



ماهنامه علمی تخصصی پایا شهر

ISSN ۲۹۸۰-۷۷۸۶

زمان چاپ: ۱۴۰۲/۰۵/۲۰

شماره مجوز مجله: ۸۰۴۰۰

ایمنی ترافیک و مدیریت شهرداری

امین کاشفی نیا^۱، سید جعفر متولیان^۲، امیرحسین ربیعی^۳

۱. کارشناسی ارشد علوم ارتباطات دانشگاه آزاد واحد تهران مرکزی

۲. کارشناسی حسابداری دانشگاه علمی کاربردی قائمشهر

۳. کارشناسی ارشد مدیریت دانشگاه آزاد واحد تهران مرکزی

چکیده:

مجله ترافیکی اتوبان های جهان در گزارشی که به تازگی به چاپ رسانده، ایران را به عنوان یکی از کشورهای اعلام کرده است که بدترین رکوردهای تصادف و پایین ترین ایمنی جاده ای را در جهان دارد. در این گزارش آمده است: طبق آمار و بررسی های انجام شده در ایران، این کشور یکی از بدترین رکوردهای تصادف و ایمنی جاده ای را در جهان دارد. انبوه وسایل نقلیه در حرکت و رفتار بی ملاحظه رانندگان، دو علت اصلی میزان بالای تصادف در این کشور است. در این تحقیق به راهکارهای ایمنی ترافیک در شهرداری پرداخته می شود.

کلمات کلیدی: شهرداری، ایمنی ترافیک

۱. مقدمه:

پیدایی هیچ یک از اختراع های گوناگون بشر، به اندازه پیدایی چرخ نتوانست تشنگی او را در جابه جایی سریع از مکانی به مکان دیگر سیراب نماید. دستیابی به نیروی بخار و به دنبال آن استفاده از سوخت های فسیلی در موتور انواع خودرو در سرعت دسترسی های آسان به مکان های دور، از جمله توفیقات دیگری است که انسان ها تاکنون به آن دست یافته اند. با وجودی که ایرانیان از جمله مردمانی هستند که در زمینه ایجاد راه، راهبانی و راهداری از جمله نخستین ها در تاریخ و تمدن بشر هستند ولی اولین خودرو دارای موتور که ابتدا با نیروی بخار و بعد با نیروی ناشی از سوخت های فسیلی کار می کرد، از جمله پدیده های پیدا شده در غرب است.

باید توجه داشت که پیدایش خودرو در غرب پس از رخداد انقلاب صنعتی و براساس نیاز به این پدیده اتفاق افتاده است تا صاحبان کارخانجات بتوانند کارگران خود را به تعداد بیشتر و سریع تر در کارخانجات و محل کارهایشان حاضر کنند. از این رو در آن کشورها تولید خودرو با فرهنگ صحیح استفاده از آن همراه بوده است. با وجود این اروپاییان از اجرای برنامه های آموزشی فرهنگ نظم و



ماهنامه علمی تخصصی پایا شهر

ISSN ۲۹۸۰-۷۷۸۶

ایمنی ترافیکی برای آحاد جامعه غافل نبوده اند. احترام به قوانین و مقررات راهنمایی و رانندگی توسط مردم به عنوان یک شاخص در ارتقای فرهنگ ترافیک مطرح است. با وجودی که آخرین مدل های تولید شده خودرو، بلافاصله به کشور ما وارد می شود، ولی مردم در زمینه فرهنگ استفاده از خودرو با یک تأخر فرهنگی روبرو هستند.

مجله ترافیکی اتوبان های جهان در گزارشی که به تازگی به چاپ رسانده، ایران را به عنوان یکی از کشورهای اعلام کرده است که بدترین رکوردهای تصادف و پایین ترین ایمنی جاده ای را در جهان دارد. در این گزارش آمده است: طبق آمار و بررسی های انجام شده در ایران، این کشور یکی از بدترین رکوردهای تصادف و ایمنی جاده ای را در جهان دارد. انبوه وسایل نقلیه در حرکت و رفتار بی ملاحظه رانندگان، دو علت اصلی میزان بالای تصادف در این کشور است.

