

## بررسی تأثیر مدیریت دانش بر کاهش خسارت ناوگان خودروبی ناجا

اصغر آقایی<sup>۱</sup> سید احمد می‌رسید<sup>۲</sup>

تاریخ دریافت: ۱۳۹۶/۰۴/۳۰

تاریخ پذیرش: ۱۳۹۶/۰۷/۲۵

### چکیده

مدیریت دانش به‌عنوان ابزاری مهم برای بهبود عملکرد سازمان و باعث ارتقاء توانایی رانندگان وسایل نقلیه جلوگیری از تصادفات شناخته می‌شود. بنابراین چگونگی کاهش خسارت از طریق ایجاد مدیریت دانش رانندگی مؤثر، امری حیاتی است. در این راستا تحقیق حاضر باهدف بررسی تأثیر مدیریت دانش رانندگی بر کاهش خسارت ناوگان خودروبی ناجا انجام گرفته است. روش تحقیق از نوع توصیفی - پیمایشی، جامعه آماری پژوهش شامل ۲۶۴ نفر آر کارکنان معاونت آمد و پشتیبانی ناجا و شیوه جمع‌آوری اطلاعات از طریق پرسشنامه محقق ساخته می‌باشد. پایایی پرسش‌نامه به روش آلفای کرونباخ برابر ۰/۸۹ محاسبه و تأیید شده است. برای تجزیه و تحلیل یافته از نرم‌افزار SPSS استفاده و از آزمون کلموگروف اسمیرنوف K-S برای تأیید نرمال بودن داده و جهت تأیید یا رد فرضیه‌ها از آزمون t زوجی استفاده شد. نتایج به‌دست‌آمده بیانگر آن است که ابعاد مدیریت دانش بر کاهش خسارت ناوگان خودروبی ناجا مبتنی بر تأثیر دانش رانندگی، عوامل انسانی (رانندگان وسایل نقلیه)، تأثیر فرهنگ رانندگی و تأثیر فناوری اطلاعات در مدیریت دانش بر کاهش خسارت به‌وسیله نقلیه سازمانی از دیدگاه کارکنان معاونت آمد و پشتیبانی ناجا، در وضعیت مطلوب اختلاف معناداری وجود دارد.

**کلمات کلیدی:** دانش - مدیریت دانش - فرهنگ رانندگی - خسارت

---

استادیار دانشگاه علوم انتظامی امین<sup>۱</sup>

دانشجوی کارشناسی ارشد مدیریت آمد و پشتیبانی دانشگاه علوم انتظامی امین (نویسنده مسئول مقاله)<sup>۲</sup>

## مقدمه

امروزه واژه دانش کاربرد وسیعی دارد. تعاریف زیادی از این واژه با ریشه‌ها و پس‌زمینه‌های گوناگون وجود دارد، که هرکدام معانی گوناگونی در حوزه دانش دارد. این تنوع در تعریف واژه دانش، منجر به تنوع دیدگاه‌ها در دانش سازمانی، تنوع در مفاهیم نوآوری و شیوه سروکار داشتن با دانش در سازمان است. برخی محققین دانش را این‌چنین تعریف می‌کنند: اطلاعات آمیخته با خبرگی و تجربه‌های افراد و یا مجموعه سازمان‌یافته‌ای از حقایق یا ایده‌ها که یک قضاوت (نظر) منطقی یا یک نتیجه تجربی را ارائه می‌کند. (اخوان و باقری، ۱۳۹۰: ۸۵)

موفقیت نیروی انتظامی در مأموریت و کار بستگی به کسب دانش دارد که افراد واحدها در دوره‌های آموزشی فرامی‌گیرند و این موفقیت ارتباط به ابتکار و عمل مربیان نظامی و انتظامی در ارائه مواد درسی دارد، آموزش عالی باعث روی کار آمدن یک نیروی کارآمد و زبده شده و چنین آموزش صحیح، محصول وجود اساتید کارآموده است که به موضوع درس به‌خوبی واقف بوده و در ارائه مطالب تبحر خاص دارند. اصولاً در جزئیات شیوه اجرای آموزشی، دو فعالیت کلی یعنی تعلیم و تعلم (آموختن و فراگیری) تشریح شده است، تعلیم یا آموزش عبارت است از: کوشش مربی برای انتقال دانش و مهارت خود به نفرات و یادگیری عبارت است از: درک مفاهیم، به‌خاطر سپردن و به‌کارگیری فنون آموخته‌شده توسط فراگیران. (عظیمیان، ۱۳۸۱: ۳)

دانش همچنین به‌عنوان خروجی یادگیری سازمانی، که توسط همه یا حداقل تعدادی از اعضاء کلیدی سازمان درک شده است، مطرح می‌شود. علاوه بر این، سازمان‌ها فعالیت‌هایشان را بر پایه دانسته‌هایی که به آن معتقدند و همچنین بر پایه نظرات اعضای سازمان و ارزش دانش آن‌ها، انجام می‌دهند. (اخوان و باقری، ۱۳۹۰: ۸۶)

دانش دارای کلیدی برای کسب مزیت رقابت به شمار می‌رود و مدیریت دانش سازمانی یکی از مهم‌ترین عوامل موفقیت سازمان‌ها در شرایط رقابتی و عصر اطلاعات محسوب می‌گردد. مدیریت دانش، در حقیقت، به توانمندی‌ها و قابلیت‌هایی از سازمان در تولید ارزش از دانش اشاره دارد.

مدیریت دانش، مدیریت سرمایه‌های پنهان انسانی سازمان است. امروزه سازمان‌ها نباید تنها منابع مالی خود را سرمایه بدانند، بلکه دانش کارکنان یک سازمان مهم‌ترین سرمایه آن‌ها به شمار می‌آید. مدیریت یک سازمان باید به نحو مطلوب و شایسته در این زمینه سرمایه‌گذاری کند تا سبب افزایش اثربخشی سازمان گردد. (پاک‌سرشت، ۱۳۹۰:۲۶)

شرایط رانندگی بسیار متعدد است به‌خصوص شرایط روانی، اخلاقی و اجتماعی. بنابراین داشتن صرفاً مدرک گواهی‌نامه رانندگی دلیل بر صلاحیت کامل افراد برای رانندگی نیست، چه بسا افرادی که از دقت دید مناسب برخوردارند، اما از مشکلات و عقده‌های روانی، اجتماعی و فرهنگی رنج می‌برند. تنها با داشتن دید خوب نمی‌تواند ملاک صلاحیت رانندگی باشد، بلکه تجربه، استعدادهای طبیعی، دقت و تعادل روانی است که به انسان برای رانندگی صلاحیت می‌دهد که این امر با کسب دانش پیرامون نحوه رانندگی می‌توان کسب نمود. (هاشمیان و همکاران، ۱۳۸۹:۸۹)

### بیان مسئله

مدیریت دانش به‌عنوان بخشی ضروری و اساسی در موفقیت سازمان دامنه گسترده‌ای از ایده‌های سازمانی را که شامل نوآوری راهبردی، اقتصادی، رفتاری و مدیریتی است، در برمی‌گیرد. هدف اصلی مدیریت دانش در یک سازمان خلق، کسب، ذخیره‌سازی، انتشار و اشتراک‌گذاری و به‌کارگیری دانش است. (پاک‌سرشت، ۱۳۹۰:۱۷)

به‌کارگیری دانش و تجربه رانندگی در پیشگیری از حوادث و خطرات پنهان به‌طوری‌که:

۱- مانع تصادف خودروی خود و دیگران شویم

۲- باعث تصادف دیگران نشویم

۳- مانع تصادف خودروی دیگران با خود شویم. (عراقی، ۱۳۹۳:۲۸)

نیروی انتظامی جمهوری اسلامی ایران به‌عنوان رکن اصلی تأمین امنیت در تمام ابعاد (اقتصادی، فرهنگی، اجتماعی و ...) وظیفه بسیار خطیری را با رویکرد پلیس کیفیت محور در تمام

زمینه‌ها بر عهده دارد. و همواره درصد است وظایف محوله را با موفقیت و حداقل خسارت جانی و مالی به انجام رساند که نتیجه آن ایجاد رضایت در جامعه و حسن اعتماد و اطمینان در کشور و داخل سازمان می‌باشد. کاهش سوانح وسایل نقلیه سازمانی (خسارت جانی و مالی) همواره یکی از مهم‌ترین دغدغه‌های موجود در سازمان می‌باشد.

ناجا به‌عنوان سازمانی که در اقصی نقاط کشور فعالیت می‌کند، همواره در رسیدگی جرائم باید حضور به‌موقع داشته باشد و با داشتن تعداد قابل توجهی وسیله نقلیه زمینی اعم از خودرو موتورسیکلت به‌عنوان یک ابزار ضروری در نظر گرفته شده است و اکثریت مأموریت‌های ناجا اعم از گشت‌های مرزی و امنیتی، پیشگیری، مبارزه با قاچاق کالا و مواد مخدر و امور پشتیبانی‌کننده با وسیله نقلیه صورت می‌پذیرد. در صورت ایراد خسارت به وسایل نقلیه در سوانح رانندگی مطمئناً برای ایفای وظایف محوله به‌خصوص در بخش‌هایی که مستقیماً با امنیت مرتبط بوده خلل ایجاد می‌کند که پس از تأمین وسایل نقلیه نگهداری و نحوه به‌کارگیری از اهمیت ویژه‌ای برخوردار می‌باشد، باین حال متأسفانه مشاهده می‌گردد که روزانه تعداد محدودی از وسایل نقلیه در اختیار ناجا در اثر تصادف یا واژگونی متحمل خسارات مالی و جانی جبران‌ناپذیری وارد شده که در این خصوص هزینه‌های قابل ملاحظه‌ای به سازمان تحمیل می‌گردد، که می‌بایست علل و عوامل سوانح منجر به ایراد خسارت به وسیله نقلیه ناجا می‌گردد به‌دقت مورد بررسی قرارداد. (مستندات موجود در اداره کل ترابری مع‌آمد و پشتیبانی ناجا، ۱۳۹۶)

بنابراین محقق با طرح یک سؤال اساسی مبنی بر اینکه مدیریت دانش چه میزان بر کاهش خسارت ناوگان خودرویی ناجا تأثیرگذار است در پی انجام تحقیق خواهد بود.

### اهمیت و ضرورت تحقیق:

اهمیت دانش در جوامع بشری به‌طور عام و در سازمان‌ها به‌طور خاص به زمان‌های بسیار قبل برمی‌گردد، همان‌گونه که می‌دانیم پیشوایان و امامان دینی ما فراوان به اهمیت دانش و کسب و انتشار آن تأکید فراوان داشته‌اند در این مجال می‌توان به حدیث نبوی " زکات‌العلم نشره " اشاره کرد که به‌طور واضح به اهمیت دانش و اهمیت اشتراک‌گذاری با مدیریت دانش اشاره دارد.. (اخوان و باقری، ۱۳۹۰:۱۶)

علی‌رغم این‌که دانش به‌عنوان منبعی برای ارتقای سازمان‌ها ضروری و حیاتی است و شرط موفقیت سازمان‌ها در دنیای رقابت‌دستیابی به یک دانش عمیق و سازمان‌یافته در تمام سطوح می‌باشد، اما هنوز بسیاری از سازمان‌ها به مدیریت دانش به‌طور جدی توجه نکرده‌اند. با توجه به اهمیت مدیریت دانش و کاربرد آن، این سؤال مطرح می‌شود که چگونه می‌توان از مدیریت دانش در جهت افزایش اثربخشی سازمان استفاده کرد؟(حسن‌زاده، ۱۳۸۵:۴۹)

در بسیاری از کشورها گذراندن دوره‌های آموزشی تکمیلی و تکنیک‌های رانندگی برای افراد گران‌قیمت جامعه، مانند اساتید دانشگاه، مهندسیین و پزشکان، وزرا و کلا و نمایندگان مجلس، نظامیان عالی‌رتبه و کلیه افرادی که جامعه برای رساندن آن‌ها به جایگاه فعلی‌شان هزینه‌های زیادی را متحمل شده‌اند یک الزام می‌باشد. (حجازی، ۱۳۸۹:۱)

با توجه به مسائل فوق می‌توان ادعا کرد که ناجا سازمانی است که به‌شدت نیازمند مدیریت دانش در کاهش خسارت در ناوگان خودروپی ناجا است، پس در راستای برقراری و رعایت اصول و تأثیر مدیریت دانش بر کاهش خسارت ناوگان خودروپی ناجا، باید سطح تأثیر مدیریت دانش در کاهش خسارت را در معاونت‌آماد و پشتیبانی ناجا ارزیابی نموده وضعیت آن را در هر یک از مؤلفه‌های تأثیر مدیریت دانش تعیین کرد. این ارزیابی درک و دریافت درست و روشنی از وضع موجود و مطلوب تأثیر مدیریت دانش بر کاهش خسارت ناوگان خودروپی سازمان را ارائه کرده و نقاط ضعف و قوت آن را آشکار خواهد ساخت. ارزیابی وضعیت موجود و مطلوب تأثیر مدیریت دانش در معاونت‌آماد و پشتیبانی ناجا و شناخت ضعف‌ها و قوت‌ها، در راستای عملی ساختن

اهداف آن به‌عنوان تعیین تأثیر مدیریت دانش در کاهش خسارت در ناوگان خودرویی ناجا، ضرورت پیدا می‌کند.

### **پیشینه تحقیق**

ظهربابیان (۱۳۹۲) در تحقیقی با عنوان "بررسی پیاده‌سازی مدیریت دانش در مأموریت‌های ناجا" به این نتیجه رسید مدیریت دانش مبتنی بر فن‌آوری زیرساختی، فرهنگ‌سازمانی، ساختار سازمانی در پیاده‌سازی دانش تأثیرگذار می‌باشند.

نصرت پناه (۱۳۹۱) در تحقیقی با عنوان "ضرورت مدیریت دانش و استقرار آن در ناجا" به این نتیجه رسید بررسی و ایجاد ساختارهای دانش در سازمان و هدایت آن ضروری به نظر می‌رسد.

هرمن (۲۰۱۵) در تحقیقی با عنوان "استفاده از یک صفحه‌نمایش بهره‌وری شنوایی" به این نتیجه رسید ابزاری برای حمایت رانندگان خودرو در اتخاذ یک سبک رانندگی در کنترل و کاهش خسارت خودرو وجود دارد.

دسلر (۲۰۱۲) در تحقیقی با عنوان "مدافع خودکنترلی از یک سیستم هوشمند خودرو در ترافیک" به این نتیجه رسید بر اساس گفتگو گوش دادن برای مشارکت در رانندگی با سیستم ارتباطی، دفاع کامل بر اساس سنسور به‌صورت حدس واکنش به‌طور فعال در شرایط تداخل‌های مختلف با ترافیک صورت پذیرد.

زاک و همکاران (۲۰۰۹) در تحقیقی با عنوان "مدیریت دانش و عملکرد سازمان" به این نتیجه رسید که شیوه‌های مدیریت دانش یافت شده به‌طور مستقیم با عملکرد سازمانی در رابطه است.

## اهداف تحقیق

### اهداف اصلی:

بررسی و تعیین تأثیر مدیریت دانش بر کاهش خسارت ناوگان خودرویی ناجا

### اهداف فرعی:

۱- تعیین میزان تأثیر دانش رانندگی در مدیریت دانش بر کاهش خسارت ناوگان خودرویی ناجا

۲- تعیین میزان تأثیر عوامل انسانی (رانندگان وسیله نقلیه) در مدیریت دانش بر کاهش خسارت ناوگان خودرویی ناجا

۳- تعیین میزان تأثیر فرهنگ رانندگی در مدیریت دانش بر کاهش خسارت ناوگان خودرویی ناجا

۴- تعیین میزان تأثیر فن آوری اطلاعات در مدیریت دانش بر کاهش خسارت ناوگان خودرویی ناجا

## سؤالات تحقیق

### سؤال اصلی:

تأثیر مدیریت دانش بر کاهش خسارت ناوگان خودرویی ناجا کدام‌اند؟

### سؤالات فرعی:

۱ - دانش رانندگی چه میزان در کاهش خسارت ناوگان خودرویی ناجا مؤثر می‌باشد؟

- ۲- عوامل انسانی چه میزان در کاهش خسارت ناوگان خودرویی ناجا مؤثر می‌باشد؟
- ۳- فرهنگ رانندگی چه میزان در کاهش خسارت ناوگان خودرویی ناجا مؤثر می‌باشد؟
- ۴- فن‌آوری اطلاعات چه میزان در کاهش خسارت ناوگان خودرویی ناجا مؤثر می‌باشد؟

## مبانی نظری

### مفهوم مدیریت دانش:

مدیریت دانش گستردگی وسیعی دارد که همه فعالیت‌های مدیریت، مبادله، خلق یا ارتقای سرمایه‌های فکری در سطح کلان را در برمی‌گیرد. با توجه به مفهوم دانش که می‌توان از آن هوشمندی را استنباط کرد، مدیریت دانش نوعی طراحی هوشمندانه فرآیندها، ابزار، ساختار و غیره یا قصد افزایش، نوسازی، اشتراک یا بهبود استفاده از دانش است که در هر کدام از سه عنصر سرمایه فکری یعنی ساختاری (مدیریتی)، انسانی (رانندگان) و اجتماعی (فرهنگی) در آن نمایان می‌شود. (عدلی، ۱۳۸۹: ۸۹)

علل پیدایش مدیریت دانش در ناوگان خودرویی سازمان را می‌توان به صورت زیر بیان نمود:

۱- افزایش فوق‌العاده حجم اطلاعات (آمار وسایل نقلیه، آمار سوانح، بیمه استفاده‌شده و ...)، ذخیره الکترونیکی آن و افزایش دسترسی به اطلاعات در سامانه به‌طور کلی ارزش دانش را افزوده است، زیرا فقط از طریق دانش است که این اطلاعات ارزش پیدا می‌کند، زیرا به اقدام نزدیک‌تر است. اطلاعات به‌خودی‌خود تصمیم ایجاد نمی‌کند، بلکه تبدیل اطلاعات به دانش مبتنی بر انسان‌ها است که به تصمیم و بنابراین به اقدام می‌انجامد.

۲- تغییر هرم سنی جمعیت ویژگی‌های جمعیت شناختی که فقط در منابع کمی به آن اشاره شده است. بسیاری از سازمان‌ها دریافته‌اند که حجم زیادی از دانش مهم آن‌ها در آستانه بازنشستگی (مسئولین مربوطه خودرویی و رانندگان) است. این آگاهی فزاینده وجود دارد که اگر



اندازه‌گیری و اقدام مناسب انجام نشود، قسمت عمده این دانش و خبرگی حیاتی به‌سادگی از سازمان خارج می‌شود.

۳- تخصصی‌تر شدن فعالیت‌ها نیز ممکن است خطر از دست رفتن دانش سازمانی و خبرگی به‌واسطه انتقال یا اخراج کارکنان (مسئولین مربوطه خودروپی و رانندگان) را به همراه داشته باشد. (سایت ویکی‌پدیا)

### **نقش دانش رانندگی در مدیریت دانش:**

تقریباً همه فعالیت‌هایی که افراد (رانندگان) درگیر آن هستند نیاز به ترکیبی از چند دانش نهان و عیان دارد. برای یک مدیریت دانش کارآمد، تسخیر هر دو دانش نهان و عیان الزامی است. دانش عیان به‌آسانی قابل ثبت و انتقال است اما تشخیص، تصرف و انتقال دانش نهان مشکل است. تبدیل دانش نهان به دانش عیان مشکل است اما غیرممکن نیست. دانش نهان عموماً به شکل شرحی از تجربیات مفیدی که ثبت شده‌اند و در شبکه گذاشته شده‌اند و متعاقباً توسط دیگر کارکنان برای یادگیری و بهبود فرآیندها استفاده شده‌اند، منتقل می‌شود.

هدف اصلی مدیریت دانش عیان و نهان در سازمان است. برای مدیریت دانش عیان، سازمان‌ها باید:

۱- دانش را به دست آورده و یا تولید و ایجاد کنند

۲- دانش را برای سهولت دسترسی رمزگذاری و ساماندهی نماید

۳- دسترسی به دانش را برای دیگران با ارتباطات یا انتشارات میسر نماید

۴- دسترسی و بازیابی دانش را تسهیل نمایند

همچنین دانش نهان به دو روش قابل مدیریت است:

۱- از طریق ارتباطات نوشتاری، مصاحبه و پیشینه‌های شفاهی می‌تواند به دانش صریح

تبدیل شود

۲- از طریق ایجاد گروه‌های دانش یا گروه‌های هم عمل در سازمان‌هاست مانند آموزش مداوم، گفتگوها و ارتباطات (اسد زاده و جلالیان، ۱۳۸۹:۳۹)

از نظر هرون و ریزن از افراد پرکار و محققان علوم انسانی شاخص‌های دانش را می‌توان به چهار نوع تقسیم کرد:

۱- شاخص دانش تجربی که از تماس و برخورد مستقیم با پدیده‌ها حاصل می‌شود

۲- شاخص دانش توصیف‌کننده که برآمده از دانش قبلی است و پدیده‌ها از طریق تصاویر، شعر، داستان، موسیقی و مانند آن توصیف می‌کند

۳- شاخص دانش پیشنهاددهنده که می‌تواند پدیده‌ها را با گزاره‌هایی اخباری بیان کند

۴- شاخص دانش کاربردی که دانستن چگونه انجام دادن عمل است و در قالب مهارت‌ها و صلاحیت‌ها خود را نشان می‌دهد. (اخوان و باقری، ۱۳۹۰:۸۷)

آموزش تجربه‌ای است مبتنی بر یادگیری و به منظور ایجاد تغییرات نسبتاً ماندگار در فرد صورت می‌گیرد تا او بتواند توانایی خود را برای دادن کار بهبود ببخشد، به طور مرسوم، می‌گویند آموزش می‌تواند تغییر مهارت‌ها، دانش، نگرش‌ها و رفتار اجتماعی را دربر داشته باشد، (شیمون آل، ۱۳۷۵:۲۴۸).

ابرمردان و دانش پروران تاریخ که موجب پرورش و رشد افکار عمومی جامعه شده‌اند ساخته و پرداخته فرهنگ‌هایی هستند که دانش را با ابزار آموزش و به عنوان میراث یک قوم از نسلی به نسل دیگر انتقال داده‌اند اکسیر آموزش باعث پیوند اندیشه‌های خلاق قلب‌های حساس شده انسان‌ها را به صورت خلقی یکدل و همسو برای سازندگی مرزبومشان به پویایی درمی‌آورد (بیان، ۱۳۷۹:۱۲).

مهارت: عبارت است از توانایی پیاده‌سازی و اجرای علم در عمل که از راه تجربه و تکرار کاربرد آن در محیط واقعی به دست آمده و توسعه می‌یابد. توسعه مهارت سبب بهبود کیفیت عملکرد شده و بدون وجود آن، معلومات و دانش منشأ اثر زیادی نخواهد بود (شیرازی، ۱۳۷۲:۲۵).

به عبارت دیگر مهارت، توانایی تبدیل دانش به کنش است به طوری که به یک عملکرد مطلوب منجر شود (علاقه بند، ۱۳۸۳:۲۵).

تجربه: دانش‌های انسانی در طول سالیان دراز از دیگران به ما منتقل می‌شود تجربه می‌گویند. (سیف، ۱۳۶۸:۴۸).

در ناجا هر ساله سوانح متعدد مورد تلفات، صدمات ناشی از تصادفات جاده‌ای رخ می‌دهد. تجزیه و تحلیل صورت گرفته سال‌های اخیر در سازمان نشان داده‌اند که انواع مختلف عوامل انسانی به عنوان عاملی مؤثر در حدود ۹۵ درصد تصادفات ثبت شده‌اند. در کلیه رده‌های سازمان در سال‌های اخیر برای رانندگی کلیه وسایل نقلیه علی‌الخصوص وسایل نقلیه سبک کلاس‌های آموزشی برگزار و اقدامات پیشگیرانه را در این خصوص اهتمام ورزیده است. تشکیل این نوع کلاس‌ها پس از دوره‌های آموزش برای مربیان معرفی شده رده‌ها، تبیین اصول مربوط به آموزش افراد و برگزاری کلاس‌های تئوری و عملی مخصوص آموزش رانندگان علی‌الخصوص خودروهایی جدیدالورود در رده‌ها برگزار می‌شود. (مستندات موجود در اداره کل ترابری مع آماد و پیش ناجا، ۱۳۹۶)

### **نقش عوامل انسانی (رانندگان وسایل نقلیه) در مدیریت دانش:**

عامل انسانی در فرآیند مدیریت دانش و سازمان‌های دانش محور نقش اساسی دارد. توانایی افراد برای کار در شرایط جدید و بهره‌گیری از دانش و اطلاعات موجود و انتقال آن، عامل تعیین کننده در پیاده‌سازی راهبرد مدیریت دانش در سازمان است. ظرفیت یادگیری افراد در بهره‌گیری از دانش موجود نیز برای بهبود عملکرد شغلی و تبدیل شدن به سازمان یادگیرنده، نقش اساسی دارد. سازمان‌های یادگیرنده به‌طور مستمر در پی افزایش قابلیت‌های خود در زمینه‌ی خلاقیت، نوآوری و تحول هستند که عمدتاً از طریق آموزش و بهره‌ور ساختن نیروی انسانی میسر

می‌گردد. (پاک‌سرشت، ۳۲: ۱۳۹۰).

توسعه فضای کسب‌وکار به "کسب‌وکار و دانش" تأثیر شگرف و عمیقی روی سازمان‌ها به‌خصوص شیوه مدیریت و عوامل انسانی دارد. که دانش همانند یک کتابخانه باید بروز نگاه‌داشته شود و مورد بازرسی و تجدیدنظر با انجام مدیریت صورت پذیرد.

عوامل انسانی در مدیریت دانش شامل یک فرآیند چرخشی است که شامل مراحل زیر است:

۱- خلق و اکتساب دانش: دانش ابتدا از طریق تجربیات و مهارت‌های کارکنان استخراج می‌شود و تنها ۲۰ درصد از دانش افراد، به‌منظور استفاده در سازمان به کار می‌رود. یکی از راه‌های خلق دانش یادگیری است.

۲- سازمان‌دهی و ذخیره دانش: شامل فرآیندهایی مانند: مستندسازی، تدوین (دستورالعمل و بخشنامه)، برون‌سازی، ترجمه و طبقه‌بندی و به‌روزرسانی دانش است.

۳- انتقال و انتشار دانش: فرآیند پخش دانش به متقاضیان آن است. در سازمان‌ها به دلیل وجود محیط محدود و کوچک و سطح بروکراسی پایین، ارتباطات بین افراد دوسویه است و انتشار دانش به‌سرعت اتفاق می‌افتد.

۴- به‌کارگیری دانش: این فرآیند شامل عجین کردن دانش در محصولات، خدمات و تجربیات سازمان است. (عدلی، ۱۲۳: ۱۳۸۹).

### **نقش فرهنگ رانندگی در مدیریت دانش:**

اجرای یک نظام مدیریت دانش در سازمان، یک حرکت جمعی و سازمانی است که همه افراد در رده‌های مختلف باید درگیر آن شوند. آنچه همه کارکنان سازمان را به‌صورت خودجوش و یکپارچه به سمت اهداف خاصی هدایت می‌نماید فرهنگ سازمانی است. فرهنگ سازمانی باید پشتیبان حرکت دانشی کارکنان باشد. در چنین فرهنگی، یادگیری، یاددهی و آموزش، به اشتراک

گذاشتن دانش، انتقال تجربیات و مهارت به سایر کارکنان و ... یک ارزش است. فرهنگ‌سازمانی که حامی مدیریت دانش است، به شکلی در نگرش، رفتار و عملکرد کارکنان تأثیر می‌گذارد. (اسدزاده و جلالیان، ۱۳۸۹:۵۲).

فرهنگ‌سازمانی قوی، روحیه و انگیزه کارکنان را تعالی بخشیده و رضایت شغلی را در اصلی‌ترین و کارآمدترین سرمایه سازمان‌ها یعنی منابع انسانی و تجهیزات تا حد بالایی ارتقاء می‌دهد. منظور از فرهنگ‌سازمانی قوی، فرهنگی است که الگوها و ارزش‌های آن، محکم، منسجم و به هم آمیخته بوده و به‌طور کامل به کارکنان انتقال داده‌شده باشد. رابینز معتقد است هر قدر اعضاء یک سازمان ارزش‌های اصلی را بیشتر و عمیق‌تر درک کرده باشند و بپذیرند و تعهد بالاتری به آن داشته باشند، آن سازمان دارای فرهنگ قوی‌تری خواهد بود. برای فرهنگ در معنای اصطلاحی و علمی آن تعاریف فراوانی توسط دانشمندان رشته‌های گوناگون علوم انسانی از قبیل روان‌شناسی، مدیریت، انسان‌شناسی و... ارائه‌شده است (خدابخشی، ۱۳۹۱:۱۱۲).

نخستین کسی که فرهنگ را از تعریف کلاسیک آن خارج کرد و مترادف با تمدن به کار گرفت ادوارد بانت تیلور مردم‌شناس انگلیسی بود که در سال ۱۸۷۱ م با انتشار کتاب جوامع ابتدایی فرهنگ را به‌عنوان مجموعه‌ای کامل، شامل دانش، عقاید، هنر، اخلاق، قانون، آداب و رسوم و توانایی‌هایی که بشر به‌عنوان عضوی از جامعه آن‌ها را اخذ می‌کند، معنا کرد (پژوهنده، ۱۳۹۲:۶۲). امروزه یکی از شاخصه‌های مهم نظم‌پذیری جوامع، میزان تعهد افراد به مقررات راهنمایی و رانندگی است. از آنجاکه فرهنگ را می‌توان مجموعه رفتار یک جامعه در امور گوناگون تعریف نمود، رفتار مردم و دید آنان نسبت به اهمیت رعایت قوانین راهنمایی را نیز می‌توان فرهنگ رانندگی نامید. عدم رعایت قوانین راهنمایی و رانندگی یکی از معضلات ملموس و مشهودی است که در کشور ما به‌خصوص در شهرهای بزرگ و پرجمعیت به‌وضوح دیده می‌شود. (بهمن‌آبادی، ۱۳۹۵:۱۰).

### **نقش فن‌آوری اطلاعات در مدیریت دانش:**

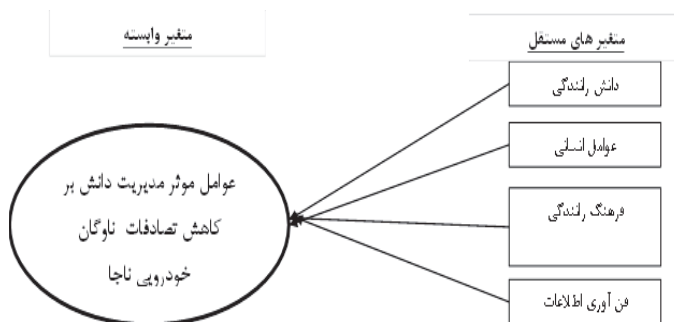
فن‌آوری اطلاعات به‌عنوان توانمند ساز کلیدی و مهم در مدیریت دانش مطرح می‌باشد و

به‌عنوان ابزاری قدرتمند عمل کرده و ابزارهایی مؤثر و کارآمد برای همه وجوه مدیریت دانش شامل تسخیر، اشتراک و کاربرد دانش تأمین کند. فن‌آوری اطلاعات به‌خودی‌خود قلب مدیریت دانش نیست و هیچ پروژه‌ای تنها به خاطر کاربرد آخرین فن‌آوری اطلاعاتی تبدیل به پروژه مدیریت دانش نمی‌شود. فن‌آوری اطلاعات فقط نقش پشتیبان را در مدیریت دانش ایفا می‌کند. فن‌آوری اطلاعات به‌تنهایی تأمین‌کننده دانش نیست. فن‌آوری اطلاعات می‌تواند به افراد در پیدا کردن اطلاعات کمک کند اما این خود افراد هستند که باید تعیین کنند آیا اطلاعات متناسب و مرتبط با نیاز خاص آن‌ها هست یا خیر. برای تبدیل اطلاعات به دانش، افراد باید اطلاعات را تحلیل، تفسیر و درک کرده و آن را در متنی جای دهند. (اسدزاده و جلالیان، ۱۳۸۹:۷۸).

### مدل مفهومی تحقیق:

بنابراین در این راستا به‌قصد پر کردن این خلاء و با عنایت به اهمیت این امر در سازمان‌ها و عملکردشان، این مطالعه سعی دارد رابطه مدیریت دانش بر کاهش خسارت ناوگان خودروپی ناجا را بررسی کن؛ بر این اساس و با توجه به مطالعات و موضوع تحقیق، مدل پیشنهادی مفهومی تحقیق در نمودار شماره یک نشان داده‌شده است:

### نمودار شماره یک: مدل مفهومی پیشنهادی تحقیق



### روش‌شناسی تحقیق

تحقیق حاضر از نوع توصیفی - پیمایشی و بر اساس نوع هدف کاربردی است. همچنین روش جمع‌آوری داده‌ها کتابخانه‌ای - میدانی و جامعه آماری این پژوهش ۲۶۴ نفر از اساتید، کارشناسان متخصص مرتبط با موضوع، خبرگان معاونت‌آمد و پشتیبانی ناجا در سال ۱۳۹۶ می‌باشد. حجم نمونه پس از برآورد آماری برابر ۱۷۵ نفر محاسبه شده است. متغیرهای واردشده در این پژوهش شامل ابعاد تأثیر مدیریت دانش بر کاهش خسارت عبارت‌اند از: دانش رانندگی، عوامل انسانی، فرهنگ رانندگی، فن‌آوری اطلاعات در مدیریت دانش بر کاهش خسارت ناوگان خودرویی ناجا. در این نوع پژوهش با توجه به نوع و بدیع بودن، موضوع تحت بررسی، از پرسشنامه محقق ساخته استفاده شده است. برای محاسبه پایایی درونی سؤالات پرسش‌نامه از آلفای کرونباخ استفاده شد که مقدار به‌دست‌آمده برای کل آزمودنی‌ها ۰/۸۹ محاسبه و تأیید گردید. در بخش اول آمار توصیفی جدول توزیع فراوانی مربوط به وضعیت استخدام، سن و میزان تحصیلات سازمان نشان داده شده است و در بخش آمار استنباطی نیز ابتدا از آزمون کلموگروف اسمیرنوف برای تأیید نرمال بودن داده‌ها استفاده و سپس از آزمون t زوجی جهت رد یا قبول فرضیه‌ها استفاده شده است.

### یافته‌های تحقیق

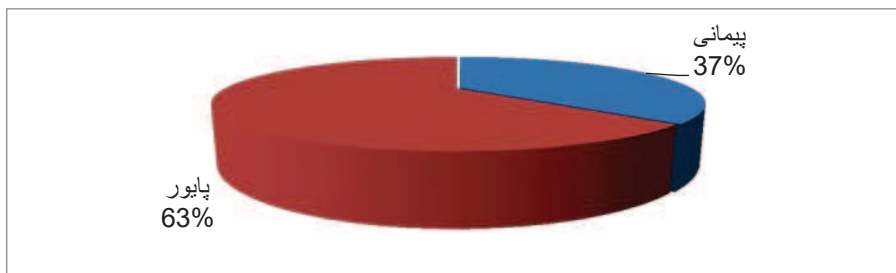
توزیع فراوانی پاسخ‌گویان برحسب وضعیت استخدام

توزیع فراوانی پاسخ‌گویان برحسب وضعیت استخدام بر اساس یافته‌های جدول شماره یک ملاحظه می‌گردد که ۳۶/۸ درصد را پیمانی و ۶۳/۲ درصد از پاسخگویان را پایور تشکیل می‌دهند.

### جدول شماره یک: توزیع فراوانی بر حسب وضعیت استخدام

جنسیت	فراوانی	درصد
پیمانی	۶۵	۳۶/۸
پایور	۱۱۰	۶۳/۲
جمع کل	۱۷۵	۱۰۰

### نمودار شماره دو: توزیع فراوانی پاسخگویان بر حسب وضعیت استخدام



### توزیع فراوانی پاسخگویان بر حسب سن

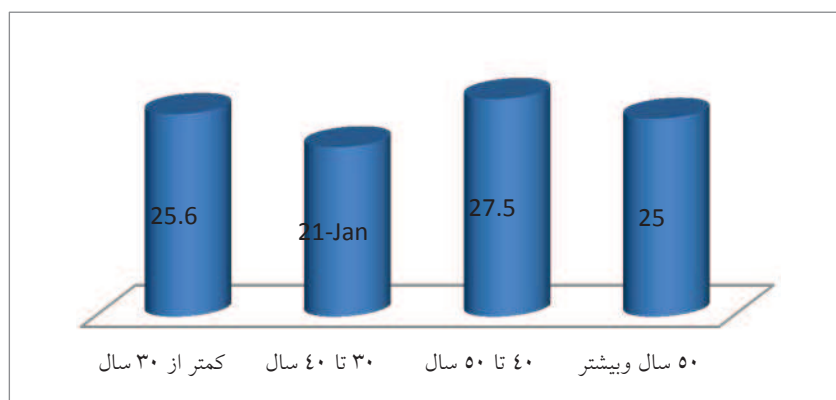
بر اساس یافته‌های جدول شماره ۳ ملاحظه می‌گردد که بیشترین تعداد پاسخگویان با ۲۷/۵ درصد در رده سنی بین ۴۰ تا ۵۰ سال و کمترین تعداد با ۲۱/۴ درصد در رده سنی ۳۰ تا ۴۰ سال می‌باشند.



جدول شماره دو: توزیع فراوانی پاسخگویان بر حسب سن

سن	فراوانی	درصد
کمتر از ۳۰ سال	۴۵	۲۵/۶
۳۰ تا ۴۰ سال	۳۸	۲۱/۴
۴۱ تا ۵۰ سال	۴۷	۲۷/۵
۵۱ سال و بیشتر	۴۵	۲۵/۰
جمع کل	۱۷۵	۱۰۰

نمودار شماره سه: توزیع فراوانی پاسخگویان بر حسب سن



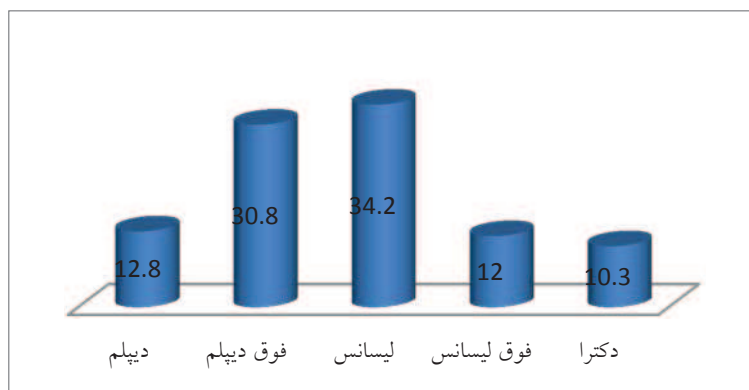
### توزیع فراوانی پاسخ‌گویان بر حسب تحصیلات

بر اساس یافته‌های جدول شماره ۴ ملاحظه می‌گردد که بیشترین تعداد پاسخ‌گویان با ۳۴/۲ درصد دارای تحصیلات لیسانس می‌باشد. ۳۰/۸ درصد دارای تحصیلات فوق‌دیپلم و ۱۲ درصد دارای تحصیلات فوق‌لیسانس و ۱۰/۳ درصد دارای مدرک دکترا می‌باشند. که نشان می‌دهد حجم زیادی از نمونه آماری دارای مدرک تحصیلی بالا بوده و می‌توان استنباط کرد که افراد مورد بررسی با شناخت و آگاهی بیشتر پرسش‌نامه مربوطه را تکمیل نموده‌اند که در نمودار چهار نشان داده شده است.

جدول شماره چهار: توزیع فراوانی پاسخ‌گویان بر حسب میزان تحصیلات

درصد	فراوانی	تحصیلات
۱۲/۸	۲۲	دیپلم
۳۰/۸	۵۴	فوق‌دیپلم
۳۴/۲	۶۰	لیسانس
۱۲/۰	۲۱	فوق‌لیسانس
۱۰/۳	۱۸	دکترا
۱۰۰	۱۷۵	جمع

نمودار شماره چهار: توزیع فراوانی پاسخگویان بر حسب تحصیلات



تجزیه و تحلیل داده‌ها

آزمون نرمال بودن داده‌ها

جهت بررسی فرضیه نرمال بودن ابعاد تأثیر مدیریت دانش در کاهش خسارت ناوگان خودرویی ناجا از آزمون کلموگروف - اسمیرنوف (k-S) استفاده شد که نتایج در جدول شماره چهار نشان داده شده است.

جدول شماره چهار: نتیجه آزمون نرمال بودن توزیع داده‌های ابعاد الزامات مدیریت

ابعاد	سطح معناداری	مقدار خطا	نتیجه‌گیری
دانش رانندگی	۰/۲۸۳	۰/۰۵	نرمال است
عوامل انسانی	۰/۳۲۶	۰/۰۵	نرمال است
فرهنگ رانندگی	۰/۶۱۸	۰/۰۵	نرمال است
فن آوری اطلاعات	۰/۶۸۷	۰/۰۵	نرمال است

## دانش بر کاهش خسارت

با توجه به جدول شماره چهار چون مقدار سطح معناداری ابعاد الزامات مدیریت دانش بر کاهش خسارت از مقدار  $0/05$  بزرگ‌تر می‌باشد، نتیجه می‌گیریم که تمام ابعاد بر کاهش خسارت ناوگان خودرویی ناجا دارای توزیع نرمال هستند، پس مجوز استفاده از آزمون  $t$  زوجی را داریم.

### آزمون سؤالات (فرضیه‌ها)

در این قسمت، یافته‌ها بر اساس سؤالات (فرضیه‌های) در جداول زیر ارائه شده است.

**سؤال اول (فرضیه اول):** بین الزامات مدیریت دانش مبتنی بر دانش رانندگی بر کاهش خسارت ناوگان خودرویی ناجا از دیدگاه کارکنان معاونت آماد و پشتیبانی ناجا، در وضعیت موجود با وضعیت مطلوب، اختلاف معناداری وجود دارد.

**فرض H<sub>0</sub>:** بین الزامات مدیریت دانش مبتنی بر دانش رانندگی بر کاهش خسارت ناوگان خودرویی ناجا از دیدگاه کارکنان معاونت آماد و پشتیبانی ناجا، در وضعیت موجود با وضعیت مطلوب، اختلاف معناداری وجود ندارد.

**فرض H<sub>1</sub>:** بین الزامات مدیریت دانش مبتنی بر دانش رانندگی بر کاهش خسارت ناوگان خودرویی ناجا از دیدگاه کارکنان معاونت آماد و پشتیبانی ناجا، در وضعیت موجود با وضعیت مطلوب، اختلاف معناداری وجود دارد

نتایج آزمون  $t$  زوجی فرضیه اول در جدول شماره پنج نشان داده شده است.

جدول شماره پنج: آزمون  $t$  زوجی در خصوص مقایسه بعد الزامات مدیریت دانش بر کاهش خسارت مبتنی بر دانش رانندگی بر کاهش خسارت ناوگان خودرویی ناجا، در وضع موجود وضع مطلوب

متغیر	t محاسبه شده	df درجه آزادی	Sig سطح معناداری	میزان خطا
الزامات مدیریت دانش در کاهش خسارت مبتنی بر دانش رانندگی	- ۱۲/۶۰۸	۱۷۳	۰/۰۰۰	۰/۱۳۴۰۳

نتایج آزمون t زوجی جدول پنج نشان می‌دهد که مقدار آماره Sig برآوردی در سطح اطمینان ۹۵٪ از ۰/۰۵٪ کمتر است. همچنین مقدار قدر مطلق آماره t در سطح اطمینان ۹۵٪ از ۱/۹۶ (مقدار بحرانی این آماره در سطح ۹۵٪) بیشتر است این بدان معناست که فرضیه  $H_0$  ارائه شده مبنی بر این که اختلاف معناداری بین وضع موجود با وضع مطلوب در بعد الزامات آزمون t زوجی در خصوص مقایسه بعد الزامات مدیریت دانش بر کاهش خسارت مبتنی بر دانش رانندگی در کاهش خسارت ناوگان خودرویی ناجا، در وضع موجود وضع مطلوب وجود ندارد، رد می‌شود. به عبارت دیگر آزمون  $H_1$  مبنی بر وجود اختلاف معنادار بین الزامات آزمون t زوجی در خصوص مقایسه بعد الزامات مدیریت دانش در کاهش خسارت مبتنی بر دانش رانندگی در کاهش خسارت ناوگان خودرویی ناجا، از دیدگاه کارکنان معاونت آماد و پشتیبانی ناجا، در وضعیت موجود با وضعیت مطلوب، تأیید می‌گردد.

**سؤال دوم (فرضیه دوم):** بین الزامات مدیریت دانش مبتنی بر عوامل انسانی بر کاهش خسارت ناوگان خودرویی ناجا از دیدگاه کارکنان معاونت آماد و پشتیبانی ناجا، در وضعیت موجود با وضعیت مطلوب، اختلاف معناداری وجود دارد.

**فرض  $H_0$ :** بین الزامات مدیریت دانش مبتنی بر عوامل انسانی بر کاهش خسارت ناوگان خودرویی ناجا از دیدگاه کارکنان معاونت آماد و پشتیبانی ناجا، در وضعیت موجود با وضعیت مطلوب، اختلاف معناداری وجود ندارد

**فرض  $H_1$ :** بین الزامات مدیریت دانش مبتنی بر عوامل انسانی بر کاهش خسارت ناوگان خودرویی ناجا از دیدگاه کارکنان معاونت آماد و پشتیبانی ناجا، در وضعیت موجود با وضعیت مطلوب، اختلاف معناداری وجود دارد.

نتایج آزمون t زوجی فرضیه اول در جدول شماره شش نشان داده شده است.

جدول شماره شش: آزمون t زوجی در خصوص مقایسه بعد الزامات مدیریت دانش در کاهش خسارت مبتنی بر عوامل انسانی بر کاهش خسارت ناوگان خودرویی ناجا، در وضع

متغیر	t محاسبه شده	df درجه آزادی	Sig سطح معناداری	میزان خطا
الزامات مدیریت دانش در کاهش خسارت مبتنی بر عوامل انسانی	- ۱۳.۷۰۴	۱۷۳	۰/۰۰۰	۰.۱۲۵۹

نتایج آزمون t زوجی جدول شش نشان می دهد که مقدار آماره sig برآوردی در سطح اطمینان ۹۵٪ از ۰/۰۵٪ کمتر است. همچنین مقدار قدر مطلق آماره t در سطح اطمینان ۹۵٪ از ۱/۹۶ (مقدار بحرانی این آماره در سطح ۹۵٪) بیشتر است این بدان معناست که فرضیه H<sub>0</sub> ارائه شده مبنی بر این که اختلاف معناداری بین وضع موجود با وضع مطلوب در بعد الزامات آزمون t زوجی در خصوص مقایسه بعد الزامات مدیریت دانش در کاهش خسارت مبتنی بر عوامل انسانی بر کاهش خسارت ناوگان خودرویی ناجا، در وضع موجود وضع مطلوب وجود ندارد، رد می شود. به عبارت دیگر آزمون H<sub>1</sub> مبنی بر وجود اختلاف معنادار بین آزمون t زوجی در خصوص مقایسه بعد الزامات مدیریت دانش در کاهش خسارت مبتنی بر عوامل انسانی بر کاهش خسارت ناوگان خودرویی ناجا، از دیدگاه کارکنان معاونت آماد و پشتیبانی ناجا، در وضعیت موجود با وضعیت مطلوب، تأیید می گردد.

سؤال سوم (فرضیه سوم): بین الزامات مدیریت دانش مبتنی بر فرهنگ رانندگی بر کاهش خسارت ناوگان خودرویی ناجا از دیدگاه کارکنان معاونت آماد و پشتیبانی ناجا، در وضعیت موجود

با وضعیت مطلوب، اختلاف معناداری وجود دارد

**فرض H<sub>0</sub>:** بین الزامات مدیریت دانش مبتنی بر فرهنگ رانندگی بر کاهش خسارت ناوگان خودروپی ناجا از دیدگاه کارکنان معاونت آمد و پشتیبانی ناجا، در وضعیت موجود با وضعیت مطلوب، اختلاف معناداری وجود ندارد.

**فرض H<sub>1</sub>:** بین الزامات مدیریت دانش مبتنی بر فرهنگ رانندگی بر کاهش خسارت ناوگان خودروپی ناجا از دیدگاه کارکنان معاونت آمد و پشتیبانی ناجا، در وضعیت موجود با وضعیت مطلوب، اختلاف معناداری وجود دارد.

نتایج آزمون t زوجی فرضیه اول در جدول شماره هفت نشان داده شده است.

جدول شماره هفت: آزمون t زوجی در خصوص مقایسه بعد الزامات مدیریت دانش در کاهش خسارت مبتنی بر دانش رانندگی بر کاهش خسارت ناوگان خودروپی ناجا، در وضع موجود وضع مطلوب

متغیر	t محاسبه شده	Df درجه آزادی	Sig سطح معناداری	میزان خطا
الزامات مدیریت دانش در کاهش خسارت مبتنی فرهنگ رانندگی	- ۵۷۰/۱۴	۱۷۳	۰/۰۰۰	۱۱۹۰۰/۰

نتایج آزمون t زوجی جدول هفت نشان می دهد که مقدار آماره Sig برآوردی در سطح اطمینان ۹۵٪ از ۰/۰۵ کمتر است. همچنین مقدار قدر مطلق آماره t در سطح اطمینان ۹۵٪ از ۱/۹۶ (مقدار بحرانی این آماره در سطح ۹۵٪) بیشتر است این بدان معناست که فرضیه H<sub>0</sub> ارائه شده مبنی بر این که اختلاف معناداری بین وضع موجود با وضع مطلوب در بعد الزامات آزمون t

زوجی در خصوص مقایسه بعد الزامات مدیریت دانش در کاهش خسارت مبتنی بر دانش رانندگی بر کاهش خسارت ناوگان خودرویی ناجا، در وضع موجود وضع مطلوب وجود ندارد، رد می‌شود. به عبارت دیگر آزمون  $H_1$  مبنی بر وجود اختلاف معنادار بین الزامات آزمون  $t$  زوجی در خصوص مقایسه بعد الزامات مدیریت دانش در کاهش خسارت مبتنی بر دانش رانندگی بر کاهش خسارت ناوگان خودرویی ناجا، در وضع موجود وضع مطلوب از دیدگاه کارکنان معاونت آماد و پشتیبانی ناجا، در وضعیت موجود با وضعیت مطلوب، تأیید می‌گردد.

**سؤال چهارم (فرضیه چهارم):** بین الزامات مدیریت دانش مبتنی بر فن‌آوری اطلاعات بر کاهش خسارت ناوگان خودرویی ناجا از دیدگاه کارکنان معاونت آماد و پشتیبانی ناجا، در وضعیت موجود با وضعیت مطلوب، اختلاف معناداری وجود دارد.

**فرض  $H_0$ :** بین الزامات مدیریت دانش مبتنی بر فن‌آوری اطلاعات بر کاهش خسارت ناوگان خودرویی ناجا از دیدگاه کارکنان معاونت آماد و پشتیبانی ناجا، در وضعیت موجود با وضعیت مطلوب، اختلاف معناداری وجود ندارد.

**فرض  $H_1$ :** بین الزامات مدیریت دانش مبتنی بر فن‌آوری اطلاعات بر کاهش خسارت ناوگان خودرویی ناجا از دیدگاه کارکنان معاونت آماد و پشتیبانی ناجا، در وضعیت موجود با وضعیت مطلوب، اختلاف معناداری وجود دارد



نتایج آزمون t زوجی فرضیه اول در جدول شماره هشت نشان داده شده است.

جدول شماره هشت: آزمون t زوجی در خصوص مقایسه بعد الزامات مدیریت دانش در کاهش خسارت مبنی بر فن آوری اطلاعات بر کاهش خسارت ناوگان خودروپی ناجا، در وضع موجود وضع مطلوب

میزان خطا	Sig سطح معناداری	df درجه آزادی	t محاسبه شده	متغیر
۰.۱۰۳۴۳	۰/۰۰۰	۱۷۳	- ۱۰۳/۱۶	الزامات مدیریت دانش در کاهش خسارت مبتنی بر فن آوری اطلاعات

نتایج آزمون t زوجی جدول هشت نشان می دهد که مقدار آماره Sig برآوردی در سطح اطمینان ۹۵٪ از ۰/۰۵٪ کمتر است. همچنین مقدار قدر مطلق آماره t در سطح اطمینان ۹۵٪ از ۱/۹۶ (مقدار بحرانی این آماره در سطح ۹۵٪) بیشتر است این بدان معناست که فرضیه  $H_0$  ارائه شده مبنی بر این که اختلاف معناداری بین وضع موجود با وضع مطلوب در بعد الزامات آزمون t زوجی در خصوص مقایسه بعد الزامات مدیریت دانش در کاهش خسارت مبتنی بر فن آوری اطلاعات بر کاهش خسارت ناوگان خودروپی ناجا وجود ندارد، رد می شود. به عبارت دیگر آزمون  $H_1$  مبنی بر وجود اختلاف معنادار بین الزامات آزمون t زوجی در خصوص مقایسه بعد الزامات مدیریت دانش در کاهش خسارت مبتنی بر فن آوری اطلاعات بر کاهش خسارت ناوگان خودروپی ناجا، از دیدگاه کارکنان معاونت آماد و پشتیبانی ناجا، در وضعیت موجود با وضعیت مطلوب، تأیید می گردد.

## بحث و نتیجه‌گیری

هدف این پژوهش تعیین الزامات مدیریت دانش بر کاهش خسارت ناوگان خودرویی ناجا بر کارکنان معاونت آما و پشتیبانی ناجا بود. در این پژوهش سعی شد ضمن بررسی اجمالی موضوع‌های فوق ابعاد الزامات مدیریت دانش بر کاهش خسارت ناوگان خودرویی ناجا مبتنی بر دانش رانندگی، عوامل انسانی، فرهنگ رانندگی و فن‌آوری اطلاعات بر کاهش خسارت ناوگان خودرویی ناجا از دیدگاه کارکنان معاونت آما و پشتیبانی ناجا، وضع موجود وضع مطلوب موردبررسی قرار دادیم که بر اساس نتایج به‌دست‌آمده از این پژوهش، ابعاد موردنظر از دیدگاه کارکنان معاونت آما و پشتیبانی ناجا، دارای اختلاف معناداری بودند. با توجه به فرض اول می‌توان گفت بین الزامات مدیریت دانش بر کاهش خسارت ناوگان خودرویی ناجا مبتنی بر دانش رانندگی در کاهش خسارت وسایل نقلیه از دیدگاه کارکنان معاونت آما و پشتیبانی ناجا اختلاف معناداری وجود دارد. داده‌های جدول شماره ۳ نشان می‌دهد حجم زیادی از نمونه آماری دارای مدرک تحصیلی فوق‌دیپلم، لیسانس و فوق‌لیسانس بوده و می‌توان چنین استنباط نمود که جامعه آماری از نظر تحصیلات دانشگاهی در سطح قابل‌قبولی بوده و نظرات آن‌ها با رویکرد علمی قابل‌توجه است. با توجه به مطالب ارائه‌شده در پیشینه تحقیق و نتایج به‌دست‌آمده از مقاله‌ای با عنوان " مدیریت دانش و عملکرد سازمان " به قلم زاک و همکاران (۲۰۰۹) به این نتیجه رسید که شیوه‌های مدیریت دانش یافت شده به‌طور مستقیم با عملکرد سازمانی من‌جمله کاهش خسارت ناوگان خودرویی در رابطه است و تجربه و مهارت را یکی از ارکان دانش رانندگی فرض نموده که با انجام صحیح برنامه‌های آموزشی مناسب می‌توان سطح دانش افراد را بالا برد و ما در تحقیق پیش رو توانایی دانش رانندگی را یکی از ارکان کاهش خسارت ناوگان خودرویی ناجا برشمردیم. در خصوص فرض دوم می‌توان گفت بین الزامات مدیریت دانش در کاهش خسارت در ناوگان خودرویی ناجا مبتنی بر عوامل انسانی اختلاف معناداری وجود دارد. داده‌های جدول شماره ۲ بیانگر این مطلب است که بیشترین فراوانی پاسخ‌دهندگان دارای سن ۳۱ تا ۴۰ سال، دارای سن ۴۱ تا ۵۰ سال و دارای سن ۵۱ و بیشتر می‌باشد. به‌یقین کارکنان با سن بالا از میزان تجربیات بر کیفیت رانندگی انجام‌شده بیشتر از جوانان اعتقاد دارند و همه به قولی به این ضرب‌المثل که مولا

علی که فرموده‌اند: تجربه بالاتر از علم است بیشتر اعتقاد داشته باشند نتایج حاصل از بررسی صورت گرفته در این پژوهش با وجود شکاف بین ابعاد الزامات مدیریت دانش در کاهش خسارت ناوگان خودرویی ناجا و وضعیت موجود و مطلوب که یک راننده آگاه، در استفاده از وسیله نقلیه سازمانی صاحب حق است، در قبال حفظ و نگهداری آن نیز مسئول است. در مورد فرض سوم می‌توان گفت بین الزامات مدیریت دانش در کاهش خسارت در ناوگان خودرویی ناجا مبتنی بر فرهنگ رانندگی بر کاهش خسارت ناوگان خودرویی ناجا از دیدگاه کارکنان معاونت آماد و پشتیبانی ناجا اختلاف معناداری وجود دارد. داده‌های جدول شماره ۱ بیانگر این مطلب است که بر اساس فراوانی وضعیت استخدام نیروهای پیمانی ۳۶.۸٪ و ۶۳.۲٪ پاسخ‌دهندگان نیروهای پایور می‌باشند. توزیع وضعیت استخدام پاسخ‌دهندگان وضعیت سنی پاسخ‌دهندگان به این تحقیق حاکی از آن است که نتیجه ارزیابی به‌عمل‌آمده از ارزش اعتمادی بالایی برخوردار است. با توجه به مطالب ارائه‌شده در پیشینه تحقیق و نتایج به‌دست‌آمده از مقاله‌ای با عنوان " بررسی پیاده‌سازی مدیریت دانش در مأموریت‌های ناجا " به قلم ظهرا بیانی (۱۳۹۲) به این نتیجه رسید مدیریت دانش مبتنی بر فن‌آوری زیرساختی، فرهنگ‌سازمانی، ساختار سازمانی در پیاده‌سازی دانش تأثیرگذار می‌باشند. بنابراین رعایت فرهنگ رانندگی بسیار در کاهش خسارت ناوگان خودرویی متمر ثمر می‌باشد. در خصوص فرض چهارم می‌توان گفت بین الزامات مدیریت دانش در کاهش خسارت در ناوگان خودرویی ناجا مبتنی بر فن‌آوری اطلاعات بر کاهش خسارت ناوگان خودرویی از دیدگاه کارکنان معاونت آماد و پشتیبانی ناجا اختلاف معناداری وجود دارد. با توجه به جامعه آماری از نظر تحصیلات دانشگاهی که در سطح قابل‌قبولی بوده و مطالب ارائه‌شده در پیشینه تحقیق و نتایج به‌دست‌آمده از مقاله‌ای با عنوان "مدافع خودکنترلی از یک سیستم هوشمند خودرو در ترافیک " به قلم دسلر (۲۰۱۲) به این نتیجه رسید بر اساس گفتگو گوش دادن برای مشارکت در رانندگی با سیستم ارتباطی، دفاع کامل بر اساس سنسور به‌صورت حدس واکنش به‌طور فعال در شرایط تداخل‌های مختلف با ترافیک صورت پذیرد و همچنین از مقاله‌ای با عنوان " استفاده از یک صفحه‌نمایش بهره‌وری شنوایی " با قلم هرمن (۲۰۱۵) به این نتیجه رسید ابزاری برای حمایت رانندگان خودرو در اتخاذ یک سبک رانندگی در کنترل و کاهش خسارت خودرو وجود دارد. که نشان می‌دهد تأثیر فن‌آوری اطلاعات را در کاهش خسارت ناوگان خودرویی ناجا نقش بسزایی دارد.

### پیشنهادهای تحقیق

پیشنهادهایی به منظور بهبود مدیریت دانش بر کاهش خسارت که اجرای صحیح آن منافع و اثراتی ناوگان خودرویی ناجا در این معاونت مطرح می‌گردد:

۱- با دعوت از اساتید و صاحب‌نظران داخل و خارج سازمان و طراحی جلسات طوفان ذهنی برای ارائه راهکار و تعیین اهداف راهبردی مدیریت دانش بر کاهش خسارت ناوگان خودرویی ناجا اقدام نمایند.

۲- شناسایی نیازهای اساسی فن‌آوری زیرساختی، فرهنگ رانندگی برای کاربردی نمودن دانش رانندگی در سازمان

۳- تدوین منشور ناوگان خودرویی در سازمان برای بسترسازی و فرهنگ‌سازی و ترویج اخلاق حرفه رانندگی بر اساس دانش رانندگی

## منابع

- ۱- اخوان و باقری، پیمان، (۱۳۹۰)، مدیریت دانش، انتشارات آتی نگر
- ۲- اسد زاده و جلالیان، محمد، (۱۳۸۹)، مدیریت دانش انتشارات کتاب دار
- ۳- بیان، حسام‌الدین و شکیبا مقدم، محمد. (۱۳۷۶)، مدیریت شیوه‌های نو در آموزش، تهران، مرکز آموزش مدیریت دولتی
- ۴- بهمن‌آبادی، یوسف (۱۳۹۵)، فرهنگ رانندگی، انتشارات سفیر خرد
- ۵- پژوهنده، محمدحسین، (۱۳۹۲) بازشناسی فرهنگ، مفهوم فرهنگ از دیدگاه متفکران  
پرتال جامع علوم انسانی <http://www.ensani.ir/fa/profile.aspx>
- ۶- خدابخشی، محمد (۱۳۹۱)، مجموعه مقالات لجستیک (آمد و پشتیبانی) چاپ اول ص  
۱۸۳-۱۰۱
- ۷- حجازی، سید مصطفی، ۱۳۸۹، اصول و تکنیک‌های رانندگی تدافعی، چاپ عرفان
- ۸- حسن‌زاده، محمد، ۱۳۸۵، مدیریت دانش - مفاهیم و زیرساخت‌ها، انتشارات فراشناختی  
اندیشه
- ۹- فریبرزی عراقی، فرشید، ۱۳۸۶، اصول رانندگی حرفه‌ای، انتشارات گلشن
- ۱۰- فریبرزی عراقی، فرشید، ۱۳۹۲، راهنمای جامع رانندگی تدافعی، ناشر احمد سالاری
- ۱۱- سازمان راهداری و حمل‌ونقل جاده‌ای، ۱۳۸۸، دفتر فناوری اطلاعات. سالنامه آماری،  
انتشارات کارا.
- ۱۲- سیف، علی‌اکبر. (۱۳۸۰)، روانشناسی پرورشی، تهران، انتشارات آگاه

۱۳- شیمون آل، شولز و اس هلان، رندال. (۱۳۸۰)، مدیریت امور کارکنان و منابع انسانی، ترجمه محمدعلی طوسی و محمد صائبی، چاپ پنجم، تهران، مرکز نشر مدیریت دولتی.

۱۴- عدلی، فریبرز، ۱۳۸۹، مدیریت دانش، انتشارات مدرسه

۱۵- مستندات موجود در اداره کل ترابری معاونت آماد و پیش ناجا

۱۶- نصرت پناه، سیاوش. (۱۳۸۴)، مدیریت و فرماندهی لجستیک، مرکز مطالعات و پژوهش‌های پشتیبانی و مهندسی ناجا.

۱۷- Institution of Highway and transportation, ۲۰۱۰, Highway safety Guidelines accident reduction and prevention (International Edituion).uk

۱۸- Road safety (traffic) Regulations ۲۰۰۸: Road Safety Act ۱۹۸۶, Victoria, Australia

۱۹- Nayir, D.Z. and Uzuncarsili, U., ۲۰۰۸

۲۰- Zaal, D., ۱۹۹۴, Traffic low Enforcement: A Review of the literature, Australia: Federal office of road safety.

۲۱- Gerondeau, C., ۱۹۹۳: Defensive driving training Proceedings Of First Conference on Asian Road Safety (CARS۱) Kuala Lumpur, Malaysia: JKR, Jalon Salahuddin.

۲۲- j.mack, AA Defensive Driving Course, Lithuania, ۲۰۱۱

۲۳- www.COMC Inc.htm.

۲۴- Zack, M., Managing codified Knowledge, Sloan management rview summer, ۲۰۱۲