری، رشد اقتصادی و استاندارد بالای زندگی کمک می‌کند (کویایه و همکاران<sup>۱</sup>، ۲۰۱۷). جنبه‌های متعددی از فعالیت‌های اقتصادی، مانند صادرات، زیرساخت‌های عمومی، سرمایه‌گذاری در حمل‌ونقل و ارتباطات از راه دور، سرمایه‌گذاری مستقیم خارجی<sup>۲</sup> (FDI)، سرمایه انسانی، تجارت، توسعه مالی، نزدیکی به بازارهای بزرگ‌تر، عوامل نهادی و هزینه‌های مکانی به‌عنوان عوامل تعیین‌کننده احتمالی رشد اقتصادی مطرح شده‌اند. در طی ۴۰ سال گذشته، حمل‌ونقل و ارتباطات به‌عنوان بخش‌های مهم در بهبود فضای سرمایه‌گذاری در یک کشور شناخته شده‌اند. پیشرفت‌ها در فن‌آوری‌های اطلاعات و ارتباطات (ICT)، پیشرفت‌ها در روش‌های حمل‌ونقل، و پیشرفت‌های تکنولوژیکی یک کشور خاص منجر به جذب FDI در آن کشور با افزایش نرخ بازده مورد انتظار به دلیل کاهش هزینه کل سرمایه‌گذاری توسط سرمایه‌گذاران خارجی شده است. بخشی از این تغییر نیز مربوط به حذف موانع فیزیکی در تجارت توسط سازمان‌های تجارت بین‌المللی جهانی بود که منجر به افزایش تجارت بین‌المللی شد. پیشرفت‌های حمل‌ونقل، پیشرفت‌های تکنولوژیکی و بهبود سریع فن‌آوری اطلاعات و ارتباطات منجر به جهانی‌شدن سریع‌تر اقتصاد جهانی شده است. این افزایش تجارت منجر به حرکت سریع اطلاعات و خدمات بین کشورهای است که درک مناسبی از بخش لجستیک داشته و پایه‌های توسعه لجستیک را بنا کرده‌اند. علاوه بر این، افزایش رقابت میان شرکت‌ها در سطح ملی و از همه مهم‌تر در سطح بین‌المللی منجر به رشد بیشتر بخش لجستیک شده است (فون و آبوسدرا<sup>۳</sup>، ۲۰۱۹). کیفیت زیرساخت لجستیک، توزیع امکانات بین کشورها، همراه با تعداد اپراتورهای لجستیک و تخصص آن‌ها به‌عنوان ابزاری برای افزایش رقابت بین‌المللی و گسترش سهم بازار شرکت‌ها، از اهمیت فزاینده‌ای برخوردار است. در این زمینه، «جکس» و «پنداکور»<sup>۴</sup> (۲۰۱۰) بیان می‌کنند که شایع‌ترین درک موجود این است که رشد تجارت جهانی به‌شدت با بهبود فن‌آوری در بخش‌های ارتباطات و حمل‌ونقل در ارتباط است. اخیراً، یافته‌های «برهوفن» و همکاران<sup>۵</sup> (۲۰۱۳) از نتایج حاصل از برآورد مدل در دوره زمانی ۱۹۶۲-۱۹۹۰م. بخش عمده صادرات نفت ایران به کشورهای عضو اتحادیه اروپا، نشان دادند که نصب کانتینرها نه تنها عملیات و جابه‌جایی از طریق بنادر، بلکه کل صنعت حمل‌ونقل را تحت تأثیر قرار داده است و همچنین با ایجاد سیستم حمل‌ونقل مدرن، سبب تسهیل ظرفیت حمل‌ونقل و کاهش زمان تحویل از طریق جابه‌جایی محموله‌های بین کشتی‌ها، قطارها و کامیون‌ها ایجاد شده است (بنساسی و همکاران<sup>۶</sup>، ۲۰۱۵). صنعت لجستیک با ایجاد فرصت‌های شغلی، ایجاد درآمد بیشتر، و تسهیل ورود سرمایه‌گذاری خارجی، کمک‌های مهمی به اقتصاد یک کشور می‌کند. در میان بسیاری از کاتالیست‌های رشد،

1. Quaye et al.

2. Foreign direct investment

3. Foon & Abosedra

4. Jacks and Pendakur

5. Bernhofen et al.

6. Bensassi et al.

صادرات یکی از محرک‌های رشد اقتصادی است که به‌عنوان فرضیه رشد مبتنی بر صادرات<sup>۱</sup> (ELG) شناخته شده است. لجستیک بیشترین دلالت را بر حمل‌ونقل دارد؛ زیرا مدیریت انبار، مدیریت موجودی، کنترل مواد و... را دربر می‌گیرد. با توجه به این نقش، لجستیک می‌تواند جزء مهمی در افزایش رابطه صادرات-رشد باشد که بهبود زنجیره تأمین مواد اولیه و کالاهای تمام‌شده و درنهایت بهره‌وری و بازده را افزایش می‌دهد (فون و آوسدرا، ۲۰۱۹).

صادرات محصولات پتروشیمی در کشورهای صاحب این صنعت، از نقش کلیدی در توسعه و رونق بنگاه‌ها، صنایع و اقتصاد آن‌ها برخوردار بوده و تلاش برای به‌دست آوردن بازارهای جهانی این محصولات با رقابت فشرده‌ای مواجه است. شرکت‌های پیشرو در کشورهای پیشرفته با شناخت دقیق بازارها و فراهم‌آوری بسترهای لازم توانسته‌اند سهم قابل‌ملاحظه‌ای از این بازارها را از آن خود کنند؛ درحالی‌که شرکت‌های پتروشیمی و تجاری ایران با وجود فعالیت‌هایی در داخل کشور، فعالیت‌های بین‌المللی محدود و سهم ناچیزی در بازارهای جهان دارند. براساس آمار صادراتی در پنج‌سال گذشته کشور، صنعت پتروشیمی پس از صنعت نفت مهم‌ترین درآمد صادراتی کشور را تأمین می‌کند و کشور ایران که درحال حاضر اقتصادی متکی به نفت را داراست، برهمین‌اساس اقتصادی متکی به مشتقات نفتی را نیز دنبال می‌نماید که البته مشتقات نفتی در درجه بعدی خام‌فروشی است و از خام‌فروشی صرف نفت بهتر بوده و دارای ارزش افزوده بالاتری می‌باشد، اما مقاوم‌سازی این صنعت استراتژیک به علت وسعت این صنعت و توجه تحریم‌ها بر روی آن از اهمیت بالایی برخوردار است (عبدی و همکاران، ۱۳۹۶). در این راستا، توجه به زنجیره ارزشی که شامل ارتباط و تعامل صنایع جانبی، پستین و پیشین پتروشیمی می‌باشد، ضروری به‌نظر می‌رسد. شرکت صنایع پتروشیمی خلیج فارس یک شرکت هلدینگ ایرانی است، که در زمینه سرمایه‌گذاری و مدیریت بر مجتمع‌های پتروشیمی و کارخانجات شیمیایی، همچنین تولید مواد شیمیایی و محصولات پتروشیمی فعالیت می‌کند. بدین‌منظور در این پژوهش به ارائه الگوی توسعه صادرات پرداخته می‌شود. در ادامه مقاله به ارائه یک نمای کلی از ادبیات پژوهش پرداخته می‌شود و در بخش بعدی، به طرح پژوهش و جمع‌آوری اطلاعات و پس از تفسیر یافته‌های پژوهش، به نتیجه‌گیری پرداخته خواهد شد.

## ۲. پیشینه پژوهش

### ۲-۱. صادرات

صادرات توسط دولت‌ها در سراسر جهان به‌عنوان یک استراتژی جهانی شدن می‌باشد (گریفیث و زینکوتا، ۲۰۱۲). صادرات به‌طور مثبتی بر سطح اشتغال، درآمد ارزی، توسعه صنعتی و رفاه ملی مؤثر است. درحالی‌که بهبود عملکرد شرکت‌ها-سودآوری، حجم فروش و افزایش سهم بازار را به همراه دارد. با گسترش جهانی شدن و یکپارچه‌سازی اقتصادی میان کشورها، صادرات و استراتژی‌های بین‌المللی شرکت‌ها، مهم می‌باشد (مهمت و همکاران، ۲۰۱۰). تحقیقات مختلفی در زمینه عوامل مؤثر بر عملکرد صادراتی صورت گرفته است. در هرکدام از این تحقیقات، متغیرهایی مدنظر بوده‌اند که بنا به‌نظر محقق، به‌طور مستقیم یا غیرمستقیم بر عملکرد صادراتی مؤثر بوده‌اند. تعداد

1. Export-led growth

2. Griffith & Czinkota

3. Mehmet et al.

متغیرهای بررسی شده تا حدودی گسترده بوده‌اند. این گستردگی به حدی بوده که حتی موجب ایجاد نتیجه‌گیری‌ها، ابهامات و یافته‌هایی متناقض نیز گردیده است (سودارویچ و همکاران<sup>۱</sup>، ۲۰۱۵).

به‌منظور ایجاد انگیزه در شرکت‌ها به جهت ورود موفقیت‌آمیز، پایدار و اثربخش به بازارهای خارجی درک موانع ورود به بازارهای خارجی ضروری به نظر می‌رسد (کبیری و مکشاپاتی<sup>۲</sup>، ۲۰۱۲). گرایش به عدم صادرات را می‌توان به موانع صادراتی نسبت داد (حسنتلی‌پور و همکاران، ۱۳۸۹) و موانع صادراتی در مراحل مختلف بین‌المللی شدن متفاوت است (اونر و همکاران<sup>۳</sup>، ۲۰۱۳). موانع صادراتی به دو نوع تقسیم می‌شود؛ اول، مشکلاتی که شرکت‌ها را از درگیر شدن در فعالیت‌های صادراتی دل‌سرد می‌کند. دوم، مشکلات تجربه شده توسط شرکت‌هایی که در حال حاضر فعالیت‌های صادراتی خود را آغاز کرده‌اند (پینیو و مارتینز<sup>۴</sup>، ۲۰۱۰).

