فصلنامه تحقیقات جدید در علوم انسانی
Human Sciences Research Journal
دوره جدید، شماره هفدهم، بهار ۱۳۹۸، صص ۱۰-۱ New Period, No 17, 2019, P 1-10
شماره شاپا (۲۴۷۶-۷۰۱۸) ISSN (2476-7018)

بررسی ارتباط ویژگی‌های شخصی با هوش هیجانی در دانشجویان شهید چمران اهواز

جمیله غلامی تلمارانی
کارشناس ارشد روانشناسی بالینی دانشگاه آزاد اسلامی واحد خوراسگان، ایران

چکیده

این مقاله به روش پیمایشی به بررسی ارتباط ویژگی های شخصی با هوش هیجانی در دانشجویان شهید چمران اهواز می‌پردازد. هدف از این پژوهش بررسی ویژگی‌های شخصیتی دانشجویان علوم و تأثیر نوع شخصیت در هوش هیجانی است. فرضیهٔ اصلی پژوهش این است که بین ویژگی‌های شخصی با هوش هیجانی در دانشجویان شهید چمران اهواز رابطه معناداری وجود دارد. ابزار پژوهش، پرسش‌نامهٔ هوش هیجانی شیرینگ با سی‌وسه پرسش و اعتبار ۰/۶۳، و پرسش‌نامهٔ شخصیت نئو با شصت پرسش و اعتبار ۰/۸۰ است. یافته‌های پژوهش حاکی از ارتباط بین ویژگی‌های شخصی با هوش هیجانی در دانشجویان شهید چمران اهوازرابطه معناداری وجود دارد.

واژه‌های کلیدی: هوش هیجانی، ویژگی‌های شخصیتی و دانشجویان

[Downloaded from jnrihs.ir on 2026-11-06]

مقدمه

گسترش روزافزون سازمانها و پیچیدگی فعالیتهای آنها، اندیشه و افکار جوامع سنتی را پریشان ساخته به گونه ای که، برای سازگاری با جامعه نوین باید از لاک و حصار سنتی خود بیرون بیایند و با نگرش تیزبینانه جامده های ترقی آینده خود را بسازند. نقطه شروع ساختن آینده و متحول کردن آن در آموزش و پرورش نهفته است. نظام آموزشی محور تغییرات و تحولات در هر جامعه‌ای است و دست اندرکاران تعلیم و تربیت اذعان می‌دارند که آموزش و پرورش بهترین راه حل پیچیدگیهای جوامع بشری می‌باشد این نظام نه تنها می باید خود را با تغییرات در زمینه‌های مختلف وفق دهد بلکه بایستی اصلی ترین عامل تحول و پیشرفت در جامعه باشد. خصوصاً در چنین عصری که عصر تکنولوژی نامیده شده، سازمان‌ها بیشتر دست نیاز بر تخصص و حکیم بودن مدیر دراز می‌کنند و سازمانهایی بر کارائی و اثربخشی نایل می‌گردند که در رأس آنها مدیران متخصص در تکاپو و فعالیت هستند، رفتار و اعمال مدیران از دو بعد سازمانی و شخصیتی ناشی می‌شود، رفتار آنها در اثر تلاشهایشان برای انطباق با محیط که در برگیرنده انتظاراتی از رفتارشان است شکل می‌گیرد؛ بنابراین یک فرد می‌تواند در نقش معین که با شخصیت او ناسازگار است ناموفق قلمداد شود به این دلیل در پست‌های مدیریتی مدارس باید اشخاصی را منتصب نمود که شخصیت آنها با مقام تصدی شده سازگار باشد از طرف دیگر آثار نیازهای معنوی، روند و نتیجه برآورده ساختن آنها در جهت تکامل بشری، در جزئی ترین امور زندگی شخصی و اجتماعی وی مخصوصاً در روش زندگی و ایجاد روابط اجتماعی، در کوچکترین واجد اجتماع یعنی خانواده به وضوح دیده می‌شود. این تفکر، بسیاری از دانشمندان را بر آن داشته تا اولاً میزان آگاهی و هوش هیجانی انسان را به صورت فردی بررسی نموده ثانیاً رابطه بین این خصوصیات را با انتخاب راهکارهای عملی و اجتماعی وی مخصوصاً سطح عاطفه احساس موجود در خانواده در جهت تعالی و تکامل زندگی انسان و رسیدن به اهداف عالیه وی تا حد امکان تعیین نماید.

حق‌شناس (۱۳۸۶) پژوهشی با عنوان رابطهٔ بین ویژگی‌های شخصیتی و رفتار رانندگی در شهر شیراز انجام داده است. در این پژوهش، از پرسش‌نامهٔ «رفتار رانندگی منچستر» و پرسش‌نامهٔ «شخصیت نئو» استفاده شده است. نتایج نشان داده است که بین نمرات، شاخص عصبی‌بودن با میزان خطاها و اعمال غیرقانونی رانندگان، رابطهٔ مستقیم و معنادار وجود دارد. همچنین، بین نمرات شاخص توافق با دیگران و برون‌گرایی آزمون نئو با انجام انواع خطا و رفتارهای غیرقانونی رابطهٔ معکوس وجود دارد. سن و سال‌های تجربهٔ رانندگی با اعمال غیرقانونی رانندگی غیرخشونت‌آمیز رابطهٔ منفی معنادار داشته‌اند و از همه جالب‌تر اینکه بین تحصیلات با انواع رفتار غیرقانونی و خطاهای رانندگی رابطهٔ مستقیم معناداری وجود داشت.

ابیمی‌قوام (۱۳۸۷) در پژوهشی با عنوان هوش هیجانی و روان‌شناسی رانندگی نشان داده است که امور مربوط به رانندگی مسائل هیجانی چالش‌برانگیزی هستند؛ زیرا اموری پیش‌بینی‌ناپذیر و دائمی‌اند. از آن

[Downloaded from jnrihs.ir on 2026-11-06]

گذشته، فردوسی و احمدی (۱۳۹۰) پژوهشی را با عنوان بررسی مقایسه‌ای شخصیت رانندگان تصادفی و غیرتصادفی بررسی کرده‌اند. نتایج نشان داده است میان رانندگان تصادفی با سابقهٔ یک تصادف یا بیشتر، با رانندگان غیرتصادفی که بیش از ۳ سال تصادف نکرده بودند، در هیچ‌یک از خرده‌مقیاس‌های شخصیت، تفاوتی دیده نشد.

حاجلو و همکاران (۱۳۹۱) در پژوهشی با عنوان پیش‌بینی رفتار رانندگی براساس ویژگی‌های شخصیتی و هیجان‌خواهی به این نتایج دست یافتند: سن و تعداد تصادف‌ها با رفتار رانندگی (لغزش‌ها، اشتباه‌ها و تخلف‌های عمدی و غیرعمدی) رابطهٔ معنادار دارد. نتایج رگرسیون نشان داده است که ویژگی‌های شخصیتی روان‌رنجوری، توافق و وظیفه‌شناسی و همچنین، هیجان‌خواهی رفتار رانندگی را به‌طور معناداری پیش‌بینی می‌کنند؛ اما برون‌گرایی و گشاده‌رویی به رفتار رانندگی ارتباطی نداشت. میانگین تخلف‌های عمدی نیز در موتورسواران بیشتر از سایر رانندگان بود.

شجاعی و آتش‌پور (۱۳۹۱) در پژوهش مطالعه‌مقایسه‌ای ویژگی‌های شخصیتی و جمعیت‌شناختی رانندگان متخلف و غیرمتخلف شهر اصفهان نشان دادند که ازنظر آماری بین دو گروه، در زمینهٔ ویژگی‌های شخصیتی روان‌رنجورخویی، برون‌گرایی و باوجدان‌بودن، تفاوت معناداری وجود دارد؛ ولی از نظر گشودگی به تجربه و توافق‌پذیری بین گروه‌های رانندگان متخلف و غیرمتخلف تفاوت معناداری وجود نداشت. همچنین، بین نوع خودرو و جنسیت رانندگان متخلف و غیرمتخلف تفاوت وجود نداشت؛ اما بین میانگین سنی، میزان تحصیلات، رتبهٔ اقتصادی و وضعیت تأهل، تفاوت دیده شد.

سوری و همکاران (۱۳۹۴) در پژوهش مقایسهٔ هوش هیجانی رانندگان متخلف با رانندگان عادی در شهر همدان به این نتیجه رسیده‌اند که بین میزان خودکنترلی، خودآگاهی، خودانگیزی، هوشیاری اجتماعی و مهارت‌های اجتماعی دو گروه، تفاوت معناداری وجود دارد و گروه رانندگان عادی در این زمینه‌ها میانگین بیشتری نسبت به رانندگان متخلف دارند. هوش هیجانی رانندگان عادی نیز نسبت به رانندگان متخلف، میانگین بیشتری دارد؛ بنابراین، هوش هیجانی این رانندگان، ازنظر آماری بیشتر از هوش هیجانی رانندگان متخلف است و در این عامل بین دو گروه تفاوت معناداری وجود دارد.

پژوهشی با عنوان رابطهٔ مهارت‌های اجتماعی و رفتارهای پرخطر جوانان در شیراز با همکاری احمدی و معینی (۱۳۹۴) انجام شده است. نتایج آزمون فرضیات، نشان می‌دهد بین درآمد، دلبستگی به خانواده و دوستان، تعهد به هنجارها، مشارکت، باور به اصول اخلاقی، مهارت‌های اجتماعی و رفتارهای پرخطر رابطهٔ معناداری وجود دارد. همچنین، ازلحاظ رفتارهای پرخطر بین جنس، وضعیت تأهل، طبقهٔ اجتماعی و ساختار خانواده، تفاوت معناداری وجود داشت؛ اما بین سن، تحصیلات و رفتارهای پرخطر رابطهٔ معناداری دیده نشد. معادلهٔ رگرسیونی مربوط به تحلیل چندمتغیرهٔ متغیرهای مستقل نیز نشان داد که در مجموع ۴ متغیر (هنجارها، جنس (مرد) باور به اصول اخلاقی و مهارت‌های اجتماعی) ۴۳درصد از تغییرات متغیر وابسته را تعیین می‌کنند. این معادله، برای پیش‌بینی متغیر وابسته به رفتارهای پرخطر،

[Downloaded from jnrihs.ir on 2026-11-06]

استفاده می‌شود.

آمادو و همکاران (۲۰۰۴) در پژوهش بررسی عوامل مؤثر بر رفتار ایمن رانندگان بیان کردند که ویژگی‌های شخصیتی بر شیوهٔ رانندگی و میزان تخلف و تصادف‌ها تأثیر می‌گذارد.

هاسن و همکاران (۲۰۱۱) در پژوهشی با مطالعهٔ ۳۵۰ راننده از میان رانندگان تاکسی، جاج (وسایل نقلیهٔ سه‌لاستیکی) و رانندگان وسایل نقلیهٔ خصوصی در شهر مکل اتیوپی رفتار رانندگی پرخطر را بررسی کرده و به این نتیجه رسیده‌اند که رانندگان با تحصیلات متوسطه و درآمد ماهیانهٔ متوسط، نسبت به سایر رانندگان رفتار نامناسب‌تری دارند.

مبولاجی و اکپر (۲۰۱۱) پژوهشی با عنوان بروز تصادف‌ها و میزان هوش در نیجریه انجام داده‌اند. نتایج نشان می‌دهد توانایی راننده در جاده برای ارزیابی خطر و قضاوت در رفتار خود به میزان هوش بستگی دارد و این میزان، لزوماً نه آکادمیک بلکه احساسی است. با توجه به نتیجهٔ این پژوهش در رانندگی تحصیلات رسمی و مقدار درآمد تأثیر چشمگیری در احتمال وقوع تصادف ندارند؛ بلکه جنس، خطاهای غیرعمدی، الکل، آب‌وهوا و وضعیت جاده، از عوامل مؤثر در وقوع تصادفات است. رفتار رانندگان در جاده‌ها تابع میزان تحصیلات رسمی نیست؛ اما به‌طور چشمگیری با مقدار آموزش رانندگی قبل از گرفتن گواهینامه مرتبط است. بنابراین، آموزش رانندگی نباید با درنظرگرفتن سطح تحصیلات دانشگاهی باشد؛ بلکه باید آگاهی از بلوغ جنسی و هوش هیجانی را اساس قرار داد.

پژوهشی با عنوان رابطهٔ هوش هیجانی و رفتار رانندگی در اسکوم با تلاش دوپریز (۲۰۱۲) انجام شده است. طبق یافته‌های پژوهش، هوش هیجانی تأثیر چشمگیری بر رفتارهای رانندگان داشته است و همچنین، در امر تعیین هوش هیجانی بر رفتار رانندگی تأثیر عواملی مانند سن، جنس، و نژاد، چشمگیر نبوده است. به عبارت دیگر، رابطهٔ معناداری بین افراد با هوش هیجانی کم و تعداد تصادفات با وسایل نقلیه وجود دارد.

پاور و همکارانش (۲۰۱۳) در پژوهشی به‌روش آزمایش دریافتند که برای جلوگیری از رانندگی مخاطره‌آمیز، مداخلات کوتاه‌مدت برای آزموش و تعلیم قوانین راهنمایی و رانندگی به این رانندگان ضرورت دارد: نخست آنهایی که تجربهٔ کافی ندارند و دوم آنهایی که رانندگی‌شان خطرناک است.

پژوهش دیگری نیز با هدف مقایسهٔ هوش هیجانی رفتار رانندگان پرخطر و ایمن با تلاش فلاحی (۲۰۱۵) در شهرستان مریوان انجام شده است. طبق نتایج، رابطهٔ معنادار و معکوسی بین مدیریت روابط، آگاهی اجتماعی و رانندگان پرخطر وجود دارد، یعنی هوش هیجانی در بین رانندگان ایمن بیشتر از بقیه بوده است. همچنین، میزان اشتباه‌ها، خطاها و تخلف‌های عمدی و غیرعمدی در بین رانندگان ناایمن بیشتر از رانندگان ایمن و این اختلاف، ازنظر آماری معنادار است. نتایج حاصل از این پژوهش نشان داد که ویژگی‌های شخصیتی و مؤلفه‌های روان‌شناختی نیز (هوش هیجانی و رفتار رانندگی) در بین رانندگان متفاوت است؛ بنابراین نتیجهٔ این عوامل نیز باید در صدور گواهینامه به رانندگان در نظر گرفته شود.

[Downloaded from jnrihs.ir on 2026-11-06]

هوش هیجانی

سالوی و مایر (۱۹۹۰) هوش هیجانی را توانایی بازشناسی معنای عواطف و ارتباطات می‌دانند که فرد را قادر به حل مشکلاتش می‌کند. هوش هیجانی ازنظر گلمن شامل ۵ بعد است:

۱- خودآگاهی: شناخت احساسات و عواطف خود، به‌طور آنی و عمیق و استفاده از آن، برای نمایی در تصمیم‌گیری‌های مناسب؛

۲- خودکنترلی: توانایی مهار و مدیریت هیجان‌ها، حفظ آرامش برای کمک به تصمیم‌گیری، بهره‌گیری از توانمندی‌های شناختی به‌نحو مناسب و هماهنگی با هیجان‌ها به‌نحوی که به‌جای اختلال در کارها در تسهیل آنها ما را یاری کند؛

۳- خودانگیزی: استفاده از عمیق‌ترین علایق خود، برای حرکت‌دادن و هدایت به سمت اهداف تا به این وسیله کمک کند پیش‌قدم شویم و برای تکامل و پیشرفت تلاش کنیم؛ نه اینکه منتظر باشیم یک واقعه یا شخص باعث ایجاد انگیزه و حرکت در ما شود؛

٤- مهارت همدلی: درک آنچه افراد احساس می‌کنند، توانایی درنظرگرفتن دیدگاه‌های دیگران و توسعهٔ حسن تفاهم و هماهنگی با انسان‌های مختلف برای ارتقای کار گروهی به‌ویژه در محیط کاری و سازمانی.

۵- مهارت اجتماعی: در زمینهٔ روابط با دیگران، سازگاری خوب با عواطف خود و دیگران، فهم دقیق موقعیت‌ها و شبکه‌های اجتماعی، مهارت خوب گوش‌کردن و خوب ابرازوجودکردن، حل تضادها و تعارض‌ها و استفاده از این مهارت‌ها برای متقاعدکردن رهبر و مدیر برای اندازه‌گیری هوش هیجانی از پرسش‌نامهٔ استاندارد سیبریا شرینگ استفاده شده که در جدول ۳ شاخص‌های هوش هیجانی در سطح سنجش رتبه‌ای و در قالب طیف لیکرت استخراج شده است.

فرضیه‌های زیر قابل تدوین است:

۱- بین سبک های پردازش هیجان با اضطراب سلامتی پرستاران شهر شهرکرد رابطه معناداری وجود دارد.

۲- بین باورهای ناکارامد فراشناختی و نشخوار فکری با اضطراب سلامتی پرستاران شهر شهرکرد رابطه معناداری وجود دارد.

۳- بین نشخوار فکری با اضطراب سلامتی پرستاران شهر شهرکرد رابطه معناداری وجود دارد.

روش

پژوهش حاضر پیرو طرحی از نوع توصیفی ـ همبستگی بود که به بررسی ویژگی های شخصی با هوش هیجانی در دانشجویان شهید چمران اهواز پرداخت. هدف پژوهش حاضر پیش‌بینی متغیر ملاک از روی

[Downloaded from jnrihs.ir on 2026-11-06]

چند متغیر در نظر گرفته شده است.

آزمون NEO PI-R برای اندازه‌گیری عینی طرح پنج‌عاملیِ شخصیت ساخته شده است.

محتوای آزمون شامل:

۱- **عصبیت‌یابی ثباتی هیجانی:** (N) داشتن احساسات منفی، همچون ترس، غم، برانگیختگی، خشم احساس گناه، احساس سردرگمی دائمی و فراگیر، مبنای این مقیاس را تشکیل می‌دهند.

۲- **برون گرایی: (E)** افزون بر دوستدار دیگران بودن و تمایل به شرکت در اجتماعات و مهمانی‌ها، این افراد در عمل، قاطع، فعال، حراف یا اهل گفت‌وگویند. این افراد، هیجان و تحرک را دوست دارند و برآنند که به موفقیت در آینده، امیدوار باشند.

۳- **بازبودن:**(O) عناصر تشکیل‌دهندهٔ باز بودن، تصورات فعال، حساسیت به زیبایی، توجه به تجربه‌های عاطفی درونی، و داوری مستقل است.

۴- **توافق:** (A) این شاخص بر گرایش‌های ارتباط بین فردی تأکید دارد. فرد موافق، اساساً نوع‌دوست است؛ با دیگران احساس همدردی می‌کند و مشتاق کمک به آنان است.

۵- **وجدانی بودن:** (C) به فرایند فعال طراحی، سازمان‌دهی و اجرای وظایف گفته می‌شود. فرد وجدانی، دارای هدف و خواست‌های قوی و از پیش تعیین‌شده است.

جامعه آماری: این پژوهش شامل دانشجویان شهید چمران اهواز بود.

روش اجرا و تحلیل داده‌ها: جهت اجرای این پژوهش ابتدا ابزارهای مورد نیاز تهیه شد و سپس از هر دانشکده چند نفر به تصادف انتخاب شد. در پی آن نخست از افراد خواسته شد تا رضایت نامه پژوهش را پر کنند و در صورت تمایل در پژوهش شرکت کنند، همچنین به آن‌ها گفته شد که اطلاعات آنها به‌صورت کاملاً محرمانه باقی خواهد ماند و آنان اختیار کامل دارند که در پژوهش شرکت نکنند. آنگاه پرسشنامه‌ها به شکل همزمان در بین نمونه‌های انتخاب شده توزیع و اطلاعاتی در رابطه با نحوه پر کردن پرسشنامه‌ها داده شد. نهایتاً داده‌های مورد نیاز استخراج و پس ازجمع آوری اطلاعات، داده‌ها توسط نرم‌افزار SPSS نسخه ۱۶ مورد تجزیه وتحلیل قرار گرفت. بعد از اجرای پرسشنامه‌ها در گروه‌ها و خوشه‌های انتخاب شده، در نهایت پس از بررسی نواقص پرسشنامه‌های پر شده توسط آزمودنی‌ها، تعداد ۳۰۰ پرسشنامه برای تجزیه‌وتحلیل نهایی انتخاب گردید. ملاحظات اخلاقی پژوهش حاضر به شرح ذیل بودند:

۱) کلیه پاسخ‌دهندگان به‌صورت کتبی اطلاعاتی را در مورد پژوهش دریافت کرده و در صورت تمایل در پژوهش شرکت کردند.

۲) افراد آزادی کامل داشتند تا در صورت عدم تمایل در پژوهش شرکت نکنند.

۳) به آزمودنی‌ها اطمینان داده شد که تمام اطلاعات بر اساس اصل رازداری، محرمانه می‌باشد و برای

[Downloaded from jnrihs.ir on 2026-11-06]

امور پژوهشی مورد استفاده قرار خواهند گرفت.

۴) به منظور رعایت حریم خصوصی افراد نام و نام خانوادگی افراد ثبت نشد.

۵) شرکت کنندگانی که تمایل به آگاهی از نتایج پژوهش را داشتند، امکان ارائه نتایج پژوهش پس از اتمام کار به‌صورت مشاوره انفرادی برای آن‌ها وجود داشت.

۶) جهت حصول اطمینان از روند پژوهش کلیه پرسشنامه‌ها توسط خود پژوهشگر اجرا شد. برای تجزیه و تحلیل آماری داده‌ها از شاخص‌های آمار توصیفی و ضریب همبستگی پیرسون و تحلیل رگرسیون استفاده شده است.

بحث و نتیجه

نتایج پژوهش نشان داد :. این یافته با نتایج پژوهشی داوداو و هار (۲۰۰۲)، ساکلوفیسکی و همکاران (۲۰۰۵) و مایر و سالوی (۱۹۹۷)، مبنی بر اینکه هوش هیجانی شکلی از هوش اجتماعی است، همخوانی دارد. براین‌اساس، می‌توان این‌گونه استنباط کرد که رشد اجتماعی، که شکلی از هوش هیجانی است، مجموعه‌ای از مهارت‌های اجتماعی- رفتاری انطباقی فراگرفته‌شده است که فرد را قادر می‌سازد با افراد دیگر روابط متقابل مطلوب داشته باشد؛ واکنش‌های مثبت بروز دهد و از رفتارهایی که پیامدهای منفی دارند پرهیز کند. وجود مهارت‌هایی چون همکاری، مسئولیت‌پذیری، همدلی، خویشتن‌داری و خوداتکایی، از مؤلفه‌های هوش هیجانی‌اند. شرکت در فعالیت‌های ورزشی، افراد را از نظر فضایی و مکانی به هم نزدیک می‌کند و راه‌ها و فرصت‌های بسیاری را برای ماهر شدن در اجتماع فراهم می‌آورد و به‌طور کلی، یک جریان و نگرش آموزشی در ابعاد فرهنگی و اجتماعی برای فرد ایجاد می‌کند. ورزش در سلامت و آمادگی جسمانی، تعادل و ثبات هیجانات، تصویر بدنی مثبت، رشد اجتماعی و تأمین نیازهای دوستی، رقابت، جلب توجه، امنیت و تقویت روحیهٔ گروهی، تأثیردارد. یکی از کارکردهای ورزش، کمک به رشد و تحول شخصیت (روانی، اجتماعی و جسمانی) افراد جامعه، تحکیم معاشرت جمعی و تسهیل دستیابی به رشد مسئولیت اجتماعی و فردی است.

ــ احمدی، ح و معینی، م. (۱۳۹۴). «رابطه مهارت‌های اجتماعی و رفتارهای پرخطر جوانان» پژوهش‌های کاربردی امنیت و نظم اجتماعی، س ۴، ش(۹)۱، ص ۲۴-۱.

ــ افشانی، ع. (۱۳۹۳). «دین‌داری و رفتارهای پرخطر»، فصلنامه توسعه اجتماعی توسعه انسانی، دانشگاه شهید چمران اهواز، دوره ۹، ش ۲، ص ۱۵۸-۱۳۱.

ــ ابیمی‌قوام، ص. (۱۳۸۷). «هوش هیجانی و روانشناسی رانندگی»، فصلنامه مطالعات مدیریت ترافیک، س ۳، ش ۱۱، ص ۶۹-۴۹.

ــ الدر، ه. (۱۳۸۲). چگونه هوش خود را افزایش دهید، ترجمه: فرشاد نجفی‌پور، تهران: نسل نواندیش.

برادبری، ت و گریوز، ج. (۱۳۸۴). آزمون هوش هیجانی، ترجمه: مهدی گنجی، تهران: ساوالان.

[Downloaded from jnrihs.ir on 2026-11-06]

فهرست منابع و مآخذ

ـ بوستانی، د. (۱۳۹۱). «سرمایه اجتماعی و رفتار پرخطر»، مجله علوم اجتماعی دانشگاه فردوسی مشهد، س ۹، ش ۱، ص ۳۱-۱.

ـ جلالی، ا. (۱۳۸۱)، «هوش هیجانی»، فصلنامه تعلیم و تربیت، س ۱۸، ش ۱ و ۲، ش ۱۰، ص ۷۰ ـ ۶۹.

حق‌شناس، ح. (۱۳۸۶). «رابطه بین ویژگی‌های شخصیتی و رفتار رانندگی در شهر شیراز»، مجله حکیم، دوره۱۱، ش ۳، ص ۵۴-۴۷.

ـ حاجلو، ن؛ علیزاده‌گورادل، ج و هاشمی، ج. (۱۳۹۱). «پیش‌بینی رفتار رانندگی براساس ویژگی‌های شخصیتی و هیجان‌خواهی»، فصلنامه مطالعات امنیت اجتماعی، س ۱۰، ش ۳۰، ص ۱۵۳-۱۴۳.

ـ دانش‌فر، ز؛ احمدی، م و علوی‌مجد، ح. (۱۳۹۴). «بررسی همبستگی بین هوش هیجانی و رفتارهای جنسی پرخطر در زنان مراجعه‌کننده به واحد مرکزی پزشکی قانونی شهر تهران»، نشریه علمی‌پژوهشی دانشکده پرستاری و مامایی، دوره ۲۵، ش ۹۰، ص ۶۵-۷۱.

ـ دولتی، آ و اکبری، م. (۱۳۹۳). «بررسی رابطه بین عوامل اجتماعی و فرهنگی پرخطر در شهر اردبیل»، فصلنامه دانش انتظامی اردبیل، س ۱، ش ۳، ص ۲۴-۱.

ـ سوری، ا. مؤمنی، ا. و احمدخانی، ب. (۱۳۹۴). «بررسی و مقایسه هوش هیجانی رانندگان متخلف با رانندگان عادی شهر همدان»، فصلنامه دانش انتظامی همدان، س ۲، ش ۱، ص ۶۹-۹۳.

ـ شجاعی، م. و آتش‌پور، ح. (۱۳۹۱). «مطالعه مقایسه‌ای ویژگی‌های شخصیتی و جمعیت‌شناختی رانندگان متخلف و غیرمتخلف شهر اصفهان»، مجله پژوهش‌های بردی امنیت و نظم اجتماعی، دوره ۱، ش ۱، ص ۹۶-۷۳.

ـ صارمی، ن. (۱۳۹۴). «بررسی رابطه باورهای اجتماعی با رفتارهای ترافیکی رانندگی (مطالعه موردی رانندگان درون شهری بجنورد)»، فصلنامه دانش انتظامی خراسان شمالی، س ۲، ش ۷، ص ۵۴-۳۵.

عیدی، ح. عباسی، ه. و منصف، ع. (۱۳۹۲). «بررسی ارتباط هوش هیجانی اعضای هیئت‌علمی با اثربخشی دانشکده‌های تربیت بدنی (دولتی) شهر تهران»، پژوهش‌نامه فیزیولوژی ورزشی، س ۹، ش ۱۸، ص۱۸۱ - ۱۶۹.

ـ فردوسی، ط. و احمدی، ع. ا. (۱۳۹۰). «بررسی مقایسه شخصیت رانندگان تصادفی و غیرتصادفی»، مجله مطالعات روان‌شناختی، دوره ۷، ش ۲، ص ۱۰۴-۸۵.

ـ معینی، م. (۱۳۹۳). بررسی جامعه‌شناختی مهارت‌های اجتماعی و ارتباطی مؤثر بر بازدارندگی رفتارهای پرخطر جوانان (مطالعه موردی شهر شیراز)، رساله دکتری جامعه‌شناسی، دانشکده اقتصاد، مدیریت و علوم اجتماعی، دانشگاه شیراز.

ـ موسویان، ا. (۱۳۹۰). «رفتار اجتماعی رانندگان و اهمیت آن در جامعه شهری»، مطالعات مدیریت ترافیک، س ۶، ش ۲۱، ص ۱۱۴-۱۰۱.

[Downloaded from jnrihs.ir on 2026-11-06]

ـ نیازی، م. سعادتی، م. و منتظرخوش، ح. (۱۳۹۴). «بررسی تأثیر سرمایه‌های اجتماعی، فرهنگی و اقتصادی در بروز رفتارهای پرخطر (مطالعه موردی جوانان شهر تبریز)»، فصلنامه مطالعات امنیت اجتماعی، ش ۴۲، ص ۳۰-۱.

ـ هاشمیان، ک. صابری، ه. و بهادری، ا. (۱۳۸۹). «مقایسه ویژگی‌های شخصیتی رانندگان پرخطر و عادی»، فصلنامه مطالعات مدیریت ترافیک، س ۵، ش۱۸، ص ۸۳-۷۱.

ـ هین، ا. (۱۳۸۶). هوش هیجانی برای همه، ترجمه: رویاکوچک‌انتظار و مژگان موسوی شوشتری، تهران: نشر سفیر.

__ Amado, S. Koyuncu, M. Kacaroglu, G. (2004) “Evaluation of Factors Affecting Safe Driving: Demographic Factors”, Experience, Personality and Psycho-Technical Turk Pisikoloji Dergisi; 19 (53): 45- 47.

__ Batist, J. (2008) Washington State Patrol. Avaliable:http://www. wsp. wa. go.

__ Du Preez, Johannes G. A. (2012) The relationship between the emotional intelligence domains and driver behaviour in ESKOM: an adult education perspective, Dissertation submitted in fulfilment of the requirements for the degree M. A, In Higher Education, University of the Free State Bloemfontein.

__ Gardner, L. and Stough, C. (2002) “Examining the Relationship between Leadership and Emotional Intelligence in Senior Level Managers”, Leadership and Organizational Development Journal, 23(2): 68-78.

__ Goleman, D. (1999) Beyond Expertise: Working with Emotional Intelligence, Bloomsbury Publishing, London, p 1-45.

__ Falahi, Shahla (2015) “Comparing the Emotional Intelligence and Driving Behaviors between the Safe and Risky Drivers of Marivan Township”, Specialty Journal of Psychology and Management, 1 (4): 60-69.

__ Hassen, A. Godesso, A. Abebe, L. Girma, E. (2011) "Risky Driving __ Behaviors for Road Traffic Accident Among Drivers in Mekele City, Northern Ethiopia", BMC Research Notes, 4(535):1-6.

__ Mobolaji, S. Stephens and Wilfred, I. Ukpere (2011) “Accidents and Level of Intelligence: A View from the Nigerian Experience”, Department of Transport Management Technology, 35(2): 75-84.

__ Paaver, Marika and Paaver, M. Eensoo, D. Kaasik, K. Vaht,M. Mäestu, J. Harro, J. (2013) “Preventing Risky Driving: A Novel and Efficient Brief Intervention Focusing on Acknowledgement of Personal Risk Factors”, Accident Analysis & Prevention, 50: 437–430.

__ Salovy, P. & Mayer Y. D. (1990) “Emotional Intelligence Imagination”, Cognition and Personality, 9:185-211.

__ Valencia, L. S. & Cromer, B. A. (2009) “Sexual Activity and Other High-Risk Behaviors in Adolescents with Chronic Illness: A Review”,

[Downloaded from jnrihs.ir on 2026-11-06]

Journal of Pediatric and Adolescent Gynecology, 13:53-64.
__ Wilson, M. and Weston, N. (2009) "Validity of the Emotional Intelligence Scale for use in Sport". Journal of Sports Science and Medicine, 8 (2):289-295.

[Downloaded from jnrihs.ir on 2026-11-06]