



Comparative Study of Cultural Intelligence of International Units in Reducing Accidents

Seyed Mostafa Hosseini

* Assistant Professor of Special Operations, Amin University of Law Sciences, Tehran, Iran.
seyedmstafahosseini748@gmail.com

Faramarz Zoraet-Pima

Trainer of Traffic Engineering and Operations, Amin University of Law Sciences, Tehran, Iran.
fara7080@yahoo.com

Mohammad Mirzaei

Assistant Professor of Law, Amin University of Law Sciences, Tehran, Iran.
md92.mirzaei@gmail.com

Received: 2024/12/11

Accepted: 2025/02/04

DOI:

10.22034/JPCS.2025.1279707.1335



ABSTRACT

Since one of the most important accidents in Iran is road accidents and most of the causes of traffic accidents and incidents are related to the human factor and cultural intelligence, the aim of this study is to present a model for improving road safety and reducing accidents, with an emphasis on the human factor and safety culture. In this descriptive-analytical study with a statistical population of 50 ordinary people and 50 traffic police officers through simple random sampling, the required data were obtained through two survey and library methods. The questionnaires were analyzed using Minitab17 software. The findings indicated that there is a significant relationship between cultural intelligence and the culture of countries in reducing accidents, between adopting a lenient policy against traffic violations in society and reducing accidents, between the media and schools with reducing accidents and promoting culture, and between improving the culture of using public transportation with reducing accidents. In addition, the analytical results showed an inverse and significant relationship between cultural intelligence and traffic violations; in such a way that by increasing and strengthening cultural intelligence and traffic awareness of people, accidents will be reduced.

Keywords: Accident, Cultural Intelligence, Traffic, Safety Culture.

► **Citation (Vancouver):** Hosseini SM, Zoraet-Pima F., & Mirzaei M. Comparative Study of Cultural Intelligence of International Units in Reducing Accidents. *Police Cultural Studies*, 2025; 11(4): 1-12.

► **Citation (APA):** Hosseini, SM, Zoraet-Pima, F., & Mirzaei, M., (2025) Comparative Study of Cultural Intelligence of International Units in Reducing Accidents. *Police Cultural Studies*, 11(4), 1-12.

مطالعه تطبیقی هوش فرهنگی واحدهای بین‌المللی در کاهش تصادفات

چکیده

از آنجا که یکی از مهم‌ترین سوانح کشور ایران، تصادفات جاده‌ای بوده و بیشترین علل بروز حوادث و سوانح ترافیکی مربوط به عامل انسان و هوش فرهنگی است، هدف این پژوهش، ارائه مدلی برای بهبود ایمنی راه و کاهش تصادفات، با تأکید بر عامل انسانی و فرهنگ ایمنی است. در این پژوهش توصیفی-تحلیلی با جامعه آماری ۵۰ نفر از مردم عادی و ۵۰ نفر از پلیس راهور از رهگذر نمونه‌گیری تصادفی ساده، داده‌های موردنیاز از دو روش پیمایشی و کتابخانه‌ای به دست آمده است. تجزیه و تحلیل پرسشنامه‌ها به وسیله نرم‌افزار minitab 17 انجام گرفت. یافته‌ها نشان داد که بین هوش فرهنگی با فرهنگ کشورها در کاهش تصادفات، بین اتخاذ سیاست آسان-گیرانه در مقابل تخلفات رانندگی در جامعه و کاهش تصادفات، بین رسانه‌ها و مدارس با کاهش تصادفات و ارتقاء فرهنگ و بین بهبود در فرهنگ استفاده از وسایل حمل و نقل عمومی با کاهش تصادفات رابطه معنادار وجود دارد. به علاوه، نتایج تحلیلی رابطه‌ای معکوس و معنادار را بین هوش فرهنگی از تخلف رانندگی نشان می‌دهد؛ به گونه‌ای که با افزایش و تقویت هوش فرهنگی و آگاهی ترافیکی مردم، تصادفات کاهش خواهند یافت.

کلیدواژه‌ها: تصادف، هوش فرهنگی، ترافیک، فرهنگ ایمنی.

سید مصطفی حسینی

* استادیار عملیات ویژه، دانشگاه جامع علوم انتظامی امین، تهران، ایران.
sevedmostafahoseini748@gmail.com
 mail.com (نویسنده مسئول)

فرامرز زراعت‌پیما

مریی مهندسی و عملیات ترافیک، دانشگاه جامع علوم انتظامی امین، تهران، ایران.

fara7080@yahoo.com

محمد میرزایی

استادیار حقوق، دانشگاه جامع علوم انتظامی امین، تهران، ایران.

md92.mirzaei@gmail.com

نوع مقاله: پژوهشی

صص: ۱-۱۲

تاریخ دریافت: ۱۴۰۳/۰۹/۲۱

تاریخ پذیرش: ۱۴۰۳/۱۱/۱۶

شناسه دیجیتال (DOI):

10.22034/JPCS.2025.1279707.1335

◀ استناد (ونکوور): حسینی س م، زراعت‌پیما ف. الزامات فرهنگی تحقق جهاد تبیین از دیدگاه فرماندهان انتظامی کرمانشاه. *مطالعات فرهنگی پلیس*، ۱۴۰۳؛ ۱۱(۴): ۱-۱۲.

◀ استناد (APA): حسینی، س.م، زراعت‌پیما، ا. (۱۴۰۳). الزامات فرهنگی تحقق جهاد تبیین از دیدگاه فرماندهان انتظامی کرمانشاه. *مطالعات فرهنگی پلیس*، ۱۱(۴)، ۱-۱۲.

امروز، از تصادفات رانندگی به عنوان معضلی بزرگ که سلامت و ایمنی عمومی را به خطر انداخته یاد می‌شود. هم‌زمان با افزایش ترافیک در بسیاری از کشورهای در حال توسعه این مشکل روزه‌روز پیچیده و خطرناک‌تر می‌شود. بررسی‌های انجام‌گرفته نشان می‌دهند که به‌طور عمده چهار عامل مهم در حوادث و سوانح رانندگی نقش‌آفرین بوده‌اند. این عوامل به ترتیب اهمیت عبارتند از: عامل انسانی، وضعیت فنی و طراحی خیابان‌ها، مشخصه‌های ناوگان درون‌شهری و آب‌وهوا. کشورهای توسعه‌یافته توانسته‌اند با اقداماتی نظیر استفاده از وسایل و تجهیزات نوین، کنترل سرعت و تجهیز پلیس‌راه‌ها و توجه ویژه به امر آموزش ایمنی و ترافیک، آمار تصادفات خود را به‌طور قابل ملاحظه‌ای کاهش دهند، درحالی‌که در کشور ما امر فرهنگ‌سازی و آموزش ایمنی و ترافیک ضعیف بوده و هنوز در جامعه نهادینه نشده است (آراسته، ۱۳۹۰: ۱۳۸؛ سیف‌نیا، ۱۳۸۷: ۱۲۶).