۲. ادبیات پژوهش

۲.۱. ایمنی ترافیک

اولین گام جهت ارتقای سطح ایمنی تردد، شناخت فاکتورهای تأثیرگذار بر تصادفات، آگاهی از زیر ساخت های ایمنی مسیر، شناخت عوامل موثر در ایجاد خطاهای انسانی و بهره برداری و آگاهی از استانداردها و قوانین مربوط به هر یک از موارد فوق الذکر می باشد. مقوله ایمنی ترافیکی یکی از مهمترین مسائل در حمل و نقل شهری می باشد که برای محقق شدن این مهم احتیاج به فناوری های هوشمند، تجربیات تخصصی، آشنایی با قوانین و آموزش های ایمنی می باشد. در این فصل جهت آشنایی با اصول و پارامترهای تأثیرگذار بر ایمنی جاده های درون شهری مطالبی ذکر شده است. از دیدگاه شناخت محل حادثه، هزینه های ناشی از خسارات و ضایعات و راهکارهای اصلاحی؛ راه، انسان، وسیله نقلیه و محیط نقش به سزایی در تصادفات دارند. بدون شک راه و کاربری اراضی اطراف راهها به عنوان یکی از ارکان ترافیک نقش مهمی در وقوع تصادفات دارد. اصلاح یا حذف نقاط حادثه خیز تأثیر به سزایی در ارتقای ایمنی و کاهش حوادث ترافیکی و کاهش خسارات و ضایعات دارند. براساس تحلیل ها و ارزیابی های آماری، تکنیک های اقتصاد مهندسی و سلسه مراتبی انجام گرفته است. مطالعات موردی، محور شیراز - اصفهان یکی از محورهای شریانی و مهم کشور، نتایج بدست آمده شامل: محاسبه هزینه های تصادفات گویای این واقعیت است که میانگین هزینه های ناشی از تصادفات منجر به فوت غریب به ۵ برابر میانگین هزینه های تصادفات منجر به جرح و تقریباً ۹ برابر میانگین هزینه های تصادفات خسارتی می باشد. آمار و اطلاعات جمع آوری شده موید وقوع ۲۰ درصد از تصادفات در نقاط حادثه خیز است که این وضعیت اهمیت فوق العاده اصلاح و سرمایه گذاری جهت ایمن سازی نقاط حادثه خیز و بحرانی جاده ها را نشان می دهد. میانگین نسبت فایده به هزینه در اجرای پروژه های ایمن سازی نقاط حادثه خیز تصادفات جاده محور شیراز به اصفهان برابر با ۲۰/۲ است که توجیه اقتصادی بسیار قوی برای اجرای اینگونه پروژه ها است. رتبه بندی اجرای پروژه های ایمن سازی نقاط حادثه خیز در یک مدل تصمیم گیری چند معیاره با رتبه بندی اجرای این پروژه ها تنها براساس تعداد تصادفات متفاوت است. مراتب از جهت منافع اجتماعی حاصل از اجرای مطلوب تر است. با توجه به



ماهنامه علمی تخصصی پایا شهر

ISSN ۲۹۸۰-۷۷۸۶

تحلیل‌های انجام شده در تحقیق که نقاط و مناطقی که دارای تردد بیشتری هستند از اولویت بیشتری برای اجرای پروژه‌های ایمنی برخوردارند (پور معلم و سلیمی، ۱۳۸۸).

۲.۲. شناسایی معیارهای مؤثر در اولویت بندی مقاطع تصادف خیز و میزان اهمیت هر یک از آنها بر اساس روش‌های

تصمیم‌گیری گروهی

باتوجه به کمبود بودجه برای انجام اقدامات ایمن سازی، اولویت بندی مقاطع غیر ایمن از اهمیت خاصی برخوردار است. در این راستا روش‌های متفاوت و متعددی توسط کارشناسان ارائه شده که هر یک بر مبنای خاصی استوار بوده اند. در این بین می‌توان به دو ساختار کلی مبتنی بر بررسی‌های اقتصادی و فنی اشاره کرد. از طرفی به دلیل ضعف موجود در آمار تصادفات بهتر است تا روش‌های شناسایی و اولویت بندی ارائه شده تا حد امکان بدون توجه به آمار تصادفات پایه گذاری و مطرح شوند. در این تحقیق سعی بر آن است تا با استفاده از نظرات کارشناسان ایمنی، در خصوص شرایط هندسی، فیزیکی، ترافیکی و عملکردی راه، معیارهای مؤثر در اولویت بندی مقاطع تصادف خیز شناسایی و ساختار ابتدایی اولویت بندی این مقاطع ایجاد شود. به دست آوردن میزان اهمیت هر یک از معیارها می‌تواند در روش‌های تصمیم‌گیری چند معیاره به عنوان ماتریس ورودی وزن معیارها مورد استفاده قرار گیرد. از مزایای بسیار مهم وجود این ماتریس وزن می‌توان به یکسان سازی اولویت بندی مقاطع مختلف به دلیل واحد بودن این ماتریس اشاره کرد. در شناسایی معیارهای مؤثر و میزان اهمیت هر یک از آنها از روشی موسوم به روش دلفی که از مجموعه روش‌های تصمیم‌گیری گروهی است، استفاده شده است. در انتهای تحقیق ۱۴ معیار مؤثر در اولویت بندی مقاطع تصادف خیز و میزان اهمیت هر یک از آنها به دست آمده است (صفرزاده و همکاران، ۱۳۸۷).

