



## Journal of Urban Environmental Planning and Development

Vol 5, No 18, Summer 2025

p ISSN: 2981-0647 - e ISSN: 2981-1201

Journal Homepage: <https://sanad.iau.ir/journal/juep/>

### Research Paper

## Determining the Effective Factors on Participatory Management in the Development Of Intra-City Transportation Infrastructures (Case Study of The 5th District of Tehran)

**Abolfazl Meshkini\*** Professor, Department of Geography and Urban Planning, Faculty of Humanities, Tarbiat Modares University, Tehran, Iran

**Hassan Shahnavaizi**: PhD student, Geography and Urban Planning, Faculty of Humanities, Tarbiat Modares University, Tehran, Iran

**Seyed Taimur Hosseini**: Assistant Professor of Traffic and Transportation Department, Imam Hassan Mojtabi University of Officers and Police Training (AS), Tehran, Iran

Received: 2024/05/18 PP 1-12 Accepted: 2024/10/31

### Abstract

Transportation is one of the main pillars of urban life and a prerequisite for sustainable development, as it plays a fundamental role in linking various factors of growth and prosperity through the movement of goods and passengers. The importance of participatory management by relevant institutions in the development of transportation infrastructure, coupled with the lack of comprehensive research in this area, has made conducting a scientific study even more necessary. Therefore, the present research was conducted with the aim of identifying and explaining the factors affecting participatory management in the development of urban transportation infrastructure, specifically in District 5 of Tehran. This study is applied in nature, and its method is descriptive analytical. Data were collected from a statistical population of 203 employees working in the transportation and municipal services sector of the district in 2023, of which 107 individuals were selected as the sample based on the Cochran formula. A questionnaire was used as the data collection tool, and descriptive and inferential statistical tests including correlation, exploratory factor analysis, Friedman test, and multiple regression were employed for analysis using SPSS software. The findings of the factor analysis indicated that five factors attitude toward participation, managerial factors, cultural groundwork, operational factors, and organizational structure play a role in the development of transportation infrastructure. Regression results further revealed that four factors attitude toward participation, managerial, operational, and cultural groundwork had a positive and significant impact, while organizational structure had little effect. Additionally, the reliability of the instrument was confirmed with a Cronbach's alpha of 0.81 for the dependent variable and 0.84 for the independent variables. These results highlight the importance of stakeholder participation, strengthening cultural foundations, and improving operational management in the sustainable development of urban transportation.

**Keywords:** Cultural Foundation. Attitude to Participation, Management Participation, Transportation Development



**Citation:** Meshkini, A., Shahnavaizi, H., Hosseini, S T. (2025). **Determining the Effective Factors on Participatory Management in the Development Of Intra-City Transportation Infrastructures (Case Study of The 5th District of Tehran).** *Journal of Urban Environmental Planning and Development*, 5(18), 1-12.



© The Author(s) **Publisher:** Islamic Azad University of Shiraz

DOI: 10.30495/JUEP.2050.1119858

\*Corresponding author: Abolfazl Meshkini, Email: [Meshkini@modares.ac.ir](mailto:Meshkini@modares.ac.ir), Tel: +989123856388

## Extended Abstract

### Introduction

Transportation as a cornerstone is the axis of development and communication links of various activities and can manage the scouting of sectors and sub-sectors in the country's national economy. Transportation is considered a main issue and need in sustainable development; For this reason, management in transportation is one of the most influential economic and social human issues, and it makes attention to it for the special importance it can be and can be considered as a tool to achieve sustainable development, sustainable transportation is in harmony with politics. construction in the field of physical land planning and transportation planning in search of finding a balance between social and economic environmental qualities It is in the present and the future, and there is no doubt that the development of intra-city transportation brings vitality and strengthens the social and economic life of the city. It is transportation. If we accept that cities are the engines of the economy, then it is the transportation network that keeps these engines working. On the other hand, the inefficiency of the urban transportation system will lead to serious environmental effects such as air pollution and negative social and economic consequences and will cause inefficiency of the city's performance.

### Methodology

Based on its purpose, this research is applied, and in terms of method, it is descriptive correlation. The statistical population includes all employees working in transportation and municipal services in District 5 of Tehran in 2023, totaling 203 individuals. Using Cochran's formula, 107 participants were selected as the sample through available non-random sampling. Data were collected through library research and field surveys. In the first part, the Delphi method was applied qualitatively to identify and validate the dimensions of participatory management. In the second part, descriptive and inferential statistics were used for data analysis. Descriptive statistics included mean, variance, standard deviation, frequency distribution, and graphs presented in appropriate tables, while the Kolmogorov-Smirnov test was used to check data normality.

Inferential analysis employed exploratory factor analysis, multivariate regression, and Friedman's test using SPSS 26. To determine the factors and components of participatory management affecting transportation infrastructure development, the literature was first reviewed, and then expert opinions from university professors and cooperative management specialists were collected. Based on these inputs, a researcher-designed questionnaire was developed, containing multiple items across five subscales with a 5-point Likert scale (1 = very low, 5 = very high). The reliability of the questionnaire was tested using Cronbach's alpha on 30 pilot responses, resulting in a reliability coefficient of 0.88.

### Results and Discussion

Different organizations in the countries of the world use different methods to solve the problem of human resources, one of the most common and important of them is the collaborative management style and method. According to many reports and existing facts, the success of most large companies is due to the appropriate use of this management style, which leads to the development of the individual capacity of employees and the creation of a spirit of self-confidence, responsibility and commitment in them. Exploratory factor analysis was used to examine the first research question. Based on the results of exploratory factor analysis, 5 factors were introduced as the identified factors of participatory management on the development of intra-city transportation infrastructure, and each of these factors has several sub-criteria. In total, these factors have been able to explain 63.04% of the total variance of the variables. (Table No. Table 4) Based on the results of the basic research tables, the first factor under the title of organizational structure: the second factor is the executive factors, the third factor is cultural foundation with special value, the fourth factor is managerial factors with special value, and the fifth factor is the attitude to participation. was laid; It can be said that the attitude towards participation has the highest variance and special value. These results are in line with the findings of the global research of Bahmani (1400), Rostami and Nemati (1400), Moradi et al. (1399), and Naimpour; Shahin and Fard's Law (2018) according to the studied variables,

it is somewhat aligned and congruent. In order to investigate the second research question, multiple regression was used. The influencing factors are those whose significance level is less than 0.05. Factors whose significance level is more than 0.05 have no effect at all. Because the significance level of executive factors  $\beta = 0.109$ , attitude to participation  $\beta = 0.178$ , managerial factors  $\beta = 0.188$  and cultural foundation  $\beta = 0.187$ , the significance level is less than 0.05. were recognized as influential factors. Therefore, these factors have an effect on the dependent variable of the research. According to the results of the research, the organizational structure  $\beta = -0.081$  is not effective in the development of intra-city transportation infrastructure. It was determined the average amount of cooperative management on the development of intra-city transportation infrastructure In the studied community, it is equal to 2.97, which is an acceptable score compared to the theoretical average of 2.55, but it can be increased. These results converge with the findings of Bahmani's global research (1400), Kord Rostami and Nemati (1400), Ghafari and Farahani (1400), Moradi et al. (2019), Arthur (2019). But with the findings of Naeempour; Shaheen and Fard (139), Monika and Veera (2019) and Kanti and Sharma (2019) are not consistent.

Zhang and Lee (2018) concluded that planners, policy makers and urban researchers should pay close attention to urban management before making decisions and adopting their policies, considering the unfavorable management criteria of urban transportation. Makarova et al. (2017) came to the conclusion that in order to

solve the complexity of the urban transportation system and increase the sustainability of urban development, it is necessary to correctly identify possible risks and to design and implement appropriate strategies to solve each one. As a result, it can be seen that identification, assessment of consequences, methods of risk penetration, as well as strategic and sustainable urban development require a comprehensive and effective collaborative management plan.

### Conclusion

Participatory management system is one of the dynamic management systems that plays an important role in the development of human resources of organizations. Collaborative management system is a system of intellectual and scientific cooperation of employees of an organization with different management levels of that organization. In the participatory management system, all the people of the organization actively try to solve problems and improve the productivity of the organization and cooperate with the management in the form of presenting plans, proposals, and cooperation in decision-making. Co-thinking, participation, asking for opinions and valuing group work will bring together thoughts and abilities and do all things in the best way, and if organizations want to achieve such a result, they must They seek to motivate and attract the participation of their employees, and this is important when they believe that people are not tools and means in the work process, but an effective factor in achieving the organization's goal



# فصلنامه برنامه ریزی و توسعه محیط شهری

دوره ۵، شماره ۱۸، تابستان ۱۴۰۴

شاپا چاپی: ۰۶۴۷-۲۹۸۱ شاپا الکترونیکی: ۱۲۰۱-۲۹۸۱

Journal Homepage: <https://sanad.iau.ir/journal/juep/>

## مقاله پژوهشی

### تعیین عوامل موثر بر مدیریت مشارکتی در توسعه زیر ساخت‌های حمل و نقل درون شهری (مطالعه موردی منطقه ۵ تهران)

ابوالفضل مشکینی\*؛ استاد، گروه جغرافیا و برنامه‌ریزی شهری، دانشکده علوم انسانی، دانشگاه تربیت مدرس، تهران، ایران

حسن شهناوی؛ دانشجوی دکتری، گروه جغرافیا و برنامه‌ریزی شهری، دانشکده علوم انسانی، دانشگاه تربیت مدرس، تهران، ایران

سید تیمور حسینی؛ استادیار، گروه ترافیک و حمل‌ونقل، دانشگاه افسری و تربیت پلیس امام حسن مجتبی (ع)، تهران، ایران