مقررات و قوانین مرتبط با عبور و مرور خودرو که نهایت باعث بسط انضباط ترافیکی می‌گردد، کم‌تر مورد توجه است و کاربران ترافیک اعم از رانندگان و عابرین پیاده توجهی به رعایت اصول رانندگی ندارند و قوانین مربوط را زیر پا می‌گذارند (حسینی و رازقی، ۱۴۰۱). مقررات راهنمایی و رانندگی نوعی از هنجارهای رسمی و مورد پذیرش جامعه بوده که هدف اصلی از وضع آن‌ها، برقراری نظم، رفاه و آسایش عمومی است. هرچند قانون‌گذار جهت جلوگیری از سرپیچی از این قوانین، تنبیهاتی در نظر گرفته است، اما عامل نظارت قانونی، یعنی پلیس، به تنهایی قادر به کنترل و انضباط بخشی به تخلفات ترافیکی نیست.

در میان مهارت‌های مورد نیاز قرن ۲۱، توانایی تطبیق مستمر با افرادی از فرهنگ‌های مختلف و توانایی اداره ارتباطات بین فرهنگی حائز اهمیت است. محیط کار جهانی، نیاز به افرادی دارد که به فرهنگ‌های مختلف آشنا

باشند و بتوانند با افراد سایر فرهنگ‌ها ارتباط مناسب برقرار کنند.

برای این منظور، افراد نیاز به هوش فرهنگی دارند. توانایی فرد برای تطبیق با ارزش‌ها، سنت‌ها و آداب و رسوم متفاوت از آن‌چه به آن‌ها عادت کرده است و کارکردن در یک محیط متفاوت فرهنگی، معرف هوش فرهنگی است. هوش فرهنگی، منبع بالقوه‌ای برای ایجاد مزیت رقابتی است. از سویی، فرایند جهانی‌شدن، چالش‌هایی را فراروی مدیران جوامع قرار داده است که نادیده‌گرفتن و عدم شناسایی آن‌ها منجر به حذف آن‌ها از عرصه رقابت جهانی می‌شود. چنان‌چه افراد هوش فرهنگی را درک کنند، تاب-آوری آنان افزایش می‌یابد. هوش فرهنگی و بررسی جنبه-های رفتاری و انگیزشی آن در میزان تصادفات قابل تأمل است. تجربه مردم از ترافیک در یک سوء برداشت محدود به تراکم ترافیک است، ذهنیت آن‌ها در اکثر موارد، محدود به ترافیک است و این نگرش وظیفه مسؤلان امور ترافیک را دشوارتر می‌سازد. به همین علت، اگر افراد جامعه با مسائل ترافیک برخورد منطقی‌تر داشته باشند، از میزان نابه-هنجاری‌های ترافیکی کاسته می‌شود (بهروزی، ۱۴۰۰).

مفهوم هوش فرهنگی برای نخستین بار به وسیله ایرلی و انگ^۱ از پژوهشگران مدرسه کسب و کار لندن مطرح شد. این دو، هوش فرهنگی را قابلیت یادگیری الگوهای جدید در تعاملات فرهنگی و ارائه پاسخ‌های رفتاری صحیح به این الگوها تعریف کرده‌اند (ارلی و انگ، ۲۰۰۳).

آن‌ها معتقد بودند که در مواجهه با موقعیت‌های فرهنگی جدید، به‌زحمت می‌توان علائم و نشانه‌های آشنایی یافت که بتوان از آن‌ها در برقراری ارتباط سود برد. در این موارد، فرد باید با توجه به اطلاعات موجود، یک چارچوب شناختی مشترک تدوین کند، حتی اگر این چارچوب درک کافی از رفتارها و هنجارهای محلی نداشته باشد. تدوین چنین چارچوبی تنها از عهده کسانی برمی‌آید که از هوش فرهنگی بالایی برخوردار باشند. آگاهی و اطلاع در مورد

¹ Earley & Ang

بافت‌های کاری چندفرهنگی است و بهتر می‌تواند پیش-بینی‌کننده موفقیت مدیران باشد (کالیگیاری و دی سانتو^۶، ۲۰۲۲).

پیشینه‌های مورد بررسی در این زمینه مبین این مطلب است که میان جنبه‌های مختلف هوش فرهنگی و کاهش تصادفات رابطه وجود دارد. هرچند که به صورت خاص به این موضوع اشاره نداشته‌اند، ولی به برخی از ابعاد آن اشاره غیر مستقیم شده است. از آن جمله مشبکی و تیزرو (۱۳۸۸) نشان دادند که بین هوش فرهنگی رهبران و موفقیت آن‌ها رابطه مثبت وجود دارد. علاوه بر این، نیک‌مهر (۱۳۸۹) اظهار می‌دارد که بهترین زمان برای آموزش‌های اولیه ایمنی ترافیک به کودکان، سن پیش‌دبستانی است. در همین راستا، همت و استهلی^۷ (۲۰۲۲)، احترام‌گذاشتن را مفهومی اساسی در تربیت شهروندی دانسته‌اند و معتقدند که فرهنگ احترام‌گذاشتن بایستی در مدارس برجسته شود. لیورمور^۶ (۲۰۲۱) با تأکید بر این‌که هوش فرهنگی چگونه می‌تواند به موفقیت افراد و سازمان‌هایی که در زمینه‌های فرهنگی متنوع عمل می‌کنند، می‌نویسد که رهبران با هوش فرهنگی بالا بهتر می‌توانند محیط‌های فراگیر و ایمن را در واحدهای بین‌المللی ایجاد کنند که منجر به کاهش تصادفات و بهبود عملکرد کلی می‌شود. همچنین، انگ و داین^۸ (۲۰۲۰) به این نتایج دست یافتند که هوش فرهنگی یک قابلیت منحصر به فرد و ارزشمند است که بر رفتار و عملکرد فردی در زمینه‌های بین‌فرهنگی تأثیر می‌گذارد و به کاهش تصادفات و بهبود اقدامات ایمنی در واحدهای بین‌المللی کمک می‌کند (دیگر پژوهش‌هایی که به بررسی هوش فرهنگی پرداخته‌اند انگس و همکاران^۹ (۲۰۱۹) و واتسون و همکاران^۹ (۲۰۱۸) هستند). در این پژوهش به دنبال این مهم هستیم که «آیا بین هوش فرهنگی با فرهنگ کشورها در کاهش تصادفات رابطه معناداری وجود دارد؟»

هنجارها، فعالیت‌ها و قراردادها در فرهنگ‌های مختلف حاصل تجارب فردی و آموزشی است. این بعد، شامل آگاهی ظاهری در مورد نظام‌های اجتماعی، قانونی و اقتصادی در فرهنگ‌های مختلف و خرده‌فرهنگ‌هاست. همچنین، شامل دانش رویه‌ای است که می‌تواند از طریق مشاهده و تقلید انجام گیرد. افرادی که دانش هوش فرهنگی بالایی دارند، تشابهات و تفاوت‌های فرهنگی را درک می‌کنند (انجل و همکاران^۱، ۲۰۱۹: ۳۳۶؛ کیومر و همکاران^۲، ۲۰۱۹: ۳۲۰).