## ۲-۲. لجستیک و صادرات

به گفته «روتنر» و همکاران<sup>۵</sup> (۲۰۱۲)، درحالی که مطالعه تأثیر لجستیک بر تجارت از اهمیت زیادی در زمینه تجارت برخوردار است، شواهد تاریخی نشان می‌دهد که کارهای اولیه مربوط به تدارکات و کاربرد گسترده آن در ارتش (این روش برای پیاده‌سازی استراتژی و تاکتیک‌ها استفاده می‌شود) و به دنبال جنگ جهانی دوم، تدارکات در دو زمینه وسیع تجاری و نظامی (کنت و فلنت<sup>۶</sup>، ۱۹۹۷) با تأکید فزاینده بر لجستیک غیرنظامی یا لجستیک تجاری، مشخص شده است. لجستیک در زمینه فعالیت‌های تجاری و به‌ویژه لجستیک تجاری شامل طیف وسیعی از خدمات و فرآیندهایی است که در انتقال ایمن و مطمئن کالا از یک کشور به کشور دیگر نقش دارد (کورینک و سوردین<sup>۷</sup>، ۲۰۱۱).

زیرساخت ضعیف لجستیک در کشورهای در حال توسعه باعث افزایش هزینه‌ها و زمان مورد نیاز تجارت می‌شود که این امر مانع حرکت کارآمد محصولات در شبکه‌های تولید جهانی می‌شود (گانی<sup>۸</sup>، ۲۰۱۷). لجستیک مدرن تا حد زیادی تحت تأثیر فرآیندهای جهانی‌سازی و بین‌المللی شدن است. در فرآیند جهانی شدن اقتصاد که به سرعت در حال توسعه است، مسائل مربوط به مدیریت حمل‌ونقل از اهمیت بالایی برخوردار است. توسعه یکپارچه‌سازی اقتصاد جهانی و جهانی شدن تجارت هر دو به ایجاد سیستم‌های لجستیکی بین‌المللی و زنجیره‌های عرضه جهانی در بازار بین‌المللی کمک می‌کند. در مرحله فعلی توسعه جهانی، بازار بین‌المللی سیستمی از کالاها و خدمات تبادل کالا بین کشورها از طریق عملیات صادرات و واردات است؛ مانند هر سیستم بازار، در مقیاس جهانی، رقابت بین شرکت‌کنندگان در بازار یا در این حالت کشورها وجود دارد (بیسنبایف و دوس<sup>۹</sup>، ۲۰۲۰).

سیاست‌گذاران فهمیده‌اند که کشورهایی که قادر به تولید محصولات با کیفیت بالاتر و با قیمت پایین‌تر هستند و یا قادر به حمل‌ونقل مناسب و ارزان برای کالاها هستند، بدون شک یک مزیت رقابتی در بازار بین‌المللی خواهند

1. Sudarevic et al.

2. Kabiri & Mokshapathy

3. Öner et al.

4. Pinho & Martins

5. Rutner, Aviles and Cox

6. Kent & Flint

7. Korinek & Sourdin

8. Gani

9. Beysenbaev & Dus



داشت. کشورهایی که هزینه لجستیک بالایی دارند به شدت فاقد رقابت بین‌المللی هستند. به‌منظور ایجاد یک مزیت رقابتی لجستیک، دولت‌ها باید سیستم لجستیک موجود در سطح کشور را ارزیابی کرده و شناسایی کنند که زیرسیستم‌ها نیاز به بهینه‌سازی، توسعه، ایجاد یا حذف کامل از طریق سیاست‌ها و ابتکارات مناسب دارند (خرا و همکاران<sup>۱</sup>، ۲۰۱۷). اگرچه وظایف لجستیک عمدتاً توسط ارائه‌دهندگان خدمات خصوصی برای تجار و صاحبان کالا انجام می‌شود، اگر بهبودهای مبتنی بر کشور محقق شود، شرکت‌هایی با دسترسی به قابلیت‌های لجستیک با کیفیت بالا و مقرون به صرفه می‌توانند بهتر عمل کنند؛ به‌عنوان مثال، جاده‌های با کیفیت بالا و ترخیص گمرکی مشخص، زمان تحویل و واریانس آن را کاهش خواهد داد (کاباک<sup>۲</sup>، ۲۰۱۸).

مطالعاتی که امروزه بخش لجستیک را مورد بررسی قرار می‌دهند، تعریف گسترده‌تری از لجستیک را نشان می‌دهند که شامل طیف وسیعی از خدمات می‌شود: حمل‌ونقل، ICT، ذخیره‌سازی، مدیریت موجودی، ترخیص گمرک، بیمه، بسته‌بندی، و روابط و خدمات مشتری. تحولات در همه این عوامل لجستیک ارتباطات بین کشورها در تجارت را افزایش داده، که احتمالاً رقابت در کشورها و بین کشورها را افزایش داده است، و باعث شده است که لجستیک، به صنعتی پیشرو با ارتباط قوی با رشد اقتصادی و مبادلات تجاری کشورها همراه باشد. در این راستا «مهمند» و همکاران<sup>۳</sup> (۲۰۱۷)، «ماپارو» و «مازومدر»<sup>۴</sup> (۲۰۱۷)، «بانرجی» و همکاران<sup>۵</sup> (۲۰۱۲)، «فرنالد»<sup>۶</sup> (۱۹۹۹) و «اسچاور»<sup>۷</sup> (۱۹۸۹) گزارش دادند که سرمایه‌گذاری‌های زیرساخت حمل‌ونقل تأثیر مثبتی بر رشد اقتصادی داشته‌اند.

درمیان زیرساخت‌های لازم برای تسهیل تجارت، کارایی بنادر توجه ویژه‌ای را در مطالعات «سانچز» و همکاران<sup>۸</sup> (۲۰۰۳) و «کلارک» و همکاران<sup>۹</sup> (۲۰۰۴) به خود اختصاص داده است. این نویسندگان نشان می‌دهند که کارایی بندر با بخش بزرگی از معاملات مربوط به تجارت بین‌المللی مرتبط است. کلارک و همکاران (۲۰۰۴) نشان دادند که بنادر از طریق هزینه‌های حمل‌ونقل تأثیر قابل توجهی بر تجارت بین‌الملل دارد. «کوکا-کاستانو» و همکاران<sup>۱۰</sup> (۲۰۰۵) در بررسی تأثیر عملکرد لجستیک بر جریان‌های تجاری بین‌المللی با تحلیل جداگانه شاخص‌های تدارکات سخت‌افزاری و نرم‌افزاری نشان دادند که بهبود در شاخص‌های لجستیک سخت‌افزار و نرم‌افزار تجارت بین‌المللی را تقویت می‌کند. «میکوکو» و «سربریسکی»<sup>۱۱</sup> (۲۰۰۴) و «ویلسون» و همکاران<sup>۱۲</sup> (۲۰۰۵) در بررسی واردات هوایی آمریکا و چگونگی تأثیر بهره‌وری هوایی و دریایی بر تجارت بین‌الملل، در هر دو مطالعه مورد تأیید قرار گرفت. همچنین نشان دادند که کارایی بیشتر فرودگاه در کشورهای صادرکننده و واردکننده تجارت

1. Khera et al.

2. Kabaka

3. Mohmand, Wang, and Saeed

4. Maparu and Mazumder

5. Banerjee et al.

6. Fernald

7. Aschauer

8. Sanchez et al.

9. Clark et al.

10. Coca-Castaño et al.

11. Micco and Serebrisky

12. Wilson et al.

بین‌المللی را افزایش می‌دهد. «مارکز-راموس» و همکاران<sup>۱</sup> (۲۰۱۱) در عوامل تعیین‌کننده هزینه‌های حمل‌ونقل دریایی و تأثیر آن‌ها بر تجارت بین‌المللی برای صادرات اسپانیا، نشان دادند که ساختار مسیر دریایی، تأمین زیرساخت بندر در کشور مبدأ، تأمین زیرساخت بندر در کشور مقصد، ساختار ماشین‌آلات و ساختار خدمات به‌طور قابل‌توجهی بر جریان‌های تجاری تأثیر می‌گذارند (بنساسی و همکاران، ۲۰۱۵). در واقع، لجستیک و صادرات یک مسأله بسیار پیچیده است که ذینفعان مختلفی دارد که با اهداف دولتی، نهادی و اهداف اجتماعی-اقتصادی و همچنین اهداف تکنولوژیکی تعامل دارد. بنابراین، به‌دست آوردن دیدگاه مناسبی برای چنین سیستم پیچیده‌ای ضرورت دارد (کاباک، ۲۰۱۸).

«مرچنت و همکاران» (۲۰۱۶) در بررسی شکل‌دادن استراتژی لجستیک بین‌المللی در روند بین‌المللی شدن نشان دادند دیدگاه مدیران بین‌المللی در مورد استراتژی‌های لجستیکی می‌تواند به توسعه فعالیت‌های آن‌ها کمک نماید. «فون» و «ابوصدرا» (۲۰۱۹) در بررسی عملکرد، صادرات و رشد لجستیک شواهدی از اقتصادهای آسیایی نشان دادند عملکرد بخش لجستیک به‌عنوان عامل مهمی برای تجارت بین‌الملل بوده است؛ بنابراین، رشد اقتصادی در آسیا مشروط به سطح عملکرد لجستیک در کشورهایی است که مورد بررسی بوده است. «تانگر» و همکاران<sup>۲</sup> (۲۰۲۰) در بررسی عملکرد لجستیک و تنوع صادرات در ترکیه در طی دوره ۲۰۰۷-۲۰۱۷م. نشان دادند زیرساخت‌های لجستیک بر ارزش صادرات تأثیر می‌گذارد و تأثیر بیشتری بر حاشیه سود شرکت‌ها دارد. صادرکنندگان ترکیه نسبت به سایر شرکای تجاری خود نسبت به تغییرات شرایط تدارکات بازار محلی حساس هستند.

با توجه به مرور ادبیات و پیشینه پژوهش می‌توان مشاهده کرد مطالعات کمی و کیفی در زمینه‌های مرتبط با توسعه صادرات و لجستیک اجرا شده است. متغیرهای تأثیرگذار و تأثیرپذیری شناسایی و راهکارهایی ارائه گردیده است. اما در این بین الگوی کیفی پارادیمی که مبتنی بر توسعه صادرات و لجستیک باشد، ارائه نشده است. نتایج این تحقیق می‌تواند در برگزیده مطالعات کیفی و کمی گذشته و همچنین ابعاد جدیدی باشد؛ همچنین در مطالعات قبلی با استفاده از چندمعیار و براساس دیدگاه گروه‌های مشخصی از ذینفعان، مورد بررسی قرار داده شده است. در این تحقیق سعی می‌شود با استفاده از رویکرد داده بنیاد، به ارائه مدلی جامع پرداخته شود که می‌تواند مدل بومی مناسبی برای توسعه استراتژی‌های صادراتی در هلدینگ پتروشیمی خلیج فارس باشد. مدیران سایر شرکت‌ها با فعالیت‌های مشابه نیز می‌توانند از این مدل برای توسعه استراتژی‌های صادراتی خود استفاده نمایند. در این تحقیق جهت یافتن مؤلفه‌های الگوی توسعه صادرات با رویکرد کیفی به انجام مصاحبه و جمع‌آوری نظر خبرگان دانشگاهی و همین‌طور شاغل در صنایع پتروشیمی هلدینگ خلیج فارس پرداخته شده است.