دریافت: ۱۴۰۳/۰۲/۲۹ صص ۱۲-۱ پذیرش: ۱۴۰۳/۰۸/۱۰

## چکیده

حمل‌ونقل یکی از ارکان اصلی حیات شهری و پیش‌نیاز توسعه پایدار به شمار می‌رود که از طریق جابه‌جایی بار و مسافر، نقش اساسی در پیوند میان عوامل مختلف رشد و شکوفایی ایفا می‌کند. اهمیت مدیریت مشارکتی نهادهای ذی‌ربط در توسعه زیرساخت‌های حمل‌ونقل و کمبود پژوهش‌های جامع در این زمینه، ضرورت انجام مطالعه‌ای علمی را دوچندان ساخته است. از این رو، پژوهش حاضر با هدف شناسایی و تبیین عوامل موثر بر مدیریت مشارکتی در توسعه زیرساخت‌های حمل‌ونقل درون‌شهری، به‌طور خاص در منطقه ۵ تهران انجام گرفت. این تحقیق از نوع کاربردی و روش آن توصیفی-تحلیلی است. داده‌ها از جامعه آماری شامل ۲۰۳ نفر از کارکنان حوزه حمل‌ونقل و خدمات شهرداری منطقه در سال ۱۴۰۲ گردآوری شد که براساس فرمول کوکران، ۱۰۷ نفر به‌عنوان نمونه انتخاب گردیدند. ابزار گردآوری داده‌ها پرسشنامه بوده و برای تجزیه و تحلیل از آزمون‌های آماری توصیفی و استنباطی شامل همبستگی، تحلیل عاملی اکتشافی، آزمون فریدمن و رگرسیون چندمتغیره با استفاده از نرم‌افزار SPSS بهره گرفته شد. یافته‌های تحلیل عاملی نشان داد پنج عامل نگرش به مشارکت، عوامل مدیریتی، بسترسازی فرهنگی، عوامل اجرایی و ساختار سازمانی در توسعه زیرساخت‌های حمل‌ونقل نقش دارند. نتایج رگرسیون نیز آشکار ساخت که چهار عامل نگرش به مشارکت، مدیریتی، اجرایی و بسترسازی فرهنگی تأثیر مثبت و معناداری داشته، اما ساختار سازمانی تأثیر چندانی نداشته است. همچنین، پایایی ابزار با آلفای کرونباخ ۰/۸۱ برای متغیر وابسته و ۰/۸۴ برای متغیرهای مستقل تأیید گردید. این نتایج اهمیت توجه به مشارکت ذی‌نفعان، تقویت بسترهای فرهنگی و بهبود مدیریت اجرایی را در توسعه پایدار حمل‌ونقل شهری برجسته می‌سازد.

**واژه‌های کلیدی:** بسترسازی فرهنگی، نگرش به مشارکت، مشارکت مدیریتی، توسعه حمل و نقل

**استناد:** مشکینی، ابوالفضل؛ شهناوی، حسن و حسینی، سید تیمور (۱۴۰۴). تعیین عوامل موثر بر مدیریت مشارکتی در توسعه زیر

ساخت‌های حمل و نقل درون شهری (مطالعه موردی منطقه ۵ تهران). فصلنامه برنامه‌ریزی و توسعه محیط شهری، ۵(۱۸)، ۱-۱۲.

ناشر: دانشگاه آزاد اسلامی، واحد شیراز

© نویسندگان



DOI: 10.30495/JUEP.2050.1119858

## مقدمه

موضوع حمل و نقل یکی از مهم‌ترین چالش‌های پیش روی شهرهای بزرگ است که جزء لاینفک زندگی بشر و یکی از ارکان توسعه پایدار و ضرورتی اجتناب‌ناپذیر در هر جامعه انسانی است. که علاوه بر دسترسی شهروندان به کاربری‌ها و موقعیت‌های مختلف، موجب پویایی توسعه اقتصادی و اجتماعی شهرها خواهد شد و امروزه نگاه جامع به حمل و نقل یکی از مهم‌ترین دغدغه‌های مدیران اجرایی است (Ahmadinejad, 2019). برخورداری از حمل و نقل سریع و ایمن در کنار مدیریت پویا و فعال در شبکه راه‌های درون شهری یکی از پیش‌نیازهای رشد اقتصادی پایدار هر کشور قلمداد می‌گردد و ضعف در آن موجب ایجاد مشکلات در ارکان مدیریت، تکرار سرمایه‌گذاری، اتلاف وقت مردم، ترافیک ناموزون، اختلال در حمل و نقل و آلودگی محیط زیست خواهد شد (Rus & Rumero, 2019). یکی از عوامل موثر بر حمل و نقل مدیریت مشارکتی است. واژه مشارکت به معنی به کار گرفتن منابع شخصی به منظور سهیم شدن در یک اقدام جهت مشارکت عملی جمعی، آگاهانه و داوطلبانه است که در بردارنده دخالت شهروندان در امور عمومی می‌باشد و از حیث لغوی به معنای درگیر شدن و تجمع برای منظور خاص است و در مجموع می‌توان جوهره اصلی آن را، درگیری فعالیت و تأثیر پذیری دانست با پذیرش این جوهره، برخی از صاحب‌نظران مدیریت‌ها، مشارکت را درگیری ذهنی و عاطفی اشخاص در موقعیت‌های گروهی است که آنان را بر می‌انگیزد تا برای دستیابی به هدفهای گروهی یاری دهند و در مسوولیت کار شریک شوند (meshkini et al, 2023). مدیریت مشارکتی در نیمه دوم قرن بیستم یعنی پس از نیم قرن از شکل‌گیری اولین نظریه‌های کلاسیک به موضوعی کلیدی بدل شد. و تضادهایی که فلسفه کلاسیک باروح و روان انسان داشت موجب گشت که توجه به سمت روابط انسانی معطوف گردد. و صاب‌نظران سعی کردند بین شرایط کاری و بهره‌وری رابطه‌ای پیدا کنند. این مطالعات بر حسب تضاد اهمیت مدیریت مشارکتی را کشف کرد و رفته رفته با تأکید بر جنبه‌های اجتماعی گروه‌های کار، مکتب جدیدی با نام "روابط انسانی" پایه‌گذاری شد که سعی داشت تا مشارکت واقعی را مورد تشویق قرار دهد (Zarandi et al, 2018). مشارکت در محل کار به خودی خود هدف نیست، سازمان‌ها نیز در پی آن هستند زیرا به آنها کمک می‌کند تا بادوام باشند و موفق شوند. در دنیایی که در آن، تنها عامل همیشگی تغییر است، پیوندهای بین افراد و فعالیت متقابل تبدیل به یک نقطه عمده قابل ارجاع می‌شود. مشارکت شکلی از اداره کردن است که این نقطه قابل ارجاع را فراهم می‌سازد و نتیجه بخش نیز هست. در عمل هر ماجرای با عملکرد بهتر، ماجرای است که مشارکت در آن نقش دارد، بطوری که در دهه ۱۹۹۰، هر سازمانی که داستان موفقیتی را نقل می‌کند، سخن از مشارکت در عمل دارد (Mousavi Mirkelai et al, 2023). از این رو مشارکت به عنوان یکی از عوامل کلیدی در ارتقای کارایی سازمان معرفی شده است (Watt, 2018). و مطالعات متعدد نشان می‌دهد که مشارکت مزایایی از قبیل: ارتقای کیفیت محصولات و خدمات سازمان، احساس رضایت مردم و کارکنان، افزایش کارایی و عملکرد مالی و همچنین کاهش استرس در محیط کار (Bosak et al, 2017). افزایش احساس تعلق و مالکیت فرد نسبت به کار و سازمان، افزایش همکاری با مدیریت (Jahanian, 2019)، تسهیل در ارائه و اجرای برنامه‌های تغییر برای هماهنگی با تغییرات محیطی و بهبود فرایند تصمیم‌گیری به دنبال خواهد داشت. فرایند مشارکت کارکنان باید به نحوی انجام پذیرد که نه تنها وقت سازمان، بلکه وقت و انرژی کارکنان نیز هدر نرود (Groen, 2017). در بسیاری از سازمان‌ها، کارکنان از روی اختیار، عملکردی بسیار قابل دفاع از خود ارائه نموده و درقبال مسئولیت‌های خود متعهد می‌باشند (Lopes, 2017). لذا رعایت عدالت و وجود روابط متقابل سازنده در سازمان می‌تواند به ایجاد شفافیت در محیط کار و نهایتاً تقویت مشارکت در سازمان منتج شود. براساس آخرین پژوهش انجام شده درخصوص علل بروز ناترازی‌های اداری در سازمان‌های دولتی، بعد از استخراج و تبیین عوامل درون و برون سازمانی مشخص گردید که ضعف مشارکت در تصمیم‌گیری به عنوان مؤثرترین عامل درون سازمانی بروز این معضل سازمانی معرفی شد (Zarandi et al, 2018). تحقیقات نشان می‌دهد مشارکت، اتخاذ تصمیمات بهتر و تأثیر مثبت بر کارایی سازمان و همچنین تعهد افراد مشارکت‌کننده را به دنبال دارد (Saks, 2019) به توسعه زیرساخت‌ها، یکی از الزامات مهم رشد اقتصادی و افزایش رفاه عمومی به شمار می‌رود. در این میان، زیرساخت‌های حمل و نقل، و به ویژه، شبکه حمل و نقل درون شهری، از اهمیت ویژه‌ای برخوردار است، زیربنای حمل و نقل، علاوه بر بهبود شاخص‌های اقتصادی و اجتماعی در خود این بخش، نقش مؤثری در رونق دیگر بخش‌های اقتصاد دارد، به علاوه، بسترهای مناسب حمل و نقل و ترابری، ضمن ایجاد امکان بهره‌مندی از قابلیت‌های ترانزیت و حمل و نقل بین‌المللی، فرصت‌های ارزنده‌ای جهت اعمال نقش فعال در معادلات داخلی فراهم می‌کند. همچنین نقش مؤثر زیرساخت‌های مناسب حمل و نقل در تقویت پدافند غیرعامل و مدیریت بحران‌های مختلف، قابل توجه است (Turkan & Shahbazi, 2010).

به نظر می‌رسد اقدامات عملی و جدی جهت ایجاد تحول اساسی در توسعه زیر ساخت‌های حمل و نقل درون شهری کلان شهر تهران امری واجب و لازم باشد، اما آیا می‌توان برای بهبود زیر ساخت‌های حمل و نقل درون شهری و در نتیجه بازده آن، کاری انجام داد یا خیر؟ پاسخ این سؤال مثبت است و اندیشمندان در توضیح این مسئله به برخی اقدامات اساسی از جمله مدیریت مشارکت اشاره دارند. به طور کلی می‌توان گفت بی تفاوتی و عدم مشارکت در برخورد با مشکلات، یکی از چالش‌هایی است که سازمانهای اداری با آن روبه رو هستند. به نظر به رسد که برای

گذر از مدیریت سنتی و حفظ بقای سازمان، مدیران تصمیم ساز باید در سازمان و روش‌های مدیریتی خود تغییرات اساسی ایجاد نمایند. و برای اقداماتی که در جهت اصلاح و بهبود ساختار سازمان‌ها صورت می‌پذیرد، افزایش مشارکت کارکنان ضرورت داشته و شناسایی عوامل مؤثر بر بروز مدیریت مشارکتی در سازمان، در راستای تحقق سازمان‌های کارا، بهره‌ورو شفاف مؤثر خواهد بود که همه این موارد، جمعاً سبب ارتقا و اصلاح سازمان‌ها می‌شوند در همین راستا منطقه ۵ تهران با جمعیت ۷۹۳۷۵۰ نفر به عنوان محدوده مطالعه مورد انتخاب گردید. از آنجایی که منطقه پنج به دلیل قرار گرفتن در کوهپایه دارای آب و هوای سرد و کوهستانی است دارای پتانسیل‌های بالایی در تمام زمینه‌ها از جمله گردشگری است و به عنوان یک منطقه مورد توجه به حساب می‌آید، از طرفی مهاجرت از سایر شهرستان‌ها سبب گسترش منطقه (توسعه فیزیکی) و ایجاد محلات حاشیه‌ای شده است. که این مسائل توسعه زیر ساخت‌های حمل و نقل درون شهری را به چالش کشیده است. این موضوع خود، مسائل متعددی را به وجود آورده است. طبیعتاً تعاملات قوی اجتماعی گذشته و حس همبستگی آن زمان به هیچ وجه نمی‌تواند ضمانت اجرایی برای زمان‌های آتی باشد؛ مشارکت اهالی محله‌های منطقه در امور مرتبط نوعی توانمندسازی آنها در قالب یک مهارت به منظور برعهده گرفتن مسئولیت بیشتر است. این امر به پذیرش و حمایت از ساخت‌های حمل و نقل درون شهری و پروژه‌های شهری و موفقیت مسئولین و مجموعه مدیریت شهری می‌انجامد. بنابراین هدف این تحقیق، تعیین عوامل مؤثر بر مدیریت مشارکتی در توسعه زیر ساخت‌های حمل و نقل درون شهری (مطالعه موردی منطقه ۵ تهران) می‌باشد. بطوری که این پژوهش سؤالات زیر را دنبال می‌کند:

- ۱- چه عواملی بر مدیریت مشارکتی در توسعه زیر ساخت‌های حمل و نقل درون شهری مؤثر هستند؟
- ۲- آیا عامل‌های شناسایی شده بر مدیریت مشارکتی در توسعه زیر ساخت‌های حمل و نقل درون شهری مؤثر هستند؟
- ۳- رتبه بندی عوامل مؤثر بر مدیریت مشارکتی در توسعه زیر ساخت‌های حمل و نقل درون شهری چگونه می‌باشد؟

### پیشینه و مبانی نظری تحقیق

بخش حمل و نقل به عنوان سنگ بنا، محور توسعه و حلقه ارتباطی فعالیت‌های مختلف است و می‌تواند پیشاهنگی بخش‌ها و زیربخش‌ها را در اقتصاد ملی کشورها عهده‌دار شود. (Mohammadpour et al, 2019). حمل و نقل یک موضوع اصلی و ضروری در توسعه پایدار محسوب می‌گردد؛ به همین دلیل، مدیریت در حمل و نقل از موضوعات اثرگذار اقتصادی، اجتماعی بشری است و سبب شده، توجه به آن از اهمیت ویژه‌ای برخوردار باشد و میتواند به عنوان ابزاری برای دستیابی به توسعه پایدار تلقی شود رویکرد حمل و نقل پایدار با هماهنگ کردن سیاست گذاری در زمینه برنامه ریزی فیزیکی اراضی و برنامه ریزی حمل و نقل در جست و جوی یافتن توازن میان کیفیت‌های محیطی اجتماعی و اقتصادی در زمان حال و آتی است و شکی نیست که توسعه حمل و نقل درون شهری موجب سرزندگی و تقویت حیات اجتماعی اقتصادی شهر می‌شود. (Ali Mohammadi et al, 2021). از مهمترین چالش‌های پیش‌روی شهرها، موضوع حمل و نقل می‌باشد. اگر بپذیریم شهرها موتور اقتصاد هستند، آنگاه شبکه حمل و نقل است که این موتورها را کارآمد نگه می‌دارد. در مقابل نا کارآمدی سیستم حمل و نقل شهری عوارض جدی محیطی همانند آلودگی هوا و پیامدهای منفی اجتماعی و اقتصادی را به دنبال خواهد داشت و باعث نا کارآمدی عملکرد شهر می‌گردد (Hutchison, 2017). از نظر تاریخی، به موازات رشد و توسعه اقتصادی، نیاز به حمل و نقل نیز افزایش می‌یابد و به تبع آن، با گسترش فعالیت‌های حمل و نقلی، عوارضی همانند افزایش مصرف انرژی و آلودگی‌های محیطی شدت می‌گیرند (Banister & Givoni, 2018). روند سال‌های اخیر فعالیت‌های حمل و نقلی، حاکی از افزایش سطح وابستگی به حمل و نقل و تغییر در سبک زندگی اجتماعی است که به دنبال خود، افزایش حساسیت نسبت به اثرات زیست محیطی و همچنین بازتاب‌های آن در حوزه سلامت را به همراه داشته است (Hine, 2018). تحولات بنیادی و تغییرات سریع در ساختار نظام‌های سیاسی، اجتماعی و اقتصادی کشورهای مختلف جهان و لزوم بهره‌مندی هرچه بیشتر از منابع مادی و معنوی موجود از یک سو و ضرورت هماهنگی با پیشرفتهای روزافزون علم و فن از سوی دیگر، شرایطی را پدید آورده که تحقق مشارکت در سطوح مختلف سازمان به عنوان یکی از راهبردهای مدیریت نوین مورد توجه قرار گیرد. نقد و بررسی نظام‌های مدیریتی سنتی سبب شد راهبردهای عملکردی سازمان‌ها به سمت انجام کارهای گروهی گرایش یابند (Groen, 2017). در خصوص موضوع پژوهش و حمل و نقل شهری مطالعات گوناگونی نیز صورت گرفته است که خلاصه‌ای از آنها عبارتند از: محمدی و همکارانش (۱۴۰۱) تحقیقی با عنوان «بررسی بعد مدیریتی تاب آوری شبکه حمل و نقل درون شهری با رویکرد توسعه پایدار زیست محیطی در منطقه یک شهر تهران» انجام دادند. نتایج نشان داد، وضعیت معیار ظرفیت سازمانی، مدیریت سیستمی، کاهش مخاطرات، بهره‌گیری از زیر ساخت‌ها، استفاده از فناوری اطلاعات در مدیریت تاب آوری حمل و نقل درون شهری در سطح مطلوبی نمی‌باشد. همچنین آشناور و همکارانش (۱۴۰۰) نشان داد که رابطه مدیریت مشارکتی و توسعه و عمران شهری رابطه مستقیم بوده که می‌تواند باعث بهبود توسعه و عمران شهری گردد. کرد رستمی و نعمتی (۱۴۰۰) با استفاده از نتایج مطالعات گذشته شش عامل پیش برنده نظام مدیریت

مشارکتی شناسایی شد (حمایت مدیران رده بالا، رضایتمندی شغلی کارکنان، اعتقاد مدیران، بسترسازی فرهنگی، ایجاد باور در میان کارکنان و ساختار سازمانی غیرمتمرکز) را به عنوان عوامل پیش برنده استقرار نظام مدیریت مشارکتی معرفی می‌کند. خیاطی مقدم و همکارانش (۱۳۹۹) پس از تجزیه و تحلیل داده‌های تحقیق نتایج نشان دادند که عوامل اجرایی، کارکنان، مدیریتی، ساختار سازمانی و فرهنگی و انتظارات به ترتیب در رتبه‌های اول تا چهارم عوامل تأثیرگذار بر مشارکت کارکنان در نظام پیشنهادات می‌باشند. کانتی و شرما (۲۰۲۱) در مقاله‌ای با عنوان "تأکید بر آماده‌سازی اساسی سازمان‌ها برای پیاده‌سازی مدیریت مشارکتی"، به برخی از نیازهای اساسی که قبل از اجرای مدیریت مشارکتی در سازمان باید اعمال شود اشاره نموده است. در این مقاله ب بیان شده که مدیریت مشارکتی در حال تبدیل شدن به یک شایستگی مهم برای سازمان است و بر عملکرد سازمانی، توسعه سازمانی، افزایش بهره‌وری و رضایت شغلی منتهی می‌شود. و تأکید داشته که با آموزش و پشتکار می‌توان مدیریت مشارکتی را در میان مدیریت و کارکنان توسعه داد. آرتور (۲۰۱۹) در پژوهشی با عنوان فرهنگ و مدیریت مشارکتی در میان مدیران ۱۴ کشور دنیا به مطالعه پرداخت و به توصیف متغیرهای تحقیق در میان آنها اقدام نمود. در میان آنها دو سطح فرهنگی استبدادی و دموکراتیک مورد بررسی قرار گرفت. نتایج نشان داد بین کشورها در این سطوح فرهنگی تفاوت وجود دارد و مشاهده شد به طور سیستماتیک در هر دو سطح به میزان متفاوت ولی نامحسوس رفتار مشارکتی وجود دارد و در سطوح فرهنگی متفاوت میزان توجه به مدیریت مشارکتی نیز متفاوت است ولی در سطح فرهنگی دموکراتیک میزان بهره‌گیری از مدیریت مشارکتی بیشتر است. مونیکا و ویرا (۲۰۱۹) نیز نشان دادند که اجرای مدیریت مشارکتی در سازمان موجب سطح بالایی از رضایت شغلی را به همراه دارد و موجب رشد ابتکارات و خلاقیت کارکنان می‌شود. و توانمندسازی کارکنان از جمله تکنیک‌ها و اجزای برنامه‌های توسعه مدیریت مشارکتی مطرح است. (Ali Mohammadi et al, 2021) معتقد هستند که مدیران شهری به دنبال سیستم‌های جایگزین برای کاهش استفاده از خودرو شخصی و تردد آسان و سریع در داخل شهرها می‌باشد. در همین راستا استفاده از مدیریت مشارکتی در حمل و درون شهری به عنوان یکی از راهکارها در جهت کاهش حجم استفاده از حجم زیاد خودرو می‌باشد. در نتیجه نحوه مطلوب خدمات رسانی و کارکرد در این بخش می‌تواند رضایت مندی شهروندان را در پی داشته باشد و موجب کاهش حجم خودرو شخصی در راه‌های درون شهری گردد. نعیم پور و همکاران (۱۳۹۸) در پژوهشی با عنوان «شناسایی و تأثیر عوامل موفقیت در اجرای مدیریت مشارکتی در شرکت‌های دولتی استان بوشهر» انجام دادند نتایج این تحقیق ضمن بررسی انجام شده روی عوامل موفقیت نظام مدیریت مشارکتی حاکی از این است که تمام هفت فرضیه که جزء عوامل موفقیت نظام مدیریت مشارکتی است از طریق آزمون همبستگی پیرسون، سطح معنی داری می‌باشد. بررسی ادبیات مدیریت مشارکتی در توسعه زیر ساخت‌های حمل و نقل درون شهری و پژوهش‌های انجام شده در این زمینه نشان می‌دهد که با وجود ادبیات گسترده درباره موضوع مورد مطالعه برای بیش از یک دهه، هنوز هم سازمان‌هایی که می‌خواهند مدیریت مشارکتی در توسعه زیر ساخت‌های حمل و نقل را پیاده‌سازی کنند درک واضحی از نحوه تدوین و اجرای این برنامه ندارند از این رو در این پژوهش به دنبال تعیین اقداماتی هستیم که برای تدوین مدیریت مشارکتی در توسعه زیر ساخت‌های حمل و نقل درون در دستیابی به اهداف سازمانی معتبر هستند. ویژگی خاص این پژوهش توجه به مدیریت مشارکتی در توسعه زیر ساخت‌های حمل و نقل درون شهری با توجه به ابعاد بسیار گسترده مدیریت مشارکتی، به عنوان بزرگترین بحث در جهان است.

## مواد و روش تحقیق

نوع پژوهش کاربردی با ماهیت توصیفی تحلیل می‌باشد. جامعه آماری این تحقیق شامل کلیه کارکنان حوزه حمل و نقل و ارائه خدمات در شهرداری منطقه ۵ تهران در سال ۱۴۰۲ می‌باشد. طبق آمار دریافتی تعداد ۲۰۳ کارشناس در حوزه‌های مختلف مشغول به کار هستند. نمونه آماری بر اساس فرمول کوکران برابر ۱۰۷ تعیین گردید و روش نمونه‌گیری غیر تصادفی در دسترس بوده است. برای دستیابی به عوامل و مؤلفه‌های مدیریت مشارکتی مؤثر بر توسعه زیر ساخت‌های حمل و نقل، نخست پیشینه پژوهش را با روش کتابخانه‌ای مطالعه و بررسی نموده و سپس دیدگاه‌های صاحب نظران، اساتید دانشگاه و کارشناسان متخصص در زمینه مدیریت مشارکتی، باروش میدانی گردآوری شد. پس از جمع‌آوری نظر اولیه کارشناسان، پرسش‌نامه عوامل و مؤلفه‌های مدیریت مشارکتی مؤثر بر توسعه زیر ساخت‌های حمل و نقل طراحی شد. استفاده شد. پرسشنامه مذکور که از نوع پرسشنامه محقق ساخته بوده دارای سوالات متعدد در ۵ خرده مقیاس با مقیاس پاسخگویی ۵ گزینه ای لیکرت (خیلی کم با امتیاز ۱، کم با امتیاز ۲، متوسط با امتیاز ۳، زیاد با امتیاز ۴ و خیلی زیاد با امتیاز ۵) طراحی شد. پایایی پرسشنامه عوامل و مؤلفه‌های مدیریت مشارکتی مؤثر بر توسعه زیر ساخت‌های حمل و نقل در این پژوهش از طریق آلفای کرونباخ به دست آمد، به طوری که قبل از اجرای پرسشنامه، تعداد ۳۰ عدد پرسشنامه به صورت تصادفی بین نمونه منتخبی از جامعه آماری مورد بررسی قرار گرفت و پایایی آن معادل ۰/۸۸ به دست آمد.

جدول ۱- ابعاد و مؤلفه‌های مدیریت مشارکتی

| متغیر                         | ابعاد           | سوالات اولیه                                                                              | ضریب الفا |
|-------------------------------|-----------------|-------------------------------------------------------------------------------------------|-----------|
| مؤلفه‌های مدیریت مشارکتی موثر | عوامل مدیریتی   | تفویض اختیار، رعایت قوانین، سیاست تشویق و تنبیه، ارتباطات، توانمندسازی، اعتقاد مدیران     | ۰/۸۹      |
|                               | ساختار سازمانی  | کاهش بروکراسی اداری، بازخورد، عدم تمرکز، نظام ارزیابی عملکرد و ...                        | ۰/۸۵      |
|                               | عوامل اجرایی    | تقویت مهارت‌های مدیریتی، ریسک در بین عوامل اجرایی، تبیین نظام مدیریت مشارکتی برای کارکنان | ۰/۸۶      |
|                               | نگرش به مشارکت  | برگزاری جلسات برنامه‌ریزی شده، تقویت مهارت‌های ارتباطی، نگرش مثبت مدیران به مشارکت        | ۰/۹۰      |
|                               | بسترسازی فرهنگی | نظارت و کنترل، جوسازمانی، فرهنگ سازمانی و ...                                             | ۰/۸۷      |

برای اندازه‌گیری توسعه زیر ساخت‌های حمل و نقل از پرسشنامه محقق ساخته استفاده شد. پرسشنامه مذکور دارای ۱۶ سوال در مقیاس پاسخگویی ۵ گزینه‌ای لیکرت (خیلی کم با امتیاز ۱، کم با امتیاز ۲، متوسط با امتیاز ۳، زیاد با امتیاز ۴ و خیلی زیاد با امتیاز پنج طراحی شد. با جمع‌آوری داده‌های پرسشنامه جهت آزمون روایی سوالات از اعتبار محتوا و اعتبار سازه استفاده شده است. بدین منظور ابتدا مطالعات زیادی از طریق مطالعه کتاب‌ها، مقالات، پایان‌نامه‌ها و تحقیقات مرتبط صورت گرفته، سپس بر اساس آن سوالاتی برای هر فرضیه طراحی، در نهایت برای سنجش اعتبار محتوای پرسشنامه از نظرات متخصصان، اساتید دانشگاهی و کارشناسان خبره حوزه مدیریت استفاده شد. در این مرحله با کسب نظرات افراد یاد شده، اصلاحات لازم به عمل آمد و بدین ترتیب اطمینان حاصل گردید که پرسشنامه همان پارامترهای مورد انتظار محقق را می‌سنجد. برای سنجش این موضوع که پرسشنامه مورد مطالعه تا چه اندازه سازه یا صفت مورد نظر را به خوبی نمایان می‌سازد یا به آن بستگی دارد از تحلیل (تحلیل عاملی اکتشافی) استفاده شد بعد از رعایت پیش فرض‌ها از جمله شاخص کفایت نمونه برداری و معنی‌داری نتیجه آزمون کرویت بارلت، داده‌ها با چرخش متعامد یا روش وریماکس تحلیل شده‌اند. در ادامه به منظور بررسی نرمال بودن توزیع داده‌ها از آزمون اسمیرنوف-کولموگروف استفاده گردید.

پس از مرور ادبیات و شناسایی مؤلفه‌های موثر بر مدیریت مشارکتی در توسعه زیر ساخت‌های حمل و نقل درون شهری در منطقه ۵ تهران پرسشنامه بین کارکنان حوزه حمل و نقل منطقه مورد مطالعه توزیع و مؤلفه‌های مدیریت مشارکتی شناسایی و اعتبار سنجی شد. در قسمت اول پژوهش بصورت کیفی و با استفاده از روش دلفی ابعاد مؤلفه‌های مدیریت مشارکتی شناسایی و اعتبار سنجی شد. در قسمت دوم برای تجزیه و تحلیل داده‌ها در این پژوهش از آمار توصیفی و استنباطی استفاده شد در بخش توصیفی داده‌های جمع‌آوری شده از طریق سوالات با استفاده از شاخص‌های آمار توصیفی از قبیل میانگین، واریانس، انحراف معیار، توزیع فراوانی، نمودار استفاده شد و با استفاده از جدول مناسب ارائه شد. برای آزمون نرمال بودن داده‌ها از آزمون کولموگروف-اسمیرنوف استفاده شد. در بخش استنباطی این پژوهش برای آزمون سوالات ها از تحلیل عاملی اکتشافی و تحلیل رگرسیون چند متغیری و آزمون فریدمن استفاده شده و نرم افزار مورد استفاده نیز SPSS بوده است.

$$y_i = \beta_0 + \beta_1 x_{i1} + \beta_2 x_{i2} + \dots + \beta_p x_{ip} + \epsilon$$

فرمول و محاسبه رگرسیون چندگانه

روش MLR از رابطه کلی زیر برای ایجاد یک رابطه بین چند متغیر مستقل و متغیر وابسته استفاده می‌کند:

i=n تعداد مشاهدات

$y_i$  متغیر وابسته

$x_i$  متغیرهای توضیحی

$\beta_0 = y$ - (ترم ثابت)

$\beta_p$  ضرایب شیب برای هر متغیر توضیحی

$\epsilon$  (شود) عبارت خطای مدل (همچنین به عنوان باقیمانده شناخته می‌شود)

$$F = \frac{12}{[N * k * (k + 1)]} * \Sigma R^2 - [3 * N * (k + 1)]$$

فرمول فریدمن:

که در آن N تعداد افراد (نمونه‌ها)

k تعداد شرایط (اندازه‌گیری‌ها یا نمونه‌ها)

R مجموع رتبه‌ها برای هر یک از ستون‌های داده‌ها.

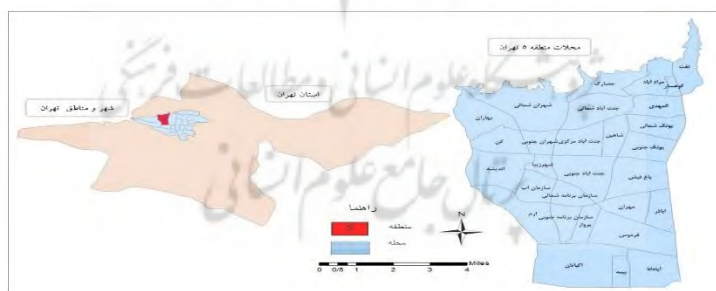
جدول ۲- تست نرمالیتی داده‌ها

| آماره‌ها / متغیرها           | تعداد آزمودنی | آماره-S-K | سطح معنی داری | نتیجه آزمون |
|------------------------------|---------------|-----------|---------------|-------------|
| مدیریت مشارکتی               | ۱۷۵           | ۴/۵۶۴     | ۰/۵۴۱         | نرمال       |
| عوامل مدیریتی                | ۱۷۵           | ۳/۴۳۵     | ۰/۲۱۳         | نرمال       |
| ساختار سازمانی               | ۱۷۵           | ۳/۱۲۱     | ۰/۱۴۳         | نرمال       |
| عوامل اجرایی                 | ۱۷۵           | ۲/۳۵۱     | ۰/۱۸۷         | نرمال       |
| نگرش به مشارکت               | ۱۷۵           | ۲/۲۰۱     | ۰/۱۲۱         | نرمال       |
| بستر سازی فرهنگی             | ۱۷۵           | ۲/۰۱۱     | ۰/۱۴۳         | نرمال       |
| توسعه زیر ساخت‌های درون شهری | ۱۷۵           | ۳/۶۲۱     | ۰/۲۲۳         | نرمال       |

به دلیل اینکه مقادیر آماره Z اسمیرنف-کولموگروف برای متغیرهای تحقیق بیشتر از ۰/۵. صدم است. بنابراین می‌توان نتیجه گرفت که توزیع داده‌ها بصورت نرمال می‌باشد.

### محدوده مورد مطالعه

قلمرو مکانی این پژوهش منطقه ۵ شهرداری تهران و در شمال غرب تهران قرار دارد و دارای ۵ منطقه است. این منطقه از جنوب به جاده مخصوص کرج، از شمال به دامنه کوه‌های البرز، از غرب به رودخانه کن و منطقه ۲۲ و از شرق به بزرگراه محمدعلی جناح و اشرافی اصفهانی محدود می‌شود. منطقه پنج که به پهنه توسعه شهر تهران معروف است، پس از انقلاب اسلامی به دلایل مختلف، از جمله سرریز جمعیت تهران از مناطق مرکزی و جنوبی و سیل مهاجران به تهران، با افزایش جمعیت و توسعه روبه رو شد. رشد سریع جمعیت این منطقه در سالهای پس از پیروزی انقلاب نشان دهنده میل مردم به سکونت در این منطقه جوان بوده است. منطقه ۵ به منزله سومین منطقه بزرگ شهرداری تهران، با مساحت تقریبی ۲۸۰/۵۴ کیلومتر مربع و جمعیتی بالغ بر ۸۵۶۵۶۵ نفر در شمال غربی تهران واقع شده است و طی سالهای اخیر، با ایجاد بستری مناسب توانسته است پاسخگوی نیازهای متفاوت اشخاص در حوزه مسکن و آپارتمان باشد و از لحاظ شاخص‌های مختلف توسعه یافتگی همچون تراکم جمعیت، عوامل زیست محیطی، فضای سبز، میانگین سن بنا، نوع ساختمانها، سرانه کاربری در بخش آموزش و پرورش، دسترسی مناسب به زیرساخت‌های شهری، تعداد کتابخانه‌های عمومی و فرهنگ سراها، و حتی درصد افراد دارای تحصیلات عالی در این منطقه از تهران دارای سطح مطلوبی و دارای نمره قابل قبول است. (زالی و همکاران ۱۴۰۲) نقشه ۱ موقعیت قرارگیری منطقه ۵ در کلانشهر تهران را نشان می‌دهد.



شکل ۱- موقعیت جغرافیایی منطقه ۵ در استان و شهر تهران

تمامی این آمارها نشان از گستردگی مسائل و مشکلات کلانشهر تهران در بخش حمل و نقل درون شهری دارد که نیازمند ابزار و راهکارهای کارآمد برای کاهش مشکلات و بهبود وضعیت آن است (Mohammadpour et al, 2019). در طی دهه‌های اخیر و خصوصاً سالهای گذشته سرمایه گذاری‌های گسترده‌ای برای بهبود حمل و نقل و وضعیت ترافیک شهر تهران انجام شده است اما متأسفانه علیرغم تلاش مسئولان، سرمایه گذاری‌ها و فعالیت‌های انجام شده روز به روز وضعیت ترافیکی و اوضاع حمل و نقل از مسیر پایداری فاصله می‌گیرد به عنوان نمونه تهران درجیدترین رتبه بندی شهرهای جهان بر اساس «شاخص ترافیک در سال ۲۰۲۲ در میان ۳۴۶ شهر، جهان رتبه ۲۳۲ را به خود اختصاص داد و دریک تحلیل و بررسی بین المللی درباره «کارآمدی شبکه حمل و نقل شهری» نشان داده شده که متوسط زمان یک سفر

روزانه به محل کار یا تحصیل در تهران از ۵۳ دقیقه گذشته اما در شهرهای موفق حوزه حمل و نقل و ترافیک زمان سپری شده متوسط زمان حدود ۱۵ الی ۲۰ دقیقه است (Miao et al , 2019).

## بحث و ارائه یافته‌ها

معمولاً در تحقیقات اجتماعی و اقتصادی به دلیل ماهیت کار و مقیاس متغیرهای مورد سنجش، با حجم زیادی از متغیرها (گویه‌ها) روبرو هستیم. محقق برای تحلیل بهتر و دقیق‌تر داده‌ها و دستیابی به نتایج علمی و عملیاتی تر تلاش می‌کند علاوه بر کاهش حجم داده‌ها، ساختار جدیدی را نیز برای داده‌های خود تشکیل دهد و به تحلیل داده‌ها و نتایج بپردازد. روش آماری که برای دستیابی به این هدف در نظر گرفته شده، روش تحلیل عاملی می‌باشد.

هدف اصلی تحلیل عاملی، مطالعه نظم و ساختار موجود در داده‌های چندمتغیره است. تحلیل عاملی بر دو آزمون مبتنی است که هر دو نشان می‌دهند که آیا داده‌های مورد نظر برای تحلیل عاملی مناسب هستند یا خیر؟ به عبارت دیگر، در انجام تحلیل عاملی ابتدا باید درباره این موضوع اطمینان حاصل کرد که آیا می‌توان داده‌های موجود را به چند عامل پنهانی تقلیل داد یا خیر؟ برای درک این مسئله، دو آزمون KMO و بارتلت در روش تحلیل عاملی وجود دارد براساس این دو آزمون داده‌ها زمانی برای تحلیل عاملی مناسب هستند که شاخص KMO بیشتر از ۰/۶ و نزدیک به یک و سطح معناداری (sig) آزمون بارتلت کمتر از ۰/۰۵ باشد. میزان KMO ۰/۹۱۲ بود که بیانگر مناسب بودن داده‌ها و متغیرهای مورد نظر به منظور انجام تحلیل عاملی یا به عبارت روشن‌تر، تقلیل داده‌ها به یک سری عوامل بنیادی و پنهانی است.

مقدار آزمون کرویت بارتلت ۵۴۶/۰۷۵۴ نیز با میزان خطای کمتر از ۰/۰۱ یعنی دار است که نشان می‌دهد ماتریس همبستگی عامل‌ها با گویه‌ها و متغیرها، یک ماتریس واحد نیست. بدین معنا که از یک طرف، همبستگی درون گویه‌ای مناسب است و از طرف دیگر نیز، همبستگی هر عامل با مجموعه گویه‌ها و با همبستگی عوامل دیگر با مجموعه گویه‌های دیگر تفاوت دارد. در مجموع، با توجه به این نتیجه، کشف ساختاری جدید از فابل داده‌ها و متغیرهای پژوهش ممکن است.

۱- چه عواملی بر مدیریت مشارکتی در توسعه زیر ساخت‌های حمل و نقل درون شهری موثر هستند؟  
برای پاسخ به سوال فوق از تحلیل عاملی اکتشافی استفاده شد. قبل از پاسخ به سوال اول پژوهش باید از کفایت نمونه برداری اطمینان حاصل نمود. به این منظور، از آزمون KMO استفاده شد که نتایج این آزمون و آزمون بارتلت در جدول ۳ آورده شده است:

جدول ۳- آزمون کایزر میر اولکین و بارتلت

| آزمون KMO    |             | ۰/۸۹۷    |
|--------------|-------------|----------|
| آزمون بارتلت | آماره خی دو | ۵۴۳۵/۲۱۳ |
|              | درجه آزادی  | ۱۷۵      |
|              | Sig         | ۰/۰۰۱    |

باتوجه به جدول ۳ عدد KMO و عدد معنی‌داری آزمون بارتلت ( $\text{sig} < 0.05$ ) در حد مناسبی هستند؛ بنابراین می‌توان گفت که داده‌ها برای اجرای تحلیل عاملی مناسب است. لازم به توضیح است که آزمون KMO حکایت از کفایت نمونه دارد، و آزمون بارتلت هم می‌گوید که ماتریس داده‌ها از نوع همانی یا واحد نیست و معنی دار است.

مرحله بعدی در تحلیل اکتشافی شناخت سهم هریک از عوامل در تبیین مجموعه واریانس است. جدول ۴ به شناخت اینکه هر عاملی توانسته چند درصد از واریانس‌های مجموعه را تبیین کند، اختصاص یافته است.

جدول ۴- کل واریانس تبیین شده

| متغیرها | مقادیر ویژه اولیه |              |       | عامل‌های استخراج شده بدون چرخش |       |       | عامل‌های استخراج شده پس از چرخش |       |       |
|---------|-------------------|--------------|-------|--------------------------------|-------|-------|---------------------------------|-------|-------|
|         | کل                | درصد واریانس | درصد  | کل                             | درصد  | درصد  | کل                              | درصد  | درصد  |
| ۱       | ۲۱/۴۵             | ۴۳/۵۴        | ۴۳/۵۴ | ۱۸/۷۱                          | ۴۱/۷۶ | ۴۱/۷۶ | ۵/۲۱                            | ۱۵/۶۵ | ۱۵/۶۵ |
| ۲       | ۲/۸۷              | ۵/۹۸         | ۴۹/۵۲ | ۲/۴۳                           | ۶/۲۱  | ۴۷/۷۹ | ۵/۰۶                            | ۱۴/۳۷ | ۳۰/۰۲ |
| ۳       | ۲/۳۲              | ۵/۷۶         | ۵۵/۲۸ | ۲/۱۱                           | ۵/۷۶  | ۵۳/۷۳ | ۴/۶۳                            | ۱۳/۲۷ | ۴۳/۲۹ |
| ۴       | ۲/۱۹              | ۴/۹۲         | ۶۰/۲۱ | ۲/۰۱                           | ۴/۹۲  | ۵۸/۶۵ | ۴/۳۷                            | ۱۰/۲۱ | ۵۳/۵  |
| ۵       | ۱/۹۶              | ۳/۷۶         | ۶۳/۹۷ | ۱/۸۹                           | ۳/۷۹  | ۶۲/۴۴ | ۳/۷۸                            | ۹/۵۴  | ۶۳/۰۴ |

مطابق با جدول ۴ براساس ملاک کیزر، تعداد ۵ عامل که دارای مقادیر ویژه بزرگتر از یک هستند استخراج شده که دارای بیشترین سهم بین کل متغیرها هستند و درمجموع این عوامل توانسته‌اند ۶۳/۰۴ درصد از مجموع واریانس متغیرها را تبیین کنند. مرحله سوم در آزمون تحلیل عاملی اکتشافی شناخت ماتریس همبستگی بین گویه‌ها و عامل‌ها و دسته بندی هر گویه در عامل جدول ۵ تحت عنوان ماتریس همبستگی بین متغیرها ۱ و عامل‌ها را بعد از چرخش نشان می‌دهد که در آن مقدار همبستگی بین منفی ۱ تا مثبت ۱ نوسان دارد.

جدول ۵- ماتریس همبستگی گویه‌ها و عامل‌ها بعد از چرخش

| سوالات  | ساختار سازمانی | عوامل اجرایی | بسترسازی فرهنگی | نگرش به مشارکت | عوامل مدیریتی | میانگین | بار عاملی                       |
|---------|----------------|--------------|-----------------|----------------|---------------|---------|---------------------------------|
| سوال ۱  | ۰/۷۵۵          |              |                 |                |               | ۲/۲۱    | واریانس: ۳/۹۹<br>میانگین: ۱۱/۶۹ |
| سوال ۲  | ۰/۷۲۱          |              |                 |                |               | ۲/۷۸    |                                 |
| سوال ۳  | ۰/۷۰۱          |              |                 |                |               | ۲/۱۲    |                                 |
| سوال ۴  | ۰/۶۹۹          |              |                 |                |               | ۲/۰۱    |                                 |
| سوال ۵  | ۰/۴۳۲          |              |                 |                |               | ۲/۲۲    |                                 |
| سوال ۶  | ۰/۴۰۲          |              |                 |                |               | ۲/۰۵    |                                 |
| سوال ۷  |                | ۰/۷۲۱        |                 |                |               | ۲/۷۸    | واریانس: ۴/۰۱<br>میانگین: ۱۴/۰۹ |
| سوال ۸  |                | ۰/۷۱۸        |                 |                |               | ۲/۳۴    |                                 |
| سوال ۹  |                | ۰/۶۹۸        |                 |                |               | ۱/۷۱    |                                 |
| سوال ۱۰ |                | ۰/۲۴۹        |                 |                |               | ۱/۰۲    |                                 |
| سوال ۱۱ |                | ۰/۲۴۴        |                 |                |               | ۱/۱۱    |                                 |
| سوال ۱۲ |                | ۰/۲۱۴        |                 |                |               | ۱/۱۰    |                                 |
| سوال ۱۳ |                |              | ۰/۷۹۸           |                |               | ۲/۵۷    | واریانس: ۵/۶۶<br>میانگین: ۱۵/۶۷ |
| سوال ۱۴ |                |              | ۰/۷۴۵           |                |               | ۲/۳۲    |                                 |
| سوال ۱۵ |                |              | ۰/۷۲۲           |                |               | ۲/۱۹    |                                 |
| سوال ۱۶ |                |              | ۰/۶۹۸           |                |               | ۲/۰۲    |                                 |
| سوال ۱۷ |                |              | ۰/۶۷۹           |                |               | ۱/۶۱    |                                 |
| سوال ۱۸ |                |              | ۰/۶۷۹           |                |               | ۱/۶۱    |                                 |
| سوال ۱۹ |                |              | ۰/۵۱۲           |                |               | ۱/۳۳    |                                 |
| سوال ۲۰ |                |              | ۰/۳۴۱           |                |               | ۲/۱۷    |                                 |
| سوال ۲۱ |                |              | ۰/۳۰۲           |                |               | ۲/۲۶    |                                 |
| سوال ۲۲ |                |              | ۰/۷۳۵           |                |               | ۲/۲۳    | واریانس: ۶/۸۸<br>میانگین: ۱۹/۳۲ |
| سوال ۲۳ |                |              | ۰/۷۲۴           |                |               | ۲/۰۸    |                                 |
| سوال ۲۴ |                |              | ۰/۷۰۹           |                |               | ۲/۲۱    |                                 |
| سوال ۲۵ |                |              | ۰/۶۹۹           |                |               | ۲/۴۵    |                                 |
| سوال ۲۶ |                |              | ۰/۶۵۶           |                |               | ۱/۹۸    |                                 |
| سوال ۲۷ |                |              | ۰/۶۲۱           |                |               | ۱/۸۷    |                                 |
| سوال ۲۸ |                |              | ۰/۵۰۳           |                |               | ۱/۲۳    |                                 |
| سوال ۲۹ |                |              | ۰/۴۰۱           |                |               | ۱/۲۰    |                                 |
| سوال ۳۰ |                |              | ۰/۴۱۱           |                |               | ۱/۰۹    |                                 |
| سوال ۳۱ |                |              | ۰/۳۳۲           |                |               | ۱/۰۲    |                                 |
| سوال ۳۲ |                |              | ۰/۲۸۷           |                |               | ۱/۰۱    | واریانس: ۵/۸۵<br>میانگین: ۱۶/۶۸ |
| سوال ۳۳ |                |              |                 |                | ۰/۷۷۹         | ۲/۹۸    |                                 |
| سوال ۳۴ |                |              |                 |                | ۰/۷۸۷         | ۲/۸۹    |                                 |
| سوال ۳۵ |                |              |                 |                | ۰/۷۱۲         | ۲/۵۵    |                                 |
| سوال ۳۶ |                |              |                 |                | ۰/۶۹۹         | ۲/۷۷    |                                 |
| سوال ۳۷ |                |              |                 |                | ۰/۶۶۷         | ۲/۵۴    |                                 |
| سوال ۳۸ |                |              |                 |                | ۰/۶۲۳         | ۲/۶۷    |                                 |

در جدول ۵ متغیرهایی که مربوط به هر عاملی هستند، با استفاده از ماتریس چرخش یافته مشخص شده است. ماتریس جدول ۵ با ۲۵ چرخش و به روش اکواماکس به دست آمده است. ساختار سازمانی: با ارزش ویژه (۱۱/۶۹) و مقدار واریانس (۳/۹۹) عوامل اجرایی: با ارزش ویژه (۱۴/۰۹) و مقدار واریانس (۴/۰۱) بسترسازی فرهنگی: با ارزش ویژه (۱۵/۶۷) و مقدار واریانس (۵/۶۶) عوامل مدیریتی: با ارزش ویژه (۱۶/۶۸) و مقدار واریانس (۵/۸۵) و نگرش به مشارکت: با ارزش ویژه (۱۹/۳۳) و مقدار واریانس (۶/۸۸) می‌باشد.

۲- آیا عامل‌های شناسایی شده بر مدیریت مشارکتی در توسعه زیر ساخت‌های حمل و نقل درون شهری موثر هستند؟ برای پاسخ به پرسش مذکور، از روش تحلیل رگرسیون چند متغیری استفاده شده است.

جدول ۵- خلاصه مدل

| مدل رگرسیونی | R    | R <sup>2</sup> | ضریب تعیین تعدیل شده | انحراف از استاندارد | آماره دوربین واتسون |
|--------------|------|----------------|----------------------|---------------------|---------------------|
| ۱            | ۰/۷۳ | ۰/۴۲           | ۰/۳۹                 | ۰/۳۸                | ۲/۰۲                |

جدول ۶- تحلیل واریانس

| مدل        | مجموعه مربعات | درجه آزادی | میانگین مربعات | آماره F | سطح معنی داری |
|------------|---------------|------------|----------------|---------|---------------|
| رگرسیونی   | ۱۳/۶۵         | ۵          | ۲/۷۳           | ۱۷/۸۴   | ۰/۰۰۰         |
| باقی مانده | ۲۶/۱۱         | ۱۷۰        | ۰/۱۵۳          |         |               |
| کل         | ۳۹/۷۶         | ۱۷۵        |                |         |               |

با توجه به جدول‌های ۵ و ۶ مقدار به دست آمده آماره F برابر با ۱۷/۸۴ است و sig به دست آمده برابر با ۰/۰۰۰ است و این بدین معناست که ارتباط خطی بین عوامل مدیریت مشارکتی بر توسعه زیر ساخت‌های حمل و نقل درون شهری وجود دارد.

جدول ۷- ضرایب معادله رگرسیون برای متغیرهای مستقل و وابسته

| مدل             | ضرایب غیراستاندارد |                  | ضرایب استاندارد | مقدار T | Sig   |
|-----------------|--------------------|------------------|-----------------|---------|-------|
|                 | β                  | انحراف استاندارد | بتا             |         |       |
| مقدار ثابت      | ۴/۷۶               | ۰/۰۳۴            | -               | ۱۳۲/۸۷  | ۰/۰۰۰ |
| عوامل مدیریتی   | ۰/۱۸۸              | ۰/۰۳۴            | ۰/۳۵۴           | ۸/۰۸۷   | ۰/۰۰۰ |
| ساختار سازمانی  | -۰/۰۸۱             | ۰/۰۳۴            | -۰/۰۵۶          | -۰/۷۸۳  | ۰/۲۱۳ |
| عوامل اجرایی    | ۰/۱۰۹              | ۰/۰۳۴            | ۰/۰۵۸           | ۰/۷۰۳   | ۰/۰۰۲ |
| نگرش به مشارکت  | ۰/۱۷۸              | ۰/۰۳۴            | ۰/۲۷۶           | ۷/۳۹۸۸  | ۰/۰۰۱ |
| بسترسازی فرهنگی | ۰/۱۸۷              | ۰/۰۳۴            | ۰/۲۸۶           | ۷/۳۶۵   | ۰/۰۰۱ |

براساس نتایج حاصله در جدول ۸ و با توجه به sig به دست آمده در جدول ۷ از بین عوامل شناسایی شده عامل سوم یعنی ساختار سازمانی بر مدیریت مشارکتی توسعه زیر ساخت‌های حمل و نقل شهری تأثیر دارد، ولی سایر عوامل شناسایی مدیریت مشارکتی (عوامل اجرایی عوامل مدیریتی، نگرش به مشارکت و بسترسازی فرهنگی) بر توسعه زیر ساخت‌های حمل و نقل شهری تأثیر مثبتی دارند.

۳- رتبه بندی عوامل موثر بر مدیریت مشارکتی در توسعه زیر ساخت‌های حمل و نقل درون شهری چگونه می‌باشد؟ در پاسخ به سوم پژوهش، از آزمون ناپارامتری فریدمن، استفاده شد و اینکه آیا عوامل موثر بر مدیریت مشارکتی در توسعه زیر ساخت‌های حمل و نقل درون شهری دارای رتبه‌بندی بر اساس اهمیت می‌باشد؟

آزمون سوال فوق نشان داد که از حیث آماری، با اطمینان ۰/۹۵ و خطای کمتر از ۰/۰۵ تفاوت معنی‌داری بین دیدگاه پاسخگویان درباره میانگین میانگین عوامل شناسایی شده مدیریت مشارکتی بر توسعه زیر ساخت‌های حمل و نقل درون شهری از دیدگاه پاسخگویان متفاوت وجود دارد. و جدول زیر مؤید این یافته است:

بنابراین مقایسه میانگین رتبه مدیریت مشارکتی موثر بر توسعه زیر ساخت‌های حمل و نقل درون شهری، نشان می‌دهد که نگرش به مشارکت (۴/۵۵)، عوامل مدیریتی (۴/۳۸)، بسترسازی فرهنگی (۴/۰۴)، عوامل اجرایی (۲/۳۵) و ساختار سازمانی (۲/۱۱)، به ترتیب بیشترین و کمترین تأثیر مدیریت مشارکتی موثر بر توسعه زیر ساخت‌های حمل و نقل درون شهری دارند.

جدول ۸ - نتایج حاصل از آزمون فریدمن

| ردیف       | عوامل            | میانگین رتبه       |
|------------|------------------|--------------------|
| ۱          | عوامل مدیریتی    | ۴/۳۸               |
| ۲          | ساختار سازمانی   | ۲/۱۱               |
| ۳          | عوامل اجرایی     | ۲/۳۵               |
| ۴          | نگرش به مشارکت   | ۴/۵۵               |
| ۵          | بستر سازی فرهنگی | ۴/۰۴               |
| $p < ۰/۰۵$ | $d.F = ۴$        | $\chi^2 ۱۹۸۷۶/۴۶۳$ |

### نتیجه‌گیری و ارائه پیشنهادها

نظام مدیریت مشارکتی به عنوان یکی از سبک‌های پویا در مدیریت، بر همکاری فکری و علمی کارکنان با سطوح مدیریتی تأکید دارد و موجب افزایش بهره‌وری، همفکری، مسئولیت‌پذیری و خودباوری در سازمان می‌شود. بسیاری از شرکت‌های موفق جهانی نیز دستاوردهای خود را مرهون این روش می‌دانند. در این پژوهش برای بررسی سؤال اول، از تحلیل عاملی اکتشافی استفاده شد که ۵ عامل اصلی شناسایی گردید: ساختار سازمانی، عوامل اجرایی، بستر سازی فرهنگی، عوامل مدیریتی و نگرش به مشارکت. این عوامل توانستند حدود ۰۴/۶۳ درصد از واریانس متغیرها را تبیین کنند که در میان آنها «نگرش به مشارکت» بیشترین اهمیت را داشت. یافته‌ها با نتایج پژوهش‌های پیشین همچون خیاطی مقدم و همکاران (۱۴۰۰)، رستمی و نعمتی (۱۴۰۰)، Moradi et al. (2018) و نعیم‌پور؛ شاهین و حقوقی فرد (۱۳۹۸) همسو است.

به منظور بررسی سوال دوم پژوهش از رگرسیون چندگانه استفاده شد عوامل تأثیرگذار عواملی هستند که مقدار سطح معنی‌داری آنها کم تر از ۰/۰۵ است. عواملی که سطح معنی داری آنها بیشتر ۰/۰۵ است اصلاً تأثیر ندارند. چون سطح معنی داری عوامل اجرایی  $\beta = ۰/۱۰۹$ ، نگرش به مشارکت  $\beta = ۰/۱۷۸$ ، عوامل مدیریتی  $\beta = ۰/۱۸۸$  و بستر سازی فرهنگی  $\beta = ۰/۱۸۷$  سطح معنی داری کم تر از ۰/۰۵ است. به عنوان عوامل تأثیرگذار شناخته شدند. بنابراین، این عوامل بر متغیر وابسته پژوهش تأثیر دارند. باتوجه به نتایج پژوهش ساختار سازمانی  $\beta = -۰/۰۸۱$  در توسعه زیر ساخت های حمل و نقل درون شهری تأثیر گذار نمی‌باشد. مشخص شد میانگین میزان مدیریت مشارکتی بر توسعه زیر ساخت‌های حمل و نقل درون شهری در جامعه مورد مطالعه برابر با ۲/۹۷ که در مقایسه با میانگین نظری ۲/۵۵ نمره قابل قبولی است، ولی می‌تواند افزایش یابد. این نتایج با یافته های پژوهش جهانی بهمنی (۱۴۰۰)، کرد رستمی و نعمتی (۱۴۰۰)، غفاری و فراهانی (۱۴۰۰)، مرادی و همکاران (۱۳۹۹)، آرتور (۲۰۱۹)، همگرا می باشد. اما با یافته‌های نعیم‌پور؛ شاهین و حقوقی فرد (۱۳۹)، مونیکا و ویرا (۲۰۱۹) و کانتی و شارما (۲۰۱۹) هماهنگ و همسو نمی‌باشد.

ژانگ و لی (۲۰۱۸) با توجه به نامطلوب بودن معیار مدیریتی حمل و نقل درون شهری نتیجه گرفتند که برنامه ریزان، سیاست گذاران و محققان شهری باید پیش از تصمیم گیری و اتخاذ سیاست‌های خود، توجه پایاپای به مدیریت شهری داشته باشند. ماکارووا و همکاران (۲۰۱۷) به این نتیجه رسیدند که برای رفع پیچیدگی سیستم حمل و نقل شهری و افزایش پایداری توسعه شهری لازم است که خطرات احتمالی به درستی شناسایی شده و برای رفع هر یک راهبردهای مناسب طراحی و اجرا گردند. در نتیجه مشاهده می‌شود که شناسایی، ارزیابی عواقب، روش‌های نفوذ خطرات و نیز توسعه استراتژیک و پایدار شهری نیازمند برنامه جامع و اثربخش مدیریت مشارکتی است.

به منظور بررسی سوال دوم پژوهش از رگرسیون چندگانه استفاده شد عوامل تأثیرگذار عواملی هستند که مقدار سطح معنی‌داری آنها کم تر از ۰/۰۵ است. عواملی که سطح معنی داری آنها بیشتر ۰/۰۵ است اصلاً تأثیر ندارند. چون سطح معنی داری عوامل اجرایی، نگرش به مشارکت، عوامل مدیریتی و بستر سازی فرهنگی سطح معنی داری کم تر از ۰/۰۵ است. به عنوان عوامل تأثیرگذار شناخته شدند. بنابراین، این عوامل بر متغیر وابسته پژوهش تأثیر دارند. باتوجه به نتایج پژوهش ساختار سازمانی در توسعه زیر ساخت‌های حمل و نقل درون شهری تأثیر گذار نمی‌باشد. این نتایج با یافته‌های پژوهش خیاطی مقدم و همکاران (۱۴۰۰)، کرد رستمی و نعمتی (۱۴۰۰)، مرادی و همکاران (۱۳۹۹)، آرتور (۲۰۱۹)، همگرا می‌باشد. اما با یافته‌های نعیم‌پور؛ شاهین و حقوقی فرد (۱۳۹)، مونیکا و ویرا (۲۰۱۹) و کانتی و شارما (۲۰۱۹) هماهنگ و همسو نمی‌باشد. ژانگ و لی (۲۰۱۸) با توجه به نامطلوب بودن معیار مدیریتی حمل و نقل درون شهری نتیجه گرفتند که برنامه ریزان، سیاست گذاران و محققان شهری باید پیش از تصمیم گیری و اتخاذ سیاست‌های خود، توجه پایاپای به مدیریت شهری داشته باشند. ماکارووا و همکاران (۲۰۱۷) به این نتیجه رسیدند که برای رفع پیچیدگی سیستم حمل و نقل شهری و افزایش پایداری توسعه شهری لازم است که خطرات احتمالی به درستی شناسایی شده و برای رفع هر یک راهبردهای مناسب طراحی و اجرا گردند. در نتیجه مشاهده می‌شود که شناسایی، ارزیابی عواقب، روش‌های نفوذ خطرات و نیز توسعه استراتژیک و پایدار شهری نیازمند برنامه جامع و اثربخش مدیریت مشارکتی است.

معمولاً هر محققى برای شروع کار و ادامه کار پژوهشی خود با موانع و محدودیت‌هایی مواجه خواهد شد، که برخی از این محدودیت‌ها در اختیار محقق و برخی در اختیار او نیست که در تحقیق حاضر پژوهشگر با محدودیت‌های زیرروبرو بوده است:

۱- از جمله محدودیت‌های پژوهش حاضر تعداد زیاد سوالات پژوهش و خود گزارش دهی بودن این پرسشنامه هاست که محدودیت‌های خاص خود را به همراه دارد.

۲- تمایل پاسخ دهندگان به انتخاب پاسخهای متوسط و نیز خطای سهل گیری آنها که از مشکلات تحقیقات پیمایشی است، احتمالاً به نحوی پاسخها را متأثر ساخته است که توجه به این مشکل نیز ضرورت دارد.

۳- ابزار پژوهش که ممکن است در صورت استفاده از ابزارها و نمونه‌های دیگر نتایج تحت الشعاع قرارگیرد. صرف زمان زیاد جهت توجیه و تبیین موضوع تحقیق برای پاسخگویان به منظور ایجاد ادبیات مشترک بین محقق و ایشان که با استفاده از علوم رفتاری این کار به خوبی انجام شد.

## References

- Ahmadinejad, M., Danaifard, H., Sheikhul Islami, A. R., & Jaafarpour, A. (2018). Presenting the model of strategic transportation management of the Islamic Republic of Iran. *Scientific Quarterly - National Defense Strategic Management Studies*, 3(10), 67-102. <https://dori.net/dor/20.1001.1.74672588.1398.3.10.3.7> [In Persian]
- Ali Mohammadi, A., Motevali S., & Rajabi, A. (1401) Investigating the management dimension of intra-city transportation network resilience with the approach of sustainable environmental development in one area of Tehran city. *Urban Future Research Quarterly*, 2(3), 1-23. <https://doi.org/10.30495/uf.2023.1972734.1056> [In Persian]
- Ashnavar, M., Farahani, E., & Rabiei, A. (2021), the role and position of participatory management in urban development and construction. *Geography and Human Relations*, 4, (3), 164-147. <https://dori.net/dor/20.1001.1.26453851.1400.4.3.10.6> [In Persian]
- Banister, D. & Givoni, M. (2018), "Integrated transport: from policy to practice", Abingdon, UK: Routledge.
- Bosak, J., Dawson, J., Flood, P., & Peccei, R. (2017). Employee involvement climate and climate strength: A study of employee attitudes and organizational effectiveness in UK hospitals. *Journal of Organizational Effectiveness: People and Performance*, 4 (1), 18-38 <http://dx.doi.org/10.1108/JOEPP-10-2016-0060>
- Fallah Manshadi, E., & Mustafavi Moghadam, A. A. (2018). Metropolises and transportation challenges, a case study: Tehran Metropolis, Danesh Shahr. (26), Tehran City Planning and Studies Center <https://civilica.com/doc/96914>. [In Persian]
- Groen, B. A., Wouters, M. J., & Wilderom, C. P. (2017). Employee participation, performance metrics, and job performance: A survey study based on self-determination theory. *Management Accounting Research*. (36), , 51-66. <http://dx.doi.org/10.1016/j.mar.2016.10.001>
- Hine, J. (2018), "Integration, integration, integration... Planning for sustainable and integrated transport systems in new millennium ", *Journal of Transport Policy*, 7 (3), 176-177. [http://dx.doi.org/10.1016/S0967-070X\(00\)00025-1](http://dx.doi.org/10.1016/S0967-070X(00)00025-1)
- Hutchison, R. (2017), "Encyclopedia of Urban Studies", SAGE Publications
- Jahanian, Ra. (2019) Development methods of participatory management system in educational units from the point of view of principals, assistants and teachers, *Research Quarterly in Curriculum Planning*, 6 (21), 153-174. SID. <https://sid.ir/paper/127434/fa> [In Persian]
- Khayat Moghadam, S., Bagheri, E., & Mirzaei Namghi, T. (2019) Identification and ranking of the factors affecting the non-participation of employees in sharing information and knowledge (case study: Mashhad University of Medical Sciences), the second international and national conference of studies Management, accounting and law, Tehran, <https://civilica.com/doc/1038929>. [In Persian]
- Kordrostami, M., & Nemati, A. (2019) Driving factors in the establishment of cooperative management systems. *Journal of International Market* 2(12):60-52. [In Persian]
- Lopes, H. (2017). The moral dimensions of the employment relationship: institutional implications. *Journal of Institutional Economics*, 1-23. <http://dx.doi.org/10.1017/S1744137417000170>
- Makarova, I., Shubenkova, K., & Gabsalikhova, L. (2017), Analysis of the city transport system's development strategy design principles with account of risks and specific features of spatial development, *Transport Problems*, 12, (1) 125-138. <http://dx.doi.org/10.20858/tp.2017.12.1.12>
- Meshkini, A., Alipour, S., Sahraian, S., & Saidi, S. (2023). Investigating women's sense of security in urban public spaces: a case study of districts 5 and 2 of Shiraz, *Journal of Urban Environment Planning and Development*, 12 (3), 52-35. <https://doi.org/10.30495/juepd.2023.1986202.1203> [In Persian]
- Miao Q, Newman A, Sun, Y., & Xu, L. (2019) What factors influence the organizational commitment of public sector employees in China? The role of extrinsic, intrinsic and social rewards. *The International Journal of Human Resource Management*. 24 (17):3262-3280. <http://dx.doi.org/10.1080/09585192.2013.770783>
- Mohammadpour, S., Sarafi, M., & Tavakolnia, J. (2019). An analysis of travel demand management in the direction of sustainable urban transportation (case study: Tehran metropolis), *Regional Planning Quarterly*, 6. (۲۱) SID. <https://sid.ir/paper/230545/fa>. [In Persian]

18. Moradi, H., Salimian, MA, Farrokh Sarasht, B., & Agha Ahmadi, Q. (2018). Identifying factors affecting employee participation in the General Administration of Ports and Maritime Affairs of Mazandaran Province: Qualitative Approach 1. Human Resource Management Research, 11(4 (38)), 111-144. SID. <https://sid.ir/paper/393019/fa>
19. Mousavi Mirkalai, S., Khalji, M. A, Sadeghi, S. (2023). An analysis on the policymaking of key factors and variables affecting the institutional capacity of urban management development in Tehran metropolis, thematic axes: urban policymaking, Journal of Urban Environment Planning and Development, 11 (3). 19-34. <https://doi.org/10.30495/juepd.2023.1983162.1171>[In Persian]
20. Naimpour, R., Hasan Ali, S., & Legal Fard, E (2018). Identification and impact of success factors in the implementation of participatory management in organizations, the fourth national conference on management, economics and accounting, Tabriz. <https://civilica.com/doc/518295> [In Persian]
21. Nazari, S., & Fathi, S. (2018) Analysis of the relationship between the social dimension of urban transportation and social development in the city of Tehran, Iranian Journal of Social Development Studies, 9(3) , 95-108. SID. <https://sid.ir/paper/232029/fa>. [In Persian]
22. Pourabdi, M., & Saeedi, L. (2019) Presentation of sustainable technology assessment model in Tehran's urban transportation field, Scientific-Research Quarterly of Urban Economy and Management, 6, (22) 1-18. <https://www.doi.org/10.29252/ieam.6.22.1> [In Persian]
23. Rahnavard, F. (2018) Explaining the philosophy of cooperative management, Applied Scientific Quarterly of Government Management, (4), 165-202. SID. <https://sid.ir/paper/427712/fa> [In Persian]
24. Rus, G., & Romero, M. (2019). Private financing of roads and optimal pricing: Is it possible to get both?. *Annals of Regional Science* 38, 485–497 (2004). <https://doi.org/10.1007/s00168-003-0177-2>
25. Saks, A. M. (2019). Workplace spirituality and employee engagement. *Journal of management, spirituality & religion*, 8(4), 317-340. DOI: 10.1080/14766086.2011.630170
26. Turkan, A., & Shahbazi, M. (2010). Examining how to attract the participation of the private sector in the development of road transport infrastructure; Problems and solutions. *Strategy Quarterly*. 19(57), 276-245. [In Persian]
27. Watt, J. W., & Kelly, M. J. (2018). Addressing Rural Practitioners' Isolation through New Technologies: Creating an Electronic Journal for Students, Practitioners, and Educators via the Internet. *Human Services in the rural Environment*, 19(4), 10-15.
28. www.NUMBEO.com(2022)
29. Zali, S., Pahlavani, P., & Bigdali, B. (2023) Evaluation and analysis of the price of residential units in District 5 of Tehran Municipality, taking into account the fluctuations of the currency market. *Amash Sarmeen Quarterly*, 16(1). <https://doi.org/10.22059/jtcp.2023.358484.670388>. [In Persian]
30. Zarandi, S., Hamidi, Y., & Hissari, J. (2018) Effective factors on administrative corruption in government organizations, Islamic Republic of Iran, *Majlis and Strategy Research Quarterly*, (91), 165-202. SID. <https://sid.ir/paper/224920/fa> [In Persian]
31. Zhang, X. & Li, H. (2018). Urban resilience and urban sustainability: What we know and what we do not know? *Cities*, 72, 141-148. <https://doi.org/10.1016/j.cities.2017.08.009>