

Impacts of aggressive driving on execution of Police logistics missions at the right time

Mohammad Ali Akbari¹, Mahmoud Shoghi², Faramarz Zeraat Peyma³, Behnaz Saadati⁴,
MohammadReza Shalbat⁵

Article Type: Research

Receive Date: 2022/01/17

Accept Date: 2022/02/04

Abstract

Background and Aim: part of Police logistics mission's execution depends on how organizational drivers drive cars. Improving driving skills as well as utilizing advanced driving skills can improve the level of success of missions. Aggressive driving is one of advanced driving skills and means using the capabilities of the vehicle to a greater extent than usual. This study was designed and conducted to investigate the impact of aggressive driving on the implementation of Police logistics missions at the right time.

Method: This research is applied in terms of purpose and descriptive-survey in terms of implementation. Two methods of documentary study and field survey have been used to collect information. The statistical community is 369 employees of the Police logistics department and collecting information has been done through a researcher-made questionnaire. Statistical sample is 188 people and sampling method is stratified random. Validity by referring to Experts and stability with Cronbach's alpha value of 0.846 is calculated for the whole questionnaire.

Findings and Conclusion: the component of aggressive driving knowledge is in the first rank, the component of aggressive driving rules and regulations is in the second rank and the component of aggressive driving skill is in the third rank. The findings also indicate that the aggressive driving of organizational drivers has a significant effect on the execution of Police logistics mission's at the right time. As a result aggressive driving is not specific to delinquent drivers and must strive to train and utilize it by changing the perception.

Keywords: aggressive driving, right time, execution of Police logistics missions, organizational drivers.

1 Assistant professor of Amin (Police) university, Tehran, iran, m.a.akbari1390@gmail.com. (Corresponding Author)

2 Faculty member of Amin (Police) university, Tehran, iran, m7.shoghi@gmail.com.

3 Faculty member of Amin (Police) university, fara7080@yahoo.com.

4 Ph.D. of petrology, behnaz.sdti@gmail.com

5 M.Sc. of logistics management . Amin (Police) university, Tehran, Iran, m.rezashalbat@gmail.com.



تأثیر راندگی تهاجمی بر اجرای مأموریت‌های آماد و پشتیبانی ف. انتظامی ج.ا.ا. در زمان مناسب؛ ص ۱-۳۲

محمدعلی اکبری^۱، محمود شوقی^۲، فرامرز زراعت پیمما^۳، بهناز سعادت^۴، محمدرضا شالیباف^۵

نوع مقاله: پژوهشی

تاریخ دریافت: ۱۴۰۰/۱۰/۲۷

تاریخ پذیرش: ۱۴۰۰/۱۱/۱۵

چکیده

زمینه و هدف: اجرای بخشی از مأموریت‌های آماد و پشتیبانی ناجا، درگرو نحوه راندگی رانندگان سازمانی است. ارتقاء مهارت‌های راندگی و نیز بهره‌گیری از مهارت‌های راندگی پیشرفته می‌تواند باعث ارتقای سطح موفقیت اجرای مأموریت‌ها گردد. راندگی تهاجمی، یکی از مهارت‌های پیشرفته راندگی بوده و به معنی بهره‌گیری از توانایی‌های وسیله نقلیه در حدی فراتر از معمول است. این تحقیق به‌منظور بررسی تأثیر راندگی تهاجمی بر اجرای مأموریت‌های آماد و پشتیبانی ناجا در زمان مناسب طراحی و اجرا گردید.

روش: این پژوهش از نظر هدف کاربردی و از لحاظ اجرا توصیفی پیمایشی است. برای جمع‌آوری اطلاعات از دو روش مطالعه اسنادی و پیمایش میدانی استفاده شده است. جامعه آماری به تعداد ۳۶۹ نفر از کارکنان معاونت آماد و پشتیبانی ناجا بوده و شیوه جمع‌آوری اطلاعات، از طریق پرسشنامه محقق ساخته است. نمونه آماری ۱۸۸ نفر و روش نمونه‌گیری تصادفی طبقه‌ای است. روایی با مراجعه به خبرگان و پایایی با آلفای کرونباخ ۰/۸۴۶ برای کل پرسشنامه، احصاء شده است.

یافته‌ها و نتیجه‌گیری: مؤلفه دانش راندگی تهاجمی در رتبه اول، مؤلفه قوانین و مقررات راندگی تهاجمی در رتبه دوم و مؤلفه مهارت راندگی تهاجمی در رتبه سوم قرار دارند. همچنین یافته‌ها بیانگر این است که راندگی تهاجمی رانندگان سازمانی بر اجرای مأموریت‌های آماد و پشتیبانی ناجا در زمان مناسب تأثیر معنی‌داری دارد. نتیجه اینکه راندگی تهاجمی خاص رانندگان خاطی نبوده و بایستی با تغییر نگرش، به آموزش و بهره‌گیری آن همت گماشت.

کلمات کلیدی: راندگی تهاجمی، زمان مناسب، اجرای مأموریت‌های آماد و پشتیبانی ناجا، رانندگان سازمانی.

۱ عضو هیئت‌علمی دانشگاه علوم انتظامی امین، تهران، ایران. (نویسنده مسئول) m.a.akbari1390@gmail.com

۲ عضو هیئت‌علمی دانشگاه علوم انتظامی امین، تهران، ایران. m7.shoghi@gmail.com

۳ عضو هیئت‌علمی دانشگاه علوم انتظامی امین، تهران، ایران. fara7080@yahoo.com

۴ دکتری، پژوهشگر شرکت فرآورده‌های تزریقی و دارویی ایران. behnaz.sdti@gmail.com

۵ کارشناسی ارشد مدیریت آماد و پشتیبانی، دانشکده علوم و فنون منابع سازمانی، دانشگاه علوم انتظامی امین، تهران، ایران. m.rezashalbal@gmail.com

مقدمه و بیان مسئله

موضوع رانندگی و حفظ وسایل نقلیه و سرمایه‌های مالی و انسانی سازمانی، امروزه به‌عنوان یک ضرورت در همه سازمان‌ها از جمله سازمان‌های نظامی و انتظامی از جایگاه و اهمیت ویژه‌ای برخوردار است. اجرای مأموریت‌های متنوع و گسترده پلیس مستلزم دارا بودن کارکنانی است که با نحوه رانندگی و به‌کارگیری وسایل نقلیه آشنا بوده و مجهز به آخرین دستاوردهای علمی روز دنیا باشند. بیشترین سهم در تعامل سه‌گانه راننده، وسیله نقلیه و جاده مربوط به راننده است. از این‌رو لزوم افزایش مهارت و علم راننده به‌عنوان تأثیرگذارترین عامل، یک الزام حیاتی است (حجازی، ۱۳۹۲: ۲۳). رانندگی تهاجمی مانند چاقوی تیزی است که اگر در دست یک انسان پرخاشگر و درگیر مشکل روحی و روانی باشد، ممکن است باعث به خطر افتادن جان و مال خود و دیگران شود، درحالی‌که اگر همین وسیله در دست یک پزشک جراح باشد، باعث رفع مشکل بیماری قلبی یا مغزی بیمارانش شده و می‌تواند با شکافتن قلب و مغز بیمار، به وی جانی دوباره بخشد (شالباغ، ۱۴۰۰: ۳). به مجموعه آموزش‌هایی که یک راننده پس از اخذ گواهینامه فرامی‌گیرد مهارت‌های تکمیلی رانندگی گفته می‌شود. آموزش‌هایی که در زمان اخذ گواهینامه داده می‌شود به‌عنوان آموزش‌های پایه و اصول اولیه شناخته می‌شوند و پس از اخذ گواهینامه لازم است که راننده‌ها دانسته‌های علمی و مهارت‌های عملی خود را از طریق آموزش‌های تکمیلی افزایش دهند تا از این طریق هم تسلط بیشتری بر روی وسیله نقلیه‌ای که می‌رانند، داشته باشند هم احتمال وقوع سانحه را برای خود کاهش دهند (همان: ۲). در کشور استرالیا با استفاده از تبلیغات توسط رسانه‌ها و آموزش شیوه‌های رانندگی تکمیلی آمار تصادفات طی سه سال ۲۰ درصد کمتر شده و تلفات در مدت یک سال از ۳۹ درصد به ۵ درصد کاهش یافت (زال، ۱۹۹۴: ۱۴). مهارت‌های تکمیلی رانندگی برای رانندگان سازمانی پلیس در اجرای بهینه مأموریت‌ها اهمیت دوچندان می‌یابد تا با کسب دانش و مهارت رانندگی فراتر از معمول، قادر باشند بیش از دیگران از توانایی‌های وسیله نقلیه و امکانات جاده بهره‌برداری کنند. این رانندگان علیرغم رانندگی با سرعت‌های بالاتر، به دلیل مهارت و تمرکزی که دارند، سوانح و تصادفات پایینی را تجربه می‌کنند و زودتر و ایمن‌تر به مقصد می‌رسند. منظور از رانندگی تهاجمی، بهره‌برداری از خودرو در سطحی بالاتر از رانندگی مردم عادی است، به‌طوری‌که باعث اجرای مأموریت‌ها در زمان مناسب، مکان مناسب، به‌صورت بهینه، با حداقل هزینه و بالاترین حد موفقیت گردد. این مهم بایستی در سازمان‌های نظامی و انتظامی با ظرفیت و پتانسیلی بالاتر در رأس امور قرار گیرد (شالباغ، ۱۴۰۰: ۲)

بنا بر گزارش مجمع ملی امنیت امریکا سرنشینان اتومبیل‌های عادی به‌طور متوسط در هر

یک میلیون و شش صد هزار کیلومتر، در ۱/۴ درصد تصادفات دخیل هستند اما اتومبیل‌های پلیس در هشت و دوازده صدم درصد نقش داشته‌اند یعنی تصادفات پلیس سه برابر اتومبیل‌های عادی است (حجازی، ۱۳۸۹: ۸). این به دلیل رانندگی در مأموریت‌های غالباً پرخطر پلیسی است. بنابراین افسران پلیس بیشتر از هر کس دیگری بایستی به رموز انواع رانندگی‌های پیشرفته من جمله رانندگی تهاجمی اشراف داشته باشد.

با عنایت به افزایش روزافزون وسیله نقلیه در ناجا، افزایش تنوع مأموریت‌های خودروبی ناجا، افزایش خسارت وارده به خودروها و رانندگان بر اساس کمیت و هزینه‌های پرداختی، همچنین با توجه به تجربیات و مشاهدات محققین، به نظر می‌رسد اقدامات صورت گرفته تا به امروز نتوانسته در مأموریت‌های محوله رضایت‌مندی مسئولان و کاربران مربوطه را جلب نماید. لذا مقرر شد که بررسی علمی و پژوهشی پاسخگوی این چالش موجود در سازمان باشد.

به‌عنوان نخستین قدم، آگاهی از میزان تأثیر ابعاد و مؤلفه‌های رانندگی تهاجمی اعم از دانش، مهارت، شناخت قوانین و مقررات در اجرای در زمان مناسب مأموریت‌های خودروبی آماد و پشتیبانی ناجا مورد هدف است. بدیهی است بررسی در سایر بخش‌های سازمان از اهداف آتی محققین است.

بنابراین طرح با یک سؤال اساسی مبنی بر اینکه تأثیر رانندگی تهاجمی رانندگان سازمانی بر اجرای مأموریت‌های آماد و پشتیبانی ناجا در زمان مناسب چقدر است؟ شروع گردید.

به‌زعم نویسندگان اجرای طرح باعث میسرتر شدن اجرای بهینه مأموریت‌های ناجا، ارتقاء دانش سازمانی، حفظ نیروی انسانی با کاهش سوانح، نیل به عمر انقلابی وسایل نقلیه سازمان با کاستن از تصادفات و به‌ویژه تصمیم‌سازی در جهت‌گیری ناجا به بهره‌گیری از رانندگی تهاجمی و درنهایت ارتقاء سطح رضایتمندی از ناجا است.

مبانی نظری

فرهنگ دهخدا رانندگی را، راندن وسایط نقلیه و جز آن، فن راندن وسایط نقلیه، اصول و قواعد راندن ماشین و جز آن، حالت و چگونگی راننده، عمل راننده، کار راننده، تعریف می‌کند. بی‌گمان رانندگی نیز همچون هر حرفه دیگری، دانش، مهارت و رعایت قوانین و مقررات مربوط به خود را می‌طلبد. پس رانندگی عبارت است از کنترل وسیله نقلیه زمینی مثل خودرو، کامیون و اتوبوس. رانندگی بیش از فقط کنترل وسیله نقلیه است و نیازمند دانستن و به‌کارگیری قوانین راهنمایی نیز می‌شود. رانندگی تهاجمی در ادبیات موضوع به دو مفهوم متفاوت استفاده می‌شود. در مفهوم اول که مرسوم‌تر نیز است، به رانندگی‌ای اطلاق می‌شود که خاص افراد دارای اختلالات روانی است. این نوع رانندگی تهاجمی "نوعی رفتار شخصی است که عملکرد و امنیت رانندگان را با ریسک روبه‌رو می‌کند." این رفتار ممکن است با ژست‌های بی‌ادبانه، ناسزاگویی و رانندگی

بی احتیاط و خطرناک از روی عمد، همراه باشد. نتیجه این نوع رانندگی تصادف و دعوا و زدوخورد است که ممکن است به مجروح شدن و حتی مرگ افراد ختم شود (بریری و بارسلمان، ۱۳۹۰: ۱۶). خشم جاده‌ای^۱ نیز به این گونه از رانندگی اطلاق می‌شود. حرکاتی نظیر سرعت گرفتن ناگهانی، ترمز کردن و سپر به سپر کردن با سایر ماشین‌ها، مانع شدن عامدانه از سبقت گرفتن ماشین‌های دیگر، به صدا درآوردن بوق ماشین به صورت آزاردهنده و تهدیدآمیز، چراغ زدن زیاد، دادوپیاد کردن، رانندگی با سرعت بسیار زیاد در وسط جاده برای ترساندن راننده‌های هر دو خط جاده، نشان دادن ژست‌های بی‌ادبانه، ناسزاگویی و تهدید کلامی، زدن به سایر ماشین‌ها، خارج شدن از ماشین برای دعوا کردن، یا ضربه زدن به ماشین‌های دیگر، پرتاب کردن اشیاء به سمت ماشین‌های دیگر برای آسیب زدن به آن‌ها و ... از جمله رفتارهای این گونه می‌باشند (احدی و همکاران، ۱۳۸۸).