### ۳. روش

حوزه این پژوهش در ارائه الگوی توسعه صادرات در صنایع پتروشیمی خلیج فارس با رویکرد مبتنی بر سیستم لجستیک است و از منظر بعد زمانی، مقطعی است؛ زیرا مصاحبه‌ها در سال ۱۳۹۹ انجام شده‌اند. از منظر هدف،

1. Márquez-Ramos et al.

2. Töngür

به دلایل پیش‌رو از نوع اکتشافی است: ۱- پژوهشی با موضوع تدوین الگوی توسعه صادرات در صنایع پتروشیمی خلیج فارس با رویکرد مبتنی بر سیستم لجستیک، با این روش پژوهشی (نظریه پردازی داده بنیاد) در کشور انجام نشده است؛ ۲- نتایج این پژوهش به ارائه یک مدل منتج می‌شود؛ ۳- یافته‌های این پژوهش دانش موجود را در زمینه توسعه صادرات در صنایع پتروشیمی خلیج فارس با رویکرد مبتنی بر سیستم لجستیک توسعه می‌دهد. این پژوهش، از منظر فرآیند اجرا (نوع داده‌ها)، از نوع کیفی است؛ زیرا در این روش پژوهش، بخش اول (داده‌ها)، از منابع مختلفی مانند مصاحبه، مطالعه کتابخانه‌ای و مشارکت گردآوری می‌شود که در این پژوهش نیز داده‌ها با مصاحبه جمع آوری شده‌اند. همچنین در روش پژوهش کیفی، بخش دوم شامل روش‌های تحلیلی و تفسیری است که برای رسیدن به یافته‌ها یا نظریه‌ها به کار می‌رود. این روش‌ها شامل شیوه‌های مفهوم‌پردازی از داده‌ها است که به «کدگذاری»<sup>۱</sup> موسوم است. در این پژوهش نیز از روش‌های کدگذاری باز، محوری و انتخابی استفاده شده است. بخش سوم روش پژوهش کیفی، عبارت است از گزارش‌های نوشته شده یا ترسیم نمودارها و شکل‌ها یا ارائه شفاهی که در این پژوهش از روش نموداری استفاده شده است. همچنین این پژوهش از منظر منطبق اجرا (یا نوع استدلال) از نوع استقرایی است؛ زیرا در این پژوهش مصاحبه‌شوندگان با توجه به تجربه‌های خود درباره نتایج پدیده‌ها توضیحات خود را ارائه می‌کنند. منظور از استقرایی بودن، نظریه داده‌بنیاد این است که در این روش به آزمون فرضیه پرداخته نمی‌شود، بلکه نظریه تدوین شده در نتیجه گردآوری و تحلیل هم‌زمان داده‌ها روییده و زاینده می‌شود (گولدینگ<sup>۲</sup>، ۲۰۱۲، و نوری و مهرمحمدی، ۱۳۹۰). همان‌گونه که اشاره شد این پژوهش از نوع پژوهش‌های کیفی است و برای انجام آن از تحلیل داده بنیاد استفاده شده است. این روش به پژوهشگر این امکان را می‌دهد در مواردی که امکان تدوین فرضیه وجود ندارد و یا انسجام نظری در رابطه با موضوع مورد بررسی نیست، به جای استفاده از نظریه‌های از پیش تعریف شده، نظریه جدیدی تدوین کند. نظریه جدید، نه بر مبنای نظر شخصی پژوهشگر، که در واقع بر اساس داده‌های گردآوری شده از محیط واقعی و در شرایط واقعی تدوین می‌شود. بدین منظور با اتکا به روش نظریه زمینه‌ای و رویکرد (نوخاسته) یا ظاهر شونده؛ «گلیزر» (۱۹۹۲)، در گام اول تلاش شد از طریق مصاحبه با اساتید صاحب‌نظر و برجسته دانشگاهی و متخصصان و خبرگان صنایع پتروشیمی خلیج فارس، مباحث مربوط به توسعه صادرات با رویکرد مبتنی بر سیستم لجستیک مشخص و دسته‌بندی شوند. برای این منظور از روش نمونه‌گیری نظری (روش هدفمند) استفاده گردید و عمل نمونه‌گیری و انجام مصاحبه نیز تا زمانی که مفاهیم و مقوله‌ها به اشباع رسیده باشند، ادامه یافت. از این رو با توجه به اهمیت موضوع، نیاز بود تا از خبرگانی مصاحبه شود که ضمن برخورداری از تخصص‌های چندگانه، آشنایی کامل با مبانی نظری توسعه صادرات و سیستم لجستیک را داشته و خود صاحب‌نظر در حوزه صادرات باشند؛ از این رو در پژوهش حاضر افرادی که قبلاً یا در حال حاضر، ضمن تجربه در کار خود، در سایر حوزه‌ها نیز تخصص داشته و شاغل بودند (مانند اساتید دانشگاه که در حوزه صادرات فعالیت داشته یا دارند)، جزء جامعه آماری قرار گرفتند. که شامل: اعضای هیأت علمی دانشگاه و اعضای شاغل در صنایع پتروشیمی خلیج فارس می‌باشند. برخی افراد نمونه حوزه خود تصمیم‌گیرنده و به نام بودند که ابتدا مصاحبه از آن‌ها شروع شد؛ سپس با پیش رفتن پژوهش

1. Coding

2. Goulding

و گردآوری و تحلیل داده‌ها، برای شناخت بهتر مفاهیم و مقوله‌ها با سایر افراد خبره در حوزه توسعه صادرات در صنایع پتروشیمی خلیج فارس مصاحبه صورت گرفت؛ بدین ترتیب در سال ۱۳۹۹ با ۱۰ نفر صاحب‌نظر مطابق (جدول ۱) مصاحبه به عمل آمد.

در عمل، پس از انجام هر مصاحبه، متن مصاحبه به صورت دقیق مورد تجزیه و تحلیل قرار گرفته تا مفاهیم از هر جمله بیان شده، استنباط و استخراج شود. پس از آن، مصاحبه بعدی انجام می‌گرفت؛ بدین ترتیب تا زمانی این عمل پیش‌رفت که پژوهش به مرحله اشباع نظری دست‌یافت. اشباع نظری بدان معناست که مصاحبه‌های اخیر هیچ‌گونه داده‌های نو در پی نداشته و سراسر تکرار داده‌های پیشین است (استراوس و کوربین، ۱۹۹۸)؛ لذا از مصاحبه ششم به بعد داده جدیدی در مصاحبه‌های به عمل آمده وجود نداشت و در مصاحبه دهم از اشباع نظری اطمینان معقول حاصل گردید. شایان ذکر است که بیشتر مصاحبه‌شونده‌ها در حوزه کاری خود بیش از ۱۵ سال سابقه کار حرفه‌ای داشتند و افراد دانش‌آموخته دکتری یا در حال تحصیل در مقطع دکتری بوده‌اند. متوسط زمان هر مصاحبه با هریک از افراد جامعه آماری حدوداً ۷۰ دقیقه بوده است.

جدول ۱: ویژگی‌های مشارکت‌کنندگان

Tab. 1 Characteristics of participants

سمت/ موقعیت شغلی		تجربه کاری		مدرک تحصیلی		رشته تخصصی	جنسیت	معیار اصلی
مدیر موسسه / سازمان	هیات علمی	کمتر از ۱۵ سال	بالای ۱۵ سال	دکتری	دانشجوی دکترا	مدیریت بازرگانی	مرد	معیار فرعی
۵	۵	۳	۷	۵	۵	۱۰	۱۰	تعداد

گام دوم، فرآیند کدگذاری داده‌ها براساس سه سطح کدگذاری باز، کدگذاری محوری و کدگذاری انتخابی است. طی کدگذاری باز، داده‌ها به بخش‌های مجزا خرد می‌شوند و برای به دست آوردن مشابهت‌ها و تفاوت‌هایشان بررسی می‌شوند؛ سپس این «مفاهیم» براساس مشابهت‌هایشان طبقه‌بندی می‌شوند که به این کار «مقوله‌پردازی» گفته می‌شود و «مقوله» مفهومی است که از سایر مفاهیم انتزاعی‌تر است و بنای نظریه از آن‌ها تشکیل می‌شود. به طور خلاصه، نتیجه کدگذاری باز مجموعه‌ای از مقوله‌های مفهومی ایجاد شده از داده‌هاست. در کدگذاری محوری بین مقوله‌های اساسی که در کدگذاری باز گسترش یافته‌اند، در سطح ویژگی‌ها و ابعاد، ارتباطات درونی برقرار می‌شود. در پایان این مرحله، مقوله‌ها بر حسب شرایط به شرایط علی<sup>۱</sup>، شرایط مداخله‌گر<sup>۲</sup>، شرایط زمینه‌ای<sup>۳</sup>، راهبردها<sup>۴</sup> و پیامدها<sup>۵</sup> تقسیم می‌شوند. در کدگذاری انتخابی، نظریه‌پرداز داده بنیاد، براساس الگوی ایجادشده با برقراری ارتباط بین مقوله محوری با سایر مقوله‌ها به نگارش نظریه می‌پردازد (عبدی و همکاران، ۱۳۹۸). مقوله

1. Strauss & Corbin

2. Causal Conditions

3. Intervening Conditions

4. Contextual Conditions

5. Strategies

6. Consequences

اصلی<sup>۱</sup> در این پژوهش «پتانسیل‌های صادراتی» است. «استراوس» و «کوربین» (۱۹۹۸) دو روش را برای بیان مدل و نتیجه پژوهش بیان می‌کنند؛ روش نمودار و روش خط سیر داستان<sup>۲</sup> (دانایی‌فرد، ۱۳۹۴). ساده و موجزترین روش‌ها، روش نمودار است که در این پژوهش نیز از این روش استفاده شده است. نظریه داده بنیاد، روش نظام‌مند و کیفی برای خلق نظریه‌ای است که در سطح گسترده به تبیین برآیند، کنش یا کنش متقابل موضوعی با هویت مشخص برمی‌گردد. به گفته استراوس و کوربین، نظریه داده بنیاد، نظریه‌ای است که مستقیماً از داده‌هایی استخراج شده است که در جریان پژوهش به صورت منظم گرد آمده و تحلیل شده‌اند. در این روش، گردآوری داده‌ها، تحلیل و نظریه نهایی با یکدیگر در ارتباط تنگاتنگ‌اند؛ اگرچه هر یک از رویدادهای مختلف پژوهشی برای تفسیر داده‌ها اهمیت متفاوتی قائل‌اند، تفسیر داده‌ها در قلب پژوهش‌های کیفی جای دارد. در روش داده بنیاد نیز تفسیر داده‌ها، نقش اصلی و محوری در فرآیند پژوهش دارد (لو و همکاران<sup>۳</sup>، ۲۰۱۶).