در تعریفی دیگر، هوش فرهنگی یک قابلیت فردی برای درک، تفسیر و اقدام اثربخش در موقعیت‌هایی دانسته شده است که از تنوع فرهنگی برخوردارند و با آن دسته از مفاهیم مرتبط با هوش سازگار است که هوش را بیشتر یک توانایی شناختی می‌داند (دنگ و گیسون، ۲۰۲۰: ۱۸۴). هوش فرهنگی یک قابلیت اکتسابی محسوب می‌شود و سازمان‌ها می‌توانند برنامه‌هایی را برای توسعه این هوش در کارکنان تدوین کنند. چندین برنامه در این زمینه ارائه شده است. باید بر این نکته تأکید کرد که در سازمان‌های چندفرهنگی، تقویت هوش فرهنگی تنها به واحد منابع انسانی محدود نیست و کل سازمان در این زمینه مسئول است (الان و هیگنس^۳، ۲۰۲۱).

ویژگی‌های فردی فاقد بافت فرهنگی هستند و در شرایط ایستا و پویای فرهنگی یکسان عمل می‌کنند. مدیرانی که از هوش عاطفی بالایی برخوردارند، لزوماً در محیط‌هایی با تنوع اثربخشی نیستند. این مطلب دارای اهمیت زیادی است، زیرا توجه و تمرکز بر یک هوش و نادیده گرفتن سایر هوش‌ها، می‌تواند گمراه‌کننده باشد. به علاوه، پژوهش‌هایی که به طور مشترک چندین هوش را مورد بررسی قرار داده‌اند، اظهار دارند که هوش فرهنگی مهم‌ترین هوش در تشخیص قابلیت‌های کاری لازم در

⁶ Livermore

⁷ Ang, S., Van Dyne, L

⁸ Ang, S., Van Dyne, L., Koh, C., Ng, K. Y., Templer, K. J., Tay, C., & Chandrasekar

⁹ Watson

¹ Kumar et al

² Ang et al

³ Alon & Higgins

⁴ Caligiuri, P.M., & Disanto

⁵ Hammett and Staeheli

روش پژوهش

این مقاله به روش توصیفی-تحلیلی با جامعه آماری ۵۰ نفر از مردم عادی و ۵۰ نفر از پلیس راهور از روش نمونه‌گیری تصادفی ساده انجام شد. داده‌های موردنیاز از دو روش پیمایشی (استفاده از پرسشنامه برای به‌دست آوردن اطلاعات دست اول) و کتابخانه‌ای (برای به‌دست آوردن اطلاعات دست دوم) به‌دست آمده است. پس از بررسی، پایایی ابزار پژوهش مورد تأیید قرار گرفت. تجزیه و تحلیل

این پرسشنامه‌ها به وسیله نرم‌افزار minitab17 انجام گرفت.

یافته‌ها

سه عامل مهم در حوادث رانندگی نقش اساسی دارند که عبارتند از: انسان، وسیله نقلیه، راه و محیط (اردوگان، ۲۰۰۹).

جدول ۱- عوامل بروز تصادفات بررسی شده در کشورهای مختلف

کشور	عوامل بروز تصادفات
۱ آمریکا	بی‌صبری و بی‌دقتی- داشتن حس زورآزمایی- عصبانیت- نوع شخصیتی راننده- استرس- حساسیت نسبت به رفتار سایر رانندگان- خودبزرگ‌بینی و احساس تکبر- شرایط ترافیکی نامناسب و شلوغی‌های غیر منتظره- نامناسب بودن مشخصه‌های طرح هندسی مسیر- هیجان‌طلبی- نداشتن تجربه و مهارت در رانندگی- خطرپذیری- خوش‌بینی و دورپنداشتن خطر- مصرف مشروبات الکلی و سایر مواد غیر مجاز- عوامل فرهنگی و الگوهای رفتاری پذیرفته شده در جامعه
۲ کانادا	هیجان‌طلبی- خودخواهی- عدم مهارت در رانندگی- خطرپذیری- اعتمادبه‌نفس کاذب- قدرت‌طلبی- مسافت سفرهای روزانه- داشتن صفات پرخاشگری و خشم- نوع شخصیتی راننده- عصبانیت حین رانندگی- استفاده از تلفن همراه- گرما- سروصدای زیاد
۳ سوئد	گرایش‌ها و نگرش‌های نادرست- هنجارهای غالب اجتماعی- رفتار سایر رانندگان- فرهنگ نادرست ترافیکی
۴ ترکیه	میزان تحصیلات- ایجاد اعتمادبه‌نفس در رانندگان در اثر افزایش تجربه رانندگی- توجه به عوامل محرک خارجی حین رانندگی- هیجان‌طلبی
۵ استرالیا	احساس رقابت با سایر رانندگان- قدرت‌طلبی- کمبود وقت- لذت‌جویی از رانندگی- پرخاشگری و احساس تهاجم- ریسک‌پذیری- استرس، مصرف الکل یا سایر مواد غیرمجاز- گرما و آلودگی صوتی- هیجان‌طلبی- هنجارهای غالب اجتماعی
۶ ایران	رفتار سایر رانندگان- عدم آگاهی از عواقب تخلف- خطرپذیری- قدرت‌نمایی- میل به قانون‌شکنی- بی‌اعتمادی به قانون- عادات نادرست فرهنگی- خشم و عصبانیت- نادرست بودن طرح هندسی مسیر- نقض قوانین- عدم اجرای قوانین- برخورد نامناسب با متخلفان- نظارت نامناسب و احتمال پایین شناسایی تخلفات- وجود زمینه‌های چانه‌زنی با پلیس- عدم قطعیت مجازات

علل انسانی تخلف، از جمله مشکلاتی که امروز تمامیت جسمی و آسایش عمومی مردم را در شهرهای بزرگ به مخاطره انداخته و اذهان عمومی را به خود معطوف ساخته، مسأله وقوع و افزایش آمار جرائم ناشی از تخلفات رانندگی است. ضرورت بررسی عوامل مختلف این معضل اجتماعی (انسان، جاده، محیط و وسیله نقلیه) به‌خصوص عوامل