۲.۳ شاخص خطر تصادفات در تقاطع‌های شهری

امروزه نقش «مدیریت ایمنی ترافیک» در شبکه، برجسته تر از سایر موارد در مباحث ایمنی ترافیک به نظر می‌رسد. «شاخص خطر» یکی از ابزارهای مدیریت ایمنی شبکه است که روابط آن برای شناسایی، رتبه‌بندی اجزای خطرناک شبکه و در برخی موارد تعیین نواقص ایمنی راه‌ها به کار می‌روند. ویژگی عمده عوامل و اوزان عددی به کار رفته در این رابطه هماهنگی و سازگاری آنها با شبکه ترافیکی ایران است که منتج از نظر خواهی از متخصصین ترافیک و نیز استفاده از روش‌های تصمیم‌گیری چند معیاره» است. این رابطه‌ها در دو بخش و با توجه به ۱۲ عامل مؤثر در تصادفات تنظیم شده است (نصیری و مشفق مجرد، ۱۳۸۵).



۲.۴ ملاحظات کاربری اراضی در طراحی و بهسازی خیابان‌های شهری

برخلاف کوشش‌های انجام شده و گفتگوی بسیار از توسعه پایدار و طراحی اکولوژیک در مجامع تخصصی، کاربری اراضی محیطی جاده در شهرهای بزرگ کشورمان به دلایلی از جمله عدم باور بسیاری از کارفرمایان، برنامه ریزان و طراحان از وخامت شرایط کنونی محیط زیست و فقدان یک برنامه و سیاست جامع محیطی، با افت روزافزونی مواجه شده است. به این موارد می‌باید فقدان مفاهیم و اصول روشن را در ارتباط با راه حل‌های پایدار اضافه نمود. به سازی و سازماندهی اراضی شهری، نیاز به رویکردی جامع در ارتباط با برنامه ریزی، مدیریت و طراحی فضا دارد. نقش طراحی از این جهت مهم و هدایت گر است که می‌تواند زمینه گر زندگی متعادل تر و خودکفتری را از نظر منابع و بستر سرزنده تری را از نظر روح مکان ایجاد نماید. در همین راستا سه اصل کلی: نظم دهی به کاربری اراضی در یک چارچوب اکولوژیک، توجه به محدودیت‌های مربوط به مصرف انرژی و اولویت دادن به احیا، مرمت و بازیافت به جای تعریض و احداث، می‌توانند در پایداری شهری، ارتقای کیفیت فیزیکی خیابان و نیز سرزندگی و حیات شهرها نقش مهمی داشته باشند (امین زاده و داعی نژاد، ۱۳۸۱).

۲.۵ ایمنی راه و ترافیک در کشورهای در حال توسعه

رشد شهرنشینی و ازدیاد تعداد خودروها در بسیاری از کشورهای در حال توسعه باعث افزایش تراکم در مراکز شهری و بالطبع افزایش تصادفات ترافیکی در شبکه‌های معابر شده است که به هیچ عنوان برای عبور حجم و نوع ترافیکی که در حال حاضر می‌بایست از خود عبور دهند، طراحی نشده اند. هم چنین رشد بی رویه شهری باعث هم جواری ناسازگار کاربری‌های زمین گردیده که منجر به تداخل‌های زیاد عابر پیاده و خودرو شده است.