مهم‌ترین دلایل انتخاب این روش به شرح زیر است:

- زمانی که درباره حوزه مورد مطالعه تقریباً نمونه‌های شناخته‌شده کمی وجود داشته باشد؛
- زمانی که پژوهشگر فهم ادراکات و تجارب افراد شرکت‌کننده در نمونه خاصی را داشته باشد؛
- زمانی که پژوهشگران علاقه داشته باشند نظریه‌های موجود را به چالش بکشند؛
- زمانی که هیچ نظریه زمینه‌ای برای توضیح تناسب ساختارهای روان‌شناختی خاص با رفتارهای بررسی‌شده وجود نداشته باشد؛

- زمانی که هدف پژوهشگر گسترش یک نظریه جدید باشد.

- اجرای نظریه‌پردازی داده بنیاد به‌طور کلی در دو گام اساسی به شرح زیر انجام می‌شود:

گام اول، گردآوری داده‌ها: داده‌های اولیه این پژوهش از منبع مصاحبه ساختار نیافته با خبرگان و با رویکردی اکتشافی با استفاده از سؤال‌های کلی پژوهش جمع‌آوری شده است.

گام دوم، کدگذاری متن و نظریه‌پردازی: فرآیند کدگذاری داده‌ها شامل سه سطح است: کدگذاری باز، کدگذاری محوری و کدگذاری انتخابی که در ادامه توضیح داده می‌شوند:

- کدگذاری باز: طی کدگذاری باز، داده‌ها به بخش‌های مجزا خرد می‌شوند و برای به‌دست آوردن مشابهت‌ها و تفاوت‌هایشان بررسی می‌شوند. سپس این «مفاهیم» براساس مشابهت‌هایشان طبقه‌بندی می‌شوند که به این کار «مقوله‌پردازی» گفته می‌شود و «مقوله»، مفهومی است که از سایر مفاهیم انتزاعی‌تر است و بنای نظریه از آن‌ها تشکیل می‌شود. به‌طور خلاصه، نتیجه کدگذاری باز مجموعه‌ای از مقوله‌های مفهومی ایجاد شده از داده‌هاست.

- کدگذاری محوری: در کدگذاری محوری بین مقوله‌های اساسی که در کدگذاری باز گسترش یافته‌اند، در سطح ویژگی‌ها و ابعاد، ارتباطات درونی برقرار می‌شود. در پایان این مرحله، مقوله‌ها برحسب شرایط به: شرایط علی، شرایط مداخله‌گر، شرایط زمینه‌ای، راهبردها و پیامدها تقسیم می‌شوند. مقوله اصلی در این پژوهش توسعه صادرات

1. Core Category

2. Storyline

3. Lu et al.

در صنایع پتروشیمی خلیج فارس با رویکرد مبتنی بر سیستم لجستیک است. در این روش از نرم افزار Maxqda جهت تجزیه و تحلیل داده‌های کیفی و نظریه‌پردازی استفاده شده است.

#### ۴. یافته‌ها

در نظریه داده‌بنیاد، تجزیه و تحلیل از سه نوع کدگذاری تشکیل شده است که عبارتند از:

##### ۴-۱. کدگذاری باز

در کدگذاری باز، نخست بر روی واحدهای معنادار داده با استفاده از یک نام مفهومی برجسب زده می‌شود و سپس با استفاده از نام‌هایی انتزاعی‌تر، مفاهیم به دست آمده دسته‌بندی می‌شوند که نام این دسته‌ها را «مقوله» می‌گویند. در مرحله بعد، با واکاوی داده‌ها ویژگی‌ها و ابعاد مقوله‌های به دست آمده پرورش داده می‌شود؛ البته این مراحل به صورت خطی نبوده و معمولاً هم‌زمان و با تداخل زیاد صورت می‌گیرد. در این مرحله، محقق با مرور مجموعه داده‌های گردآوری شده، تلاش می‌کند که مفاهیم مستتر در مصاحبه‌ها را بازشناسد. این مرحله از کدگذاری، «کدگذاری باز» نامیده می‌شود؛ چراکه محقق با ذهنی باز به نام گذاری مفاهیم پرداخته و محدودیتی برای تعیین کدها قائل نیست. هدف از کدگذاری باز، تجزیه مجموعه داده‌های کیفی گردآوری شده به کوچک‌ترین اجزای مفهومی ممکن است. نتیجه کدگذاری باز مجموعه‌ای از مقوله‌های مفهومی ایجاد شده از داده‌هاست. در ادامه چگونگی کدگذاری باز با یکی از مصاحبه‌شوندگان به صورت نمونه و به صورت اختصار ارائه شده است:

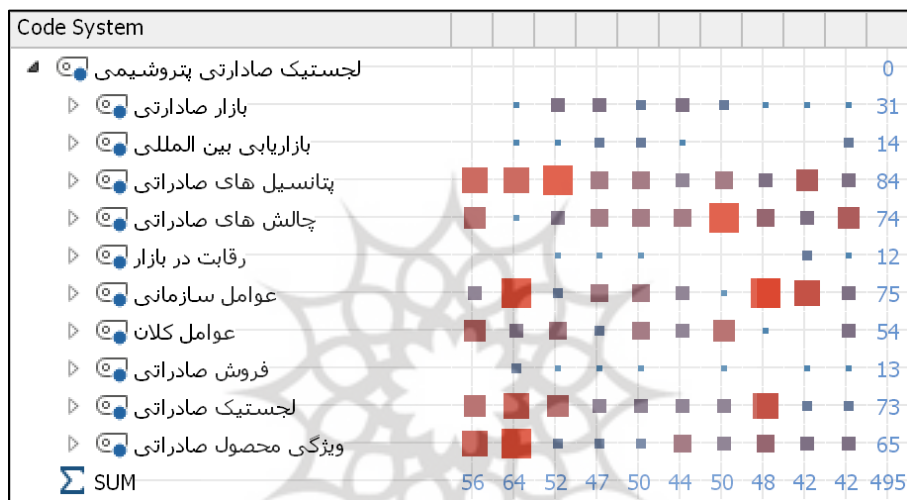
به طور مثال، از متن مصاحبه دوم: «افزایش انتظارات مصرف‌کننده مبنی بر ارائه کیفیت بالاتر محصولات می‌باشد»، کد باز «انتظارات مصرف‌کنندگان» استخراج شده است. از متن مصاحبه اول: «بازار هدف یا کشوری که قرار است صادرات به آنجا انجام شود.» مفهوم «برآورد دقیق بازار هدف» تخصیص داده شده است. از متن مصاحبه نهم: «برای این که در شرایط تحریم بتوانیم حضورمان در بازارهای موجود را حفظ کنیم باید قیمت‌های رقابتی پلیمرها را نیز حفظ کنیم» کد باز «قیمت محصول صادراتی» تخصیص داده شده است. نتایج حاصل از کدگذاری باز داده‌های کیفی گردآوری شده با استفاده از ابزار مصاحبه، مشاهده گردید که تعداد ۷۶ کد باز از میان ۴۹۵ مفهوم شناسایی شده است.

##### ۴-۲. کدگذاری محوری

در کدگذاری محوری، نظریه‌پرداز داده‌بنیاد، یک مقوله مرحله کدگذاری باز را انتخاب کرده و آن را در مرکز فرآیندی که در حال بررسی آن است قرار می‌دهد (به عنوان پدیده مرکزی) و سپس، دیگر مقوله‌ها را به آن ربط می‌دهد. این مقوله‌های دیگر عبارتند از: «شرایط علی»، «راهبردها»، «شرایط زمینه‌ای و مداخله‌گر» و «پیامدها». این مرحله شامل ترسیم یک نمودار است که «الگوی کدگذاری» نامیده می‌شود. در این الگو، شش جعبه (یا مقوله) از اطلاعات وجود دارد:

- شرایط علی: مقوله‌هایی مربوط به شرایطی که بر مقوله محوری تأثیر می‌گذارند.
- زمینه: شرایط خاصی که بر راهبردها اثر می‌گذارند.
- مقوله محوری: یک صورت ذهنی از پدیده‌ای که اساس فرآیند است.
- شرایط مداخله‌گر: شرایط زمینه‌ای عمومی که بر راهبردها تأثیر می‌گذارند.

- راهبردها: کنش‌ها یا برهم‌کنش‌های خاصی که از پدیده محوری منتج می‌شود.
  - پیامدها: خروجی‌های حاصل از استخدام راهبردها.
- در مرحله کدگذاری محوری، توضیح و بیان منطقی مقوله‌ها امری حیاتی است. این کار از طریق «خط داستان»<sup>۱</sup> صورت می‌گیرد. خط داستان عبارت است از: توضیح مفصل و جزء به جزء مقوله‌های عمده با ارجاع به یادداشت‌ها، خلاصه‌ها، استناد به نقل قول‌های افراد مورد مطالعه (محمدپور، ۱۳۹۲).
- پس از شناسایی مقولات توسط کدگذاری محوری می‌توان با استفاده از فراوانی کدهای داده شده به مقولات، اهمیت آن‌ها را مشخص نمود. خروجی نرم‌افزار مربوط به فراوانی کدهای داده شده به مقولات به تفکیک هر یک از مصاحبه‌شوندگان در نمودار ذیل آورده شده است.



نمودار ۱: فراوانی کدگذاری مقولات لجستیک صادراتی پتروشیمی

Diag. 1 Coding frequency of petrochemical export logistics categories

نتایج نشان داد مقوله پتانسیل‌های صادراتی با تعداد ۸۴ تکرار کد در رتبه اول می‌باشد، عوامل سازمانی با تعداد کد ۷۵ در رتبه دوم می‌باشد و چالش‌های صادراتی با ۷۴ کد در رتبه سوم قرار دارد.