انسانی است که بیش از ۷۰ درصد آن را به خود اختصاص داده است (اسماعیلی، ۱۳۸۲؛ کی و سیونزا، ۲۰۰۶).
به بخشی از نیازهای انسان در جامعه مانند تسهیلات رفاهی محیط (محل مناسب زندگی، هوا، نور و ...) انگیزه- های فیزیکی اطلاق می‌شود. به مجموعه‌ای از نیازهای افراد که به رفتار دیگران و به‌ویژه به رفتار اجتماعی ارتباط پیدا

می‌کند و بیشتر نیازهای اجتماعی انسان را برطرف می‌کند، انگیزه‌های اجتماعی گفته می‌شود، مانند پذیرش فرد به‌عنوان یک عضو مفید در جامعه که دارای احترام و شأن و منزلت اجتماعی است. آن گروه از نیازهایی که رضایت روحی فرد را در پی دارد، جزو انگیزه‌های روانی محسوب می‌شوند، مانند برقراری روابط عاطفی با سایر افراد جامعه (بلغاری، ۱۳۸۰).

عوامل فنی و زیرساختی در بروز معضلات ترافیکی به شرح زیر است:

- پایین بودن مطلوبیت حمل‌ونقل عمومی شهر؛ نقص در علائم و تجهیزات ترافیکی عمودی و افقی؛ نقص فنی معابر؛ نبود کنترل ماشینی ورود خودروهای شخصی به شهر؛ غیراستاندارد بودن خودروهای سطح شهر؛ کیفیت پایین سوخت؛ ضعف سیستم‌های نظارت هوشمند؛ عدم وجود زیرساخت مناسب جهت ارائه خدمات الکترونیک.

- کشور هلند در حال حاضر با توجه به شاخص تلفات رانندگی به نسبت جمعیت در رتبه اول فرهنگ مطلوب ایمنی ترافیکی در بین کشورهای جهان قرار دارد. این کشور به همراه کشور سوئد از امن‌ترین سیستم حمل‌ونقل جاده‌ای در اروپا برخوردار است. تجربیات این دو کشور در غالب گزارش‌های ترویجی و آموزشی مربوط به فرهنگ ترافیک به‌عنوان تجارب موفقیت‌آمیز، سرمشق برنامه‌ریزی در این حوزه برای سایر کشورهای اروپایی بوده است. راهبرد اصلی این کشور در ارتقای فرهنگ ترافیکی که در سند ایمنی پایدار راه تبلور پیدا کرده است، با تکیه بر فرضیه‌ای بنیادین و دقیق آن در مورد مهارت رفتار انسان و معیار بودن آن برای سنجش تأثیر سایر عوامل و نیز اصل مهم تمرکززدایی و شعار محلی عمل کردن تا حد ممکن و ملی عمل کردن در صورت ضرورت سبب شده است تا از ظرفیتهای مساعد از حیث زیرساخت‌های ایمنی ترافیکی با کم‌ترین هزینه‌ها و همان‌گونه که مشاهده شد، تنها با طبقه‌بندی آن‌ها و اعمال مقررات ترافیکی خاص برای هر کدام

از آن‌ها فراهم شود و از طرف دیگر، به موضوع عامل انسانی اهمیت و بهای خاصی داده شود. در کنار این عوامل نقش نگرش سامان‌مند و منسجم عوامل ترافیکی که در موضوعاتی همچون تحلیل به‌روز و مستمر داده‌های ترافیکی، فعالیت هماهنگ نهادهای مختلف دولتی و غیردولتی و استفاده از فناوری‌های پیشرفته نمود پیدا می‌کند، می‌توان اشاره کرد.

- جامعه ژاپن به استناد داده‌ها و آمارهای مرتبط با ایمنی ترافیک، در زمره کشورهای است که برنامه‌ها و سیاست‌های اثربخشی را در راستای ارتقای فرهنگ ترافیکی شهروندان مورد اجرا گذاشته است. در سال ۱۹۷۰ و با مشاهده رشد میزان تصادفات و تلفات ناشی از آن، مقامات ژاپنی تصویب و اجرای برخی اقدامات کوتاه‌مدت و بلندمدت را در دستور کار قرار دادند و اگر امروز این کشور در صدر کشورهای دارای مدیریت مطلوب فرهنگ و ایمنی ترافیکی است به دلیل مجموعه این اقدامات و فعالیت‌هاست که در طی این مدت به مرحله اجرا گذاشته شده‌اند. تولید و ارائه اطلاعات بنیادین و دقیق با تکیه بر روش‌های علمی، اجرای سخت‌گیران مقررات ترافیکی و افزایش هزینه تخلف در کشور ژاپن را می‌توان یکی از دلایل توفیق آن در مدیریت و ارتقای فرهنگ ترافیکی قلمداد کرد (امیری، ۱۳۹۷: ۵۷).

- مسأله فرهنگ و ایمنی ترافیکی در کشور مالزی از ابتدای ۱۹۹۰ به‌عنوان یک مسأله اجتماعی در عرصه سیاست‌گذاری‌های مطرح تشکیل کمیته ایمنی جاده-ای در کابینه اولین اقدام در این راستا محسوب می‌شود. این کمیته مأمور بود تا اهداف کوتاه‌مدت و بلندمدت برنامه‌های مختلف ارتقای ایمنی ترافیکی را تعیین کند. یکی از بارزترین ویژگی‌های مدیریت ایمنی ترافیک در کشور مالزی اتکای اساسی آن به تحلیل علمی داده‌های ترافیکی در راستای تهیه و تنظیم سیاست‌های بهبود ایمنی ترافیکی است. این

پرسشنامه راهنمایی و رانندگی ۷۸ درصد کارشناسی داشته‌اند و در پرسشنامه مردم عادی ۳۴ درصد کارشناسی داشته‌اند. به‌طورکلی، بیشتر افراد تحصیلات بالاتر از دیپلم داشته‌اند. در این مطالعه، ۱۰۰ پرسشنامه مورد استفاده قرار گرفت که از این افراد، ۳۴ درصد افراد زیر ۱۸ سال و ۶۶ درصد آن‌ها بالای ۱۸ سال سن داشته‌اند.

از دیدگاه پاسخ‌دهندگان، راهنمایی و رانندگی ۵۰ درصد از لحاظ اجرای مقررات راهنمایی و رانندگی مشکل دارد که در این میان، ۲۲ درصد ضعف قانون را عامل مشکل اجرای قوانین راهنمایی و رانندگی دانسته‌اند. ۲۰ درصد مربوط به مجری قانون (پلیس ترافیک) را عامل مشکل اجرای قوانین راهنمایی و رانندگی دانسته‌اند. ۱۶ درصد به مجری قانون (مراجع قضایی) و ۳۰ درصد آیین‌نامه را عامل مشکل اجرای قوانین راهنمایی و رانندگی دانسته‌اند. در پاسخ ۵ سؤال اول این پرسشنامه دیده می‌شود که این ۴ عامل، از نظر پلیس راهنمایی و رانندگی چندان در اجرای قوانین تأثیرگذار نبوده است، بنابراین می‌توان اظهار داشت که فرهنگ مردم تأثیر به‌سزایی در اجرای قوانین دارد.

