

آسیب‌شناسی نحوه اعمال قانون در خودروهای آلاینده شهر تهران^۱

(مقاله پژوهشی)

سید مهدی حسینی^۲، سید سعید کاشفی^۳، ابراهیم اسدیان^۴

تاریخ دریافت: ۱۳۹۹/۰۱/۳۱

تاریخ پذیرش: ۱۳۹۹/۰۳/۳۱

چکیده

تحقیق حاضر با هدف آسیب‌شناسی نحوه اعمال قانون در خودروهای آلاینده شهر تهران انجام گرفت. پژوهش حاضر از نظر هدف، کاربردی و از نظر روش، آمیخته اکتشافی، ابتدا کیفی و بعد کمی است. جامعه آماری در بخش کیفی شامل ۱۰ نفر خبرگان حوزه ترافیک و آلودگی هوا بودند، که از طریق نمونه‌گیری هدفمند انتخاب شدند. در بخش کمی ۷۰ نفر از رؤسا و جانشینان راهور تهران بزرگ که به صورت تمام‌شمار انتخاب شده بودند و ۸۰ نفر از مراجعه‌کنندگان به مرکز معاینه فنی شرق تهران که به روش نمونه‌گیری تصادفی ساده با استفاده از جدول مورگان از بین ۱۰۱ انتخاب شدند. داده‌ها در بخش کیفی از طریق اجرای مصاحبه نیمه‌ساختاریافته استخراج و تحلیل آنها توسط نرم‌افزار *Maxqda* انجام شد. در بخش کمی پس از تبدیل آسیب‌ها به گویه‌های برگرفته از مرحله مصاحبه با استفاده از روش توصیفی-پیمایشی و نرم‌افزارهای *SPSS* مدل برآمده از فاز نخست تحقیق با روش‌های تحلیل عاملی اکتشافی مورد تجزیه و تحلیل قرار گرفت. در بخش کیفی، مدل اولیه پژوهش و در مرحله کمی مدل نهایی پژوهش شناسایی شد و تمام ابعاد مدل داده بنیاد استخراجی تبیین شد. نتایج این تحقیق نشان می‌دهد مهم‌ترین آسیب‌ها در سه شاخه آسیب‌های رفتاری، زمینه‌ای و ساختاری در ۹ مولفه شامل: مدیران، جو سازمانی، قانون‌گریزی، انگیزه و آموزش، سیاسی-قانونی، فرهنگی-اجتماعی، اقتصادی-حقوقی، منابع مالی و زیرساخت طبقه‌بندی شدند.

کلیدواژه‌ها: آسیب‌شناسی، اعمال قانون، خودروهای آلاینده.

۱. این مقاله برگرفته از پایان‌نامه کارشناسی ارشد است.

۲. دانشجوی کارشناسی ارشد مدیریت ترافیک، دانشگاه علوم نظامی امین، mehdihossini59@gmail.com

۳. دانشیار مدیریت آموزشی، دانشگاه علوم نظامی امین، نویسنده مسئول: s_s_kashfi@hotmail.com

۴. کارشناس ارشد مدیریت ترافیک، عضو هیئت علمی دانشگاه علوم نظامی امین، e.asadiyan@gmail.com

آلودگی هوا به‌ویژه در کلان‌شهر تهران به‌عنوان یک معضل ملی و یک عنصر فراساختاری در سیستم حمل‌ونقل شهری به‌عنوان یک شاخص مهم در سلامت زندگی انسان‌ها در نظر گرفته می‌شود. آلودگی از دهه ۷۰ تا به امروز همچنان رو به افزایش است؛ در پی این مشکل در سال ۱۳۷۴، مجلس شورای اسلامی، مصوبه‌ای به نام قانون نحوه جلوگیری از آلودگی هوا را به تصویب رساند که در آن، شرح وظایف دستگاه‌های مختلف اجرایی کشور به تصویب رسید. در سال ۱۳۷۹ طرح جامع کاهش آلودگی هوای تهران شکل گرفت. با وجود طرح‌ریزی و ارایه برنامه فوق، شهر تهران در سال ۲۰۱۴ جزو ۱۰ شهر آلوده جهان قرار گرفت؛ نهایتاً قانون هوای پاک در سال ۱۳۹۶ به تصویب رسید.

تهران با احتساب شهرک‌های اطراف، با بیش از ۱۷ میلیون نفر جمعیت به‌دلیل موقعیت توپوگرافی و اقلیمی خاص، استقرار هزاران واحد صنعتی و تردد حدود پنج میلیون انواع وسایط نقلیه فعال با مصرف نزدیک به ۱۲ میلیون لیتر بنزین در روز به‌عنوان یکی از آلوده‌ترین شهرهای بزرگ جهان مطرح است (تجریشی، ۱۳۹۸). با توجه به وضعیت موجود، نیاز به یک مدیریت یک‌پارچه و همه‌سونگر در جهت مدیریت این پدیده رو به تزاید همگام با رشد جمعیت احساس می‌شود. اکنون ۱۶ دستگاه، متولی کاهش آلودگی هوا هستند. با وضع قوانین جدید (قانون هوای پاک، ۱۳۹۶) کاملاً واضح است که مسئولیت آلودگی هوا بر عهده یک سازمان نبوده و همه سازمان‌های درگیر به‌صورت مشارکتی با محوریت سازمان محیط‌زیست فعالیت می‌کنند (تاران و همکاران، ۱۳۹۲).

بیش از ۸۰ درصد آلودگی هوای تهران، ناشی از منابع متحرک یا وسایل نقلیه است. براساس گزارش سازمان کنترل کیفیت هوای تهران، معضل اصلی آلودگی هوای شهر تهران، آلاینده ذرات معلق است که منبع ۷۰ درصد آن وسایل نقلیه هستند. تهران در مقایسه با ۲۶ شهر بزرگ دنیا به‌لحاظ غلظت آلاینده ذرات معلق با قطر کوچک‌تر از ۱۰ میکرون در رده دوازدهم قرار دارد (گزارش سازمان بهداشت جهانی، ۲۰۱۴). ذرات معلق موجود در هوای تهران ۳ تا ۴ برابر بیش از حد مجاز است که منشأ اصلی انتشار

آن به خودروهای سنگین و موتورسیکلت‌ها و خودروهای فرسوده مربوط می‌شود که ۶۴ درصد ذرات معلق در این سه وسیله نقلیه تولید می‌شوند (بیگدلی، ۱۳۹۴).

راهنمایی و رانندگی نیروی انتظامی نیز به واسطه مسئولیتی که قانون بر عهده او قرار داده است، همواره به مدیریت کنترل خودروهای آلاینده در دو سطح پیشگیری و برخورد با خودروهای آلاینده می‌پردازد و در این مسیر با موانع و مشکلاتی مواجه است که موشکافی این موضوع، در این تحقیق و شناسایی این موانع، در جهت حل مسئله تبدیل به دغدغه محقق شد. عوامل دخیل در کنترل و مدیریت خودروهای آلاینده بسیار گسترده است، از این‌رو، شناسایی این عوامل در جهت کنترل و اعمال قانون خودروهای آلاینده حائز اهمیت است.