**مقوله محوری:** همان پدیده اصلی مورد نظر این پژوهش، یعنی الگوی توسعه صادرات در صنایع پتروشیمی خلیج فارس با رویکرد مبتنی بر سیستم لجستیک است که اساس و محور فرآیندی است که تمام مقوله‌های اصلی دیگر به آن ربط داده شده‌اند و با توجه به یافته‌های تحقیق می‌توان از عوامل تأثیرگذار بر این پدیده و راهبردهایی برآمده از آن و در ادامه پیامدها و نتایج حاصل از این راهبردها سخن گفت. در این تحقیق پتانسیل‌های صادراتی بعد محوری را تشکیل می‌دهد.

<sup>1</sup>. Story line

جدول ۲: مقوله محوری

Tab. 2 Central category

کدباز	مقوله	نوع مقوله
کاهش سوخت‌های فسیلی، جلوگیری از قاچاق، کاهش بوروکراسی اداری، ارزیابی عملکرد لجستیک، اهرم‌های تشویقی لجستیک صادراتی، بهره‌وری لجستیک صادراتی، توسعه توانایی تولید صادرات، پتانسیل‌های طبیعی مسیرهای دریایی، قرارداد و قوانین گمرکی و بین‌المللی، توسعه زیرساخت‌های حمل‌ونقل جاده‌ای، هوایی و دریایی، سیاست کلی و حمایت دولت	پتانسیل‌های صادراتی	مقوله محوری

**شرایط علی،** شامل مواردی از مقولات است که مستقیماً بر پدیده محوری تأثیرگذار است یا به‌گونه‌ای ایجادکننده و توسعه‌دهنده این پدیده هستند که اغلب می‌توان با نگاهی منظم به داده‌ها و بازبینی حوادث آن‌ها را پیدا کرد. در این تحقیق بر روی بُعد لجستیک صادراتی، ویژگی محصول صادراتی تأکید شده است.

جدول ۳: مقوله علی

Tab. 3: Causal category

کدباز	مقوله	نوع مقوله
شرایط خاص محصولات صادراتی، لجستیک در سطح بین‌المللی، هزینه و زیرساخت لجستیک، توسعه ظرفیت تولید، مدیریت منابع تولید، کانال‌های مختلف حمل‌ونقل، ارسال به موقع، مدیریت انبارداری، ماشین‌آلات برقی و هیبریدی، منابع اولیه و خوراک ارزان	لجستیک صادراتی	شرایط علی
تنوع محصول، قیمت محصول صادراتی، بسته‌بندی با کیفیت محصولات، تولید توسعه تکنولوژی، کالای با کیفیت و مواد اولیه مناسب	ویژگی محصول صادراتی	

**شرایط زمینه‌ای،** به‌طورکلی عوامل خاصی هستند که سازمان‌ها نمی‌توانند آن‌ها را کنترل کنند، اما راهبردهای ما از آن بستر متأثر هستند. در رابطه با این عوامل طی مصاحبه‌های انجام شده اکثریت قریب به اتفاق به عوامل کلان، عوامل سازمانی اشاره کردند که نشان می‌دهد چگونه این عوامل راهبردهای اتخاذ شده ما را تسهیل می‌کنند.

جدول ۴: مقوله محوری

Tab. 4 Central category

کدهای باز	مقوله	نوع مقوله
تورم و نوسان قیمتی، سرمایه‌گذاری خارجی، فرهنگ جامعه، نوسان نرخ ارز، توسعه ارتباطات سیاسی، تحریم و ریسک سیاسی	عوامل کلان	شرایط زمینه‌ای
مزیت رقابتی، پیشینه قوی در تولید، انعطاف در فرآیندهای عملکرد صادراتی، تامین مالی، تحقیق و توسعه، مسئولیت اجتماعی شرکتی، هماهنگی سازمانی،	عوامل سازمانی	



ارائه اطلاعات کسب و کار، مدیریت هزینه، منابع و نیروی انسانی، توسعه دانش و مهارت، آموزش و فرهنگ سازی، تعیین استانداردهای لجستیک صادراتی		
--	--	--

**راهبردها،** همان اقداماتی هستند که در پاسخ به مقوله یا پدیده محوری ارائه می‌شوند، به شکل هدفمندی انتخاب شده و با استفاده از آن‌ها می‌توان به پدیده محوری جامه عمل پوشاند. راهبردهایی را باید مدنظر قرار دهند، بسیار مهم است که مصاحبه‌شوندگان این پژوهش به بازار صادراتی و بازاریابی بین‌المللی، بیش از سایرین اشاره نمودند.

جدول ۵: مقوله راهبردها

Tab. 4: Strategy category

نوع مقوله	مقوله	کدباز
راهبردها	بازار صادراتی	بازاریابی محصول، پذیرش مشتریان، برآورد دقیق بازار هدف، انتظارت مصرف‌کنندگان، تبلیغات، فرهنگ مشتریان هدف
	بازاریابی بین‌المللی	فاصله جغرافیایی، تحقیقات بازار، بازاریابی مستمر، برندسازی

**شرایط مداخله‌گر،** که به تعدیل شرایط علی می‌پردازد و بر راهبردها تأثیر می‌گذارد، طی مصاحبه‌های انجام شده، بر عوامل چالش‌های صادراتی تأکید شده است.

جدول ۶: مقوله مداخله‌گر

Tab. 6 Intervening category

نوع مقوله	مقوله	کدباز
شرایط مداخله‌گر	چالش‌های صادراتی	درگیری و ناامنی مرزی، عدم فرهنگ‌سازی لجستیک صادراتی، نبود استانداردهای لجستیک صادراتی، محدودیت و هزینه‌های حمل‌ونقل، مبادلات بین‌المللی و پرداخت وجوه، ریسک فعالیت، کیفیت پایین حمل‌ونقل داخلی، محدودیت‌های ناشی از قوانین بین‌المللی، امنیت و سلامت شغلی، قدیمی بودن تکنولوژی تولید، عدم شناخت و ضعف مدیریتی، عدم حمایت دولت و بوروکراسی اداری، پوشش بیمه‌ای حمل‌ونقل

**پیامدها و نتایج،** از اتخاذ راهبردهایی نشأت می‌گیرد که در حالت موفقیت‌آمیز، تحقق آن‌ها موجب تحقق مقوله محوری می‌شود. به‌عنوان نتیجه مصاحبه‌شوندگان این پژوهش بر رقابت در بازار و فروش صادراتی اشاره کرده‌اند.

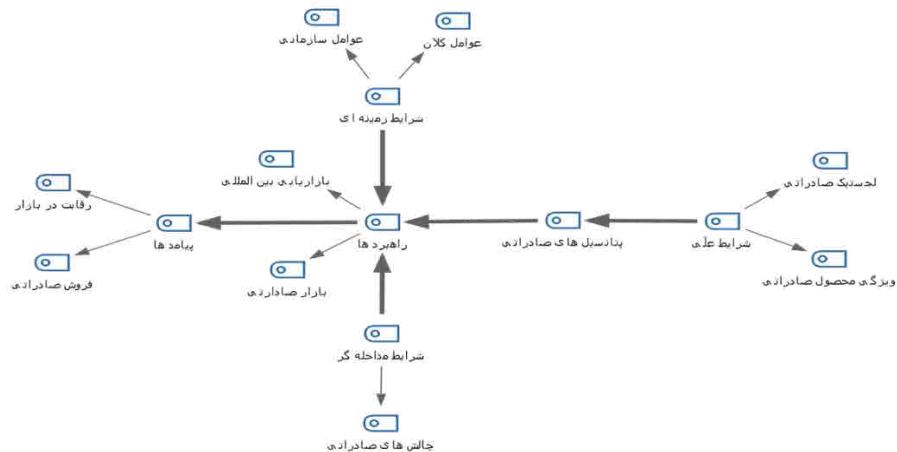
## جدول ۷: مقوله پیامدها

Tab. 7 Consequences category

نوع مقوله	مقوله	کدباز
پیامدها	رقابت در بازار	زیاد بودن عرضه کننده، رقابت بین المللی، رقابت پذیری شرکت
	فروش صادراتی	پاسخ گویی به مشتری، نمایشگاه و فروشگاه، سیاست های فروش، درآمد صادراتی، ارائه خدمات پس از فروش

## ۳-۴. کدگذاری گزینشی

در کدگذاری گزینشی براساس مدل مرحله قبل، گزاره ها یا توضیحاتی ارائه داده می شود که طبقات مدل را به یکدیگر مرتبط ساخته یا داستانی را شکل می دهد که طبقات مدل را به یکدیگر مرتبط می سازد. در حالت پیشرفته، پژوهشگر کار را با ارائه ماتریس وضعیت به پایان می برد. در حوزه نظریه داده بنیاد باید به این نکته توجه داشت که مرور پیشینه نه گویای مفاهیم عمده و نه ارائه دهنده فرضیه هاست؛ بلکه مرور پیشینه نشانگر وجود شکاف یا نوعی سوگیری در دانش موجود است و در نتیجه خردمایه ای برای مطالعه فراهم می آورد. به همین جهت توصیه می شود پژوهشگر تا حد امکان ایده ها و افکار خود را کنار بگذارد. مرور پیشینه این سودمندی را دارد که در هنگام ارائه داده، ارجاعاتی به پیشینه می نماید تا حمایت بیرونی برای مدل نظری فراهم آورد (کرسول، ۱۳۹۱). کدگذاری انتخابی، فرآیند یکپارچه سازی و تصفیه تئوری است (استروس و کوربین، ۱۹۹۸). در انتها در مرحله کدگذاری انتخابی با توجه به نتایج گام های قبلی کدگذاری، مقوله اصلی انتخاب شده و به شکلی نظام مند به سایر مقوله ها مرتبط شد، ارتباطات اعتبار بخشیده شده و مقوله هایی که نیاز به تصفیه و توسعه بیشتر داشتند، بهبود یافتند. لازم به ذکر است که گام های فوق در فرآیندی رفت و برگشتی انجام می شوند؛ بنابراین گام های کدگذاری انتخابی به شکل واضحی از یکدیگر مجزا نیستند و از طریق یک فرآیند تعاملی، همراه با کدگذاری باز و محوری انجام می شود. خبرگان از طریق ایمیل مدل پارادایمی و فرآیند تدوین آن را دریافت کردند. از خبرگان خواسته شد که در مورد فرآیند تدوین مدل و مدل نهایی نظرات خود را ارائه دهند که بیشتر آن ها مدل را تأیید کردند و بعضی از آن ها نظرات اصلاحی نیز داشتند که در فرآیندی رفت و برگشتی اصلاحات اعمال شد و نظر نهایی خبره گرفته شد. برای یکپارچه سازی و ارائه الگوی توسعه ای صادرات در صنایع پتروشیمی خلیج فارس با رویکرد مبتنی بر سیستم لجستیک پس از شناسایی مقوله محوری و ربط دادن سایر مقوله ها در قالب پارادایم نظام مند نظریه سازی داده بنیاد، به پایش الگوی طراحی شده و پروراندن عوامل اصلی اقدام و مدل نهایی پژوهش به شکل ذیل به دست آمد (شکل ۱).