افزایش مبلغ جریمه‌ها به‌منظور رعایت بیشتر قوانین و مقررات را ۵۸ درصد پاسخ‌دهندگان عامل مناسبی برای اجرای قوانین دانسته‌اند و ۶۰ درصد آن‌ها افزایش حق بیمه رانندگان متخلف را در کاهش تخلفات مؤثر نمی‌دانند.

به نظر پاسخ‌دهندگان (۷۲ درصد)، مردم می‌توانند به‌صورت سازمان‌دهی شده (انتظامات مردمی) در اجرا و نظارت بر قوانین و مقررات راهنمایی و رانندگی مشارکت داشته باشند. اصلاح رفتار رانندگان در کاهش تصادفات را به میزان ۸۶ درصد، آیا متوسل- شدن مأموران در رعایت کردن قوانین رانندگی در بین افراد جامعه در بالابردن فرهنگ مردم را به میزان ۴۸ درصد، عابران پیاده (توجه به چراغ عابر، عبور از نقاط

مهم به‌خوبی در گزارش‌های استنادی مربوط به این حوزه مشهود است. در سال ۱۹۹۵ و برای هدف‌گذاری سیاست‌های ایمنی ترافیکی، مرکز پژوهش‌های ایمنی ترافیکی در دانشگاه پورتا تأسیس شد. وظیفه این مرکز مرور اهداف تعیین‌شده در حوزه ایمنی ترافیکی و ارزیابی علمی آن‌ها بود، طبق سند طرح جامع شهر کوالالمپور، مهم‌ترین مسأله شهر گسترش روزافزون وسایل نقلیه شخصی و افزایش تقاضا در این خصوص است. به‌طوری‌که سهم حمل‌ونقل عمومی از سال‌های ۱۹۸۵ تا ۱۹۹۷ از ۳۴ درصد به ۱۹/۷ درصد کاهش یافته است. چنین وضعی موجب شده است تا تراکم ترافیک یکی از مشکلات شهر باشد. مسافرت با اتومبیل‌های شخصی نیز ۴/۲ درصد رشد داشته است. بنابراین، تقاضای بالای سفر با اتومبیل شخصی یکی از مسائل شهر است. تعداد اتومبیل افزایش‌یافته و ظرفیت خیابان‌ها به‌ویژه در ساعات اوج کم است. برای کاهش به تقاضای سفر با اتومبیل شخصی، علاوه بر به‌کارگیری تجهیزات پیشرفته جهت کنترل، مجازات سختی برای پارک در مجاور خیابان‌ها اتخاذ شده است (نیک زاد، ۱۳۸۶).

- در اولین گزارش سازمان بهداشت جهانی که در سال ۲۰۱۰ منتشر شد، ایران از لحاظ میزان تلفات جاده‌ای در بین کشورهای شمال آفریقا، خاورمیانه و بعضی کشورهای همسایه رتبه پنجم را بعد از مصر، افغانستان، عراق و امارات متحده عربی در اختیار دارد (سیف‌نیا، ۱۳۸۷). اما، مقایسه همین آمار در گزارش منتشرشده در سال ۲۰۱۳ نشان می‌دهد که ایران در بین همین کشورها رتبه اول را کسب کرده است. این مهم نشان می‌دهد که علی‌رغم کاهش نسبی تلفات در ایران، در حال حاضر در بین کشورهای نزدیک بدترین وضعیت را دارد (آیتی، ۱۳۸۰).

تحصیلات افرادی که به پرسشنامه این پژوهش پاسخ داده‌اند از نظر سطح تحصیلات به ترتیب فراوانی، در

نقاط مجاز و استفاده نکردن از پل هوایی) می‌توانند در اصلاح فرهنگ جامعه در برابر تصادفات را ۷۸ درصد در کاهش تخلفات و بالابردن فرهنگ مناسب دانسته‌اند. به نظر پاسخ‌دهندگان رسانه‌ها اعم از رادیو، تلویزیون و با پخش فیلم‌های آموزش مقررات به میزان ۴۶، پلیس راهنمایی و رانندگی به میزان ۴۰ درصد در بالا بردن فرهنگ مردم مؤثر باشد. عدم رعایت مقررات از سوی رانندگان را می‌تواند ترجیح نفع شخصی بر نفع عمومی (خودخواهی) به میزان ۵۲ درصد می‌تواند برافزایش تصادفات بیفزاید. نتایج ناشی از تحلیل یافته‌ها مبین این مطلب هستند که اول بین هوش فرهنگی با فرهنگ کشورها در کاهش تصادفات رابطه معنادار وجود دارد، دوم بین

اتخاذ سیاست آسان‌گیرانه در مقابل تخلفات رانندگی در جامعه و کاهش تصادفات رابطه معنادار وجود دارد. سوم که بین رسانه‌ها و مدارس با کاهش تصادفات و افزایش فرهنگ رابطه معنادار وجود دارد. چهارم، بین بهبود در فرهنگ استفاده از وسایل حمل‌ونقل عمومی با کاهش تصادفات رابطه معنادار وجود دارد.

- بررسی وضعیت موجود الگوها و رفتارهای ترافیکی و رانندگی ایران، آمریکا، هلند و ژاپن وضعیت موجود الگوها و رفتارهای ترافیکی و رانندگی، به‌طورکلی شرایط فرهنگی ایران و مقایسه آن با کشورهای توسعه‌یافته (کشورهای آمریکا، هلند و ژاپن) در جدول زیر خلاصه گردیده است:

جدول ۲- مقایسه تطبیقی تجربه کشورهای توسعه‌یافته و ایران برحسب یافته‌های مطالعاتی و وضع موجود