مفهوم دوم که مفهوم موردنظر این تحقیق نیز است، به‌گونه‌ای از رانندگی دلالت دارد که رانندگان با کسب دانش و مهارت رانندگی فراتر از معمول، قادر هستند بیش از دیگران از توانایی‌های وسیله نقلیه و امکانات جاده بهره‌برداری کنند. این رانندگان علیرغم رانندگی با سرعت‌های بالاتر، به دلیل مهارت و تمرکز که دارند، سوانح و تصادفات پایینی را تجربه می‌کنند و زودتر و ایمن‌تر به مقصد می‌رسند. این گروه از رانندگان، اصول رانندگی اعم از کنترل انرژی و احساسات، حالت صحیح پا روی پدال‌های گاز و ترمز، تمرکز، استفاده از تجهیزات ایمنی و نیز، انتقال وزن و پیچیدن، همچنین تکنیک‌های ترمز گرفتن با ترمزهای معمولی و ای بی اس، کنترل و اجتناب از سرخوردن خودرو، پرهیز از کم فرمانی و نیز بیش فرمانی، هدایت خودرو با پدال گاز، پیچیدن کم‌سرعت و پرسرعت، اپکس دیر هنگام، شتاب گیری نرم و یکنواخت، کنترل چسبندگی، اصول استفاده از آژیر و چراغ‌ها، رعایت فاصله ایمن با خودرو جلویی، تکنیک‌های مقابله با سد معابر، رانندگی در شرایط نامساعد جوی باران و ... را به‌خوبی بلد بوده و اجرا می‌کنند (شالباف، ۱۴۰۰: ۴).

به بیان دیگر به‌زعم نویسندگان یک خلط مبحث علمی در سابقه موضوع رخ داده است. بدین معنی که رفتار تهاجمی که یک عملکرد فردی است با رانندگی تهاجمی که یک مهارت رانندگی پیشرفته است، مترادف و یا حداقل مرتبط تصور شده است. حجم انبوه تحقیقات پیشین من جمله، صادق نژاد، فاطمه، خدابخشی کولایی، آناهیتا (۱۳۹۹)، متقیان، زهرا، شگری، امید (۱۳۹۷)، احدی، محمدرضا، دوست محمدی، احسان، تنظیفی، محمد (۱۳۸۸)، افروز، غلامعلی (۱۳۸۵)، آلونسو^۲ و همکاران (۲۰۱۷)، فنگ^۳ و همکاران (۲۰۱۷)، ژیانفرانچی^۱ و همکاران (۲۰۱۷)، کوردازو،

1- Road rage

2- Alonso, F.

3- Feng, Z. X.

سیالفا، رس^۲ (۲۰۱۶)، دیفن باخر، استیفنز، سولمان^۳ (۲۰۱۶)، بردولات، واواسوری، ساستره^۴ (۲۰۱۳)، پیفگن^۵ و همکاران (۲۰۱۲)، لی^۶ و همکاران (۲۰۱۲)، داهلن^۷ و همکاران (۲۰۱۲)، اسپینوزا^۸ و همکاران (۲۰۱۱)، جنسن^۹ و همکاران (۲۰۱۱)، وینتر^{۱۰} و همکاران (۲۰۱۰)، شاهد این مدعا هستند که همگی رفتارهای پرخطر افراد اعم از ژست‌های بی‌ادبانه، ناسزاگویی، مانع‌شدن عامدانه از سبقت گرفتن ماشین‌های دیگر، به صدا درآوردن بوق ماشین به صورت آزاردهنده و تهدیدآمیز، دادوبیداد کردن و ... را، به‌مثابه رانندگی تهاجمی دانسته‌اند. درحالی‌که دو مقوله جدا از هم هستند. این تحقیق تلاشی است که سعی می‌کند در وهله نخست الزام تفکیک این دو را یادآور شده و برای نخستین بار گزارش کند. سپس با بررسی تأثیر این نوع رانندگی در اجرای مأموریت‌ها، ضمن نشان دادن جنبه مثبت آن زمینه را برای پژوهش‌های بعدی رهنمون باشد.

دانش رانندگی تهاجمی

انجام هر فعالیت بشری، دانش و مهارت خاص خود را می‌طلبد. حتی کارهای به‌ظاهر ساده روزمره نیز وقتی توأم با دانش و مهارت باشند، اثربخشی بالاتری را در پی خواهند داشت. مقوله رانندگی، به‌ویژه رانندگی‌های پیشرفته نیز از این مهم مستثنا نیستند. در اینجا به دانش رانندگی تهاجمی و در ادامه به مهارت به‌اجمال پرداخته می‌شود.

دانش، مجموعه‌ای از نگرش‌ها، تجربیات و مراحل است که به‌صورت درست و صحیح، کنار یکدیگر قرار گرفته‌اند؛ از این رو راهنمای مناسبی برای افکار، رفتارها و ارتباطات است (قوامی و اسماعیلی، ۱۳۹۱: ۳۹ به نقل از روم. ون دراسپک و اسپیکروت). دانش، استدلال در باب اطلاعات و داده‌ها برای دستیابی به کارایی، حل مسائل، تصمیم‌گیری، یادگیری و آموزش است (افرازه، عباس، ۱۳۸۷: ۱۰ به نقل از بکمن). دانش، اطلاعاتی سازمان‌دهی و تجزیه و تحلیل شده است که می‌تواند قابل‌درک و نیز کاربردی برای حل مسئله و تصمیم‌گیری باشد (همان به نقل از تورین). دانش، اطلاعات کاربردی و سازمان‌دهی شده برای حل مسائل است (همان به نقل از ولف). دانش، شامل حقایق و باورها، مفاهیم و اندیشه‌ها، قضاوت‌ها و انتظارات، متدولوژی (روش‌شناسی) یا علم

1 - Gianfranchi, E.

2 - Cordazzo, S. T. D., Scialfa, C. T., & Ross, R. J.

3 - Deffenbacher, J. L., Stephens, A. N., & Sullman, M. J. M.

4 - Berdoulat, E., Vavassori, D., and Sastre

5 - Paefgen, J.

6 - Li, K.

7 - Dahlen, E.R.

8 - Espinosa, F.

9 - Jensen, M.

10 - Winter, J.

اصول و نحوه انجام فنون است(همان به نقل از ویگ).

دانش رانندگی، آگاهی و اطلاعاتی درزمینه‌ی رانندگی و وضعیت جسمانی و روانی راننده در موقعیت‌های مختلف جوی است، با موضوعاتی ازاین‌دست: "فنون و دانستنی‌های رانندگی"، "اقدامات ویژه قبل از سفر"، "شایع‌ترین عیوب فنی سفر"، "اقداماتی که یک راننده باید قبل از مسافرت انجام دهد"، "بازدیدهای بعد از روشن کردن موتور"، "محافظت در برابر آفتاب در مسافرت" و "اطلاعات پزشکی موردنیاز برای هر راننده"(باقری، ۱۳۹۳: ۸).

دانش رانندگی تهاجمی، دانستن تمامی فنون و آگاهی‌هایی است که برای بهره‌گیری فراتر از رانندگان معمولی، از توانمندی‌های خودرو لازم است. برخی از این اطلاعات عبارت‌اند از: کنترل انرژی و احساسات، تمرکز، استفاده از تجهیزات ایمنی و نیز، دانستن اصول هندلینگ اعم از هندسه فرمان، انتقال وزن و کشش، انتقال وزن و پیچیدن، همچنین استراتژی ذهنی و کنترل و اجتناب از (لغزیدن) سرخوردن خودرو، هدایت خودرو با پدال گاز، پیچیدن کم‌سرعت و پرسرعت، اصول پیچیدن، اپکس دیرهنگام، شتاب‌گیری نرم و یکنواخت، قطع شتاب‌گیری و ترمز‌گیری روان، کنترل چسبندگی و کنترل انتقال وزن اتومبیل، نحوه عبور ایمن از تقاطع‌ها، اصول استفاده از آژیر و چراغ‌ها، رعایت فاصله ایمن با خودرو جلویی، رانندگی در شرایط نامساعد جوی اعم از باران و برف و... (شالباف، ۱۴۰۰: ۱۳).

مهارت رانندگی تهاجمی

مهارت در رانندگی عبارت است از اجرای عملی آموخته‌ها و دانسته‌های رانندگی. مهارت رانندگی در حقیقت کاربست عملی دانسته‌ها یا دانش رانندگی است. اگر یادگیرنده در دانش رانندگی یاد گرفته است که چگونه لاستیک پنچر شده خودرو را با لاستیک یدک تعویض کند، در اینجا بایستی عملاً قادر به اجرای این کار باشد. در صورت اجرای موفق این کار می‌توان وی را فرد دارای مهارت تعویض لاستیک دانست. به همین ترتیب اگر توانایی انجام تمام وظایف رانندگی را داشته باشد، مهارت رانندگی را دارا خواهد بود.

چنین راننده ماهری در صورتی که پس از آموزش‌های تکمیلی و کسب دانش رانندگی تهاجمی قادر باشد فراتر از رانندگان عادی از توانایی‌های خودرو، به‌طور ایمن بهره‌برداری عملی کند، دارای مهارت رانندگی تهاجمی به حساب می‌آید. از نظر عملیاتی تعداد اجراهای موفق و صحیحی که راننده از مهارت‌های مربوط به حوزه رانندگی انجام می‌دهد، می‌تواند به‌عنوان ملاک سنجش برای مهارت رانندگی وی باشد. این مهارت‌ها می‌تواند مربوط تعویض یا تعمیر برخی اجزاء عمومی خودرو مثل لاستیک‌ها، باتری، روغن، مهارت‌های نگهداری خودرو مثل بازدید آب رادیاتور و شیشه‌شور و روغن و باتری و در صورت نیاز پر کردن آن‌ها، راه‌اندازی و حرکت با خودرو در جاده‌های معمول، سراسیبه، سربالایی، جاده‌های خاکی و ناهموار، مسائل مربوط به ایمنی و

کنترل خودرو در لحظات پیش‌بینی‌نشده، رانندگی در شرایط نامساعد جوی و ... باشند(باقری، ۱۳۹۳: ۲۳). صرف دانستن در اینجا کفایت نمی‌کند و مثلاً لازم است راننده پس از بیان نحوه راه‌اندازی خودرو، قادر باشد آن‌ها عملاً اجرا کند. تحقیقات جدید نشان می‌دهد مهارت رانندگی هم‌زمان با بالا رفتن سن کاهش پیدا می‌کند(بریری، بارسلطان، ۱۳۹۰). اجرای عملی حرکت با خودرو، در حوزه مهارت عملی قرار می‌گیرد. سنجش مهارت رانندگی تهاجمی نیز عیناً مشابه با رانندگی عادی قابل انجام است با این تفاوت که مهارت‌ها و توانایی‌های مربوط به رانندگی تهاجمی(ر.ک دانش رانندگی) موردسنجش قرار می‌گیرد.

رعایت قوانین رانندگی

اساسی‌ترین و آموزش پذیرترین قوانین شهروندی در جامعه‌ای چون ایران، احترام به حقوق دیگران، وقت‌شناسی، عدم ایجاد مزاحمت، حفظ محیط‌زیست، ایجاد محله‌ی سالم، پیشگیری از هرگونه آلودگی اعم از محیطی و صوتی، مشارکت در اداره‌ی امور شهر و جلوگیری از تخریب اموال عمومی است که باید با ایجاد زمینه‌های فرهنگی و دقت لازم در اجرای قوانین، بنیاد قوانین شهروندی را هر چه بیشتر تقویت و حتی آن را برای آینده نهادینه کنیم (تبریزی، ۱۳۸۸: ۶). منظور از قانون رانندگی در اصطلاح عبارت است از احکام و مقررات رانندگی الزام‌آور که توسط مقامی که اختیار قانون‌گذاری دارد وضع و به‌موقع اجرا گذارده شود(میر سید، سید احمد، ۱۳۹۶: ۲۳ به نقل از بازدار، ۱۳۸۸: ۱۵۳). از نظر عملیاتی تعداد برگه‌های اخطاریه(جریمه) صادرشده برای هر راننده در یک بازه زمانی مشخص می‌تواند ملاکی برای سنجش میزان رعایت قوانین و مقررات توسط وی باشد. البته برای مقایسه واقعی‌تر بین رانندگان، میزان ساعت رانندگی واقعی باید به‌عنوان بازه زمانی در نظر گرفته شود. قوانین رانندگی برای جلوگیری از وقوع تصادفات و ایجاد ترافیک روان می‌باشند. تخلف از مقررات باعث بروز تصادف و کند شدن حرکت می‌شود. راننده باید از قوانین و مقررات پیروی نماید، زیرا نشانه عقل- عمل صحیح و تیزهوشی است. هرکسی ممکن است بخواهد از جهت و مسیر دلخواه خود حرکت نماید، این تصمیم عملاً عبور و مرور را مختل و ایمنی حاکم بر ترافیک را بر هم خواهد زد(شالباف، ۱۴۰۰: ۱۳). قوانین رانندگی برای رانندگان سازمانی ناجا را می‌توان به دو بخش قوانین رانندگی عمومی(قوانین رانندگی برون‌سازمانی) و قوانین رانندگی درون‌سازمانی تقسیم نمود. منظور از قوانین عمومی رانندگی، آن دسته از قوانین و مقرراتی هستند که همگان به‌عنوان یک راننده ملزم به اجرای آن هستند؛ اما قوانین درون‌سازمانی آن دسته از قوانین و مقرراتی یا دستورالعمل‌ها و ابلاغیه‌هایی هستند که رانندگان سازمانی ناجا مازاد بر قوانین عمومی رانندگی، ملزم به اجرای آن‌ها می‌باشند که در ادامه به آن‌ها پرداخته می‌شود.

مأموریت

در نیروهای مسلح از امور یا وظایفی که برای اجرا بر عهده کارکنان گذارده می‌شود، با واژه مأموریت یاد می‌شود. در اینجا ضمن ارائه تعریف آن از منبع معتبر، مأموریت‌های ناجا نیز معرفی می‌گردند.

مأموریت اصطلاحی است که در ادبیات نظامی، انتظامی، مرزی و اداری بکار می‌رود و عبارت است از بیان مختصر وظیفه یا وظایفی که باید اجرا شود و معمولاً از طرف فرمانده رده‌بالا، تعیین می‌گردد. همچنین ممکن است به موجب اطلاع از وضع یا نیت رده‌بالا، از طرف خود فرمانده استنباط گردد (روشن، فرهادیان، ۱۳۸۵: ۹۶). مأموریت‌های نیروی انتظامی را طور خلاصه به دو قسمت می‌توان تقسیم نمود که عبارت‌اند از:

۱- مأموریت بیرون سازمانی یا اصلی

۲- مأموریت درون سازمانی یا پشتیبانی

مأموریت درون سازمانی یا پشتیبانی را می‌توان در موارد زیر خلاصه نمود که عبارت‌اند از: پشتیبانی تجهیزات، پشتیبانی اطلاعات، پشتیبانی تأسیسات و خدمات اداری و رفاهی و اجرای درست مأموریت‌های هر سازمان به انجام وظایف صحیح و به هنگام لجستیک آن سازمان بستگی کامل دارد و هر چه مأموریت‌های سازمان پراهمیت‌تر باشد، پشتیبانی از آن مهم‌تر خواهد بود (هراتی، ۱۳۹۵: ۱۲).

آماد و پشتیبانی ناجا

مهم‌ترین وظایف معاونت آماد و پشتیبانی عبارت‌اند از:

۱- اجرای طرح‌ها و برنامه‌های معاونت آماد و پشتیبانی در مورد پشتیبانی مرکزی کلیه اقلام ده‌گانه آمادی شامل: برآورد، تهیه و تأمین اقلام و خدمات آمادی بر اساس طرح‌ها و برنامه‌های مصوب، خرید (داخل و خارج)، ذخیره‌سازی اقلام و خریدهای متمرکز، نگهداری، توزیع، ترابری، تعمیر و بازسازی خودروپی و سایر اقلام و تجهیزات عمده، حفظ سطح ذخیره مصوب برای کلیه اقلام آمادی، تولید اقلام خاص، جمع‌آوری و فروش اقلام فرسوده و مازاد و تنظیم برنامه‌های اجرایی موردنیاز:

۲- دریافت اعتبارات مرکزی اقلام سرمایه‌ای، مصرفی و خدماتی.

۳- احراز آمادگی به منظور اجرای عملیات پشتیبانی مستقیم از یگان‌های ناجا در مواقع ضروری بنا به دستور در زمینه‌های: تدارک، ترابری، استقرار تعمیرگاه‌های صحرائی و در موارد خاص برای سایر نیروها و سازمان‌های کشوری.

- ۴- بهبود برنامه‌های اجرایی سیستم‌های پشتیبانی مرکزی در حد وظایف محوله.
- ۵- برآورد بودجه و سایر اعتبارات سالیانه موردنیاز یگان‌های زیرمجموعه معاونت آماد و پشتیبانی.
- ۶- کنترل موجودی و حسابداری مالی و سایر عملیات مربوط به امور بهبود مدیریت معاونت آماد و پشتیبانی.
- ۷- برنامه‌های دقیق استقرار و تجهیز مراکز پشتیبانی در نقاط تعیین‌شده و هدایت و رهبری آن‌ها جهت اجرای مأموریت‌های محوله بنا به دستور.
- ۸- اجرایی برنامه‌های کنترل اموال اقلام تحویلی به یگان‌های ناجا و زیرمجموعه معاونت آماد و پشتیبانی.
- ۹- برنامه‌سازی، توزیع، انجام تعمیرات اساسی و بازسازی، حسابداری و حسابرسی (با ذکر موجودی و مصرفی و شماره‌سریال‌ها) در کلیه امور سلاح و مهمات رده‌های ناجا طبق طرح معاونت آماد و پشتیبانی.
- ۱۰- تولید اقلام خاص (به‌خصوص اقلام چاپی) طبق طرح‌های معاونت آماد و پشتیبانی ناجا.
- ۱۱- همکاری با سازمان‌های عقیدتی و سیاسی و حفاظت اطلاعات جهت حفظ صیانت عقیدتی و امنیتی در امور آمادی (نصرت پناه، ۱۳۸۴: ۴۶).

آماد رسانی آماد و پشتیبانی ناجا

مدیریت آماد و پشتیبانی، علم و هنر استفاده از منابع در اختیار با کمترین هزینه و کیفیت مناسب برای دستیابی اهداف سازمان است. مأموریت اصلی مدیریت آماد و پشتیبانی، تهیه و تدوین سیاست‌ها، خط‌مشی‌ها، برنامه‌ها، آئین‌نامه‌ها، دستورالعمل‌های آماد و پشتیبانی، هدایت و انجام پشتیبانی عمومی و مرکزی، کنترل و نظارت بر اجرای صحیح و به‌موقع فعالیت‌های فوق‌خواهد بود (شوقی، ۱۴۰۰: ۱۳۰). منظور از اجرای بهینه مأموریت‌های خودروبی آماد و پشتیبانی ناجا آماد رسانی به‌موقع و مناسب می‌باشد. بدین معنی که تجهیزات و کالاها با سرعت، کیفیت و کمیت مناسب در زمان و مکان موردنیاز به واحدهای درگیر عملیات برسد (شوقی، ۱۳۸۵: ۲۶). در این صورت اجرای مأموریت به سهولت و به‌صورت بهینه انجام گرفته و در نتیجه به اهداف سازمانی نائل خواهیم شد. لذا اهمیت زیاد مأموریت‌های نیروی انتظامی در جهت آماده‌سازی بستری مناسب برای کلیه فعالیت‌های اجتماعی، اقتصادی، فرهنگی و... است (هراتی، ۱۳۹۵: ۴۷).

پیشینه پژوهش

صادق نژاد، فاطمه، خدابخشی کولایی، آناهیتا (۱۳۹۹)، در تحقیقی با عنوان ((بررسی ویژگیهای روانسنجی پرسشنامه عدم درگیری اخلاقی در رانندگی تهاجمی: مورد مطالعه شهر تهران)) نتیجه می‌گیرند که مقیاس عدم درگیری اخلاقی به‌عنوان یک ابزار پایا و روا می‌تواند همراه با دیگر بررسی‌های روان‌شناختی و رفتارهای پرخطر رانندگان بکار گرفته شود و درک ما را از توجیهات اخلاقی، استدلال ورزی و بی‌مسئولیتی افراد در هنگام رانندگی افزایش دهد.

ریس، پرشین، حجازی، سید مصطفی، برزآبادی فراهانی، حسین (۱۳۹۸)، در کتابی تحت عنوان ((اصول و تکنیک‌های رانندگی تدافعی)) با بیان یک‌صدوده قانون برای رانندگی به تبیین رانندگی تدافعی می‌پردازد. به‌زعم نویسندگان نه‌تنها یادگیری اصول و تکنیک‌های رانندگی تدافعی مستلزم درجه بالایی از آموزش‌های ویژه نیست بلکه. ویژگی‌ها و مشخصات یک راننده تدافعی با ویژگی‌ها و خصوصیات که در جنبه‌های و موقعیت‌های مختلف از زندگی خود استفاده می‌کنیم، تفاوتی نخواهد داشت.

مقتیان، زهرا، شکری، امید (۱۳۹۷)، در تحقیقی با عنوان ((مدل یابی رانندگی تهاجمی بر اساس ویژگی‌ها شخصیتی با میانجیگری هیجان خشم در رانندگی)) با فرض اینکه، رانندگی تهاجمی بیانگر هر نوع رفتاری است که با آسیب رساندن به فرد دیگری اعم از رانندگان یا عابران پیاده در سطحی جسمانی و هیجانی و بدون توجه به حقوق و ایمنی آن افراد همراه باشد و با تلاش برای ارائه مدل، نشان داد که بین ویژگی روان‌آزرده‌گرایی با هیجان خشم و بیانگری غیر انطباقی خشم رانندگی، رابطه مثبت و معنادار و با بیانگری انطباقی خشم رانندگی، رابطه منفی و معنادار وجود داشت.

میرسید، سید احمد (۱۳۹۶)، در تحقیقی با عنوان ((بررسی تأثیر رانندگی تدافعی در کاهش تصادفات ناوگان خودروبی ناجا)) به بررسی میزان تأثیر عوامل دانش رانندگی، فرهنگ رانندگی، رعایت قوانین رانندگی، نگهداری و تعمیرات وسایل نقلیه ناوگان خودروبی ناجا در موضوع فوق می‌پردازد. درنهایت محقق به نتیجه می‌رسد که تجمیع سؤال‌های فرعی نشان‌دهنده تأثیر زیاد رانندگی تدافعی در کاهش تصادفات ناوگان خودروبی ناجا است.

خانبنی، مهدی، اسماعیلی، علیرضا، بیاتیان، آیت‌اله (۱۳۹۲)، در کتابی تحت عنوان ((شخصیت و رانندگی تهاجمی))، ضمن بیان الگوهای شخصیتی بهنجار و نابهنجار، رانندگی تهاجمی را نوعی رفتار تهاجمی ناشی از پرخاشگری دانسته و در ادامه به نظریه‌های پرخاشگری در حوزه روانشناسی می‌پردازند. از نگاه این‌ها ریشه چنین رفتاری در شخص بایستی در روند رشد وی بررسی شده و درمان شود.

احدی، محمدرضا، دوست محمدی، احسان، تنظیفی، محمد (۱۳۸۸)، در تحقیقی با عنوان

((رفتارهای تهاجمی رانندگان عاملی تأثیرگذار در تصادفات))، علیرغم انتظار خواننده از عنوان مقاله برای پرداختن به تأثیر رفتارهای تهاجمی در میزان یا شدت تصادفات، صرفاً به جنبه‌های روان‌شناختی رفتارهای تهاجمی پرداخته و با پیش‌فرض منفی نسبت به رانندگی تهاجمی آن را ناشی از اختلالات روانی دانسته و درصدد ارائه راهکارهای درمانی و اصلاحی برای آن برآمده‌اند.

افروز، غلامعلی (۱۳۸۵)، در تحقیقی با عنوان ((روان‌شناختی رفتارهای تهاجمی در رانندگی))، محورها و مباحث اصلی روان‌شناسی رانندگی یا روان‌شناسی ترافیک را آمیزه‌ای از یافته‌های دیگر حوزه‌های مرتبط روان‌شناسی همچون روان‌شناسی اجتماعی، روان‌شناسی شخصیت، روان‌شناسی رشد، روان‌شناسی سلامت، روان‌شناسی بالینی و روان‌شناسی کاربردی، می‌داند. در اینجا نیز محقق رانندگی تهاجمی را به مفهومی که موردنظر این پژوهش است، در نظر نگرفته و به مفهوم نوعی رفتار شخصی که عملکرد و امنیت رانندگان را با ریسک روبه‌رو می‌کند، فرض نموده است.

افروز، غلامعلی (۱۳۸۰)، در تحقیقی با عنوان ((روان‌شناختی رفتارهای تهاجمی در رانندگی))، رفتار را مجموعه‌ای از کنش‌ها و واکنش‌های انسان که نسبتاً پایدار، قابل‌مشاهده، قابل‌ارزیابی و بالطبع قابل‌پیش‌بینی باشند، تعریف می‌کند. به‌زعم وی، رفتار تهاجمی در رانندگی به آن نوع از رانندگی اطلاق می‌شود که راننده متأثر از سلطه احساسات و هیجانات نامتعادل و نامعقول، وسیله نقلیه خود را به‌صورت ناامن و خلاف مقررات هدایت می‌نماید. ناگفته پیداست نامبرده به‌ضرورت آموزش و بهره‌گیری نهادهای امدادی نظیر اورژانس، آتش‌نشانی، پلیس و... از رانندگی تهاجمی بی‌توجه است.

دولا، کریس^۱، گلر، ای. اسکات^۲ (۲۰۰۳)، در تحقیقی با عنوان ((رانندگی خطرناک، تهاجمی یا احساسی: رفع نیاز به ارتباط مداوم در تحقیقات)) با طرح اینکه، یک تعریف ثابت و موردتوافق پژوهشگران برای رانندگی تهاجمی وجود ندارد، سعی در ابهام‌زدایی از مفهوم دارند. نویسندگان پیشنهاد می‌کنند که اصطلاح "خشم جاده" از تحقیقات حذف شود، زیرا به‌اشتباه استفاده شده است. به‌زعم آن‌ها ابهام‌زدایی و ارائه تعریف مشترک، ممکن است باعث توسعه ابزارهای معتبرتر و مطمئن‌تر برای انتخاب رانندگان حرفه‌ای ایمن، ارزیابی دقیق خطرات و ایجاد برنامه‌های ایمنی پیشگیرانه و اصلاحی شود.

آنچه از بررسی فوق‌برمی‌آید حاکی از این است که عمده پژوهش‌ها بر برداشت اول از رانندگی تهاجمی متمرکز بوده و آن را خاص رانندگان خاطی می‌دانند، بدون اینکه به اثربخشی ویژه رانندگی تهاجمی، حداقل در خودروهای امدادی نظیر اورژانس، آتش‌نشانی، پلیس و ... توجه

1 - Dula, Chris S

2 - Geller, E. Scott

کرده باشند. تنها پژوهش امیدوارکننده در این حوزه کار دولا، کریس^۱، گلر، اسکات^۲ (۲۰۰۳)، است که سعی کرده با پیشنهاد ارائه تعریف مشترک، از بار نگاه منفی به رانندگی تهاجمی کاسته و زمینه گسترش استفاده از قابلیت‌های این نوع رانندگی در رفع نیازهای امدادی را داشته باشد. البته به‌زعم نویسندگان این مقاله، حوزه تأثیر این نوع رانندگی گسترده‌تر بوده و محدود به حوزه خودروهای امدادی نیست و شامل سایر حوزه‌ها نظیر حوزه پشتیبانی نیز می‌شود که نتایج پژوهش اخیر نیز آن را تأیید می‌کنند.

روشن‌شناسی پژوهش

غالباً در تحقیقات علوم انسانی تلاش محقق بدین منظور صورت می‌گیرد که بتواند از یافته‌هایی که از مطالعه یک یا چند گروه کوچک به نام نمونه به دست می‌آید، تعمیم‌هایی را در ارتباط با گروه بزرگ‌تری که جامعه نامیده می‌شود و این گروه کوچک در واقع معرفی برای آن است، انجام دهد. محقق سعی دارد با استفاده از روش‌ها و فنون ویژه از روی این شاخص‌ها، مقادیر مربوط به ویژگی‌های جامعه را که پارامتر نامیده می‌شوند، برآورد کند و این کار را به‌گونه‌ای انجام دهد که دارای اعتبار بوده و تا آنجا که امکان دارد از خطا دور باشد. با توجه به این‌که تحقیق حاضر به جمع‌آوری اطلاعات برای آزمون فرضیات یا پاسخ به سؤالات مربوط به وضعیت فعلی می‌پردازد و از آنجایی که نتایج تحقیق به یکی از مشکلات سازمان پاسخ داده و برای آن راه چاره می‌اندیشد، از نظر هدف کاربردی است و از نظر روش و ماهیت توصیفی و از نوع پیمایشی است که به صورت کمی اجرا گردیده است. متغیرهای تحقیق، رانندگی تهاجمی رانندگان سازمانی و اجرای مأموریت‌های آماد و پشتیبانی ناجا در زمان مناسب می‌باشند که به ترتیب متغیر مستقل و وابسته محسوب می‌گردند. قلمرو مکانی تحقیق معاونت آماد و پشتیبانی ناجا همچنین قلمرو زمانی آن سال ۱۴۰۰ است. جامعه آماری تحقیق کارشناسان، مدیران، رانندگان پایه‌یک و دو و کاربران سامانه جامع کنترل اموال در معاونت آماد و پشتیبانی ناجا، مراکز استان‌ها، ف مرزبانی، مراکز استان‌ها، معاونت‌ها، فرماندهی‌ها و پلیس‌های تخصصی ناجا و مراکز آموزش می‌باشند. به دلیل مطبق بودن جامعه آماری تحقیق، روش نمونه‌گیری تصادفی طبقه‌ای است. با توجه به حجم ۳۶۹ نفری افراد جامعه، حجم نمونه بر اساس رابطه کوکران ۱۸۸ تن محاسبه گردید. جزئیات تعداد افراد در طبقات جامعه و نیز سهم هر طبقه از تعداد نمونه در جدول شماره یک ارائه شده است. لازم به ذکر است که اعداد تعداد نمونه‌ها در طبقات به بالاگرد شده و به همین دلیل تعداد ۱۹۰ پرسشنامه جمع‌آوری گردید.

1 - Dula, Chris S

2 - Geller, E. Scott

جدول (۱): توزیع نمونه آماری در طبقات جامعه

ردیف	شرح	مسئول آماد	ترابری	نت	جمع	درصد	نمونه	اخذ شده
۱	استان‌ها	۳۴	۳۴	۳۴	۱۰۲	۰/۲۷۶۴	۵۱/۹۶۷	۵۲
۲	حوزه مرکزی - معاونت‌ها	۱۲	۱۲	۱۲	۳۶	۰/۰۹۷۵۶	۱۸/۳۴۱	۱۹
۳	مرزبانی و مراکز مرزبانی	۲۲	۲۲	۲۲	۶۶	۰/۱۷۸۸۶	۳۳/۶۲۶	۳۴
۴	مدیران و کارشناسان آماد	۱۵	۱۵	۱۵	۴۵	۰/۱۲۱۹۵	۲۲/۹۲۶	۲۳
۵	رانندگان پایه یک و دو	۳۰	۳۰	۳۰	۹۰	۰/۲۴۳۹۰	۴۵/۸۵۳	۴۶
۶	مراکز آموزش	۱۰	۱۰	۱۰	۳۰	۰/۰۸۱۳۰	۱۵/۲۸۴	۱۶
	جمع				۳۶۹		۱۸۸	۱۹۰

روایی به معنای صحیح و درست بودن است (خاکی، ۱۳۸۷: ۶۷). اعتبار یا روایی بدین معنی است که ابزار اندازه‌گیری تا چه حد خصیصه موردنظر را می‌سنجد. برای افزایش روایی و اعتبار پرسشنامه ابتدا تعدادی پرسشنامه بین جمعی از خبرگان و پاسخ‌دهندگان توزیع گردید و کلیه ابهامات آن‌ها در رابطه با سؤالات مشخص شد. بدین ترتیب تعدادی از سؤالات حذف و تعدادی دیگر جایگزین شد و درنهایت پس از شفاف شدن و رفع ابهامات، پرسشنامه نهایی تهیه و توزیع گردید. مثلاً سؤال مربوط به شاخص اطلاعات پزشکی و کمک‌های اولیه از مؤلفه دانش رانندگی حذف گردید. پایایی ابزار عبارت است از اینکه اگر وسیله اندازه‌گیری که برای سنجش متغیر و صفتی ساخته شده در شرایط مشابه در زمان یا مکان دیگر مورد استفاده قرار گیرد، نتایج مشابهی از آن حاصل شود. برای برآورد اعتبار پرسشنامه از روش آلفای کرونباخ استفاده شده است. هرچه قدر مقدار آلفا به یک نزدیک‌تر باشد پایایی بیشتر و هر چه قدر مقدار آن کمتر باشد نشانه پایایی کمتر است (عباس‌نیا، ۱۴۰۰: ۲). مقدار ضریب آلفای محاسبه شده برای کل پرسشنامه از طریق نرم‌افزار اسپس اس^۱، ۰/۸۴۶ است. بنابراین می‌توان گفت که پرسشنامه فوق از پایایی خیلی خوب برخوردار است. پایایی سایر اجزای پرسشنامه به شرح جدول شماره دو است که برای

دو مؤلفه پایایی متوسط و یک مؤلفه از پایایی خیلی خوب برخوردار است.

جدول (۲): پایایی ابزار پرسشنامه

ردیف	مؤلفه	تعداد گویه	آلفای کرون باخ
۱	مؤلفه دانش	۴	۰/۶۶۶
۲	مؤلفه مهارت	۷	۰/۸۱۳
۳	مؤلفه قوانین و مقررات	۲	۰/۶۴۰
کل پرسشنامه		۱۳	۰/۸۴۶

تجزیه و تحلیل داده‌های این پژوهش در دو سطح توصیفی و استنباطی صورت گرفته است. در سطح توصیفی با استفاده از مشخصه‌های آماری نظیر فراوانی، درصد، میانگین و انحراف معیار به تجزیه و تحلیل داده‌ها پرداخته شده است. در سطح استنباطی نیز به منظور تعیین اختلاف میانگین به دست آمده، از آزمون تی تک نمونه‌ای استفاده شده است.

فرضیات و مدل مفهومی پژوهش

در جدول شماره سه، شاخص‌های رانندگی تهاجمی اجرای مأموریت‌های آماد و پشتیبانی ناجا در زمان مناسب ارائه شده‌اند.

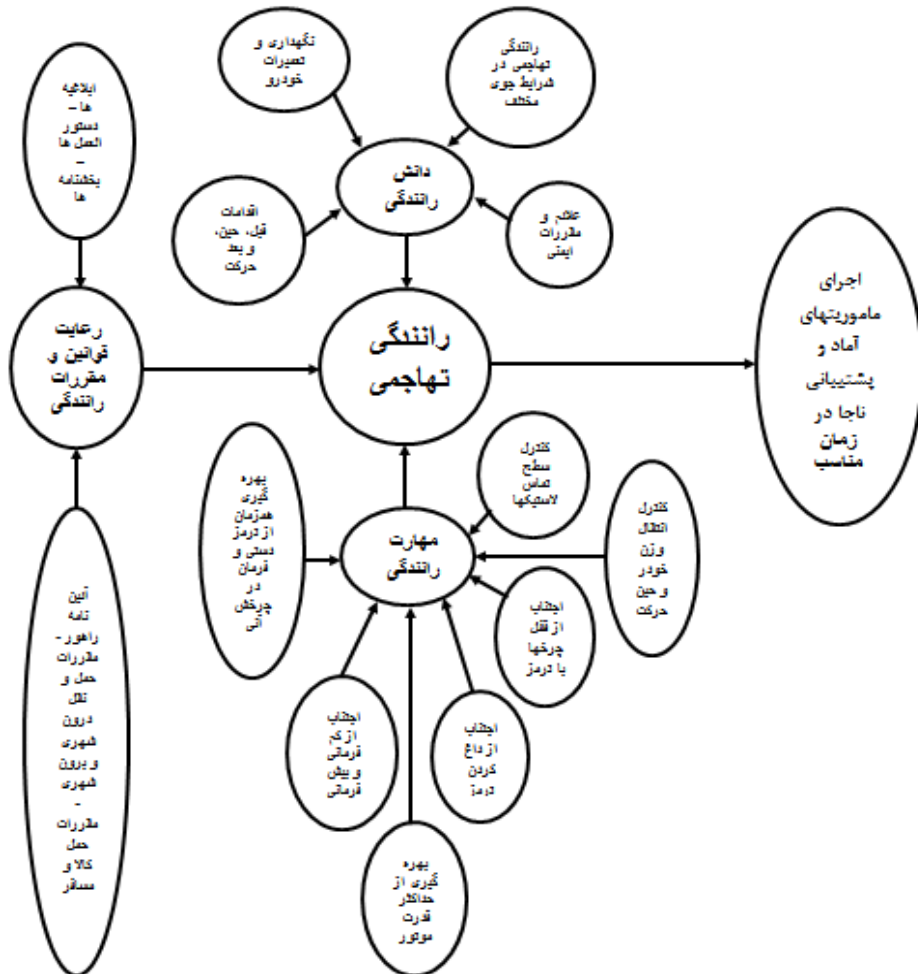
جدول (۳): چارچوب نظری عوامل تأثیر رانندگی تهاجمی رانندگان سازمانی بر اجرای مأموریت‌های آماد و پشتیبانی ناجا در زمان مناسب

ابعاد	مؤلفه	شاخص	منابع پشتیبانی کننده
رانندگی تهاجمی	دانش رانندگی	علائم و مقررات ایمنی	صفری فرد، ۱۳۹۱: ۲۲، حجازی، ۱۳۸۹: ۲۶، آقای، ۱۳۸۶: ۱۷۱، عراقی، ۱۳۹۳: ۳۶، مهرید، ۱۳۸۸: ۱۰۹، حاجی نیلی، ۱۳۸۵: ۵۴، جوینده، ۱۳۹۳: ۲۳،
		اقدامات قبل، حین و بعد حرکت	عشقی ملایری، ۱۳۹۴: ۶۱۴، جوینده، ۱۳۹۳: ۵۴، حجازی، ۱۳۸۹: ۱۰۱، حاجی نیلی، ۱۳۸۵: ۷۳، مهرید، ۱۳۸۸: ۱۰۶،
		اطلاعات پزشکی و کمک‌های اولیه	مرکز سلامت محیط و کار، ۱۳۹۰
		نگهداری خودرو	خدابخشی، ۱۳۹۱: ۱۱۰، کاظمی و کسائی، ۱۳۸۰: ۳۸۷، آقای، ۱۳۸۵: ۳۸، آقائی، ۱۳۸۸: ۴۱ - ۳۹، عابدینی، ۱۳۹۰-۱۹۳،
		رانندگی تهاجمی در شرایط جوی مختلف	حجازی، ۱۳۸۹: ۲-۸۳، جوینده، ۱۳۹۳: ۴۷، آقای، ۱۳۸۶: ۶۸، جوینده، ۱۳۹۳: ۵۷،