کشورهای عضو سازمان همکاری و توسعه اقتصادی (OECD) در طی ۲۰ تا ۳۰ سال گذشته به موفقیت‌های شایانی در حل مشکلات ایمنی معابر خود دست یافته اند. گرچه در این کشورها با کاربرد اقدامات اصلاحی تصادفات جاده ای در بخش‌های مختلف بهبودهایی حاصل شده اند ولی یکی از موفق ترین و بهترین زمینه‌های سرمایه گذاری، طراحی معابر و مکاربری ترافیک بوده است. حذف تدریجی خطرناکترین نقاط در شبکه‌های معابر و استفاده از ورودی‌هایی که با در نظر گرفتن موارد ایمنی طراحی شده اند در طراحی و برنامه ریزی شبکه‌های معابر جدید باعث افزایش بسیار زیاد ایمنی ترافیکی شده است. گرچه راه حل‌های مربوطه ممکن است با یکدیگر متفاوت باشند ولی روش‌های سیستماتیک و نحوه برخورد با مشکلات مربوطه که در کشورهای صنعتی بکار گرفته می‌شوند، برای استفاده در کشورهای در حال توسعه کاملاً قابل اجرا می‌باشند.



برای به حداکثر رساندن تأثیر مکار برین بر مشکلات ایمنی، لازم است که در مراحل مختلف توسعه شبکه‌های معابر از اصلاحات مناسب استفاده شود. با بکارگیری اصول درست طراحی، از همان نقطه اولیه می‌توان با طراحی و برنامه ریزی مسیرهای جدید به صورت امن تر، از بسیاری مشکلات پرهیز نمود. نهایتاً می‌توان نواحی خطرناک شبکه معابر را طوری تعیین نمود که اصلاحات ایمنی بتوانند امکان و شدت تصادفات در چنین نقاطی را کاهش دهند. ثابت شده است که این امر یکی از موثرترین روش‌های بهبود ایمنی جاده در کشورهای صنعتی بوده است (آزمایشگاه تحقیقات جاده و حمل و نقل انگلستان، ۱۳۷۵).

کشورهای عضو سازمان همکاری و توسعه اقتصادی (OECD) در طی ۲۰ تا ۳۰ سال گذشته به موفقیت‌های شایانی در حل مشکلات ایمنی معابر خود دست یافته‌اند. گرچه در این کشورها با کاربرد اقدامات اصلاحی تصادفات جاده‌ای در بخش‌های مختلف بهبودهایی حاصل شده‌اند ولی یکی از موفق‌ترین و بهترین زمینه‌های سرمایه‌گذاری، طراحی معابر و مکاربری ترافیک بوده است. حذف تدریجی خطرناکترین نقاط در شبکه‌های معابر و استفاده از ورودی‌هایی که با در نظر گرفتن موارد ایمنی طراحی شده‌اند در طراحی و برنامه ریزی شبکه‌های معابر جدید باعث افزایش بسیار زیاد ایمنی ترافیکی شده است. گرچه راه‌حل‌های مربوطه ممکن است با یکدیگر متفاوت باشند ولی روش‌های سیستماتیک و نحوه برخورد با مشکلات مربوطه که در کشورهای صنعتی بکار گرفته می‌شوند، برای استفاده در کشورهای در حال توسعه کاملاً قابل اجرا می‌باشند.

۳. نتیجه گیری

با نگاهی به آمار تصادفات دهه اخیر در میابیم که با گسترش زیرساخت‌های صنعت حمل و نقل و افزایش تعداد خودروهای شخصی، سوانح رانندگی به شدت افزایش یافته و در نتیجه تلفات ناشی از آن نیز اعداد بالایی را نشان می‌دهند. با بررسی علل اصلی تصادفات به این نتیجه رسیدیم که سه عامل: راه و محیط اطراف، رفتار انسانی و وسیله نقلیه اصلیترین علت حوادث ترافیکی و سوانح جاده‌ای است و سهم هر یک از این عوامل به تفکیک در جدول زیر بر اساس مرجع گزارش شده است. توجه به این نکته ضروری است که تصادفات جاده‌های متشکل از سه عامل فوق است که در اثر یک اختلال در تعادل بین آنها اتفاق می‌افتد و معمولاً کمتر حادثه‌ی رانندگی دیده شده که صرفاً به دلیل نقص در یکی از عوامل مذکور حادث شده باشد، بلکه با تجمیع سه عامل فوق، سوانح رخ می‌دهند.



منابع:

منابع فارسی

- احمدزاده، فروغ، بررسی ارتباط بین مولفه های هوش عاطفی با پیشرفت تحصیلی دانشجویان، مجله علوم پزشکی رازی، شماره ۱۲۵، ۸۵-۹۳
- اسفندیار، اسماعیل؛ جهانگیرفرد، مجید؛ حسینی، مهدی (۱۳۹۴)، ارزیابی عملکرد سازمان های دولتی، فصلنامه مدیریت، شماره ۳۷
- بازرگان، عباس؛ سرمد، زهره؛ حجازی، الهه (۱۳۷۸)، روش های تحقیق در علوم رفتاری، چاپ دوم، تهران: انتشارات آگاه
- تابی، حمید؛ فرامرزی، آما؛ مصلحی، مهدی (۱۳۹۴)، تبیین نقش هوش عاطفی و مهارت سیاسی در رابطه بین سبک رهبری تحول آفرین مدیران با رضایت شغلی کارکنان، مدیریت شهری، شماره ۴، ۲۴۸-۲۳۷
- حافظ نیا، محمدرضا (۱۳۷۷)، مقدمه ای بر روش تحقیق در علوم انسانی، تهران: انتشارات سمت
- سالارزهی، حبیب، کرد، باقر، نصیری اصل، آمنه (۱۳۹۰)، بررسی رابطه بین مولفه های هوش عاطفی کارکنان و وفاداری مشتری، پایان نامه کارشناسی ارشد، دانشگاه سیستان و بلوچستان،
- صفاجو، آنهیتا، رضاییان، علی، شکوهیار، سجاد (۱۳۹۴)، تأثیر مولفه های هوش عاطفی بر تسهیم دانش استراتژیک: مورد کاوی مدیریت اکتشاف شرکت ملی نفت ایران، ماهنامه علمی-ترویجی اکتشاف و تولید نفت و گاز، شماره ۱۲۵
- طبری، مجتبی؛ قربانی، مهرناز (۱۳۸۸)، نقش هوش عاطفی بر شیوه تصمیم گیری مدیران، فصلنامه، مدیریت، سال ۶، شماره ۱۶
- عامری، میرحسن، خیری قوزلوجه، منیره (۱۳۹۳)، رابطه مولفه های هوش عاطفی با دیدگاه و علایق به فعالیت های بدنی در دانشجویان دانشگاه شهید مدنی آذربایجان، پایان نامه کارشناسی ارشد دانشگاه ارومیه
- فرحبخش، کیومرث، شفیع آبادی، عبدالله، بیگی دزکی، اقدس (۱۳۹۰)، رابطه بین مولفه های هوش عاطفی با تعارض کار خانواده در زنان شاغل در شرکت ملی پخش فراورده های نفتی تهران، پایان نامه کارشناسی ارشد، دانشگاه علامه طباطبایی
- گلمن، دانیل (۱۳۸۴)، هوش عاطفی در کار، ترجمه ابراهیمی، بهمن، بهین دانش



ماهنامه علمی تخصصی پایا شهر



ISSN ۲۹۸۰-۷۷۸۶

- عامری، میرحسین، خیری قوزلوجه، منیره (۱۳۹۳)، رابطه مولفه های هوش عاطفی با دیدگاه و علایق به فعالیت های بدنی در دانشجویان دانشگاه شهید مدنی آذربایجان، پایان نامه کارشناسی ارشد دانشگاه ارومیه
- صفاجو، آناهیتا، رضاییان، علی، شکوهیار، سجاد (۱۳۹۴)، تأثیر مولفه های هوش عاطفی بر تسهیم دانش استراتژیک: مورد کاوی مدیریت اکتشاف شرکت ملی نفت ایران، ماهنامه علمی-ترویجی اکتشاف و تولید نفت و گاز، شماره ۱۲۵
- فولادوند منصور، سکینه؛ محمدی فر، محمدعلی؛ نجفی، محمود (۱۳۹۴)، نقش پنج عامل شخصیت، هوش عاطفی و مدیریت زمان در پیش بینی خلاقیت، فصلنامه علمی پژوهشی ابتکار و خلاقیت در علوم انسانی، شماره اول، ۱۳۵-۱۳۵
- قلی پور، آریین (۱۳۹۵)، مدیریت منابع انسانی (مفاهیم، تئوری ها و کاربردها)، انتشارات سمت
- میرسپاسی، ناصر (۱۳۸۷). مدیریت استراتژیک منابع انسانی و روابط کار، تهران: انتشارات میر.
- یوسفی، بهرام، عیدی، حسین، مرادی، لیلا (۱۳۹۲)، ارتباط هوش عاطفی و مولفه های آن با رفتار شهروندی سازمانی در اداره ورزش و جوانان شهر کرمانشاه، نشریه مدیریت و فیزیولوژی ورزشی شمال، دوره اول، شماره اول، ۷۳-۸۳