ش	تجربه واحدهای بین‌المللی	وضعیت ایران	توصیف تجربه
۱	بالابودن هزینه تخلف از مقررات راهنمایی و رانندگی	اتخاذ سیاست آسان‌گیرانه در مقابل تخلفات ترافیکی	در کشورهای مورد بررسی، فرد متخلف برای نقض قوانین و مقررات ترافیک هزینه بالایی می‌پردازد. برای مثال، علاوه بر ثبت نمره‌های منفی در سوابق رانندگی متخلفان که این امر در صورت تکرار می‌تواند به ابطال گواهینامه منجر شود، مبلغ برگه‌های جریمه نیز بسیار چشمگیر است. برای نمونه، میانگین حقوق یک کارمند در آمریکا حدود ۳۴ تا هزار دلار است. برای بازپس‌گیری اتومبیلی که به پارکینگ منتقل شده است، علاوه بر ثبت سوابق، پرداخت جریمه مرتبط و طی فرایند اداری، فرد متخلف باید ۲۰۰ دلار بابت ترخیص اتومبیل از پارکینگ پرداخت کند. در ضمن، نکته جالب‌تر آن‌که قاضی دادگاه می‌تواند با ملاحظه وضعیت اقتصادی متخلف، میزان جریمه را به چندین برابر افزایش دهد. یعنی، هرچند که کف جریمه ثابت است، ولی جریمه شناور نیز در مواردی اعمال می‌شود. بنابراین، فرد برحسب میزان درآمدش جریمه می‌شود. وضعیت فوق موجب سنگینی کف هزینه نسبت به فایده در نقض قوانین ترافیکی شده است.
۲	تهیه برنامه‌های ملی و استراتژیک در زمینه بهبود وضعیت ترافیک و وجود متولی مشخص ترافیک	فقدان برنامه ملی و تعدد مراکز تصمیم‌گیری	یکی از ویژگی‌های کشورهای بررسی شده آن است که برای بهبود وضعیت ترافیک، برنامه‌های جامع ملی تعریف کرده‌اند و همه سازمان‌های مسئول تلاش می‌کنند تا طبق برنامه پیش روند. در این برنامه‌ها نیز تأکید ویژه‌ای بر آموزش شده است
۳	تلاش برای درگیرکردن نهادهای اجتماعی در بهبود وضعیت ترافیک	نقش کم‌رنگ سازمان‌های مردم‌نهاد غیر دولتی	در کشورهای مورد بررسی، دولت نقشی هماهنگ‌کننده و حامی را بر عهده دارد. در زمینه بهبود وضعیت ترافیک، همه نهادهای اجتماعی نظیر خانواده‌ها، مدارس، سازمان‌های مردم‌نهاد غیر دولتی نظیر انجمن اولیا و مربیان، رسانه‌های جمعی، خانواده‌های متوفیان و مجروحان، مشارکت داشته و سعی می‌کنند جامعه را برای بهبود وضعیت ترافیک بسیج کنند.

ادامه جدول ۲- مقایسه تطبیقی تجربه کشورهای توسعه‌یافته و ایران برحسب یافته‌های مطالعاتی و وضع موجود

ش	تجربه واحدهای بین‌المللی	وضعیت ایران	توصیف تجربه
۴	درگیرکردن تمامی ذی‌مدخلان شرکت‌های اتومبیل‌سازی در بهبود فرهنگ ترافیک	تمرکز شرکت‌های اتومبیل‌سازی بر اشاعه اطلاعات فنی اتومبیل به‌جای ترویج فرهنگ ترافیک	یکی از تجاربی که در برخی کشورهای توسعه‌یافته از جمله ژاپن اجرا شده، درگیرکردن کارخانه‌های اتومبیل‌سازی در بهبود فرهنگ ترافیک است. این شرکت‌ها با ایجاد سازمان‌های غیر دولتی تلاش می‌کنند تا در عرصه آموزش‌های کودکان و نوجوانان و نیز آموزش‌های خاص بزرگسالان که شامل مشتریان آنان است، فعالیت و فرهنگ‌سازی نمایند.
۵	بالابردن هزینه استفاده از وسیله نقلیه شخصی و به‌طور هم‌زمان نقلیه بهبود خدمات و وسایل عمومی	عدم توان پاسخ‌گویی وسایل نقلیه عمومی به نیاز شهروندان و ارزان‌بودن استفاده از وسایل نقلیه عمومی	یکی از سیاست‌هایی که در کشورهای مورد بررسی پیگیری شده، بالابردن هزینه استفاده از وسیله حمل‌ونقل شخصی است. قیمت سوخت، تعرفه بالای پارکینگ‌ها، سخت‌گیری برای تخلف پارک ممنوع از جمله آن سیاست‌هاست.
۶	توجه به آموزش در دوران کودکی	توجه بیشتر به مدارس و توجه کم‌تر به اثرگذاری در دنیای خارج از مدرسه	تجربه‌ای که به‌وسیله همه کشورهای مورد بررسی پیگیری شده، توجه به کودکان و مدارس بوده است. در این زمینه، می‌توان به تدوین کتب درسی خاص اشاعه فرهنگ ترافیک، تعریف شخصیت‌های انیمیشن و جذاب ترافیکی برای کودکان، تعریف و اجرای برنامه‌های جنبی و فوق‌برنامه در مدارس، تعریف و تجهیز پارک‌های آموزش ترافیک، ساخت سرودها و سمبل‌های خاص ترافیکی و حتی اشاعه فرهنگ ترافیک در داخل سرویس‌های مدارس اشاره کرد.
۷	ایجاد و تجهیز مراکز پژوهشی و مؤسسات تحقیقاتی مرتبط و انجام اثرسنجی‌های منظم در زمینه اجرای برنامه‌ها	فقدان داده‌های معتبر، دشواری دسترسی به داده‌های موجود، فقدان مطالعات اثرسنجی	یکی از فعالیت‌هایی که در کشورهای توسعه‌یافته پیگیری شده، جمع‌آوری اطلاعات و افزایش امکان دسترسی به داده‌های روزآمد جهت تحلیل وضعیت است. روشن است که این داده‌ها مبنای مطلوبی را برای اتخاذ سیاست واقع‌بینانه فراهم می‌کند.

بحث و نتیجه‌گیری

نتایج حاصل از مطالعات تطبیقی و بررسی‌های میدانی پلیس راهور و استانداردهای رفتار نیز از اهمیت بالایی برخوردار است. مشخص نمود که بین هوش فرهنگی با فرهنگ کشورها در کاهش تصادفات رابطه معناداری وجود دارد و هرچه هوش فرهنگی افراد جامعه در سطح بالاتری قرار داشته باشد، در رفتار کنش‌گران، به‌ویژه رانندگان وسیله نقلیه تأثیر می‌گذارد و سرانجام منجر به کاهش تصادفات و سوانح ترافیکی خواهد شد. همچنین، اتخاذ سیاست آسان‌گیرانه در مقابل تخلفات رانندگی از طریق تأثیر روان‌شناختی موجب بهبود رفتارهای ترافیکی و کاهش تصادفات و سوانح رانندگی می‌شود. در این میان، آموزش و ارتقاء و تعالی رفتار کارکنان