در مطالعات طرح‌ها و پژوهش‌های صورت‌گرفته در کنار کمبودها و نقایص وارد بر آنها، در واقع خلأهایی وجود دارد که تبدیل به یک چالش شده و در پژوهش حاضر به آن می‌پردازیم و نتیجه این خلأها، منجر به پوشیده‌ماندن تاثیر خودروهای آلاینده که اتفاقاً نقشی مهم و سهمی عظیم در آلودگی هوا دارد، می‌شود. برآورد خسارات سالیانه آلودگی هوا براساس گزارش بانک جهانی^۱ در ایران نشان می‌دهد خسارت مرگ‌ومیر ناشی از آلودگی هوای شهری، سالانه ۴۲ میلیون دلار معادل ۵ هزار و یکصد میلیارد ریال است، بیماری‌های ناشی از آلودگی هوا نیز سالانه ۱۲۲ میلیون دلار معادل ۱ هزار و ۱۲۲ میلیارد ریال به اقتصاد ایران خسارت وارد می‌کند.

با توجه به افزایش آلودگی هوا و به‌خطر افتادن جان میلیون‌ها نفر که در پایتخت زندگی می‌کنند، ضرورت می‌یابد که به آسیب‌شناسی نحوه اعمال قانون در خودروهای آلاینده پرداخت تا با انجام اقدامات مدیریتی مناسب به کاهش آلودگی هوا و در نتیجه بهبود کیفیت زندگی در این کلان‌شهر منجر شد. شاید پژوهش حاضر بتواند آسیب‌های نحوه اعمال قانون در خودروهای آلاینده را شناسایی و به بهبود روند کنترلی مدیریت آلودگی هوا کمک کند. پس سوال اصلی این پژوهش این است که آسیب‌های نحوه اعمال قانون خودروهای آلاینده در تهران چیست؟

پیشینه تحقیق

لطیفی (۱۳۹۱)، در مقاله خود با عنوان "مقایسه سه راه‌کار محدوده ممنوعه ترافیک، طرح تردد نوبتی و قیمت‌گذاری تراکم بر روی ترافیک شهر تهران" سه روش ممنوعیت تردد در محدوده‌های پرتراکم و تاثیرگذاری هر یک بر روی مدل شهر تهران را بررسی کرد. نتیجه مطالعه نشان داد اجرای راه‌کارهای محدوده طرح ترافیک و محدودیت تردد نوبتی (زوج و فرد)، ۸ درصد از کل زمان سفر نسبت به وضعیت بدون محدودیت طرح ترافیک و طرح زوج و فرد می‌کاهد و سرعت متوسط را $1/4$ کیلومتر بر ساعت افزایش می‌دهد. مقایسه راه‌کارهای اعمال محدودیت تردد وسایل نقلیه براساس شماره پلاک و قیمت‌گذاری تراکم نیز نشان داد که این دو راه‌کار اثرات ترافیکی و زیست‌محیطی مشابهی را فراهم می‌آورد، اما قیمت‌گذاری اندکی بهتر است. در تحقیقی تاران و همکاران (۱۳۹۲)، در مقاله‌ای با عنوان "آسیب‌شناسی طرح جامع کاهش آلودگی هوا" به این نتیجه رسیدند که کاهش آلودگی هوای کلان‌شهرها و رسیدن به استانداردهای بین‌المللی، مستلزم داشتن یک مدیریت اجرایی یک‌پارچه جهت رسیدن به اهداف برنامه است. صرفاً داشتن برنامه جامع بدون ضمانت اجرای لازم نه تنها تاثیری در کاهش آلودگی هوا ندارد بلکه برنامه بدون پشتوانه عملیاتی و نظارت اجرایی، تنها حلقه دیگری بر زنجیره مشکلات در این زمینه می‌افزاید. مدیریت یک‌پارچه و هماهنگ با اختیارات اجرایی تام، هم‌گام با دستورالعمل و قوانین همه‌جانبه، راه‌گشای معضل آلودگی هوا است.

نوآوری مقاله

در این تحقیق که برای اولین بار انجام می‌شود، مصاحبه‌های اکتشافی پیرامون مسئله تحقیق صورت گرفت سپس تحلیل مصاحبه‌های اکتشافی منجر به ساخت مدل اندازه‌گیری شد و درنهایت مدل ساختاری پژوهش طراحی شد و به سهولت آسیب‌ها طبقه‌بندی شده و قابل بهره‌برداری شدند.

چارچوب نظری

در هر پژوهشی باید متغیرهای پژوهش به صورت مفهومی و عملیاتی تعریف شوند. سازه‌ها و متغیرها را می‌توان به دو صورت مفهومی و عملیاتی تعریف کرد. تمام مطالعات پژوهشی بر یک چهارچوب مفهومی استوار هستند که متغیرهای موردنظر و روابط میان آنها را مشخص می‌کند (ادوارد، تامپسون و روزن^۱، ۱۹۹۱).

در مطالعه حاضر، براساس سطوح (تجزیه و تحلیل) حاصل از تحلیل عاملی اکتشافی آسیب‌شناسی نحوه اعمال قانون خودروهای آلاینده در تهران شناسایی شد و سعی بر این بوده است که زوایای پنهان و مغفول آن آشکار شوند و آسیب‌ها و مشکلات این حوزه شناسایی شوند؛ درنهایت مدل نهایی پژوهش تدوین شد. هر اقدام به منظور مدل‌سازی، نیازمند تهیه سه عنصر اساسی نظام متغیرها، روابط متغیرها و تعیین نسبت بین متغیرها است. برای مطالعه آسیب‌شناسی نحوه اعمال قانون در ابعاد آن به متغیرسازی نیاز است. برای تعیین متغیرها به روشی علمی و نظام‌مند بایستی ابتدا زیرساخت نظام مؤلفه‌ها و زیرمؤلفه‌ها برای جامعه تعیین شود. در این تحقیق از مدل سه‌شاخگی دکتر اهرنجانی به‌عنوان مدل مفهومی تحقیق استفاده شد (ساختاری- رفتاری- زمینه‌ای).



شکل شماره ۱- مدل مفهومی پژوهش (مدل سه شاخگی دکتر اهرنجانی)

1. Edward, Thompson & Rosen

در آسیب‌شناسی سازمانی، مشاوران، پژوهش‌گران و مدیران از الگوهای مفهومی و روش‌های تحقیق کاربردی برای ارزیابی وضعیت جاری سازمان و کشف راه‌هایی برای حل مسایل، رویارویی با چالش‌ها یا ارتقای عملکرد بهره می‌گیرند (ساید و وانگ^۱، ۲۰۱۳؛ ساید و همکاران، ۲۰۱۴).

آسیب‌شناسی سازمانی، فرایند استفاده از مفاهیم و روش‌های علوم رفتاری به‌منظور تعریف و تشریح وضعیت جاری سازمان‌ها و یافتن راه‌هایی برای افزایش اثربخشی آنها تعریف شده است (هریسون^۲، ۲۰۰۵ و ۲۰۱۴).

روش‌شناسی پژوهش

این تحقیق از نظر هدف، کاربردی و از لحاظ روش، آمیخته^۳ (کیفی- کمی) و از نوع اکتشافی^۴ است؛ از نظر نحوه گردآوری داده‌ها در بخش کیفی، مصاحبه نیمه‌ساختاریافته و در بخش کمی، توصیفی- پیمایشی است.

در این تحقیق ضمن بررسی ادبیات موضوع با استفاده از مصاحبه‌های اکتشافی با گروه ده نفره‌ای از متخصصان و خبرگان دانشگاهی، اعضای هیئت علمی که شناخت کافی از موضوع مسئله داشتند، مصاحبه نیمه‌ساختاریافته به روش دلفی و سپس تحلیل محتوا با استفاده از نرم‌افزار 18 maxqda صورت گرفت. لذا، محصول مرحله کیفی تحقیق حاضر، شناسایی آسیب‌های نحوه اعمال قانون در شهر تهران بوده است و نتیجه این مرحله، شناسایی مقوله‌های اصلی و فرعی آسیب‌شناسی نحوه اعمال قانون در خودروهای آلاینده شهر تهران است (روش تحقیق کیفی).

تا زمانی که از داده‌ها مفهوم جدیدی برون‌داد نکند، فرایند اشباع نظری ادامه می‌یابد. روند کدگذاری باز، محوری و انتخابی سبب می‌شود دلایل و شواهد اعتبار تحقیق روشن شود. نقطه اشباع نظری، بیان‌کننده پایایی روش تحقیق، نظریه‌پردازی داده‌بنیاد است؛ زیرا

1. Saeed & Wang
2. Harrison
3. Mixed Method
4. Exploratory

نقطه اشباع نظری به تکرار داده‌های تحقیق می‌پردازد و این تکرار داده‌ها و نتایج آن در روش‌شناسی، پایایی روش تحقیق را نشان می‌دهد. در پژوهش حاضر، ۱۰ مصاحبه اجرا شد که از مصاحبه ۸ به بعد مفهوم جدیدی از داده‌ها به دست نیامد، با وجود این برای اطمینان از حصول اشباع نظری، ۲ مصاحبه دیگر نیز انجام شد و با توجه به این که هیچ مفهوم و طبقه جدیدی از داده‌های مصاحبه‌ها به دست نیامد، اشباع نظری حاصل شد. در گام بعدی، براساس داده‌های مستخرج از مرحله قبل، پرسش‌نامه محقق‌ساخته در دو جامعه شامل سرکلانتران، رؤسا و جانشینان راهور تهران به تعداد ۷۰ نفر و تعداد ۸۰ نفر مراجعه‌کننده به مرکز معاینه فنی شرق تهران که به شیوه تصادفی با استفاده از جدول مورگان انتخاب شدند، تنظیم و نسبت به توزیع آن اقدام شد، عوامل تاییدشده در پیمایش با استفاده از تحلیل عاملی اکتشافی با استفاده از نرم‌افزار SPSS به تعداد کمتری دسته‌بندی شدند؛ نتیجه این مرحله، شناسایی مدل نهایی پژوهش شد.

یافته‌ها

در این تحقیق، برای تحلیل داده‌های جمع‌آوری شده از طریق مصاحبه با ۱۰ نفر از خبرگان و مطالعه میدانی از انواع روش‌های آمار توصیفی و استنباطی در قالب نرم افزار Maxqda 10 استفاده شد.

آسیب‌های زمینه‌ای: از بین مقوله‌های اصلی، ۶ مقوله شامل: نواقص قانونی، مسائل اقتصادی، سیاست‌های دولتی، بستر اجتماعی، بسترهای حقوقی و بسترهای فرهنگی مطابق جدول ۱ شناسایی شدند.

جدول شماره ۱- مقوله‌های آسیب‌های زمینه‌ای

مقوله اصلی	مقوله فرعی
نواقص قانونی	به تعویق افتادن اجرای قانون کاهش مدت معاینه فنی
مسائل اقتصادی	مشکلات اقتصادی جامعه و در پی آن اجرائشدن قوانین وضع شده توان اقتصادی خرید خودرو نو

مقوله اصلی	مقوله فرعی
سیاست های دولتی	سیاست های دولتی
بستر اجتماعی	عدم تعهد دستگاهها به قانون
بستر های حقوقی	عدم جرم انگاری
بستر فرهنگی	عدم مسئولیت کیفری
	عدم فرهنگ سازی در رسانه های اجتماعی مثل صدا و سیما

آسیب های رفتاری: از بین مقوله های اصلی ۹ مقوله شامل: نبود آینده نگری، سبک مدیریت، عدم تعهد به قانون، فرهنگ سازمانی، انگیزه و پاداش، آموزش، قانون گریزی، عدم وجود نظارت در اجرای قانون و جو سازمانی مطابق جدول ۲ شناسایی شدند.

جدول شماره ۲- مقوله های آسیب های رفتاری

مقوله اصلی	مقوله فرعی
نبود آینده نگری	تبعیت از برنامه ریزی انفعالی و لحظه ای (نبود آینده نگری) چالش فصلی برخورد با آلاینده ها
سبک مدیریت	رفتار مدیریتی تکراری عدم تعهد مدیران نسبت به مدیریت عملکرد در اولویت نبودن برخورد با خودروهای آلاینده
عدم تعهد به قانون	عدم تعهد مدیران در اجرای قانون شماره گذاری خودروهای فرسوده
فرهنگ سازمانی	عدم اعمال قانون خودروهای قدیمی پاداش و کیفیت
انگیزه و پاداش	بالا بردن انگیزه مالکان خودرو، خودروسازان، مراکز اسقاط
آموزش	عدم آموزش مالکان خودروهای دودزا
قانون گریزی	فریب مراکز معاینه فنی به واسطه اجاره کاتالیزور و تاپر و ECU و ...
عدم وجود نظارت در اجرای قانون	نخریدن گواهی اسقاط شرکت های خودروساز نقض ماده ۲ قانون هوای پاک
جو سازمانی	عدم اعمال قانون موتورهای دودزا عدم کنترل شبانه کامیون های دودزا از سوی پلیس عدم اعمال قانون سرویس های ارگان های نظامی

آسیب‌های ساختاری: از بین مقوله‌های اصلی، ۴ مقوله شامل: مشکلات سیستمی، کمبود بودجه، نبود زیرساخت، تعطیلی مراکز اسقاط مطابق جدول ۳ شناسایی شدند.

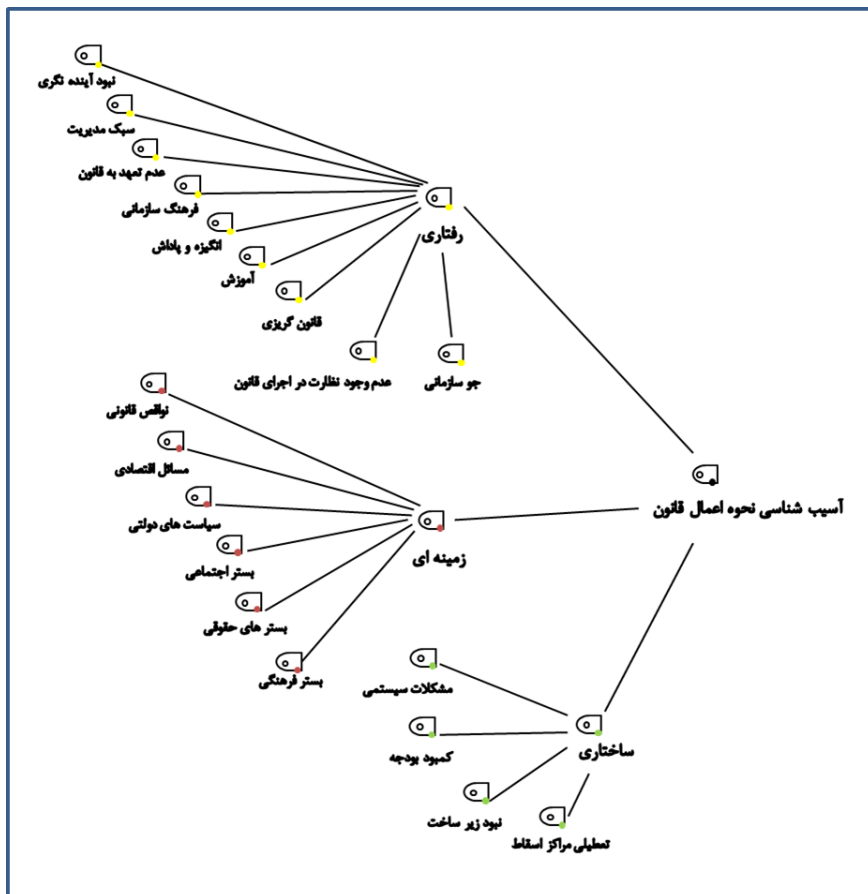
جدول شماره ۳- مقوله‌های آسیب‌های ساختاری

مقوله اصلی	مقوله فرعی
مشکلات سیستمی	نبود یک سیستم پیوند بین مراکز معاینه فنی و پلیس و ارباب رجوع رانت مراکز معاینه فنی
	کمبود منابع لازم جهت برخورد با خودروهای آلاینده (مثل پارکینگ و پلاک تعمیری و ...)
کمبود بودجه	دقت پایین مراکز معاینه فنی
	حذف بودجه فیلتر دوده
نبود زیر ساخت	نبود زیرساخت حذف خودروهای کاربراتوری
	جایگزین نشدن موتور برقی با کاربراتوری
	نبود انطباق خودروهای ساخت داخل با استانداردهای موجود
تعطیلی مراکز اسقاط	نبود زیرساخت کنترل معاینه فنی موتورسیکلت‌ها
تعطیلی مراکز اسقاط	تعطیلی مراکز اسقاط

منبع: تحلیل نگارنده

بعد از مقوله‌بندی و کدگذاری، کار سامان‌دهی، دسته‌بندی و بازآفرینی بندها و پاراگراف‌های حاصل از متون پیاده‌سازی‌شده را در محیط نرم‌افزار تجزیه و تحلیل پیشرفته داده‌های کیفی مورد استفاده موسوم به مکس کیودا انجام داده و داده‌های مرتب‌سازی و مقوله‌بندی شده در مجموع ۶۵ مفهوم از متن مصاحبه‌ها استخراج شد؛ در مرحله بعدی با قرار گرفتن مفاهیم در سطح انتزاعی، تشابهات در یک مقوله فرعی دسته‌بندی شدند که در نهایت به ۳۵ مقوله فرعی تبدیل شدند. مقوله‌ها در مقایسه با مفاهیم، انتزاعی‌تر بوده و سطحی بالاتر را نشان می‌دهند. آنها از طریق همان فرآیند تحلیلی انجام مقایسات برای برجسته‌سازی شباهت‌ها و تفاوت‌ها، که در سطح پایین‌تر برای تولید مفاهیم استفاده شد، تولید می‌شوند.

کدگذاری محوری: کدگذاری محوری به شیوه‌ای متمرکزتر مفاهیم و مقولاتی که در مرحله کدگذاری بازشناسایی شده بودند، نظم داده و با ترکیب جدیدتری به یکدیگر مرتبط شدند. در این مرحله مقولات کلی‌تر شناسایی و ارتباط آنها با هم روشن می‌شود (ذکایی، ۱۳۸۱: ۶۳). در سطحی انتزاعی‌تر و حذف تشابهات ۱۹ مقوله اصلی شناسایی و این مقوله‌ها در قالب مدل سه‌شاخگی (مقوله‌های آسیب‌های زمینه‌ای، مقوله‌های آسیب‌های رفتاری و مقوله‌های آسیب‌های ساختاری) طبقه‌بندی شدند.



شکل شماره ۲- مدل اولیه آسیب‌شناسی نحوه اعمال قانون در خودروهای آلاینده

منبع: یافته‌های نگارنده بر مبنای خروجی نرم‌افزار MAXQDA

یافته‌های حاصل از بخش کمی پژوهش

مراحل اجرای تحلیل عاملی: پیش از اجرای تحلیل عاملی، دو موضوع باید مورد بررسی قرار گیرد. اول کفایت نمونه‌برداری (اطمینان نسبت به این مطلب که ماتریس هم‌بستگی زیربنای تحلیل عاملی در جامعه صفر نیست) که وقتی این مقدار بیشتر از ۰/۷ باشد به راحتی می‌توان تحلیل عاملی را اجرا کرد.

مرحله ۱: ارزیابی تناسب داده‌ها برای تحلیل عاملی

جدول شماره ۴- نتایج آزمون KMO و آزمون بارتلت برای داده‌های پرسش‌نامه

مقدار	آزمون
۰/۸۳۶	KMO
۴۳۲۶	خی دو
۱۵۲۲	درجه آزادی
۰/۰۰۰	سطح معناداری

با توجه به جدول فوق، مقدار KMO برابر ۰/۸۳۶ است (بیشتر از ۰/۷)؛ لذا تعداد نمونه برای تحلیل عاملی کافی است، هم‌چنین مقدار sig آزمون بارتلت کوچک‌تر از ۰/۰۵ است که نشان داد تحلیل عاملی برای شناسایی ساختار مدل عاملی مناسب است، بنابراین داده‌های به دست آمده از پرسش‌نامه‌های تکمیل شده برای تحلیل عاملی کافی و مناسب تشخیص داده شد.

مرحله ۲: استخراج عامل‌ها

استخراج عامل‌ها شامل مشخص کردن کمترین تعداد عامل‌هایی است که می‌توان برای بهترین بازنمایی هم‌بستگی‌های متقابل بین مجموعه متغیرها به کار برد. روش‌های مختلفی برای استخراج عامل‌ها وجود دارد که از روش تحلیل مولفه اصلی استفاده شد.

تحلیل مولفه اصلی^۱ (PCA)

در تحلیل مولفه اصلی در فرایند استخراج بر روی قطر اصلی ماتریس هم‌بستگی عدد ۱ را قرار می‌دهد. در تحلیل عاملی، آیت‌هایی که با یک عامل هم‌بستگی بالایی داشته باشند، در آن عامل قرار می‌گیرند. هم‌بستگی بین هر آیت‌م با هر عامل از طریق بار عاملی نشان داده می‌شود. معمولاً ضرایب بالاتر از ۰/۳۰ و گاه بالاتر از ۰/۴۰ در تعریف عامل‌ها مهم و بامعنا تلقی شده و ضرایب کمتر از این حدود را به‌عنوان صفر (مولفه تصادفی) در نظر گرفته‌اند. البته هرچه بار عاملی یک آیت‌م زیادتر باشد، نفوذ آن آیت‌م در تبیین ماهیت مولفه موردنظر بیشتر است.

انتخاب تعداد عامل‌ها: برای انتخاب تعداد عامل‌ها، معیارهای مختلفی وجود دارد که ممکن است هر یک از آنها نتایج متفاوتی را به‌همراه داشته باشند. از این‌رو باید نتایج مختلف را با هم مقایسه کنیم تا به نتیجه‌گیری درستی درباره تعداد عامل‌ها برسیم. ملاک بقا یا حذف سوالات پرسش‌نامه از تحلیل عاملی، مقادیر اشتراک استخراجی آنها است، با توجه به ارزش‌های ویژه و نمودار فوق به کامپیوتر دستور داده شد که تحلیل مولفه‌های اصلی را بر پایه ۹ عامل (ارزش‌های ویژه ۱/۵ و بیشتر) ۵۰ بار تکرار کند و بارهای عاملی بالاتر از ۰/۴۰ را مرتب کند. بدین ترتیب اگر مقادیر اشتراک استخراجی هر یک از سوالات کمتر از ۰/۴ باشد از تحلیل عاملی کنار گذاشته می‌شود.

مرحله ۳: چرخش برای به‌دست آوردن یک جواب نهایی و تفسیر آن

در این پژوهش، تحلیل عاملی اکتشافی برای استخراج عامل‌ها از روش مولفه‌های اصلی و برای چرخش عامل‌ها از روش چرخش واریماکس^۲ با نرمال‌سازی کیسر برای پاسخ به این پرسش که ساختار پرسش‌نامه از چه سازه یا سازه‌هایی اشباع شده است، بهره گرفته شد. نتایج این تحلیل بعد از یازده بار اجرای تحلیل عاملی در جدول ذیل نمایش داده شده است.

1. Principal Component Analysis
2. Varimax

جدول شماره ۵- خلاصه اطلاعات تحلیل عاملی (براساس روش مولفه‌های اصلی و چرخش واریماکس)

عامل	ارزش ویژه	درصد واریانس	درصد تراکمی	ارزش ویژه	درصد واریانس	درصد تراکمی
۱	۹/۶۱	۱۷/۳۵	۱۷/۳۵	۴/۴۵	۷/۴۵	۷/۴۵
۲	۳/۵۰	۸/۲۲	۲۵/۵۷	۳/۲۳	۷/۳۶	۱۴/۸۱
۳	۳/۴۱	۷/۵۶	۳۳/۱۳	۳/۶۸	۷/۲۶	۲۲/۰۷
۴	۲/۸۲	۵/۶۶	۳۸/۷۹	۳/۹۱	۶/۹۶	۲۹/۰۳
۵	۲/۵۶	۵/۲۹	۴۴/۰۸	۳/۰۲	۶/۸۱	۳۵/۸۴
۶	۲/۰۹	۵/۱۳	۴۹/۲۱	۳/۶۵	۶/۶۶	۴۲/۵
۷	۱/۷۸	۴/۸۶	۵۴/۰۷	۳/۱۲	۵/۸۹	۴۸/۳۹
۸	۱/۵۸	۳/۶۳	۵۷/۷۰	۲/۹۵	۵/۸۳	۵۴/۲۲
۹	۱/۵۱	۲/۲۹	۵۹/۹۹	۲/۷۶	۵/۷۷	۵۹/۹۹

منبع: نتایج حاصل از تحلیل نویسنده

نتایج جدول ۵ نشان می‌دهد که نه عامل، دارای مقدار ویژه بزرگ‌تر از یک هستند و در تحلیل باقی می‌مانند در مجموع همه عوامل حدود ۶۰ درصد کل واریانس بین ۲۷ سوال پرسش‌نامه مورد مطالعه را توجیه می‌کنند. (تعداد ۳ سوال به دلیل بار عاملی کمتر از ۰/۴ حذف شدند).

نتایج ماتریس هم‌بستگی نشان می‌دهد که عامل اول هم‌بسته با پرسش‌های مربوط به مدیران است یا به عبارتی سوال‌های مربوط به مدیران روی عامل اول بارگذاری شده‌اند. عامل دوم هم‌بسته با پرسش‌های جو سازمانی است؛ عامل سوم هم‌بسته با پرسش‌های قانون‌گریزی است؛ عامل چهارم هم‌بسته با پرسش‌های انگیزه و آموزش است؛ عامل پنجم هم‌بسته با پرسش‌های سیاسی- قانونی است؛ عامل ششم هم‌بسته با پرسش‌های فرهنگی و اجتماعی است؛ عامل هفتم هم‌بسته با پرسش‌های اقتصادی و

حقوقی است؛ عامل هشتم هم‌بسته با پرسش‌های نبود منابع مالی است و عامل نهم هم‌بسته با پرسش‌های نبود زیرساخت است.

جدول شماره ۶- خلاصه اطلاعات اعتبار و آماره‌های عامل‌های پرسش‌نامه آسیب‌شناسی

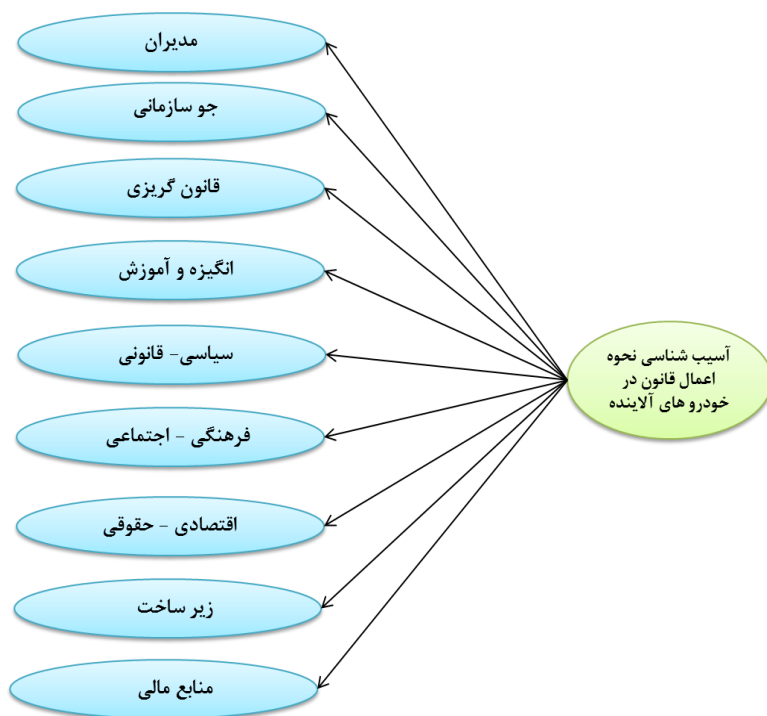
مؤلفه	عوامل	تعداد سوالات	میانگین ضریب هم‌بستگی درونی سوالات پرسش‌نامه	میانگین سوال‌ها	واریانس سوال‌ها	ضریب آلفای کرونباخ
آسیب‌شناسی	عامل اول (مدیران)	۴	۰/۳۵	۵/۹۹	۶/۲۳	۰/۸۰
	عامل دوم (جوسازمانی)	۳	۰/۳۲	۶/۰۵	۶/۴۵	۰/۷۷
	عامل سوم (قانون‌گریزی)	۲	۰/۴۷	۴/۵۶	۴/۴۲	۰/۹۰
	عامل چهارم (آموزش و انگیزه)	۲	۰/۳۶	۵/۲۲	۵/۶۶	۰/۷۹
	عامل پنجم (سیاسی - قانونی)	۴	۰/۴۲	۵/۳۵	۵/۳۱	۰/۷۶
	عامل ششم (فرهنگی-اجتماعی)	۴	۰/۴۵	۵/۸	۵/۵۶	۰/۸۱
	عامل هفتم (اقتصادی و حقوقی)	۲	۰/۲۸	۴/۸۸	۴/۵۶	۰/۸۳
	عامل هشتم (نبود منابع مالی)	۳	۰/۲۲	۵/۶۶	۴/۸۸	۰/۷۷
	عامل نهم (نبود زیرساخت)	۳	۰/۴۱	۶/۱۲	۵/۸۶	۰/۸۶
	مجموع		۲۷	۰/۱۹	۵/۷۸	۵/۴۶

منبع: نتایج حاصل از تحلیل نویسنده

نتایج حاصل از جدول ۶ نشان می‌دهد که بالاترین ضریب آلفا مربوط به عامل سوم (قانون‌گریزی) و کمترین مربوط به عامل چهارم (آموزش و انگیزه) است. هم‌بستگی تمامی سوال‌ها با نمره کل پرسش‌نامه مثبت و از نظر آماری معنادار است.

در پاسخ سوال پژوهش (آسیب‌های نحوه اعمال قانون در خودروهای آلاینده شهر تهران چیست؟)، در این پژوهش سعی شده است براساس فهم پژوهش‌گر از متن پدیده

مورد مطالعه؛ یعنی آسیب‌شناسی نحوه اعمال قانون خودروهای آلاینده در تهران، چهارچوب مدل پارادایم به‌صورت روایتی به شکل ترسیمی نشان داده شود، که می‌توان آسیب‌های تأثیرگذار بر نحوه اعمال قانون را در ۹ گروه از آسیب‌ها طبقه‌بندی کرد.



شکل شماره ۲- مدل نهایی پژوهش

منبع: نتایج حاصل از تحلیل نویسنده

سازه آسیب‌شناسی نحوه اعمال قانون بعد از تحلیل عاملی اکتشافی بر نه بُعد قرار گرفت. ابعاد با عناوین مدیران، جوسازمانی، قانون‌گریزی، انگیزه و آموزش، سیاسی-قانونی، فرهنگی-اجتماعی، اقتصادی-حقوقی، زیرساخت و منابع مالی شناخته شدند. هر یک از این ابعاد نیز با گویه‌هایی، مورد سنجش قرار گرفتند.

بحث و نتیجه‌گیری

این پژوهش آسیب‌شناسی نحوه اعمال قانون در خودروهای آلاینده تهران را مورد بررسی قرار داد. در فرآیند آسیب‌شناسی، نتایج جمع‌آوری شده، به‌عنوان بازخوردی در راستای آغاز تغییرات سازمانی به‌کار می‌رود. به‌ترتیب عوامل رفتاری، زمینه‌ای و ساختاری بیشترین آسیب‌ها را به‌خود اختصاص داده‌اند. کد در بین عوامل رفتاری، مدیران و جو سازمانی جز مهم‌ترین آسیب‌های شناسایی شده قرار گرفتند. پس از تحلیل مرحله کیفی پژوهش و شناسایی آسیب‌ها در ابعاد سه‌گانه رفتاری، زمینه‌ای و ساختاری از نظر مصاحبه‌شوندگان ۱۹ مقوله اصلی شناسایی شد. ۱۹ مقوله اصلی پس از تلخیص داده در ۹ متغیر بارگذاری شد و پایایی نتایج حاصله با یافته‌های پرسش‌نامه آسیب‌شناسی سازمانی براساس مدل سه‌شاخگی جعفری (۱۳۹۰) انجام داده که آلفای کرونباخ آن ۰٫۹۰ درصد و پرسش‌نامه آسیب‌شناسی منابع انسانی براساس مدل سه‌شاخگی برق تهران که توسط کامران و بیات (۱۳۹۳) انجام شده و آلفای کرونباخ آن ۰٫۹۳ درصد بوده است و با پرسش‌نامه مدل سه‌شاخگی که توسط ایران‌نژاد و همکاران (۱۳۹۳) تحت عنوان عوامل موثر بر توسعه راهبردی که آلفای کرونباخ آن ۰٫۹۴ درصد بوده است و با پرسش‌نامه پژوهش آرمانی (۱۳۹۴) تحت عنوان اعتباربخشی و الگوی تحلیل و صفت نظام مدیریت منابع انسانی که آلفای کرونباخ آن ۰٫۸۹ درصد بوده است، هم‌سو بوده است.

مصادیق مدیران در پلیس راهور

الف) رفتار مدیریتی تکراری

هر ساله در فصول سرد سال انجام امور تکراری سنوات قبل درخصوص مدیریت آلودگی هوا نمی‌تواند اثربخشی لازم داشته باشد مگر این‌که به‌صورت مستمر پیگیر موضوعات و دغدغه‌های آلودگی هوا برابر قانون هوای پاک توسط مدیران باشیم. اگر همه کارهایی که برای مهار آلودگی هوا انجام می‌دهیم معطوف به شش ماهه دوم سال باشد، رانندگان در شش ماهه اول سال درخصوص کنترل خودرو خود بی‌تفاوت بوده و از آن‌جایی‌که

پلیس اصولاً برنامه‌ای برای شش ماه اول ندارد، عملاً خلأ زمانی مناسبی برای انباشت آلاینده‌ها ایجاد می‌شود و در نتیجه زمان را در نیمی از سال دست داده‌ایم، از طرفی در صورتی که از ابتدای سال سخت‌گیرانه‌تر برخورد صورت بگیرد، اثرات مثبت آن در فصول سرد مشهود است.

ب) عدم تعهد مدیران نسبت به مدیریت عملکرد

از دیگر مصادیق آسیب سبک مدیریت در سازمان، عدم تعهد مدیران نسبت به مدیریت عملکرد است؛ از آن‌جاکه اعمال قانون، ابزار کنترل رانندگان خاطی در جامعه است، مدیران باید با بررسی عملکرد کارکنان خود نسبت به اجرای صحیح قانون و مسيردهی به کارکنان گام بردارند؛ چراکه در سازمان کارآمد، وظایف و طرح‌ها همیشه، تحت نظارت قرار می‌گیرد. نظارت درست، به معنی سنجش مستمر عملکرد و ارائه بازخوردهای مداوم به کارکنان و گروه‌های کاری، در مورد پیشرفت آنها در جهت رسیدن به اهدافشان است. مدیریت عملکرد بین اهداف سازمان از طریق بازخورد از عملکرد فرد و جمع‌آوری اطلاعات به سازمان با ایجاد یک پارچگی و اثربخش کردن استراتژی، سازمان را رهبری و هدایت می‌کند.

ج) در اولویت‌نبودن برخورد با خودروهای آلاینده

در کلان‌شهر تهران از آسیب‌های سبک مدیریت، در اولویت‌نبودن برخورد با خودروهای آلاینده شناخته شده در این تحقیق است و علت آن ناخواسته ناشی از حجم بالا وظایف پلیس راهور و برخورد با صد و هشتاد و پنج کد تخلف که سهم آلودگی هوا تنها چهار کد تخلف است؛ از طرفی قیاس مدیریت شایسته، کاهش مرگ‌ومیر ناشی از حوادث رانندگی است اما اگر آمار مرگ‌ومیر ناشی از آلودگی هوا را با حوادث رانندگی مقایسه کنیم چه بسا مرگ‌ومیر منتسب به آلودگی هوا بیشتر از سوانح رانندگی است پس می‌طلبند که مدیران برخورد با خودروهای آلاینده را در اولویت قرار دهند.

عدم تعهد به قانون، قانون‌گریزی و نبود نظارت در اجرای قانون به ترتیب از جمله عواملی است که در اولویت‌های بعدی آسیب‌های رفتاری قرار دارند.

مصادیق جو سازمانی در پلیس راهور

جو سازمانی از سطح فرد آغاز می‌شود و به جمع سرایت می‌کند و به صورت احساس مشترک مشاهده می‌شود.

الف) اعمال قانون موتورسیکلت‌های دودزا: موتورسیکلت یکی از انواع وسیله نقلیه موتوری است که به علت ارزانی قیمت، مصرف کم سوخت، قابلیت مانور بالا و فضای کمی که از معابر اشغال می‌کند، همواره در چرخه ترافیک از اهمیت ویژه‌ای برخوردار بوده و مورد توجه و استقبال اقشار متوسط و کم درآمد قرار گرفته است. از طرف دیگر فراوانی تخلفات رانندگی و عدم رعایت مقررات راهنمایی و رانندگی از جمله عبور از چراغ قرمز، حرکت در خلاف جهت، تردد در پیاده‌روها، عدم استفاده از کلاه ایمنی، رانندگی با موتورسیکلت فاقد پلاک و بدون گواهینامه رانندگی و ... توسط موتورسواران در کل کشور به خصوص در شهرهای بزرگ، این وسیله نقلیه را به وسیله‌ای مزاحم و عامل سلب آسایش و امنیت ترافیکی شهروندان تبدیل کرده است. در این میان به وضوح می‌توان درک کرد که در بین این‌همه تخلفات شاخص در موتورسیکلت‌ها دیگر اعمال قانون موتورسیکلت‌های دودزا اهمیتی نداشته و در بین نیروی پلیس کم‌رنگ جلوه می‌کند و به سمت عدم اعمال قانون موتورسیکلت‌های دودزا سوق پیدا می‌کند و به مرور تبدیل به یک رفتار جمعی می‌شود که نتیجه آن فراموش شدن نقش موتورسیکلت‌های دودزا در آلودگی هوا است.

ب) عدم کنترل شبانه کامیون‌های دودزا: در خصوص خودروهای سنگین که عمدتاً شبانه تردد می‌کنند نیز داستان از همین قرار است و مأموران زحمت‌کش راهنمایی و رانندگی ناخواسته با انبوهی از تخلفات این‌گونه وسایل: از تردد در خط سرعت تا سرعت غیرمجاز و داشتن بار غیرمجاز و ... مواجه هستند که در تاریکی شب، دود این‌گونه وسایل نه تنها دیده نمی‌شود بلکه در بین انبوهی از تخلفات راننده خاطی دفن می‌شود و نتیجه آن عدم کنترل شبانه کامیون‌های دودزا و حذف خودروهای سنگین از چرخه کنترلی پلیس در بحث آلودگی هوا می‌شود.

ج) عدم اعمال قانون سرویس ارگان‌های نظامی و انتظامی: در بحث اعمال قانون سرویس ارگان‌های نظامی این نکته قابل تامل است که خودروهای این ارگان‌ها اغلب از سن فرسودگی گذشته است و جز خودروهای فرسوده هستند و درخصوص اعمال قانون این خودروها، راهنمایی و رانندگی فقط به مکاتبه با این ارگان‌ها بسنده می‌کند و عملاً ناتوان از برخورد قاطع است؛ بخشی از آن متوجه خला‌های قانونی در این رابطه و بخشی دیگر نبود بودجه درون‌سازمانی جهت جایگزینی است و نتیجه آن، عدم اعمال قانون سرویس ارگان‌های نظامی و انتظامی و درنهایت مغفول ماندن این حلقه از چرخه نظارت بر آلودگی هوا است.

پیشنهادها

با توجه به این‌که عوامل رفتاری، بیشترین فراوانی و تاثیر را در ایجاد آسیب‌های نحوه اعمال قانون در خودروهای آلاینده نشان داده‌اند، از نظر پاسخ‌دهندگان، نقش مدیران بسیار موثر است. بیان اهمیت مرور و بازبینی عملکرد کارکنان در طی سال برای مدیران و کارکنان و استفاده از نظرات کارمندان در جهت بهبود عملکرد و انجام وظایف محوله به آنها و برگزاری جلسات منظم بین فرماندهان و کارکنان زیرمجموعه جهت بحث و گفتگو درباره نحوه انجام وظایف و بیان نقاط ضعف و قوت عملکرد و استفاده از نتایج مدیریت عملکرد برای شناسایی نیازهای آموزشی کارکنان از جمله وظایف رؤسا است و در جهت مدیریت و رفع آسیب‌های نحوه اعمال قانون خودروهای آلاینده موثر است.

لذا موارد ذیل جهت بهبود وضعیت موجود پیشنهاد می‌شود:

- استفاده از نتایج مدیریت عملکرد در مدیریت روزانه توسط مدیران سازمان؛
- قائل شدن اولویت بالا برای اعمال قانون خودروهای آلاینده توسط مدیران سازمان؛
- انتخاب سبک مدیریتی مناسب توسط مدیران (عدم برخورد فصلی با مسئله)؛
- آگاهی و دانش کارکنان نسبت به نظام مدیریت عملکرد (بالا بردن فرهنگ سازمانی کارکنان).

وضع قوانین برای کاهش آلودگی هوا کافی نیست بلکه قابلیت اجرایی بالا است که به کاهش آلودگی هوا کمک می‌کند. در وهله اول، تغییر دولت‌ها نباید در پایبندماندن به برنامه‌ها و اجرای قوانین مصوب تاثیر داشته باشد و سلیقه‌ای عمل کردن و توجه موقت و مقطعی و فقط در شرایط بحرانی پرداختن به موضوع آلودگی هوا بدون شک در کاهش آلودگی هوا موثر نخواهد بود.

در خصوص عدم تعهد به قانون، مجازات‌های پیش‌بینی شده در قوانین مختلف دیگر نمی‌تواند عامل بازدارنده‌ای محسوب شود، زیرا این مجازات‌ها با وضعیت کنونی منطبق نیست و باید تغییر کند؛ باید قوانینی متناسب با وضعیت اقتصادی اجتماعی روز وضع شود تا قوانین به مفهوم واقعی دارای ضمانت اجرا باشند.

ارزش‌های زیست‌محیطی قابلیت تبدیل شدن به ارزش مبادله‌ای را ندارند و به همین دلیل کنار گذاشته می‌شوند، از این‌رو باید برای ارزیابی راهبردی زیست‌محیطی بستر حقوقی در نظر گرفته شود.

دادن مسئولیت کیفری به اشخاص حقیقی و حقوقی و جرم‌انگاری برخی افعال و برخی مشاغل مانع از عدم تعهد برخی از دستگاه‌ها به قانون و برخی از افراد در دور زدن قانون می‌شود.

دستگاه‌های قضایی و نظارتی در خصوص رانته‌های مراکز معاینه فنی که از زیرشاخه‌های سیستمی آسیب‌های ساختاری است، ورود کرده و با کسانی که در این مراکز فعالیت کرده و در کنترل معاینه فنی خودرو عمداً کوتاهی می‌کنند، برخورد کند و مراکز متخلف را معرفی و نسبت به تعطیلی آنها اقدام لازم را انجام دهد.

منابع

بیگدلی، مصطفی؛ ارحامی، محمد. (۱۳۹۴). تعیین اجزای شیمیایی تشکیل‌دهنده (CMC) ذرات معلق ریز آلاینده هوا (PM_{2.5}) در تهران. چهارمین همایش ملی مدیریت آلودگی هوا و صدا. تهران: دی ماه ۱۳۹۴، صفحات ۴۵ تا ۶۸.

تاران، مژگان؛ عزیزی، سیده الهام؛ خمان، آزاده. (۱۳۹۲). آسیب‌شناسی طرح جامع کاهش آلودگی هوا، اولین همایش ملی آلودگی هوا، پایش، اثرات و اقدامات کنترلی در ایران. ۲۵ اردیبهشت، صفحات ۵ تا ۱۵.

تجربشی، مسعود. (۱۳۹۸). معاون محیط زیست انسانی سازمان حفاظت محیط‌زیست، ۲ آذر ۱۳۹۸، خبرگزاری جمهوری اسلامی ایران، شماره خبر ۸۳۵۶۵۱۰۷، بازیابی شده از لینک:

<https://www.irna.ir/news/83565107>

حسنوند، محمدصادق. (۱۳۹۸). رییس مرکز تحقیقات آلودگی هوا در پژوهشکده محیط‌زیست دانشگاه علوم پزشکی تهران. ۱۴ آذر، بازیابی شده از لینک:

<https://www.irna.ir/news/83582078>

خدادادی، پیام. (۱۳۹۴). بررسی میزان کاهش تولید آلاینده‌ها با اجرای محدوده طرح زوج یا فرد تردد خودروها در شهر کرج، دومین همایش ملی بهداشت محیط، سلامت و محیط زیست پایدار، همدان: دبیرخانه دائمی همایش، دانشگاه شهید مفید.

ذکابی، محمدسعید. (۱۳۸۱). نظریه و روش در تحقیقات کیفی، فصلنامه علوم اجتماعی، سال ۹، شماره ۱۷، صفحات ۴۱ تا ۶۹.

شرکت کنترل کیفیت هوا وابسته به شهرداری تهران. (۱۳۹۶). سایت شرکت کنترل کیفیت هوا، داده‌های وضعیت کیفی هوا.

کلانتری، خلیل. (۱۳۹۱). پردازش و تحلیل داده‌ها در تحقیقات اجتماعی با استفاده از نرم افزار spss. تهران: فرهنگ صبا.

قاسمی، امیر؛ مقدم، مونا. (۱۳۹۳). بررسی آلاینده‌های هوای شهر تهران بر سلامتی و ارائه راه‌کارهای کاهش اثرات زیان‌بار آن با استفاده از تجارب جهانی، دومین همایش ملی و تخصصی پژوهش‌های محیط‌زیست ایران، همدان: انجمن ارزیابان محیط‌زیست هگمتانه.

لطیفی، لیلا؛ عابدینی، مهدی. (۱۳۹۱). مقایسه سه راه‌کار محدوده ممنوعه ترافیک، طرح تردد نوبتی و قیمت‌گذاری تراکم بر روی ترافیک شهر تهران، دوازدهمین کنفرانس مهندسی حمل‌ونقل و ترافیک ایران، سازمان حمل‌ونقل و ترافیک تهران، معاونت حمل‌ونقل و ترافیک شهر تهران.

Archive of SID

Edward, J.; Thompson, M.D.; Rosen, F.P. (1990). Survey research (practice guide). (M. Arabi; D. Izadi; translators). Tehran: Office of Cultural Research. (Persian).

Harrison, MI. (2004). Diagnosing Organizations, Methods, Model, and Process (Applied social research methods). 3th edition. SAGE Publication, Inc.

Saeed, B.; Wang, W. (2013). The Art of Organizational Diagnosis: Pathogen and Remedies. International Business, Vol. 22, No. 1, pp: 55-58.