- Abedi H, Ahanchian MR, Babaei B & Davodipour A. Investigation of the relationship between emotional intelligence and dimensions of power sources of high school principals of Neishabour city in academic year ۲۰۰۵-۲۰۰۶. International Research Journal of Applied and Basic Sciences ۲۰۱۳; ۶(۹): ۱۲۷۴-۹.
- Alfonso, L., Zenasni, F., Hodzic, S. and Ripoll, P. (۲۰۱۶). Understanding The Mediating Role of Quality of Work Life on the Relationship between Emotional Intelligence and Organizational Citizenship Behaviors, sychological Reports, ۱۱۸: ۱۰۷-۱۲۷.
- Apte, S. and Khandagle, A. (۲۰۱۶). Assess the Relation between Emotional Intelligence and Quality of Life among the Nursing Faculties, The International Journal of Indian Psychology, ۴: ۱۳۳-۱۴۰.
- Altindag,E.,Kosedagi,Y(۲۰۱۵), The Relationship between Emotional Intelligence of Managers, Innovative Corporate Culture and Employee Performance,procedia social and behavioral science۲۱۰.۲۷۰-۲۸۲
- Bar- on, R, (۱۹۹۷). The Emotional Quotient Inventorg (EQ-I); A Measure of emotional intelligence, Toronto, Conada: Multi- Health systems.
- Bar- on, R, (۲۰۰۰). Emotional and Social intelligence: insights from the Emotional Quotient Inventorg (EQ-۱).
- Bar-on, R. and Parker, J.D.A. (۲۰۱۴). Handbook of Emotional intelligence, San Francisco Jossy-Bass.
- Bar-on, R. (۲۰۱۳). Bar-On Emotional Quotient Inventory (EQ-I): Technical Manual, Toronto, Canada: Multi – Health System



- Bar-on, R. (۲۰۱۵). Emotional and Social Intelligence: Insights from the Emotional Quotient Inventory (EQ – I), In Bar-on, R & Parkrr, D.A. (Eds). The hand book of emotional intelligence, San Francisco, California, jossey baass.
- Goleman, D. (۲۰۰۱). Emotional intelligence: Issues in paradigm building. In C. cherniss and Goleman (Eds), The Emotional intelligence Work place, San Francisco: Gossey- Bass.
- ۴۴. Goleman, D. (۲۰۰۹). Emotional intelligence: Issues in paradigm building. In C. cherniss and Goleman (Eds.) The Emotional intelligence Work place, San Francisco: Gossey- Bass.
- Gunduz,H.,Gunsel,A.,Ulutas,T(۲۰۱۲),effect of emotional intelligence on job satisfaction: an empricial study on call center employees, procedia-social and Behavioral Sciences
- Hoegl,M. Parboteeah,K.P.(۲۰۰۷) "Creativity in Innovative Projects: How Teamwork Matters". J. Eng. Techno Manage.۲۴ .۱۴۸-۱۶۶
- Jais,J.,Mohammad,M(۲۰۱۵),emotional intelligence and job performance: A stdy among Malaysian teacher,procedia economics and finance,vol۳۵,۶۷۴-۶۸۲
- Martinez, M.N. (۱۹۹۷) The smart that count. HR Magazine, ۴۲(۱۱), ۷۲-۷۸
- Rajabi,F.,Malmeier,A(۲۰۱۴), invstigations of relationship between organizational health and organizational justices with organizational commitment between hamedan taxes offices staff, HRM Journal, ۹ th years,۳۱, ۲۳-۴۳
- Stout, R. J., Cannon-Bowers, J. A., & Salas, E. (۱۹۹۶) "The role of shared mental models in developing team situational awareness: Implications for training", Training Research Journal , Vol. ۲, pp: ۸۵-۱۱۶.
- Shir Taheri A & Rouzegari F. The role of emotional intelligence in the management and organization, Iran: The First International Conference of New Paradigms of Business and Organizational Intelligence Management, ۲۰۱۷.