پلیس راهور و استانداردهای رفتار نیز از اهمیت بالایی برخوردار است. از طرفی، فرهنگ‌سازی و آموزش مستمر از سوی رسانه‌ها و مدارس می‌تواند نقش به‌سزایی در کاهش تصادفات و افزایش فرهنگ ایفا کند که در این زمینه یک عزم ملی با مشارکت رسانه‌ها، مدارس و سایر دستگاه‌های متولی را می‌طلبد. فرهنگ استفاده از وسایل حمل‌ونقل عمومی که یکی از جلوه‌های توسعه شهری و توسعه‌یافتگی کشورها به حساب می‌آید نیز تأثیر قابل ملاحظه‌ای بر حجم ترافیک، روان‌سازی ترافیک و کاهش تصادفات و سوانح رانندگی دارد. این فرهنگ، هم‌سو با توسعه زیرساخت‌های

حمل و نقل عمومی لازم است که تقویت شود تا علاوه بر کاهش تصادفات ترافیکی، سایر کارکردها و آثار مثبت آن، از جمله کاهش آلودگی هوا، کاهش مصرف سوخت و ... محقق گردد. براساس نتایج پژوهش حاضر، پیشنهادات زیر ارائه می‌گردد:

۱- در راستای اتخاذ سیاست‌های آسان‌گیرانه در چارچوب قانون، کارگاه‌های تعالی رفتار و استانداردهای فرهنگی پلیس برای کارکنان راهور پیش‌بینی و اجرا گردد.

۲- رسانه‌ها و مدارس مشارکت خود را در قبال فرهنگ‌سازی و بهبود فرهنگ ترافیکی افزایش دهند که در این زمینه لازم است تا تعامل خود را با پلیس راهور بیش از پیش افزایش دهند و از سوی پلیس راهور نیز هر سال جشنواره نمایش‌های عمومی با موضوع فرهنگ ترافیک برگزار و نتایج حاصل برای سایر مدارس نمایش داده شود.

۳- شهرداری سازوکارهای توسعه حمل و نقل عمومی را دنبال کرده و استفاده از حمل و نقل عمومی را حتی -الامکان تسهیل نماید تا جایی که افراد استفاده از ناوگان حمل و نقل عمومی را ترجیح دهند.

۴- هر سال با همکاری آموزش و پرورش و پلیس راهور، نمایشگاه کاردستی‌های دانش‌آموزان با موضوع فرهنگ رانندگی برگزار گردد تا کودکان بیشتر با این موضوع آشنا شوند.

۵- تشکیل کارگروهی متشکل از نهادهای فرهنگی، شامل آموزش و پرورش، صداوسیما، فرهنگ ارشاد، بهزیستی، معاونت فرهنگی شهرداری و نهادهای اجرایی، شامل سازمان حمل و نقل، استانداری، پلیس راهنمایی و رانندگی، شهرداری، بهداشت، معاونت حمل و نقل شهرداری و بیمه‌ها و متخصصان علمی و صاحب‌نظران با محوریت و انتظام‌بخشی پلیس راهنمایی و رانندگی که بتوانند راه‌حل‌های اساسی و علمی در جهت نهادینه‌کردن فرهنگ ترافیک در جامعه ارائه نمایند.

منابع

۱. ابزری، مهدی، اعتباریان، اکبر، و خانی، اعظم. (۱۳۸۹). تاثیر هوش فرهنگی بر اثربخشی گروهی (مورد مطالعه: شرکت فولاد مبارکه اصفهان). پژوهش نامه مدیریت تحول (پژوهش نامه مدیریت)، ۲(۴)، صص ۲۵-۴۱. <https://sid.ir/paper/154029/fa>
۲. احمدی مقدم، اسماعیل. (۱۳۸۹). انضباط ترافیکی، ضرورت‌ها و پی‌آمدهای آن. مطالعات مدیریت ترافیک، ۵(۱۹)، صص ۵۹-۷۱. <https://sid.ir/paper/154256>
۳. اسماعیلی، علیرضا. (۱۳۸۷). طراحی و تدوین الگوی راهبردی توسعه فرهنگ ترافیک ایران، رساله جهت اخذ مدرک دکتری: دانشگاه امام حسین. <https://www.sid.ir/FileServer/JF/49713870205.pdf>
۴. اسماعیلی، علیرضا. (۱۳۸۰). الگوهای رفتاری یادگیری پنهان و تأثیر آن بر رفتار ترافیکی رانندگان و عابران. دومین کنفرانس مدیریت ترافیک: پلیس راهنمایی و رانندگی. تهران. <https://civilica.com/doc/8625/certificate/print/>
۵. اسماعیلی، علیرضا. (۱۳۸۲). الگوهای رفتاری یادگیری پنهان و تأثیر آن بر رفتار ترافیکی رانندگان و عابران. مجموعه مقالات دومین کنفرانس مدیریت ترافیک، تهران: انتشارات دبیرخانه دائمی کنفرانس مدیریت ترافیک. صص ۷۰-۷۸.
۶. آراسته، حمیدرضا، بهرنگی، محمدرضا، نوه ابراهیم، عبدالرحیم، و رفیعی، حسن رضا. (۱۳۹۰). نقش تعامل بهینه نیروی انتظامی با آموزش و پرورش در ارتقای فرهنگ نظم و ایمنی ترافیکی کشور. دانش انتظامی، ۱۳(۲) (مسلسل ۵۱)، صص ۱۳۷-۱۶۲. <https://civilica.com/doc/1301153/>
۷. آیتی، اسماعیل. (۱۳۸۰). هزینه تصادفات ترافیکی ایران، مشهد: دانشگاه فردوسی مشهد. https://press.um.ac.ir/index.php?option=com_k2&view=item&id=25:f-345&Itemid=714&lang=fa