حجازی، ۱۳۸۹: ۱۷، حجازی، ۱۳۸۹: ۵۰-۵۳	کنترل سطح تماس لاستیک‌ها	مهارت رانندگی	رانندگی تهاجمی
حجازی، ۱۳۸۹: ۸۳، حجازی، ۱۳۸۹: ۱۷، حجازی، ۱۳۸۹: ۲۲	کنترل انتقال وزن خودرو حین حرکت		
حجازی، ۱۳۸۹: ۳۴	اجتناب از قفل چرخ‌ها با ترمز		
حجازی، ۱۳۸۹: ۴۸	اجتناب از داغ کردن ترمز		
شالیباف، ۱۴۰۰: ۵۹	بهره‌گیری از حداکثر قدرت موتور		
حجازی، ۱۳۸۹: ۵۰-۵۳، حجازی، ۱۳۸۹: ۵۵	اجتناب از کم فرمانی و بیش فرمانی		
حجازی، ۱۳۸۹: ۹۰-۹۱	بهره‌گیری هم‌زمان از ترمز دستی و فرمان در چرخش آنی		
قوانین مصوب مجلس- بازدار، ۱۳۸۸: ۱۲۵	آئین‌نامه راهور - مقررات حمل و نقل درون شهری و برون شهری - مقررات حمل کالا و مسافر	رعایت قوانین و مقررات	رانندگی
اداره کل ترابری معاونت آماد و پشتیبانی ناجا - اداره کل صیانت و پیشگیری بازرسی ناجا	ابلاغیه‌ها - دستورالعمل‌ها - بخشنامه‌ها		

مدل تحقیق

با توجه به مبانی نظری و ادبیات پژوهش، مدل مفهومی به صورت شکل زیر ترسیم می شود.



به جهت نیاز به آزمون فرضیه های آماری، جهت تعمیم نتایج نمونه به جامعه آماری، فرضیات پژوهش تحقیق به شرح زیر هستند:

الف) فرضیه اصلی

رانندگی تهاجمی رانندگان سازمانی بر اجرای مأموریت های آماد و پشتیبانی ناچا در زمان مناسب تأثیر معنی داری دارد.

ب) فرضیه‌های فرعی

- ۱- دانش راندگی تهاجمی رانندگان سازمانی بر اجرای مأموریت‌های ناجا در زمان مناسب تأثیر معنی‌داری دارد.
- ۲- مهارت راندگی تهاجمی رانندگان سازمانی بر اجرای مأموریت‌های ناجا در زمان مناسب تأثیر معنی‌داری دارد.
- ۳- رعایت قوانین و مقررات راندگی توسط رانندگان سازمانی بر اجرای مأموریت‌های ناجا در زمان مناسب تأثیر معنی‌داری دارد.

یافته‌های پژوهش

توصیف جمعیت شناختی جامعه آماری

یافته‌های پژوهش در رابطه با میزان تحصیلات پاسخ‌دهندگان نشان می‌دهد که بیشترین درصد فراوانی پاسخ‌دهندگان در سطح تحصیلات لیسانس با فراوانی ۸۵ نفر با درصد فراوانی ۴۴/۷ درصد و کمترین درصد فراوانی پاسخ‌دهندگان در سطح تحصیلات زیر دیپلم با درصد فراوانی ۱/۱ درصد است. درجه/رتبه پاسخ‌دهندگان، بیشترین در سطح درجه/رتبه ۱۴ تا ۱۶ (افسر ارشد)، با درصد فراوانی ۴۹/۵ درصد و کمترین فراوانی پاسخ‌دهندگان در سطح درجه/رتبه ۱۷ و بالاتر (امیری) با درصد فراوانی ۳/۵ درصد است. درجه/رتبه جایگاه خدمتی، بیشترین درصد پاسخ‌دهندگان در سطح درجه/رتبه ۱۴ تا ۱۶ (افسر ارشد) با ۴۳/۷ درصد و کمترین درصد پاسخ‌دهندگان در سطح درجه/رتبه ۹ و کمتر (درجه‌دار) با درصد فراوانی ۶/۳ درصد است. بیشترین درصد پاسخ‌دهندگان دارای سن ۴۱ تا ۵۰ سال با درصد فراوانی ۵۵/۳ درصد و کمترین درصد پاسخ‌دهندگان دارای سن بیشتر از ۵۰ سال با درصد فراوانی ۷/۹ درصد می‌باشند. همچنین، بیشترین درصد پاسخ‌دهندگان دارای سابقه ۱۶ تا ۲۰ سال در آماد و پشتیبانی با درصد فراوانی ۳۱/۱ درصد و کمترین پاسخ‌دهندگان دارای سابقه ۶ تا ۱۰ سال با درصد فراوانی ۶/۸ درصد می‌باشند.

یافته‌های توصیفی سؤالات پرسشنامه

در این بخش میزان تأثیر شاخص‌های راندگی تهاجمی اعم از شاخص‌های مربوط به مؤلفه دانش، مهارت و رعایت قوانین و مقررات بر اجرای مأموریت‌های آماد و پشتیبانی ناجا در زمان مناسب را با استفاده از آمار توصیفی (فراوانی، میانگین، مد، انحراف استاندارد) ارائه می‌شود.

برای بررسی میزان تأثیر شاخص‌های مؤلفه دانش راندگی تهاجمی بر اجرای مأموریت‌های آماد و پشتیبانی ناجا در زمان مناسب چهار سؤال (یک الی چهار) در پرسشنامه لحاظ گردیده است که توزیع پاسخ افراد نمونه آماری به این سؤال‌ها در جدول شماره چهار آمده است.

جدول (۴): توزیع پاسخ افراد نمونه آماری به شاخص‌های مؤلفه دانش رانندگی تهاجمی

شماره سال	سؤال‌های پرسش‌نامه	خیلی زیاد	زیاد	متوسط	کم	خیلی کم	مد	میانگین	انحراف استاندارد	ضریب تغییرات	رتبه در این مؤلفه	رتبه در کل شاخص‌ها
۱	علائم و مقررات ایمنی	۱۱۱	۵۶	۲۲	۰	۱	۵	۴/۴۵۲۶	۰/۱۷۳۸۴۹	۰/۱۶۵۸۵	۴	۴
۲	اقدامات قبل، حین و بعد حرکت	۱۱۶	۶۴	۱۰	۰	۰	۵	۴/۵۵۷۹	۰/۵۹۴۷۹	۰/۱۳۰۵۰	۱	۱
۳	نگهداری خودرو	۹۹	۷۶	۱۵	۰	۰	۵	۴/۴۴۲۱	۰/۶۳۷۷۲	۰/۱۳۳۵۶	۲	۲
۴	رانندگی تهاجمی در شرایط جوی مختلف	۱۱۶	۵۶	۱۸	۰	۰	۵	۴/۵۱۵۸	۰/۶۶۴۴۹	۰/۱۴۷۱۵	۴	۴
-	جمع‌بندی پاسخ سؤال‌ها	۴۴۲	۲۵۲	۶۵	۰	۱	-	-	-	-	-	-

با توجه به جدول فوق:

- ا. تأثیر شاخص‌های مؤلفه دانش رانندگی تهاجمی بر اجرای مأموریت‌های آماد و پشتیبانی ناجا در زمان مناسب دارای میانگین‌های بین ۴/۴۴۲۱ و ۴/۵۵۷۹ هستند.
- ب. با توجه به رتبه‌بندی شاخص‌های مؤلفه دانش رانندگی تهاجمی، اقدامات قبل، حین و بعد حرکت با میانگین ۴/۵۵۷۹ بیشترین و شاخص نگهداری خودرو با میانگین ۴/۴۴۲۱ کمترین تأثیر را در میان سایر شاخص‌های مؤلفه دانش رانندگی تهاجمی دارد.
- ت. با توجه به اینکه مد اکثریت شاخص‌های مؤلفه دانش رانندگی تهاجمی، پنج است، اکثریت نمونه آماری (۱۶/۵۸٪) گزینه خیلی زیاد که به معنای تأثیر خیلی زیاد شاخص‌های دانش رانندگی تهاجمی بر اجرای مأموریت‌های آماد و پشتیبانی ناجا در زمان مناسب است را انتخاب نموده‌اند.

ث. با توجه به اینکه میانگین کل شاخص‌های مؤلفه دانش رانندگی تهاجمی ۴/۴۹۲۱ به دست آمده است و در بین سیزده مؤلفه رتبه سوم را به دست آورده است، میزان تأثیر این مؤلفه بر اجرای مأموریت‌های آماد و پشتیبانی ناجا در زمان مناسب در حد خیلی زیاد ارزیابی شده است.

برای بررسی میزان تأثیر شاخص‌های مؤلفه مهارت رانندگی تهاجمی بر اجرای مأموریت‌های آماد و پشتیبانی ناجا در زمان مناسب هفت سؤال (پنج الی ۱۱) در پرسشنامه لحاظ گردیده است که توزیع پاسخ افراد نمونه آماری به این سؤال‌ها در جدول شماره پنج آمده است.

جدول (۵): توزیع پاسخ افراد نمونه آماری به شاخص‌های مؤلفه مهارت رانندگی تهاجمی

شماره سؤال	سؤال‌های پرسش‌نامه	خیلی زیاد	زیاد	متوسط	کم	خیلی کم	مد	میانگین	انحراف استاندارد	ضریب تغییرات	رتبه در این مؤلفه	رتبه در کل شاخص‌ها
۵	مهارت کنترل سطح تماس لاستیک‌ها	۸۳	۸۱	۲۳	۳	۰	۵	۴/۲۸۴۲	۰/۷۳۶۹۸	۰/۱۷۲۰۲	۱	۵
۶	مهارت کنترل انتقال وزن خودرو حین حرکت	۷۶	۷۷	۳۵	۲	۰	۴	۴/۱۹۴۷	۰/۷۶۹۰۹	۰/۱۸۳۳۵	۴	۹
۷	مهارت اجتناب از قفل چرخ‌ها با ترمز	۷۷	۷۲	۳۸	۳	۰	۵	۴/۱۷۳۷	۰/۸۰۱۰۲	۰/۱۹۱۹۲	۵	۱۰
۸	مهارت اجتناب از داغ کردن ترمز	۶۲	۹۵	۲۹	۴	۰	۴	۴/۱۳۱۶	۰/۷۴۰۷۷	۰/۱۷۹۲۹	۳	۸
۹	مهارت بهره‌گیری از حداکثر قدرت موتور	۷۱	۸۵	۳۳	۱	۰	۴	۴/۱۸۹۵	۰/۳۱۶۷	۰/۱۷۴۶۴	۲	۶
۱۰	مهارت اجتناب از کم فرمانی و بیش فرمانی	۷۷	۶۲	۴۹	۲	۰	۵	۴/۱۲۶۲	۰/۸۳۴۴۴	۰/۳۰۱۷۴	۶	۱۱

۱۳	۷	۷۱۶۱۰	۶۵۷۷۰	۴۰۹۴۷	۵	۰	۷	۴۵	۶۱	۷۷	مهارت بهره‌گیری هم‌زمان از ترمزدستی و فرمان در چرخش آنی	۱۱
-	-	-	-	-	-	۰	۲۲	۲۵۲	۵۳۳	۵۲۳	جمع‌بندی پاسخ سؤال‌ها	

با توجه به جدول فوق:

ا. تأثیر شاخص‌های مؤلفه مهارت رانندگی تهاجمی بر اجرای مأموریت‌های آماد و پشتیبانی ناجا در زمان مناسب دارای میانگین‌های بین ۴/۲۸۴۲ و ۴/۰۹۴۷ هستند.

ب. با توجه به رتبه‌بندی شاخص‌های مؤلفه مهارت رانندگی تهاجمی، مهارت کنترل سطح تماس لاستیک‌ها با میانگین ۴/۲۸۴۲ بیشترین و شاخص مهارت بهره‌گیری هم‌زمان از ترمزدستی و فرمان در چرخش آنی با میانگین ۴/۰۹۴۷ کمترین تأثیر را در میان سایر شاخص‌های مؤلفه مهارت رانندگی تهاجمی دارد.

ت. با توجه به اینکه مد اکثریت شاخص‌های مؤلفه مهارت رانندگی تهاجمی، پنج است، اما اکثریت نمونه آماری (۴۰/۰۷٪) گزینه زیاد را که به معنای تأثیر زیاد شاخص‌های مهارت رانندگی تهاجمی بر اجرای مأموریت‌های آماد و پشتیبانی ناجا در زمان مناسب است را انتخاب نموده‌اند.

ث. با توجه به اینکه میانگین کل شاخص‌های مؤلفه مهارت رانندگی تهاجمی ۴/۱۷۰۶۷ به‌دست‌آمده است و در بین سیزده مؤلفه رتبه یازدهم را به دست آورده است، میزان تأثیر این مؤلفه بر اجرای مأموریت‌های آماد و پشتیبانی ناجا در زمان مناسب در حد کم ارزیابی شده است.

برای بررسی میزان تأثیر شاخص‌های مؤلفه قوانین و مقررات رانندگی تهاجمی بر اجرای مأموریت‌های آماد و پشتیبانی ناجا در زمان مناسب دو سؤال ۱۲ الی ۱۳ در پرسشنامه لحاظ گردیده است که توزیع پاسخ افراد نمونه آماری به این سؤال‌ها در جدول شماره شش آمده است.

جدول (۶): توزیع پاسخ افراد نمونه آماری به شاخص‌های مؤلفه قوانین و مقررات راندگی تهاجمی

شماره سؤال	سؤال‌های پرسشنامه	خیلی زیاد	زیاد	متوسط	کم	خیلی کم	ند	میانگین	انحراف استاندارد	ضریب تغییرات	رتبه در این مؤلفه	رتبه در کل شاخص‌ها
۱۲	رعایت آئین‌نامه راهور - مقررات حمل‌ونقل درون‌شهری و برون‌شهری - مقررات حمل کالا و مسافر	۱۰۹	۴۷	۳۴	۰	۰	۵	۴۳۹۴۷	۰/۳۷۴۵۸	۰/۱۷۶۲۵	۱	۷
۱۳	رعایت ابلاغیه‌ها - دستورالعمل‌ها - بخشنامه‌ها	۹۱	۶۲	۳۱	۵	۱	۵	۴۳۴۴۴	۰/۱۵۸۷۴	۰/۳۰۲۱۸	۲	۱۲
-	جمع‌بندی پاسخ سؤال‌ها	۲۰۰	۱۰۹	۶۵	۵	۱	-	-	-	-	-	-

با توجه به جدول فوق:

- ا. تأثیر شاخص‌های مؤلفه قوانین و مقررات راندگی تهاجمی بر اجرای مأموریت‌های آماد و پشتیبانی ناجا در زمان مناسب دارای میانگین‌های بین ۴/۳۹۴۷ و ۴/۲۴۷۴ هستند.
- ب. با توجه به رتبه‌بندی شاخص‌های مؤلفه قوانین و مقررات راندگی تهاجمی، شاخص رعایت آئین‌نامه راهور - مقررات حمل‌ونقل درون‌شهری و برون‌شهری - مقررات حمل کالا و مسافر با میانگین ۴/۳۹۴۷ بیشترین و شاخص رعایت ابلاغیه‌ها - دستورالعمل‌ها - بخشنامه‌ها با میانگین ۴/۲۴۷۴ کمترین تأثیر را در میان سایر شاخص‌های مؤلفه قوانین و مقررات راندگی تهاجمی دارد.
- ت. با توجه به اینکه مد اکثریت شاخص‌های مؤلفه قوانین و مقررات راندگی تهاجمی، پنج است، اما اکثریت نمونه آماری (۵۲/۶۳٪) گزینه خیلی زیاد را که به معنای تأثیر خیلی زیاد شاخص‌های قوانین و مقررات راندگی تهاجمی بر اجرای مأموریت‌های آماد و پشتیبانی ناجا در زمان مناسب است را انتخاب نموده‌اند.
- ث. با توجه به اینکه میانگین کل شاخص‌های مؤلفه قوانین و مقررات راندگی تهاجمی ۴/۳۲۱۰۵ به دست آمده است و در بین سیزده مؤلفه رتبه ششم را به دست آورده است،

میزان تأثیر این مؤلفه بر اجرای مأموریت‌های آماد و پشتیبانی ناجا در زمان مناسب در حد زیاد ارزیابی شده است.

رتبه‌بندی توصیفی مؤلفه‌های رانندگی تهاجمی

بر اساس تحلیل توصیفی پاسخ‌های پرسش‌شوندگان رتبه‌بندی مؤلفه‌های رانندگی تهاجمی به شرح جدول هفت است.

جدول (۷): رتبه‌بندی مؤلفه‌های رانندگی تهاجمی در تأثیر رانندگی تهاجمی رانندگان سازمانی بر اجرای مأموریت‌های آماد و پشتیبانی ناجا در زمان مناسب

ردیف	مؤلفه	میانگین	انحراف معیار	ضریب تغییرات	رتبه
۱	دانش رانندگی تهاجمی	۴/۴۹۲۱	۰/۴۶۷۱۱	۰/۱۰۳۹۹	۱
۲	مهارت رانندگی تهاجمی	۴/۱۷۰۷	۰/۵۴۰۷۳	۰/۱۲۹۶۵	۲
۳	قوانین و مقررات	۴/۳۲۱۱	۰/۷۰۱۱۵	۰/۱۶۲۲۶	۳

همانطور که در جدول شماره هفت نشان داده شده است مؤلفه دانش رانندگی تهاجمی با میانگین کل ۴/۴۹۲۱ و ضریب تغییرات ۰/۱۰۳۹۹، با رتبه یک، بیشترین و مؤلفه قوانین و مقررات با میانگین کل ۴/۳۲۱۱ و ضریب تغییرات ۰/۱۶۲۲۶، با رتبه ۳ کمترین تأثیر را در میان مؤلفه‌های تأثیر رانندگی تهاجمی رانندگان سازمانی بر اجرای مأموریت‌های آماد و پشتیبانی ناجا در زمان مناسب دارند. قابل توجه است که علیرغم بیشتر بودن میانگین مؤلفه قوانین و مقررات (۴/۳۲۱۱) نسبت به میانگین مؤلفه مهارت رانندگی تهاجمی (۴/۱۷۰۷)، رتبه پایین‌تری نسبت به مؤلفه مذکور کسب کرده است و این به دلیل تأثیر پراکندگی پاسخ‌ها در رتبه‌بندی است که باعث شده است ضریب تغییرات مؤلفه قوانین و مقررات (۰/۱۶۲۲۶) نسبت به ضریب تغییرات مؤلفه مهارت رانندگی تهاجمی (۰/۱۳۲۵۴) بالاتر شود.

یافته‌های استنباطی و پاسخ سؤال‌های تحقیق

با توجه به اینکه برای بررسی فرضیات تحقیق از آزمون‌های آماری استفاده می‌شود و شرط استفاده از آزمون‌های پارامتریک آماری نرمال بودن توزیع داده‌ها است، نخست آزمون کلموگروف اسمیرنوف برای بررسی نرمال بودن متغیرها انجام می‌شود. نتایج بدست آمده مطابق جدول شماره هشت است.

جدول (۸): نتایج آزمون کلموگروف اسمیرنوف برای بررسی نرمال بودن توزیع داده‌ها

نمونه آماری		فرضیه اول	فرضیه دوم	فرضیه سوم	فرضیه اصلی
		۱۹۰	۱۹۰	۱۹۰	۱۹۰
پارامترهای عادی	میانگین	۴/۴۹۲۱	۴/۱۷۰۷	۴/۳۲۱۱	۴/۳۲۷۹
	انحراف معیار	۰/۴۶۷۱۱	۰/۵۴۰۷۳	۰/۷۰۱۱۵	۰/۴۵۸۸۸
حداکثر تفاوت	مطلق	۰/۱۹۶	۰/۰۷۹	۰/۲۳۴	۰/۱۰۵
	مثبت	۰/۱۳۸	۰/۰۶۳	۰/۱۶۶	۰/۰۷۲
	منفی	-۰/۱۹۶	-۰/۰۷۹	-۰/۲۳۴	-۰/۱۰۵
کلموگروف اسمیرنوف		۲/۷۰۵	۱/۰۹۶	۳/۲۱۹	۱/۴۵۳
سطح معناداری		۰/۰۰۰	۰/۱۸۱	۰/۰۰۰	۰/۰۲۹

با توجه به اینکه سطح معنی‌داری برای متغیرهای فرضیه فرعی دوم (مؤلفه مهارت رانندگی تهاجمی)، از ۰/۰۵ بیشتر است، این متغیر دارای توزیع نرمال بوده و می‌شود از آزمون پارامتریک مقایسه مقدار میانگین استفاده کرد؛ اما با توجه به کمتر از ۰/۰۵ بودن سطح معنی‌داری برای متغیرهای فرضیات اول (مؤلفه مهارت رانندگی تهاجمی)، سوم (مؤلفه قوانین و مقررات رانندگی تهاجمی) و اصلی (متغیر رانندگی تهاجمی) که به معنی غیر نرمال بودن توزیع متغیرهای اخیر است، از آزمون ناپارامتریک دوجمله‌ای استفاده می‌شود.

برای بررسی فرضیه فرعی اول مبنی بر اینکه دانش رانندگی تهاجمی رانندگان سازمانی بر اجرای مأموریت‌های ناجا در زمان مناسب تأثیر معنی‌داری دارد، به دلیل غیر نرمال بودن توزیع آن از آزمون ناپارامتریک دوجمله‌ای استفاده می‌شود. سؤال‌های یک الی چهار از سؤالات اصلی پرسشنامه صحت این فرضیه را می‌سنجند. خروجی آزمون با بهره‌گیری از نرم‌افزار اس پی اس اس مطابق جدول شماره نه است.

جدول (۹): آزمون دوجمله‌ای تأثیر مؤلفه دانش رانندگی تهاجمی رانندگان سازمانی بر اجرای مأموریت‌های ناجا در زمان مناسب

فرضیه اول (تأثیر مؤلفه دانش رانندگی)	دسته‌بندی	تعداد	مشاهده‌شده	آزمون	سطح معناداری
گروه ۱	$3 \geq$	۱	۰/۱	۰/۵۰	۰/۰۰۰
گروه ۲	$3 <$	۱۸۹	۰/۹۹		
جمع		۱۹۰	۱/۰۰		

مطابق جدول فوق چون سطح معنی‌داری کمتر از ۰/۰۵ است پس نسبت افرادی با نمره کمتر یا مساوی ۳ با افراد با نمره بیشتر از سه، متفاوت است. برای تشخیص اینکه نسبت کدام گروه بیشتر است از ستون نسبت مشاهده شده استفاده می‌شود. در این ستون نسبت مشاهده شده برای بزرگ‌تر از سه، برابر ۰/۹۹ است. پس نسبت نتیجه بزرگ‌تر از سه، بیش از افراد کوچک‌تر یا

مساوی سه است؛ بنابراین فرض تحقیق مبنی بر اینکه دانش رانندگی تهاجمی رانندگان سازمانی بر اجرای مأموریت‌های ناجا در زمان مناسب تأثیر معنی‌داری دارد، با اطمینان ۹۵ درصد پذیرفته می‌شود.

برای بررسی فرضیه فرعی دوم مبنی بر اینکه مهارت رانندگی تهاجمی رانندگان سازمانی بر اجرای مأموریت‌های ناجا در زمان مناسب تأثیر معنی‌داری دارد، به دلیل نرمال بودن توزیع آن از آزمون پارامتریک مقایسه مقدار میانگین یا تی تک نمونه‌ای استفاده می‌شود. سؤال‌های پنج‌الی ۱۱ از سؤالات اصلی پرسشنامه صحت این فرضیه را می‌سنجند. خروجی آزمون با بهره‌گیری از نرم‌افزار اس پی اس اس مطابق جدول شماره ۱۰ است:

جدول (۱۰): آزمون تی تک نمونه‌ای تأثیر مؤلفه مهارت رانندگی تهاجمی رانندگان سازمانی بر اجرای مأموریت‌های ناجا در زمان مناسب

مقدار آزمون = ۳							فرضیه دوم (تأثیر مؤلفه مهارت رانندگی تهاجمی)
۹۵٪ فاصله اطمینان از تفاوت		اختلاف میانگین	معنی‌داری	درجه آزادی	انحراف استاندارد	میانگین	
حد بالا	حد پایین						
۱۳۴/۱	۳۳/۱	۷۶۰/۱	۰/۰	۶۷۱	۳۰۰/۵۴	۷۰۷/۴	۲۴۷/۲

مطابق جدول چون سطح معنی‌داری کمتر از ۰/۰۵ است پس میزان تأثیر مهارت رانندگی تهاجمی رانندگان سازمانی بر اجرای مأموریت‌های ناجا در زمان مناسب برابر متوسط نیست و چون کرانه‌های بالا و پائین هر دو مثبت هستند، میزان تأثیر بیش از متوسط و در سطح زیاد یا خیلی زیاد برآورد می‌شود؛ بنابراین فرض تحقیق مبنی بر اینکه مهارت رانندگی تهاجمی رانندگان سازمانی بر اجرای مأموریت‌های ناجا در زمان مناسب تأثیر معنی‌داری دارد، با اطمینان ۹۵ درصد پذیرفته می‌شود.

برای بررسی فرضیه فرعی سوم مبنی بر اینکه رعایت قوانین و مقررات رانندگی تهاجمی رانندگان سازمانی بر اجرای مأموریت‌های ناجا در زمان مناسب تأثیر معنی‌داری دارد، به دلیل غیر نرمال بودن توزیع آن از آزمون نا پارامتریک دوجمله‌ای استفاده می‌شود. سؤال‌های ۱۲ الی ۱۳ از سؤالات اصلی پرسشنامه صحت این فرضیه را می‌سنجند. خروجی آزمون با بهره‌گیری از نرم‌افزار اس پی اس اس مطابق جدول شماره ۱۱ است.

جدول (۱۱): آزمون دوجمله‌ای تأثیر مؤلفه رعایت قوانین و مقررات رانندگی تهاجمی رانندگان سازمانی بر اجرای مأموریت‌های ناجا در زمان مناسب

سطح معناداری	آزمون	مشاهده شده	تعداد	دسته بندی	فرضیه سوم (تأثیر مؤلفه قوانین و مقررات رانندگی تهاجمی)
۰/۰۰۰	۰/۵۰	۰/۱۱	۲۱	$3 \geq$	گروه ۱
		۰/۸۹	۱۶۹	$3 <$	گروه ۲
		۱/۰۰	۱۹۰		جمع

مطابق جدول فوق چون سطح معنی داری کمتر از ۰/۰۵ است پس نسبت نتایج با نمره کمتر یا مساوی سه، با افراد با نمره بیشتر از سه، است. برای تشخیص اینکه نسبت کدام گروه بیشتر است از ستون نسبت مشاهده شده استفاده می‌شود. در این ستون نسبت مشاهده شده برای بزرگ‌تر از ۳ برابر ۰/۸۹ است. پس نسبت نتایج بزرگ‌تر از سه، بیش از افراد کوچک‌تر یا مساوی سه است؛ بنابراین فرض تحقیق مبنی بر اینکه مهارت رانندگی تهاجمی رانندگان سازمانی بر اجرای مأموریت‌های ناجا در زمان مناسب تأثیر معنی داری دارد، با اطمینان ۹۵ درصد پذیرفته می‌شود.

برای بررسی فرضیه اصلی مبنی بر اینکه رانندگی تهاجمی رانندگان سازمانی بر اجرای مأموریت‌های ناجا در زمان مناسب تأثیر معنی داری دارد، به دلیل غیر نرمال بودن توزیع آن از آزمون نا پارامتریک دوجمله‌ای استفاده می‌شود. سؤال‌های یک الی ۱۳ از سؤالات اصلی پرسشنامه صحت این فرضیه را می‌سنجند. خروجی آزمون به بهره‌گیری از نرم‌افزار اس پی اس مطابق جدول شماره ۱۱ است.

جدول (۱۱): آزمون دوجمله‌ای تأثیر مؤلفه رعایت قوانین و مقررات رانندگی تهاجمی رانندگان سازمانی بر اجرای مأموریت‌های ناجا در زمان مناسب

سطح معناداری	آزمون	مشاهده شده	تعداد	دسته بندی	فرضیه اصلی (تأثیر رانندگی تهاجمی)
۰/۰۰۰	۰/۵۰	۰/۰۱	۲	$3 \geq$	گروه ۱
		۰/۹۹	۱۸۸	$3 <$	گروه ۲
		۱/۰۰	۱۹۰		جمع

مطابق جدول فوق چون سطح معنی داری کمتر از ۰/۰۵ است پس نسبت نتایج با نمره کمتر یا مساوی سه، با افراد با نمره بیشتر از سه، است. برای تشخیص اینکه نسبت کدام گروه بیشتر است از ستون نسبت مشاهده شده استفاده می‌شود. در این ستون نسبت مشاهده شده برای بزرگ‌تر از سه، برابر ۰/۹۹ است. پس نسبت نتایج بزرگ‌تر از سه، بیش از افراد کوچک‌تر یا مساوی سه است؛ بنابراین فرض تحقیق مبنی بر اینکه مهارت رانندگی تهاجمی رانندگان سازمانی بر اجرای

مأموریت‌های ناجا در زمان مناسب تأثیر معنی‌داری دارد، با اطمینان ۹۵ درصد پذیرفته می‌شود.

رتبه‌بندی استنباطی مؤلفه‌های رانندگی تهاجمی

در بخش‌های قبلی رتبه‌بندی تأثیر شاخص‌ها و مؤلفه‌های رانندگی تهاجمی بر اساس تحلیل توصیفی پاسخ‌های پرسش‌شوندگان ارائه گردید که یافته‌ها بیانگر تأثیر متفاوت شاخص‌های سیزده‌گانه و مؤلفه‌های دانش، مهارت و قوانین و مقررات رانندگی تهاجمی در نمونه آماری بود. حال برای بررسی یکسان یا متفاوت بودن تأثیر شاخص‌ها و مؤلفه‌های مذکور در جامعه آماری موردنظر از آزمون فریدمن استفاده می‌شود. رتبه‌بندی شاخص‌های رانندگی تهاجمی به شرح جدول ۱۲ است. برای جدول ۱۲، مربع کای اسکوتر برای این رتبه‌بندی برابر با $148/059$ و درجه آزادی آن برابر ۱۲ است. چون مقدار خطا برابر $0/000$ و از $0/05$ کوچک‌تر است، از طرفی چون رخ دادن یک مربع کای $148/059$ با ۱۲ درجه آزادی به صورت اتفاقی غیرمحمول است، نتیجه می‌گیریم که ۱۳ شاخص رانندگی تهاجمی در این تحقیق دارای اهمیت یکسانی نیستند و از نظر اولویت با هم متفاوت هستند؛ بنابراین رتبه‌بندی شاخص‌های رانندگی تهاجمی بر اساس اهمیت و تأثیر در اجرای مأموریت‌های ناجا در زمان مناسب به ترتیب جدول ۱۲ است و شاخص اقدامات قبل، حین و بعد حرکت تأثیر بیشتری نسبت به سایر شاخص‌ها دارد.

جدول (۱۲): اولویت‌بندی شاخص‌های تأثیر رانندگی تهاجمی رانندگان سازمانی بر اجرای بهینه

مأموریت‌های ناجا

ردیف	شاخص	امتیاز فریدمن	رتبه
۱	علائم و مقررات ایمنی	۷/۸۸	۳
۲	اقدامات قبل، حین و بعد حرکت	۸/۳۵	۱
۳	نگهداری خودرو	۷/۷۱	۴
۴	رانندگی تهاجمی در شرایط جوی مختلف	۸/۱۴	۲
۵	مهارت کنترل سطح تماس لاستیک‌ها	۷/۰۷	۶
۶	مهارت کنترل انتقال وزن خودرو حین حرکت	۶/۵۲	۸
۷	مهارت اجتناب از قفل چرخ‌ها با ترمز	۶/۴۵	۹
۸	مهارت اجتناب از داغ کردن ترمز	۶/۱۵	۱۱
۹	مهارت بهره‌گیری از حداکثر قدرت موتور	۶/۲۹	۱۰
۱۰	مهارت اجتناب از کم فرمانی و بیش فرمانی	۶/۰۹	۱۲
۱۱	مهارت بهره‌گیری هم‌زمان از ترمزدستی و فرمان در چرخش آبی	۶/۰۶	۱۳
۱۲	رعایت آئین‌نامه راهور - مقررات حمل‌ونقل درون‌شهری و برون‌شهری - مقررات حمل کالا و مسافر	۷/۴۳	۵
۱۳	رعایت ابلاغیه‌ها - دستورالعمل‌ها - بخشنامه‌ها	۶/۸۸	۷

برای اطمینان از اینکه تفاوت معنی‌داری بین مؤلفه‌ها در جامعه وجود دارد یا خیر، از آزمون فریدمن بهره‌گیری شد. این آزمون مشخص می‌کند که کدام‌یک از مؤلفه‌های راندگی تهاجمی بر اجرای مأموریت‌های ناجا در زمان مناسب بیشترین تأثیر را دارد. بر اساس آزمون فریدمن جدول شماره ۱۳ ارائه شد:

جدول (۱۳): اولویت‌بندی مؤلفه‌های تأثیر راندگی تهاجمی رانندگان سازمانی بر اجرای بهینه مأموریت‌های ناجا

رتبه	امتیاز فریدمن	مؤلفه	ردیف
۱	۲/۳۲	مؤلفه دانش راندگی تهاجمی	۱
۳	۱/۶۷	مؤلفه مهارت راندگی تهاجمی	۲
۲	۲/۰۱	مؤلفه قوانین و مقررات	۳

برای جدول فوق، مربع کای اسکوئر برای این رتبه‌بندی برابر با $46/091$ و درجه آزادی آن برابر ۲ است. چون مقدار خطا برابر $0/000$ و از $(0/05)$ کوچک‌تر است، از طرفی چون رخ دادن یک مربع کای $46/091$ با ۲ درجه آزادی به صورت اتفاقی غیرمحتمل است، نتیجه می‌گیریم که سه مؤلفه راندگی تهاجمی در این تحقیق دارای اهمیت یکسانی نیستند و از نظر اولویت با هم متفاوت هستند؛ بنابراین رتبه‌بندی مؤلفه‌های راندگی تهاجمی بر اساس اهمیت و در اجرای مأموریت‌های ناجا در زمان مناسب به ترتیب مؤلفه دانش راندگی تهاجمی، مؤلفه قوانین و مقررات و مؤلفه مهارت راندگی تهاجمی است و مؤلفه دانش راندگی تهاجمی تأثیر بیشتری نسبت به سایر ابعاد دارد.

نتیجه‌گیری و پیشنهادها

اولین و مهم‌ترین نتیجه ضرورت بهره‌گیری از راندگی تهاجمی در مأموریت‌های آماد و پشتیبانی ناجا است. بهره‌گیری از راندگی تهاجمی در مأموریت‌های پشتیبانی چندان مرسوم نبوده و نوآوری خاص این پژوهش محسوب می‌گردد. عمده منابع در دسترس به جنبه پرخاشگرانه راندگی تهاجمی پرداخته‌اند که از آن جمله می‌توان به صادق نژاد، فاطمه، خدابخشی کولایی، آناهیتا (۱۳۹۹)، متقیان، زهرا، شکری، امید (۱۳۹۷)، خانبانی، مهدی، اسماعیلی، علیرضا، بیاتیان، آیت‌اله (۱۳۹۲)، احدی، محمدرضا، دوست محمدی، احسان، تنظیمی، محمد (۱۳۸۸)، افروز، غلامعلی (۱۳۸۵)، افروز، غلامعلی (۱۳۸۰)، اشاره نمود و تنها پژوهش در این حوزه، تحقیق دولا، کریس ۱، گلر، ای. اسکات (۲۰۰۳)، است که سعی کرده با پیشنهاد ارائه تعریف مشترک، از بار نگاه منفی به راندگی تهاجمی کاسته و زمینه گسترش استفاده از قابلیت‌های این نوع

رانندگی در رفع نیازهای امدادی را داشته باشد. البته حوزه تأثیر این نوع رانندگی گسترده‌تر بوده و محدود به حوزه خودروهای امدادی نیست و شامل سایر حوزه‌ها نظیر حوزه پشتیبانی نیز می‌شود که نتایج پژوهش اخیر نیز آن را تأیید می‌کنند. میرسید، سید احمد (۱۳۹۶)، در تحقیقی با عنوان «بررسی تأثیر رانندگی تدافعی در کاهش تصادفات ناوگان خودروپی ناجا» به مقوله رانندگی توجه نموده اما جای سنجش تأثیر رانندگی تدافعی در اجرای مأموریت‌های آمد و پشتیبانی یا سایر پلیس‌های تخصصی کماکان خالی است. = اگر عموم افراد جامعه در رانندگی کسب مهارت می‌کنند، لازم است که رانندگان و کاربران وسایل نقلیه در ناجا نسبت به فراگیری رانندگی تهاجمی، رانندگی تدافعی و رانندگی حرفه‌ای، اقدام نمایند تا با ایمنی و تسلط کامل بتوانند مأموریت‌های محوله را به‌خوبی اجرا نمایند.

از نظر پاسخ‌دهندگان مهم‌ترین شاخص رانندگی تهاجمی رانندگان سازمانی در اجرای مأموریت‌های آمد و پشتیبانی در زمان مناسب ناجا، شاخص اقدامات قبل، حین و بعد حرکت بوده که باید در برنامه‌های آموزشی رانندگان گنجانده شده و مورد توجه و اهتمام جدی قرار گیرد.

همچنین از نظر پاسخ‌دهندگان مهم‌ترین مؤلفه، مؤلفه دانش رانندگی تهاجمی با شاخص‌های دانش علائم و مقررات ایمنی، دانش اقدامات قبل، حین و بعد حرکت، دانش نگهداری، تعمیرات و سرویس‌های اولیه خودرو، دانش رانندگی تهاجمی در شرایط جوی مختلف می‌باشند که نه تنها بایستی در برنامه‌های آموزشی رانندگان گنجانده شده و مورد توجه و اهتمام جدی قرار گیرد بلکه جهت حفظ و ارتقاء این شاخص‌ها، باید نهادینه نمودن و فرهنگ‌سازی در ناجا با حس مسئولیت‌پذیری و کسب تجربه مورد توجه قرار گیرد.

البته لازم است توجه شود که علیرغم تفاوت تأثیر مؤلفه‌های رانندگی تهاجمی بر اجرای مأموریت‌های آمد و پشتیبانی در زمان مناسب، مطابق آنچه در یافته‌های تحقیق مشهود است (مؤلفه دانش رانندگی تهاجمی، مؤلفه مهارت رانندگی تهاجمی، مؤلفه قوانین و مقررات به ترتیب دارای امتیاز فریدمن ۲/۳۲، ۱/۶۷، ۲/۰۱) ولی این تفاوت‌ها چندان زیاد نبوده و نباید توجه به مؤلفه برتر مانع از توجه به سایر مؤلفه‌ها شود. همین نکته در شاخص‌ها هم کم‌وبیش مشهود است و باید مورد توجه قرار گیرد.

مدیران و فرماندهان ضمن شناسایی روحیات افراد زیرمجموعه خود نسبت به کنترل پرخاشگری کارکنان خود واکنش نشان داده و به اقدامات مخرب آن‌ها چه برای مأموریت‌ها و چه برای وسایل نقلیه تحویلی آن‌ها نظارت کامل داشته باشند. به‌طور کل آموزش‌های رانندگی تهاجمی برای رانندگان دارای روحیه پرخاشگرانه توصیه نمی‌شود.

چنانکه ذکر شد مهم‌ترین شاخص، شاخص اقدامات قبل، حین و بعد است. بخش عمده‌ای از

اقدامات قبل، حین و بعد حرکت درگرونت^۱ کارآمد است. با بازدیدهای مرتب، سرویس به‌موقع، اهمیت دادن به تنظیم، تعویض موردنیاز و تعمیر به هنگام وسایل نقلیه در حال استفاده می‌توان به این مهم نائل شد.

طبق یافته‌ها، مؤلفه رتبه دوم اجرای قوانین و مقررات رانندگی تهاجمی است. یگان‌های تابعه با توجه به دستورالعمل نحوه رانندگی وسایل نقلیه و گوشزد نمودن اجرای کلیه قوانین درون و برون‌سازمانی در خصوص رانندگی و وسایل نقلیه می‌توانند نتایج تحقیق در خصوص اجرای قوانین و مقررات رانندگی، به‌خصوص رانندگی تهاجمی را در ناجا ارتقاء بخشند.

درنهایت، تأثیر عوامل رانندگی تهاجمی رانندگان سازمانی در اجرای مأموریت‌های آماد و پشتیبانی در زمان مناسب ناجا مابین زیاد و خیلی زیاد ارزیابی می‌گردد. بر این اساس پیشنهاد می‌شود جهت رسیدن به سطح خیلی زیاد، نسبت به ارتقاء شاخص‌های دارای نمره پایین‌تر توسط مدیران به شرح ذیل اقدام گردد: مدنظر قرار دادن امتیاز دوره‌های رانندگی تهاجمی در بدو استخدام رانندگان علی‌الخصوص برای رانندگان حمل‌ونقل سنگین ناجا، توسط مسئولین گزینش و استخدام، تخصیص منابع مالی و انسانی موردنیاز در سازمان (تأمین امکانات آموزشی و منابع انسانی مرتبط)، تدوین راهبردی سازمانی برای ارتقاء رانندگی و تهیه برنامه مناسب جهت اجرا، استفاده از عوامل انگیزشی و بازدارنده، در افزایش رعایت قوانین و مقررات ترافیکی توسط رانندگان، بهبود شرایط روانی از راه بهبود رفتارهای رانندگی رانندگان حین استفاده وسایل حمل‌ونقل در مأموریت‌های ناجا توسط معاونت بهداری ناجا.

منابع

- آقایی، اصغر (۱۳۸۵)، *مدیریت نگهداری و تعمیرات خودروبی*، دانشگاه علوم انتظامی امین، تهران.
- آقایی، اصغر، (۱۳۸۶)، *رانندگی ایمن*، مرکز فناوری معاونت آموزش ناجا.
- آقایی، اصغر، (۱۳۸۸)، *مدیریت ترابری*، انتشارات جهان جام جم.
- احدی، محمدرضا، دوست محمدی، احسان، تنظیمی، محمد (۱۳۸۸)، *رفتارهای تهاجمی رانندگان عاملی تأثیرگذار در تصادفات*، اولین کنفرانس تصادفات و سوانح جاده‌ای و ریلی، دانشگاه آزاد اسلامی زنجان، زنجان.
- افرازه، عباس (۱۳۸۷)، *مدیریت دانش (مفاهیم، مدل‌ها، اندازه‌گیری، پیاده‌سازی)*، تهران: مؤلف.
- افروز، غلامعلی، (۱۳۸۰)، *مبانی روان‌شناختی رفتارهای تهاجمی در رانندگی*، دومین کنفرانس منطقه‌ای مدیریت ترافیک، تهران، <https://civilica.com/doc/8622>
- افروز، غلامعلی (۱۳۸۵)، *روان‌شناسی رانندگی، ویژگی‌های شخصیت و رانندگی تهاجمی*، سومین کنفرانس منطقه‌ای مدیریت ترافیک، تهران... <https://civilica.com/doc/8656>

باقری خلیلی، فاطمه؛ شیخ‌الاسلامی، عبدالرضا (۱۳۹۰). *تحلیلی بر تحقیقات انجام‌شده در زمینه عوامل مؤثر بر وقوع تصادفات در راه‌های برون‌شهری*. فصلنامه علمی ترویجی راهور، سال (۸)، شماره (۱۵)، (۹۳-۱۱۶).

بریری، ماهرخ و رویا بارسلطان (۱۳۹۰). *روان‌شناسی ترافیک*. تهران: سازمان فرهنگی هنری شهرداری تهران، موسسه نشر شهر.

تبریزی، غلامرضا (۱۳۸۸). *اموال عمومی و حفاظت از آن* - سازمان فرهنگی تفریحی شهرداری مشهد ص ۴۷-۱۶.

حجازی، سید مصطفی (۱۳۸۹). *اصول و تکنیک‌های رانندگی استراتژیک*. سبز رایان گستر، چاپ سوم، تهران.

حجازی، سید مصطفی (۱۳۹۰). *اصول و تکنیک‌های رانندگی حرفه‌ای*. سبز رایان گستر، چاپ سوم، تهران.

حجازی، سیدمصطفی و برزآبادی فراهانی، حسین (۱۳۹۲). *مهارت‌های تکمیلی رانندگی و اهمیت آن*، نخستین همایش ملی HSE با رویکرد صنایع بالادستی نفت و گاز، آبادان.

خاکی، غلامرضا (۱۳۸۷). *روش تحقیق با رویکردی به پایان‌نامه نویسی*. تهران، نشر بازتاب، چاپ چهارم.

خانبانی، مهدی، اسماعیلی، علی رضا، بیاتیان، آیت اله (۱۳۹۲). *شخصیت و رانندگی تهاجمی*. نشر دفتر تحقیقات کاربردی فرماندهی انتظامی استان کرمان، چاپ روژان گرافیک، چاپ اول، کرمان.

روشن، علی اصغر و نوراله، فرهادیان (۱۳۸۵). *فرهنگ اصطلاحات جغرافیای سیاسی - نظامی*. تهران: دانشگاه امام حسین (ع).

ریس، پرشین، حجازی، سید مصطفی، برزآبادی فراهانی، حسین (۱۳۹۸). *اصول و تکنیک‌های رانندگی تدافعی*. پارسیان سرعت کوشک، چاپ دهم، تهران.

شالباف، محمدرضا (۱۴۰۰). *تأثیر رانندگی تهاجمی رانندگان سازمانی بر اجرای بهینه مأموریت‌های ناجا*. پایان‌نامه کارشناسی ارشد، دانشگاه علوم انتظامی امین.

شوقی، محمود (۱۳۸۵). *پشتیبانی آمادی در عملیات انتظامی*. دانشگاه علوم انتظامی امین.

شوقی، محمود (۱۴۰۰). *تنظیم سیاست‌های آمادی ناجا*. دانشگاه علوم انتظامی امین.

صادق نژاد، فاطمه، خدابخشی کولایی، آناهیتا (۱۳۹۹). *بررسی ویژگی‌های روانسنجی پرسشنامه عدم درگیری اخلاقی در رانندگی تهاجمی*. مورد مطالعه شهر تهران، نشریه روان پرستاری، دوره ۸، شماره ۵، ص ۸۷-۹۶.

عباس نیا، لادن، (۱۴۰۰). *آلفای کرونباخ چیست؟- مثال کاربردی در SPSS*، تابستان ۱۴۰۰، قابل دسترسی در:

<https://amarpishro.com/statistics-training/cronbachs-alpha/>

قوامی، سید حسین، اسماعیلی، ایوب (۱۳۹۱). *مدل شایستگی متخصص روابط عمومی*. روابط عمومی، اردیبهشت ۹۱، شماره ۸۲، صفحات ۳۴-۴۱.

متقیان، زهرا، شکری، امید (۱۳۹۷)، *مدل یابی رانندگی تهاجمی بر اساس ویژگی‌های شخصیتی با میانجیگری هیجان خشم در رانندگی*، فصلنامه مطالعات روانشناسی بالینی، دانشگاه علامه طباطبایی، سال نهم، شماره ۳۴، ص ۱۰۹ تا ۱۴۳.

میر سید، سیداحمد (۱۳۹۶). *بررسی تأثیر رانندگی تدافعی در کاهش تصادفات ناوگان خودرویی ناجا*. پایان‌نامه کارشناسی ارشد، دانشگاه علوم انتظامی امین.

نصرت پناه، سیاوش (۱۳۸۴). *مدیریت و فرماندهی لجستیک (آماد و پشتیبانی)*. تهران: انتشارات جهان جام جم.

هراتی، بهروز (۱۳۹۵). *بررسی میزان اثربخشی تحقیقات کاربردی آمادی در بهینه‌سازی تأمین کالا و تجهیزات (مورد مطالعه خودرو)*، پایان‌نامه کارشناسی ارشد، دانشگاه علوم انتظامی امین.

Alavi, M. and Leidner, D.E. (2001), "Review: knowledge management and knowledge management systems: conceptual foundations and research issues", MIS Quarterly, Vol. 25 No. 1, pp. 107-36.

Alonso, F., Esteban, C., Serge, A., & Ballestar, M. L. (2017). *Shouting and cursing while driving: Frequency, reasons, perceived risk and punishment*. Journal of Sociology and Anthropology, 1(1), 1-7.

Berdoulat, E., Vavassori, D., and Sastre, M. (2013), *Driving anger, emotional and instrumental aggressiveness, and impulsiveness in the prediction of aggressive and transgressive driving*. Accident Analysis and Prevention 50, 758-767.

Cordazzo, S. T. D., Scialfa, C. T., & Ross, R. J. (2016). *Modernization of the driver behaviour questionnaire*. Accident Analysis and Prevention, 87, 83-91. <https://doi.org/10.1016/j.aap.2015.11.016>.

Dahlen, E.R., Edwards, B.D., Tubre, T., Zyphur, M.J., and Warren, C.R. , (2012), *Taking a look behind the wheel: An investigation into the personality predictors of aggressive driving*. Accident Analysis & Prevention 451-9.

Davenport, T., and Prusak, L. 1998. *Working knowledge: How organizations manage what they know*. Boston: Harvard Business School Press.

Deffenbacher, J. L., Stephens, A. N., & Sullman, M. J. M. (2016). *Driving anger as a psychological construct: Twenty years of research using the Driving Anger Scale*. Transportation Research Part F-Traffic Psychology and Behaviour, 42, 236-247. <https://doi.org/10.1016/j.trf.2015.10.021>.

Dula, C. S., & Geller E. Scott. (2003). *Risky, aggressive, or emotional driving: Addressing the need for consistent communication in research*. Journal of Safety Research 34 (2003) 559- 566.

Espinosa, F., Jimenez, J.A., Santiso, E., Gardel, A., Perez, D., Casanova, J. and Santos, C. (2011), *Design and implementation of a portable electronic system for vehicle-driver-route activity measurement*. Measurement 44, 2 326-337.

Feng, Z. X., Yang, M. M., Ma, C. X., Jiang, K., Lei, Y. W., Huang, W. J., ... Zhou, M. X. (2017). *Driving anger and its relationships with type A behavior patterns and trait anger: Differences between professional and non-professional drivers*. Plos One, 12(12), 17.

Gallupe B. (2001). *Knowledge Management Systems: Surveying the Landscape*. International Journal of Management Reviews, 3 (1), 61-77.

Gerondeau, C. 1993: *Defensive driving training Proceedings Of First Conference on Asian Road Safety (CARSI) Kuala Lumpur, Malaysia: JKR, Jalon Salahuddin.*

- Gianfranchi, E., Tagliabue, M., Spoto, A., & Vidotto, G. (2017). *Sensation seeking, non-contextual decision making, and driving abilities as measured through a moped simulator*. *Frontiers in Psychology*, 8, 2126. <https://doi.org/10.3389/fpsyg.2017.02126>.
- Glasser, P. (1998), "*The knowledge factor*", CIO, 15 December, pp. 1-9.
- Guidelines accident reduction and prevention* (International Edition).uk. j.mack, AA Defensive Driving Course, Lithuania,2011.
- Jensen, M., Wagner, J., and Alexander, K. (2011), *Analysis of in-vehicle driver behaviour data for improved safety*. *Int'l Journal of Vehicle Safety* 5, 3 197—212.
- Kuhn, T. S. (1996). *The Structure of Scientific Revolutions*. 3rd Edn. Chicago: The Univer-city of Chicago Press.
- Li, K., Lu, M., Lu, F., Lv, Q., Shang, L., and Maksimovic, D. (2012), *Personalized driving behavior monitoring and analysis and emerging hybrid vehicles*. *Pervasive (LNCS 7319)*, 1--19.
- Nonaka, I. and Takeuchi, H. (1995), *The Knowledge Creating Company: How Japanese Companies Create the Dynamics of Innovation*, Oxford University Press, New York, NY.
- Paefgen, J., Kehr, F., Zhi, Y., and Michaelles, F. (2012), *Driving behavior analysis with smartphones: insights from a controlled field study*. In Proc. 11th Int. Conf. Mobile and Ubiquitous Multimedia, 36.
- Road safety (traffic) Regulations 2008: *Road Safety Act*1986,Victoria,Australia.
- Rowley, J. (1999), "*What is knowledge management?*", *Library Management*, Vol. 20 No. 8, p. 416.
- Winter, J. and Dodou, D. (2010), *The driver behavior questionnaire as a predictor of accidents: a meta-analysis*. *Journal of Safety Research* 41, 6 463—470. www.newyorksafetycouncil.com.
- Zaal,D,(1994),*Traffic law Enforcement: A Review of the literature*,Australia: Federal office of road safety.