شکل ۱: یافته‌های پژوهش (مدل پارادایمی توسعه صادرات در صنایع پتروشیمی خلیج فارس با رویکرد مبتنی بر سیستم لجستیک).

Fig. 1 Research findings (paradigm model of export development in Persian Gulf petrochemical industries with an approach based on logistics system).

برای به دست آوردن تأثیر عملکرد لجستیک در تجارت، یک مدل پارادایمی ارائه گردید که شامل متغیرهای چندجانبه افزوده شده مؤثر بر عملکرد لجستیک است. عوامل جغرافیایی و زیرساخت حمل و نقل از مرتبط‌ترین عواملی هستند که رقابت بین‌المللی را تحت تأثیر قرار می‌دهند. توسعه زیرساخت حمل و نقل جهانی نقش حیاتی در اتحاد کشورها با اقتصاد جهانی ایفا کرده است؛ زیرا هزینه‌های حمل و نقل کمتر فعالیت‌های تجاری بین‌المللی را تسهیل و افزایش داده است. حمل و نقل با فراهم کردن زیرساختی که از حرکت محصولات و مردم حمایت می‌کند، از فعالیت‌های اقتصادی حمایت می‌کند. این بهبود باعث افزایش اشتراک تولید جهانی و افزایش رقابت جهانی خواهد شد. لجستیک، به عنوان یک منبع تاکتیکی مزیت رقابتی، با فراهم آوردن تحرک بهتر، رشد اقتصادی را افزایش می‌دهد.

## ۵. نتیجه گیری

صادرات یکی از مهم‌ترین گام‌های اولیه سازمان‌ها برای توسعه و سرمایه‌گذاری جهت ورود به بازارهای جهانی و گسترش فعالیت‌های بین‌المللی آن‌هاست. در سال‌های اخیر با توجه به وضعیت اقتصادی-سیاسی کشور و تحریم ایران در حوزه نفت و تجارت بین‌الملل نیاز ما به توسعه صادرات و ورود بیشتر به بازارهای جهانی بیش از پیش اهمیت یافته و توسعه صادرات غیرنفتی ضرورت جدی یافته است. در توضیح این فرآیند باید گفت توسعه صادرات به استمرار تولید، توسعه سرمایه‌گذاری‌های جدید، و توسعه و حفظ اشتغال موجود خواهد انجامید. همه این موارد به تحقق توسعه اقتصادی می‌انجامد؛ از این رو، این مهم باید از ابعاد مختلف مورد توجه بیشتری قرار گیرد. در شرایط کنونی وضعیت صادرات غیرنفتی در کشور در حالت بحرانی قرار دارد. کشور ما در این زمینه قابلیت‌های فراوانی دارد و می‌تواند با برنامه‌ریزی درست و خط‌مشی بازاریابی مناسب در این صنعت گام‌های مؤثری بردارد و جایگاه خود را در عرصه جهانی تثبیت کند. ضرورت این امر در حالی است که بسیاری

از صنایع کشور ما قابلیت‌های بسیار بالایی برای ورود به بازارهای جهانی دارند و می‌توانند با ایجاد برنامه‌ریزی جهانی مناسب در قیاس با رقبا به مزیت رقابتی دست‌یابند. تحقیقات نشان می‌دهد که دغدغه اصلی شرکت‌های بین‌المللی بهبود عملکرد صادراتی می‌باشد. هر کشوری که بخواهد روی پای خود بایستد باید تولیدات داخلی خود را در عرصه بین‌الملل به رقابت بگذارد تا به هدف اصلی خود برسد و این همه جز با صادرات پایدار میسر نمی‌شود. لجستیک کارآمد اغلب به‌عنوان یکی از محرک‌ها و تسهیل‌کننده‌های اصلی تجارت بین‌المللی و توسعه اقتصادی کلی شناخته می‌شود؛ درحالی‌که محدودیت‌های لجستیک خارجی در میان موانع اصلی صادرات هستند. یک بدنه غنی از تحقیقات تجربی تأیید می‌کند که زیرساخت کارآمد و تدارکات تجاری به‌طور مثبت با عملکرد صادرات ارتباط هستند، در نتیجه به‌نفع تاجران فردی و تراز تجاری اقتصاد است (بانک جهانی، ۲۰۱۸). با این حال، عملکرد لجستیک پایین ممکن است از نظر افزایش لجستیک و کل هزینه‌های تحویل در کشورهای با عملکرد پایین و متوسط یک چالش باشد (هاونگا و سیمپسون<sup>۱</sup>، ۲۰۱۸؛ لورنتز و همکاران<sup>۲</sup>، ۲۰۱۵). در واقع، زیرساخت ترابری توسعه‌نیافته ممکن است حتی در همکاری تجاری فرامرزی میان کشورهای همسایه موانعی ایجاد کند (ستنیکار کانکار و همکاران<sup>۳</sup>، ۲۰۱۴). یکی از عوامل شناخته‌شده قبلی در لجستیک حمل‌ونقل است، که در آن توسعه زیرساخت حمل‌ونقل جهانی نقش حیاتی در اتحاد کشورها با اقتصاد جهانی ایفا کرده‌است؛ زیرا هزینه‌های حمل‌ونقل کمتر فعالیت‌های تجاری بین‌المللی را تسهیل و افزایش داده است. از همه مهم‌تر، توسعه در زیرساخت‌های حمل‌ونقل بخش‌های عمده اقتصادی، از جمله: تجارت، تولید، آموزش، و گردشگری را در میان دیگر بخش‌ها تغییر داده است. خدمات و فرآیندهای مؤثر لجستیک نقش مهمی در حمایت از مدیریت زنجیره تأمین و استراتژی‌های بازاریابی ایفا می‌کنند. آن‌ها نقش مهمی در موفقیت زنجیره‌های تأمین جهانی دارند. در این پژوهش برای ارائه الگوی توسعه صادرات در صنایع پتروشیمی خلیج فارس با رویکرد مبتنی بر سیستم لجستیک براساس روش داده‌بنیاد، متغیرها براساس نظر خبرگان شناسایی شد. در این پژوهش در بخش کدگذاری باز تعداد ۷۶ کد باز از میان ۴۹۵ مفهوم؛ در بخش کدگذاری محوری، ۷۶ کد اولیه در قالب ۱۰ مقوله شامل: بازار صادراتی، بازاریابی بین‌المللی، پتانسیل‌های صادراتی، چالش‌های صادراتی، رقابت در بازار، عوامل سازمانی، عوامل کلان، فروش صادراتی، لجستیک صادراتی، ویژگی محصول صادراتی شناسایی شد.

مدل ارائه شده نشان می‌دهد که در توسعه صادرات صنایع پتروشیمی خلیج فارس لازم است روی لجستیک به‌منظور بهبود و اجرایی کردن پتانسیل‌های صادراتی، تمرکز شود. در این راستا لازم است محصولات صادراتی از کیفیت و استانداردهای مطلوبی برخوردار باشند تا توان رقابت در بازارهای بین‌المللی را داشته باشند. بدین منظور مدیران شرکت‌های صنایع پتروشیمی خلیج فارس باید از استراتژی و راهبردهای مناسب بازاریابی بین‌المللی و صادراتی برای معرفی و جذب مشتریان در سطح جهانی، استفاده نمایند. این راهبردها، باید در بستر مناسب سازمانی و سطح کلان جامعه طراحی و قابلیت اجرا داشته باشند و چالش‌های صادراتی که می‌تواند مانع اجرایی شدن این راهبردها گردد، شناسایی و رفع گردند. در صورت توجه به عوامل زمینه‌ای، کلان و اجرای مناسب راهبردهای

1. Havenga & Simpson

2. Lorentz et al

3. Setnikar Cankar et al.

بازاریابی صادراتی، می‌توان انتظار افزایش فروش و بهبود عملکرد شرکت‌ها را داشت که در نهایت منجر به ارتقای وضعیت رقابتی شرکت در سطح بین‌المللی می‌گردد.

بنابراین از نظر جایگاه جهانی و منطقه‌ای در تولید محصولات پتروشیمی، کشورمان ارتقاء پیدا خواهد کرد و این موضوع فرصت‌های اقتصادی زیادی را برای صنعت‌گران و تجار پلیمر ایجاد خواهد کرد. از طرفی با داشتن برنامه‌های استراتژیکی واقع بینانه در زمینه‌های توسعه صادرات کالا و خدمات، جذب سرمایه‌گذاری خارجی، انتقال فناوری‌های پیشرفته در این راستا می‌توان افزایش اشتغال‌زایی در صنعت پتروشیمی را که از عوامل رشد اقتصادی کشور است، رقم زد. از طرفی دیگر، با وجود آنکه ایران در صادرات محصولات پتروشیمی خود دارای مزیت رقابتی آشکار است، ولی نتوانسته است در این زمینه به رشد پایداری برسد. همچنین، شاخص‌های مزیت رقابتی برای صنعت پتروشیمی عدم مزیتی پایدار را در این صنعت نشان می‌دهد که برای حفظ سهم صادراتی این محصولات قابل تأمل بوده و باید راهکار استراتژیکی در این زمینه اتخاذ شود. در این راستا و جهت تدوین راهبرد مشخص و مناسب برای صادرات مستمر محصولات پتروشیمی و برای جلوگیری از بی‌ثباتی صادرات و از دست دادن بازارها و نهایتاً برای توسعه صادرات این محصول استراتژیک که در رشد اقتصادی کشور عزیزمان نیز تأثیرگذار خواهد بود، داشتن مدلی ملموس و قابل اتکا از توسعه صادرات محصولات پتروشیمی کمک کننده می‌باشد. با توجه به نتیجه حاصل پیشنهادهایی ارائه می‌شوند:

- در راستای توسعه سهم بازار و بهبود عملکرد صادراتی شرکت‌ها، مدیران بایستی به ارائه کالا و خدمات با کیفیت توجه کافی داشته باشند.
- از استراتژی‌های بخش‌بندی بازار برای توسعه اطلاعات بازاریابی، استفاده نمایند. با توجه به اطلاعات مناسب به دست آمده از هر بخش، کالا و خدمات مناسب را ارائه نمایند.
- برای شناخت بیشتر نسبت به عملکرد صادراتی و بهبود عملکرد صادراتی، بهتر است مدیران شرکت‌ها، متغیرهای غیرملموس (گرایشی، مهارتی، دانشی) و ملموس (توزیع محصول، ارتباط با مشتری، کنترل عرضه‌کنندگان) مؤثر بر عملکرد را به درستی شناسایی و استراتژی‌های مناسب را اتخاذ نمایند.
- شرکت‌ها بایستی برای توسعه بازار صادراتی خود، از واسطه‌های تجاری استفاده نمایند و از این پتانسیل برای شناخت هرچه بیشتر بازارهای صادراتی استفاده کنند.
- شفافیت اطلاعات در شبکه‌های تجاری امکان دسترسی به موقعیت و وضعیت حمل‌ونقل را فراهم می‌کند که ممکن است عدم قطعیت رسیدن محموله را کاهش دهد. ردیابی محموله‌ها نیز یک توالی زمانی مشخص و کنترل شده از فرآیندهای لجستیک در زنجیره تأمین فراهم می‌کند. در نتیجه، یک سیستم ردیابی بهتر ممکن است تجارت بین‌المللی را با کاهش عدم قطعیت ناشی از ارائه یک جریان قابل اطمینان‌تر، سازگارتر و قابل پیش‌بینی از کالاها افزایش دهد.
- زیرساخت‌های حمل‌ونقل از جمله عوامل کلیدی در توسعه رقابت‌پذیری و صادرات کشورها و صنایع محسوب می‌شوند. از این رو، توسعه متوازن شاخص‌های لجستیک از جمله عوامل متضمن توسعه پایدار به شمار می‌رود؛ بنابراین با ارتقاء جایگاه لجستیک می‌تواند بر ارتقاء رقابت‌پذیری محصولات صادراتی مؤثر باشد.

- ضرورت دارد تعرفه‌های خاص از جمله تعرفه‌های ترجیحی و پیمان‌های دو یا چندجانبه موردتوجه قرار گیرد تا این که به‌نحو مطلوب از ظرفیت‌های سایر کشورها استفاده گردد.
- شرکت‌های صادراتی باید از بازارهای خارجی به‌طور دقیق بازدید نمایند و اطلاعات دوره‌ای معینی تدوین نمایند تا بتوانند نیازهای درحال تغییر مشتریان بازارهای خارجی را به‌درستی پیش‌بینی نمایند.
- رقابت در کلاس جهانی زمانی امکان‌پذیر است که بتوان در دانش لجستیک و زنجیره تأمین سرآمد بوده و در جای جای مراکز، مؤسسات و سازمان‌ها به اجرا درآورده شود.
- استفاده از مدیریت لجستیک با توجه به این که بخش عمده‌ای از زنجیره تأمین را تشکیل می‌دهد، در صدر تشکیلات مدیریتی قرار گیرد.

### کتابنامه

- حسنقلی پور، طهمورث؛ متوسلی، محمود؛ محمدی، شاپور؛ و حسینی، فرشید، (۱۳۸۹). «تأثیر برنامه‌های تشویق صادرات بر عملکرد صادراتی: مطالعه‌ی موردی صنعت برق»، مدیریت بازرگانی، ۲ (۵): (DOI: 20.1001.1.20085907.1389.2.2.1.5).
- دانایی‌فرد، حسن؛ و امامی، سید مجتبی، (۱۳۹۴). «استراتژی‌های پژوهش کیفی: تأملی بر نظریه‌پردازی داده‌بنیاد». اندیشه مدیریت، ۱ (۲): ۶۹ - ۷۶ (DOI: 20120325151825-1040-10).
- دانایی‌فرد، حسن؛ و اسلامی، آذر، (۱۳۹۰). ساخت نظریه بیتفاوتی سازمانی: کاربرد استراتژی پژوهشی نظریه داده‌بنیاد در عمل، تهران، دانشگاه امام صادق، چاپ اول.
- ساعی ارسبی، ایرج. (۱۳۹۱). روش تحقیق پیمایشی. فایل ارائه. نشانی: [www.danaeemehvar.com](http://www.danaeemehvar.com).
- عبدی، سعید؛ مصطفوی نیشابوری، فهیمه سادات؛ و سلیمانی، یاسر، (۱۳۹۶). «مقاومسازی صادرات صنعت پتروشیمی با استفاده از مدل اولویت بندی چند شاخصه Topsis». پنجمین کنفرانس بین‌المللی نفت، گاز، پالایش و پتروشیمی بارویکردتوسعه ارتباط دولت، دانشگاه صنعت، شیراز، مؤسسه مدیران خبره نارون.
- کرسول، جان، (۱۳۹۱). پویای کیفی و طرح پژوهش: انتخاب از میان پنج رویکرد (روایت پژوهی، پدیدارشناسی، نظریه داده بنیاد، قوم‌نگاری، مطالعه موردی). ترجمه حسن دانایی‌فرد، حسین کاظمی. انتشارات صفار. ویرایش دوم. تهران. ۳۲۰ صفحه
- محمدپور، احمد، (۱۳۹۲). تجربه نوسازی (مطالعه تغییر و توسعه در هورامان با روش نظریه زمینه‌ای). تهران: انتشارات جامعه‌شناسان.
- مهرمحمدی، علی، (۱۳۹۰). «الگوی برای بهره‌گیری از روش نظریه برخاسته از داده‌ها در پژوهش‌های تربیتی». مطالعات برنامه درسی ایران، ۶(۲۳): ۸-۳۵.

- Abdi. S.; Mustafavi Nishaburi, F. S. & Soleimani. Y., (2016). "Strengthening the exports of the petrochemical industry using the Topsis multi-indicator prioritization model". *The 5<sup>th</sup> International Conference on Oil, Gas, Refining and Petrochemicals, Development of Government-University-Industry Relations*, Shiraz, Naron Institute of Certified Managers. <https://civilica.com/doc/649654> (In Persian).

- Schauer, D. A., (1989). "Is public expenditure productive?". *Journal of Monetary Economics*, 23(2): 177–200. [https://doi.org/10.1016/0304-3932\(89\)90047-0](https://doi.org/10.1016/0304-3932(89)90047-0)
- Banerjee, A.; Duflo, E. & Qian, N., (2012). "On the road: Access to transportation infrastructure and economic growth in China". *National Bureau of Economic Research. Inc NBER Working Papers 17897*. <https://doi.org/10.1016/j.jdeveco.2020.102442>
- Bensassi, S.; Laura, M.; Inmaculada, M. & Celestino, S., (2015). "Relationship between logistics infrastructure and trade: Evidence from Spanish regional exports". *Transportation Research Part A: Policy and Practice*, 72: 47-61. <https://doi.org/10.1016/j.tra.2014.11.007>
- Bernhofen, D. M.; El-Sahli, Z. & Kneller, R., (2013). "Estimating the effects of the container revolution on international trade". *Paper Presented in the X Jornadas sobre Integración Económica*: 28–29. Universitat Jaume.
- Beysenbaev, R. & Dus, Y., (2020). "Proposals for improving the Logistics Performance Index". *The Asian Journal of Shipping and Logistics*, 36 (1): 34-42. <https://doi.org/10.1016/j.ajsl.2019.10.001>
- Cavusgil Uner, M. M.; Kocak. A. E. & Cavusgil. S. T., (2013). "Do barriers to export vary for born globals and across stages of internationalization? An empirical inquiry in the emerging market of Turkey". *International Business Review*. 22: 800-813. <https://doi.org/10.1016/j.ibusrev.2012.12.005>
- Clark, X. & Dollar, D., (2004). "Mico Port efficiency. maritime transport costs. and bilateral trade". *J. Dev. Econ.* 75 (2): 417-450. <https://doi.org/10.1016/j.jdeveco.2004.06.005>
- Coca-Castaño, P.; Márquez-Ramos, L. & Martínez-Zarzoso. I., (2005). "Infraestructuras. costos de transporte y flujos de comercio". *Rev. Anál. Econ.*, 20 (1): 3–22. <https://www.rae-ear.org/index.php/rae/article/view/43>
- Creswell, J., (2014). "Qualitative research and research design: choosing among five approaches (narrative research, phenomenology, foundational data theory, ethnography, case study)". Translated by: Hassan Danaeifard, Hossein Kazemi. Safar Publications. second edition. Tehran. 320 pages. <https://www.gisoom.com/book/11579514/> (In Persian).
- Creswell, J. W., (2003). *Research designs: Qualitative, quantitative. and mixed methods approach*. 2<sup>nd</sup>ed, Thousand Oaks, CA: Sage Publications. <https://www.proquest.com/openview/49675b6a0b51b40d2fbee8d426c3c9ba/1?pq-origsite=gscholar&cbl=32387>
- Creswell. J. W. & Miller. D. L., (2000). "Determining validity in qualitative inquiry". *Theory into practice*, 39(3): 124-130. [https://doi.org/10.1207/s15430421tip3903\\_2](https://doi.org/10.1207/s15430421tip3903_2)
- Creswell, J. W., (2007). *Research Design: Qualitative. Quantitative. and Mixed Methods Approaches*. <http://www.ceil-conicet.gov.ar/wp-content/uploads/2015/10/Creswell-Cap-10.pdf>
- Danaeifard, H. & Emami, S. M., (2014). "Qualitative research strategies: a reflection on data base theorizing". *Management Thought*, 1(2): 69-76. (DOI: 20120325151825-1040-10). (In Persian).
- Danaiefred, H. & Islamic, A., (2019). *Constructing Organizational Difference Theory: Application of Database Theory Research Strategy in Practice*. Tehran: Imam Sadeqh University, first edition. <https://www.gisoom.com/book/1764677/> (In Persian).

- Di Fatta, D., Navneet, G.; Lokinder Kumar, T. & Thomas, G., (2018). "Export knowledge: Determinant of export strategy". *export commitment and export performance in carpet industry*. Kybernetes. <https://doi.org/10.1108/K-05-2018-0245>
- Fernald, J., (1999). "Assessing the link between public capital and productivity". *American Economic Review*, 89(3): 619-638. <https://www.aeaweb.org/articles?id=10.1257/aer.89.3.619>
- Foon, Ch. & Abosedrab, S., (2019). "Logistics performance, exports, and growth: Evidence from Asian economies". *Research in Transportation Economics*, 78: 100743. <https://doi.org/10.1016/j.retrec.2019.100743>
- Gani, A., (2017). "The Logistics Performance Effect in International Trade". *The Asian Journal of Shipping and Logistics*, 33 (4): 279-288. <https://doi.org/10.1016/j.ajsl.2017.12.012>
- Glaser, B., (1992). *Basics of grounded theory analysis: emergence vs. forcing*, Sociology Press, Mill Valley, CA. <https://cir.nii.ac.jp/crid/1130000797903931008>
- Goetz, A. R., (2011). "The global economic crisis, investment in transport infrastructure, and economic development". In: K. Button, & A. Reggiani (Eds.). *Transportation and economic development challenges* (pp. 41-71). Cheltenham, UK: Edward Elgar Publishers. [https://worldbusinesschicago.com/business-development-foreign-direct-investment/?gclid=CjwKCAjw52mBhB5EiwA05YKo5zQ-fnDmwDIFRSONvfBqIKEu2BFFBYxQRUvp9d35PTc8opA8GNq3BoCk\\_4QAvD\\_BwE](https://worldbusinesschicago.com/business-development-foreign-direct-investment/?gclid=CjwKCAjw52mBhB5EiwA05YKo5zQ-fnDmwDIFRSONvfBqIKEu2BFFBYxQRUvp9d35PTc8opA8GNq3BoCk_4QAvD_BwE)
- Goulding, C., (2002). *Grounded theory: A practical guide for management*, business and market researchers, London: Sage. <https://doi.org/10.7748/nr.11.1.81.s11>
- Griffith, D. & Czinkota, M., (2012). "Release the constraints: Solving the problems of export financing in troublesome times". *Business Horizons*, 55: 3. 251-260. <https://doi.org/10.1016/j.bushor.2012.01.003>
- Gripsrud, G., (1990). "The Determinants of Export Decisions and Attitudes to a Distant Market: Norwegian Fishery Exports to Japan". *J Int Bus Stud*, 21: 469-485. <https://doi.org/10.1057/palgrave.jibs.8490829>
- Hao Wei Zhao, Ch., (2012). "The comparative advantage of Chinese manufactured exports". *Journal of Chinese Economic and Foreign Trade Studies*, 5 (2): 107 - 126. <https://doi.org/10.1108/17544401211233507>
- Hasanqolipour, T.; Metousli, M.; Mohammadi, Sh. & Hosseini, F., (2008). "The Impact of Export Promotion Programs on Export Performance: A Case Study of the Electricity Industry". *Business Management*, 2 (5): (DOI: 20.1001.1.20085907.1389.2.2.1.5). (In Persian).
- Havenga, J. H. & Simpson, Z. P. (2018). "'Freight logistics' contribution to sustainability: Systemic measurement facilitates behavioural change". *Transportation Research Part D: Transport and Environment*, 58: 320-331. <https://doi.org/10.1016/j.trd.2016.08.035>
- Hu, K.; Gan, X. & Gao, K., (2012). "Co-integration model of logistics infrastructure investment and regional economic growth in central China". *Physics Procedia*. 33: 1036-1041. [https://doi.org/10.1061/41139\(387\)173](https://doi.org/10.1061/41139(387)173)
- Kent, J. L. & Flint, J. R. D. J., (1997). "Perspectives on the evolution of logistics thought". *Journal of Business Logistics*, 18: 15-29.



<https://www.proquest.com/openview/db7ece2c0bce62c2e1fc6e090ea01d68/1?pq-origsite=gscholar&cbl=36584>

- Kabaka, Ö.; Fusun, Ü. & Şule Önsel, E., (2015). "Connecting logistics performance to export: A scenario-based approach". Received 5 January 2018; Received in revised form 22 May 2018; Accepted 22 May 2018. <https://doi.org/10.1016/j.retrec.2018.05.007>

- Kabiri, F. M., (2013). "Entrepreneurial Orientations and Export Performance in SMEs (Case Study of Fruits and Vegetables SMEs in Iran)". *International Journal of Agronomy and Plant Production*. <https://www.cabdirect.org/cabdirect/abstract/20143088469>

- Lorentz, H.; T€oyli, J; Solakivi, T. & Ojala, L., (2015). "The effect of low-cost country sourcing on supply chain administration cost". *International Journal of Logistics Research and Applications*, 18 (1): 1-15. <https://doi.org/10.1080/13675567.2014.916256>

- Lu, W., (2016). "An Exploration of the Associations among Corporate Sustainability Performance, Corporate Governance, and Corporate Financial Performance". Ph.D. Thesis in Philosophy. University of Texas. Available at: [https://rc.library.uta.edu/%20uta%20ir/bitstream/handle/10106/25557/Lu\\_uta\\_2502D\\_12405.pdf?sequence=1&isAllowed=y\[Online\]%20\[26%20October%202018\]](https://rc.library.uta.edu/%20uta%20ir/bitstream/handle/10106/25557/Lu_uta_2502D_12405.pdf?sequence=1&isAllowed=y[Online]%20[26%20October%202018]).

- Maparua, T. S. & Mazumder, T. N., (2017). "Transport infrastructure, economic development and urbanization in India (1990–2011): Is there any causal relationship?". *Transportation Research Part A: Policy and Practice*, 100: 319–336. <https://doi.org/10.1016/j.tra.2017.04.033>

- Marchet, G., Melacini, M.; Perotti, S. & Tappia, E., (2016). "Shaping the international logistics strategy in the internationalisation process". *Int. J. Supply Chain and Operations Resilience*, 2 (1): <https://doi.org/10.1504/IJSCOR.2016.075914>

- Martincus, Ch. V. & Carballo, J., (2010). "Beyond the average effects: The distributional impacts of export promotion programs in developing countries". *Journal of Development Economics*, 92(2): 201-214. <https://doi.org/10.1016/j.jdeveco.2009.02.007>

- Mehmet, H. & Köksal, E. Ö., (2010). "The export competitive advantages of Turkish manufacturing companies". *Marketing Intelligence & Planning*. 28 (2): 206 – 222. <https://doi.org/10.1108/02634501011029691>

- Mehrmohammadi, A., (2019). "A model for using the data-derived theory method in educational researches". *Iranian Curriculum Studies Quarterly*, 6, (23): 8-35. <https://search.ricest.ac.ir/dl/search/defaultta.aspx?DTC=8&DC=1114445> (In Persian).

- Micco, A. & Serebrisky, T., (2004). "Infrastructure, competition regimes, and air transport costs: cross-country evidence". *Policy Research Working Paper Series*, 3355. World Bank, Washington. <https://doi.org/10.1596/1813-9450-3355>

- Mohammadpour, A., (2013). *Renovation experience (the study of change and development in Huraman with grounded theory method)*. Tehran: Publications of sociologists. <https://www.gisoom.com/book/1934177/> (In Persian).

- Mohmand, Y.; Wang, A. & Saeed, A., (2017). "The impact of transportation infrastructure on economic growth: Empirical evidence from Pakistan". *Transportation Letters*, 9(2): 63–69. <https://doi.org/10.1080/19427867.2016.1165463>

- Öner, S., (2013). "Translator as Researcher: Perspectives on Training and Life-long Professional Improvement of Translators". *Procedia - Social and Behavioral Sciences*, 106: 3159-3166. <https://doi.org/10.1016/j.sbspro.2013.12.365>

- Oura, M.; Zilber, S. & Lopes, E., (2016). “Innovation capacity. international experience and export performance of SMEs in Brazil”. *International Business Review*, 25 (4): 921-932. <https://doi.org/10.1016/j.ibusrev.2015.12.002>
- Pinho, J. & Maria, M., (2010). “Exporting barriers: Insights from Portuguese small- and medium-sized exporters and non-exporters”. *Journal of International Entrepreneurship*, 8(3): 254-272. <https://doi.org/10.1007/s10843-010-0046-x>
- Quaye, D. M.; Sekyere, K. N. & Acheampong, G., (2017). “Export promotion programmes and export performance: a study of selected SMEs in the manufacturing sector of Ghana”. *Review of International Business and Strategy*. <https://doi.org/10.1108/RIBS-03-2017-0021>
- Rutner, S. M.; Aviles, M. & Cox, S., (2012). “Logistics evolution: a comparison of military and commercial logistics”. *The International Journal of Logistics Management*, 23: 96-118. <https://doi.org/10.1108/09574091211226948>
- Sa'i Ersi, A., (2014). *Survey research method*. Presentation file. Address: [www.danaeemehvar.com](http://www.danaeemehvar.com). (In Persian).
- Saunders. M.; Lewis, P. & Thornhill, A., (2009). “Research Methods for Business Students”. *Research methods for business students* (p. 649). [https://www.scirp.org/\(S\(czeh2tfqw2orz553k1w0r45\)\)/reference/referencespapers.aspx?referenceid=2907709](https://www.scirp.org/(S(czeh2tfqw2orz553k1w0r45))/reference/referencespapers.aspx?referenceid=2907709)
- Setnikar Cankar, S.; Seljak, J. & Petkovsek, V., (2014). “Factors that influence cross-border cooperation between businesses in the Alps–Adriatic region”. *Economic Research - Ekonomska Istraživanja*. 27 (1): 304-319. <https://doi.org/10.1080/1331677X.2014.952091>
- Strauss. A. & Corbin. J., (1998). *Basics of Qualitative Research: Techniques and Procedures for Developing Grounded Theory*. 2<sup>nd</sup>ed. Sage Publications. Thousand Oaks. CA. USA. <https://doi.org/10.4135/9781452230153>
- Sudarevic, T., Predrag, R. & Jasmina, L., (2015). “The standardization/adaptation dilemma in agri-food exporters marketing strategies”. *British Food Journal*. 117 (11): <https://doi.org/10.1108/BFJ-02-2015-0075>
- Töngür Ünal, KemalTürkcanaSedaEkmen-Özçelik. (2020). “Logistics performance and export variety: Evidence from Turkey”. *Central Bank Review*, 20 (3): 143-154. <https://doi.org/10.1016/j.cbrev.2020.04.002>
- Wilson, J. S.; Mann, C. L. & Otsuki, T., (2005). “Assessing the benefits of trade facilitation: a global perspective”. *World Econ*. 28 (6): 841–871. <https://doi.org/10.1111/j.1467-9701.2005.00709.x>
- World Bank, (2018). *Doing business 2018: reforming to create jobs*. A World Bank Group Flagship Report. Available at: [http://www.doingbusiness.org/content/dam/doingBusiness/media/Annual-Reports/English/DB2018-Full-Report.pdf%20\(accessed%2020%20July%202018\)](http://www.doingbusiness.org/content/dam/doingBusiness/media/Annual-Reports/English/DB2018-Full-Report.pdf%20(accessed%2020%20July%202018))
- World Shipping Council, (2018). *Top 50 world container ports*. (Accessed2 January 2018). <http://www.worldshipping.org/about-the-industry/global-trade/top-50-world-container-ports>Yildirim