۸. امیری، موسی (۱۳۹۷). الگوی مدیریت سوانح ترافیکی در ایران، تهران، مرکز تحقیقات کاربردی پلیس راهور. <https://elmnet.ir/doc/31496565-42021>
۹. بلغاری، محمد. (۱۳۸۰). مجموعه قوانین راهنمایی و رانندگی امور حمل‌ونقل و ترافیک. تهران: انتشارات مجد، چاپ دوم <https://www.gisoom.com/book/1277024/> کتاب- مجموعه-قوانین-و-مقررات-راهنمایی-و-رانندگی-امور-حمل-و-نقل-ترافیک
۱۰. بهروزی، کمال. (۱۴۰۰). دایره المعارف مهندسی ترافیک. چاپ چهارم، تهران: انتشارات مجد. <https://lib.ut.ac.ir/site/catalogue/99299>
۱۱. حسینی، سید تیمور، رازقی، محمد، (۱۴۰۱)، بررسی جایگاه بازرسان نامحسوس در ارتقاء فرهنگ ترافیک (مورد مطالعه شهر تهران)، پانزدهمین کنفرانس حمل‌ونقل و ترافیک، تهران. <https://civilica.com/doc/558528/certificate/print/>
۱۲. رضایی، ع. (۱۳۸۵). عدم رعایت قوانین و مقررات راهنمایی و رانندگی در بین رانندگان و عوامل موثر بر آن با تاکید بر ابعاد فرهنگی- اجتماعی. مجله مطالعات امنیت اجتماعی، (۴-۵).
۱۳. سادات حسینی، سیدمحمد، و سلیمانی، مجید. (۱۳۸۸). بررسی علل تصادف های فوتی بزرگراه ها (مطالعه موردی: شهر اصفهان). مطالعات مدیریت ترافیک، ۴(۱۴)، ۷۱-۸۴. <https://www.sid.ir/paper/460413/en>
۱۴. سیف نیا، فرخنده. (۱۳۸۷). بررسی حوادث و تصادفات جاده‌ای استان آذربایجان شرقی و ارائه راهکارهای کاهش آن، تبریز: انتشارات معاونت برنامه‌ریزی استانداری آذربایجان شرقی. <https://civilica.com/doc/852578/>
۱۵. شیرمحمدی، حمید. (۱۳۸۵). عامل انسانی در معضلات ترافیکی و راهکارهای کاهش تخلفات ترافیکی. اولین همایش ترافیک شهری؛ دانشگاه آزاد اسلامی واحد خوراسکان. اصفهان. <https://civilica.com/doc/271205/>
۱۶. مشبکی اصفهانی، اصغر، و تیزرو، علی. (۱۳۸۸). تاثیر هوش هیجانی و هوش فرهنگی بر موفقیت رهبران در کلاس جهانی. نشریه پژوهش های مدیریت، ۲(۳). <https://www.sid.ir/paper/468619/fa>
۱۷. نیک مهر، بهاره، (۱۳۸۹). ارزیابی روش‌های آموزش ایمنی ترافیک به کودکان پیش‌دستانی، دهمین کنفرانس بین‌المللی حمل‌ونقل و ترافیک، ایران، تهران. <https://civilica.com/doc/129822/certificate/print/>
۱۸. نیک زاد، میرفاضل. (۱۳۸۶). سوانح ترافیکی کشور و خسارات منتجه، علل و عوامل و راهکارهای برون‌رفت از آن. تهران: دفتر تحقیقات کاربردی پلیس راهنمایی و رانندگی ناجا. <https://lib.ut.ac.ir/site/catalogue/163595>
19. Alon lian and Higgins James M. (2021) Global leadership success through emotional and cultural intelligences , Kelley ,school of business, business Horizons, N.48, 501- 512. <https://www.sciencedirect.com/science/article/pii/S0007681305000479>
20. Ang, S., Van Dyne, L &. (2020). Conceptualization of Cultural Intelligence: Definition, Distinctiveness, and Nomological Network. In S. Ang, & L. Van Dyne (Eds.), Handbook of Cultural Intelligence: Theory, Measurement, and Applications (pp. 3-15). Armonk, NY: M. E. Sharpe. <https://www.taylorfrancis.com/chapters/edit/10.4324/9781315703855-9/conceptualization-cultural-intelligence-definition-distinctiveness-nomological-network>
21. Ang, S., Van Dyne, L., Koh, C., Ng, K. Y., Templer, K. J., Tay, C., & Chandrasekar, N. A. (2019). Cultural intelligence: Its measurement and effects on cultural judgment and decision making, cultural adaptation and task performance. Management and Organization Review, 3(3), 335-371. <https://onlinelibrary.wiley.com/doi/abs/10.1111/j.1740-8784.2007.00082.x>
22. Caligiuri, P.M., & Disanto, V. (2022). Global competence: what is it B and can it developed through global assignments? Human Resource Planning Journal, 24(3), 27-38. <https://www.researchgate.net/publication/291782168>

- http://davidlivermore.com/wpcontent/themes/livermore/files/Leading_with_CQ_Livermore_Ch_1.pdf.
32. Shurong Zheng, JingChen, the Study of the Core Concept of Safety Culture in Highway Engineering Construction Projects, *Systems Engineering Procedia* 4 (2019) 460 – 467.
<https://doi.org/10.1016/j.sepro.2012.01.011>
 33. Thomas D.C. and Inkson K, (2008), *People skills for global business: cultural intelligence*, Translators: mirsepari N, Vadadi A and Dashti A, Tehran: Misaghe hamkaran.
https://www.researchgate.net/publication/288635642_Cultural_intelligence_People_skills_for_a_global_workplace
 34. Watson WE, Kumar K, and Michaelsen LK, (2018), Cultural diversity's impact on interaction process and performance: comparing homogeneous and diverse task groups. *Acad. Manage. J.* 36:590–602.
<https://www.jstor.org/stable/256593>.
 23. Chikeung, Ch., The effect of shared decision-making on the improvement in teacher's job development, *New Horizons in Education*, Vol.56, No.3, December 2008.
https://www.researchgate.net/publication/255620968_The_effect_of_shared_decision-making_on_the_improvement_in_teachers%27_job_development
 24. Deng, Ling, Gibson, Paul. 2020. A Qualitative Evaluation on the Role of Cultural Intelligence in Cross-Cultural Leadership Effectiveness. *International Journal of Leadership Studies*, 181-197.
https://www.researchgate.net/publication/228620898_A_Qualitative_Evaluation_on_the_Role_of_Cultural_Intelligence_in_Cross-Cultural_Leadership_Effectiveness
 25. Doganay, A., Mediha, S., (2009). Hidden curriculum educational science: Theory & practice: 9 (2): 925-940.
<https://doi.org/10.1080/2331186X.2023.2191409>
 26. Earley P.C and Ang S, (2003), *Cultural intelligence: individual interactions across cultures*. Stanford, CA. Stanford Business Books.
<https://www.sup.org/books/business/cultural-intelligence>
 27. Erdogan, S (2009). Explorative spatial analysis of traffic accident statistics and road mortality among the provinces of Turkey, *Journal of Safety Research*, Volume40, Issue.
<https://www.sciencedirect.com/science/article/abs/pii/S0022437509000772>
 28. Fizroy community. School. (2007).
<http://www.fcs.vie.edu.au/artides.asp>
 29. Hammett, D., Staeheli, L. A., (2022). Respect and responsibility: Teaching citizenship in South African high schools. *International Journal of Educational Development*. 31, 3: 269-276.
<https://doi.org/10.1016/j.ijedudev.2010.06.011>
 30. Kumar N, Che Rose R and Subramaniam, (2019), The effects of personality and cultural intelligence on international assignment effectiveness. *Journal of Social Sciences*. 4 (4): 320-328.
<http://dx.doi.org/10.3844/jssp.2008.320.328>
 31. Livermore, D., (2021). *Leading with cultural intelligence: the new secret to success*. Downloaded with the permission from the author: