

تأثیر آگاهی از قوانین و اثربخشی مجازات های رسمی بر سطح بازدارندگی قوانین راهنمایی و رانندگی در بین جوانان شهر همدان

علی محمد قدسی^۱، رضا می آبادی^۲

۶۷-۴۵

تاریخ پذیرش: ۱۳۹۳/۱۲/۱۹

تاریخ وصول: ۱۳۹۳/۱۱/۲۳

چکیده

پژوهش حاضر، پیرامون بررسی تأثیر آگاهی از قوانین و اثربخشی مجازات های رسمی بر سطح بازدارندگی قوانین راهنمایی و رانندگی در بین جوانان شهر همدان انجام شده است. با توجه به جامعه آماری این تحقیق که کلیه رانندگان جوان شهر همدان می باشد. از طریق فرمول کوکران تعداد ۳۸۴ نفر به عنوان جمعیت نمونه و به روش نمونه گیری غیر احتمالی از نوع هدفمند انتخاب شدند. داده های این تحقیق به روش پیمایش و از طریق پرسشنامه جمع آوری گردید. در چارچوب نظری تحقیق از نظریات بازدارندگی، شناخت و کارکرد گرایبی استفاده شده است. تجزیه و تحلیل اطلاعات از طریق آزمون های همبستگی، رگرسیون چند متغیره و با استفاده از نرم افزار spss انجام گردیده است. بر اساس نتایج حاصل شده متغیرهای مستقل پژوهش بر روی سطح بازدارندگی از قوانین مؤثر بوده است. یافته ها نشان می دهد میزان ضریب همبستگی پیرسون بین متغیر آگاهی از قوانین و سطح بازدارندگی قوانین راهنمایی و رانندگی ۰/۶۱۷ و برای متغیر های اثربخشی مجازات های رسمی و سطح بازدارندگی قوانین راهنمایی و رانندگی ۰/۵۸۳ می باشد.

کلید واژه ها: سطح بازدارندگی، قوانین راهنمایی و رانندگی همدان، آگاهی از قوانین، اثربخشی مجازات های رسمی.

^۱ دانشیار و عضو هیئت علمی دانشکده اقتصاد و علوم اجتماعی دانشگاه بوعلی سینا همدان

^۲ کارشناسی ارشد جامعه شناسی از دانشگاه بوعلی سینا همدان (meyabadi.social@yahoo.com)

مقدمه:

انسان موجودی اجتماعی، سیاسی و مخلوقی مدنی الطبع است و خدا او را برای زندگی اجتماعی خلق کرده است. یکی از احتیاجات و لازمه‌های زندگی اجتماعی نظم و امنیت جامعه است که افراد در جریان اجتماعی شدن هنجارها، ارزش‌ها، آداب و قوانین جامعه خود را به تدریج فرا می‌گیرند و آن را جزئی از شخصیت خود قلمداد می‌کنند. واضح است که زندگی بدون مقررات و قوانین، نظم و امنیت هر جامعه‌ای را تهدید و باعث سلب آرامش و آسایش افراد جامعه می‌شود. زندگی در جوامع امروزی بدون وجود قوانین که روابط افراد و نهادها، مؤسسات را تنظیم می‌کند، تقریباً غیر ممکن به نظر می‌رسد. افراد هر جامعه‌ای، برای تنظیم رفتارها و روابط اجتماعی بین خود و دیگران، نیازمند وجود هنجارهای اجتماعی و قوانین روشن هستند. این هنجارها و قوانین، هدایتگر رفتار افراد در جامعه بوده و التزام به آن‌ها موجب حاکمیت نظم در روابط اجتماعی و عدم توجه به آن‌ها سبب بی‌نظمی، پیدایش مسائل و بحران‌های اجتماعی می‌گردد. جامعه با توجه به اهمیت این هنجارها ضمانت‌های اجرایی متفاوتی به لحاظ شدت برقرار می‌کند.

آنچه مسلم است اینکه، تمایل به قانون‌گریزی در رانندگی در ایران وجود دارد. تحقیقات مختلفی که در این زمینه انجام شده است حکایت از این امر دارد (نظرسنجی - های صدا و سیما، ۱۳۷۳، ۱۳۷۴). بر اساس آمارهای رسمی، سالانه یک میلیون و ۲۰۰ هزار نفر در سرتاسر جهان، بر اثر تصادفات رانندگی کشته و ۵۰ میلیون نفر مجروح می‌شوند، که مرگ حدود ۲۵۰ هزار نفر ایرانی، طی ۱۰ سال گذشته به دلیل سوانح ترافیکی و آسیب و معلولیت میلیون‌ها نفر طی این مدت، به تنهایی می‌تواند این مسئله را در فهرست مهم‌ترین اولویت‌های مرتبط با سلامت کشور قرار دهد (صفرزاده و باقری، ۱۳۹۱).

بیان مسأله:

رفتار ترافیکی به عنوان بخشی از فرهنگ عمومی، بیان‌کننده میزان تبعیت یا عدم تبعیت افراد یک جامعه از قوانین راهنمایی و رانندگی، هنجارهای ترافیکی و معیارهای ضروری برای تردد و جابه‌جایی افراد و وسایل نقلیه است (خبرنامه پلیس راهور، ۱۳۸۸: ۲). در حال حاضر آنچه در مورد رفتارهای ترافیکی مردم مهم به نظر می‌رسد میزان کاهش ترافیک و هزینه‌های ناشی از ترافیک بالا بر کشورها می‌باشد. شاید این مسأله به ذهن متبادر شود که اولین گام در خصوص رفتار ترافیکی داشتن قوانین واضح و روشن می‌باشد. امروزه قوانین بسیار گسترده‌ای در مورد عبور و مرور وضع شده است، اما هنوز این رفتار ترافیکی درست، بستگی به عامل اجرایی آن یعنی رفتار افراد در سطح جامعه دارد. ایران همواره از عدم توجه به قوانین موجود رنج برده است.

طبق اعلام سازمان بهداشت جهانی، سالانه ۱/۲ میلیون نفر در تصادفات رانندگی کشته و بیش از ۵۰ میلیون نفر دچار مصدومیت می‌شوند. براساس پیش‌بینی سازمان بهداشت جهانی، تصادفات رانندگی به پنجمین عامل مرگ و میر تا سال ۲۰۳۰ میلادی تبدیل خواهد شد و متوسط رشد جهانی تلفات رانندگی از سال ۲۰۰۰ تا ۲۰۲۰ به بیش از ۶۸ درصد خواهد رسید. که این میزان برای کشورهای در حال توسعه به مراتب بیشتر است. گزارش آماری وزارت بهداشت نشان می‌دهد، حوادث رانندگی دومین عامل فوت و اولین عامل عمر از دست رفته در ایران است (در آمار جهانی رده نهم به این عامل تعلق می‌گیرد) و ۶۰ درصد از حوادث منجر به جرح و فوت به حوادث رانندگی تعلق دارد، در حالی که در آمار جهانی این رقم ۲۵ درصد است. طبق مطالعات اقتصادی انجام گرفته در پژوهشکده حمل و نقل وزارت راه و شهرسازی و بر مبنای قیمت‌های سال ۱۳۸۶، میزان هزینه مستقیم و غیرمستقیم ناشی از تصادفات رانندگی

در ایران با احتساب یارانه‌ها، سالانه ۱۸۰ هزار میلیارد ریال است. این میزان برآورد هزینه برای سال ۱۳۸۶، ۶/۲ درصد از تولید ناخالص داخلی کشور بوده است و با توجه به نرخ رشد ۶/۷ درصدی تولید ناخالص داخلی کشور در همان سال، می‌توان نتیجه گرفت، هزینه تصادفات رانندگی تقریباً کل رشد تولید ناخالص داخلی را از بین می‌برد (پور معلم و قربانی ۱۳۹۰).

در واقع، این آمارها نشانگر درصد بالایی از قانون‌گریزی در کشورمان است. شواهد تا اندازه زیادی گویای تأیید این موضوع است که تخلفات و قانون‌گریزی ترافیکی و یا اراده عمومی برای عدول از قوانین راهنمایی و رانندگی در حد بالایی قرار دارد. در چند ساله اخیر اقدامات فراوانی از سوی نهادهای گوناگون برای کاهش این آمار انجام گرفته و ردیف بودجه‌های هنگفتی هم به آن‌ها اختصاص داده شده اما با این وجود، ما نتوانسته‌ایم به پیشرفت محسوسی در این زمینه نائل آییم. از اقدامات نیروی انتظامی مانند حضور ملموس‌تر در سطح جاده‌ها، نصب دوربین‌های مداربسته، گشت‌های نامحسوس، نصب GPS بر روی وسایل نقلیه سنگین، اجبار خودروسازها برای نصب ABS و کیسه هوا بر روی خودروها گرفته تا اقدامات صدا و سیما در زمینه تهیه و پخش برنامه‌های گوناگون مانند طرح ترافیک، مسابقات گوناگون، هشدارهای پلیسی، دوربین مخفی، برداشت آزاد و...، همه و همه در این سال‌ها به اجرا در آمده‌اند، اما این اقدامات و قوانین هنوز از بازدارندگی کافی در زمینه کاهش تخلفات و سوانح برخوردار نبوده‌اند.

مدیر کل پزشکی قانونی استان همدان گفت: آمارها نشان می‌دهد در سال‌های ۹۱-۹۲ حدود ۲۶۲ نفر از راکبان موتور که بیشتر جوانان بودند در اثر سانحه تصادف جان خود را از دست دادند که حدود ۳۶ درصد کل تصادفات در همدان را نشان می‌دهد. تحقیقات نشان داد که ۵۰ درصد راکبان مقصر بوده‌اند. هم‌چنین طبق آمار به دست

آمده از اداره آمار تصادفات استان همدان، به صورت مقایسه‌ای تصادفات درون شهری استان همدان در ۷ ماهه اول سال ۱۳۹۱ و ۷ ماهه اول سال ۱۳۹۲، نشان داد که در سال ۱۳۹۲، ۷ درصد نسبت به سال ۹۱ تصادفات جرحی و ۴۶ درصد تصادفات منجر به خسارت افزایش داشته است. علاوه بر این، آمار نشان می‌دهد که در سال ۱۳۹۲، نسبت به سال ۱۳۹۱، تلفات انسانی حدود ۱۰ درصد و مجروحین حدود ۱۲ درصد افزایش داشته است. بنابراین، این پژوهش به دنبال پاسخ‌گویی به این پرسش اساسی است که با وجود عواملی بازاریابنده مانند ساختارهای - اجتماعی، پایگاه اقتصادی- اجتماعی و منزلت فردی، میزان آگاهی افراد به قوانین و وابستگی آنها به خانواده و نهادهای اجتماعی و وجود برخی کنترل‌های اجتماعی، سطح بازاریابی در بین جوانان به چه صورت می‌باشد؟

ضرورت و اهمیت تحقیق:

با وجود اینکه تحقیقات متعددی درباره رانندگی پرخطر و قوانین راهنمایی و رانندگی در داخل و خارج از کشور انجام شده، لیکن، با توجه به نرخ تصادفات و سیر رشد آن و تبدیل آن به یک مسئله اجتماعی مهم که دامنه آن اکثر خانواده‌ها را درگیر خود کرده و یا در آینده درگیر می‌کند، بررسی جامعه‌شناختی آن دارای اهمیت است. پابندی و دلبستگی افراد جامعه به قوانین و اجرای صحیح آنها و یا بی‌اعتنایی به قوانین و شانه خالی کردن از اجرای درست آنها دارای آثار و نتایج آشکار و پنهان در ابعاد اجتماعی، سیاسی، فرهنگی و اقتصادی می‌باشد. زندگی بدون مقررات و قوانین، نظم و امنیت هر جامعه‌ای را تهدید و باعث سلب آرامش و آسایش افراد جامعه می‌شود. زندگی در جوامع امروزی بدون وجود قوانین که روابط افراد و نهادها و مؤسسات را تنظیم می‌کند، تقریباً غیر ممکن به نظر می‌آید.

یکی از مشکلات عمده اکثر کشورهای امروزی به لحاظ حقوقی، میزان و درجه پذیرش واقعی قوانین از سوی افراد جامعه است. هر اندازه میزان پذیرش قانون از سوی اکثریت افراد جامعه کمتر باشد، امکان اجرای درست آنها فراهم نخواهد شد، اجرا نشدن قوانین در سطوح خرد و کلان جامعه در بلند مدت مشروعیت قوانین موجود را زیر سؤال می برد. این مسئله می تواند در ابعاد گوناگون سیاسی، فرهنگی و اخلاقی جامعه اثر گذاشته و احیانا موجب گسیختگی و بی سازمانی اجتماعی را به دنبال داشته باشد (فخرایی، ۱۳۷۴، ۶۴-۸۰).

اطلاعات مربوط به سال‌های ۱۹۹۵ تا ۲۰۰۰ نشان می‌دهند که هر سال نزدیک به ۸ درصد افزایش در میزان مرگ و میر ناشی از تصادفات ترافیکی در ایران رخ می‌دهد و میزان مرگ ناشی از تصادفات ترافیکی در این دوره در ایران ۲۵/۸، در هر صد هزار نفر است که این میزان در مقایسه با میزان ۱۹/۹ در هر صد هزار نفر کل دنیا و ۱۵/۲ درصد در هر صد هزار نفر در منطقه مدیترانه شرقی بیشتر بوده است (شمس و همکاران ۱۳۸۹). با توجه به بزرگی و اهمیت این معضل مهم سلامت در کشور ما، اقدامات مناسب برای پیشگیری از بروز این حوادث اهمیت بسیاری دارد. طراحی و اجرای برنامه‌های مؤثر در حوزه‌های اصلی ایمن‌سازی جاده‌ها و خیابان‌ها، افزایش ضریب ایمنی در فرآیند ساخت خودرو، وضع قوانین و نظارت بر اجرای آن برای برخورد با متخلفان و در نهایت، طراحی و اجرای برنامه‌های اصلاح رفتار رانندگان، سرنشینان خودروها، موتورسیکلت سواران، دوچرخه‌سواران و عابران پیاده، از جمله اقدامات مداخله‌ای مؤثر به شمار می‌روند. بنابراین، کاملا واضح

است که پژوهش در مورد آن بسیار مورد نیاز و ضروری است، از طرف دیگر آنچه موجب نگرانی شده است، صدمات و لطمات جبران ناپذیری است که بر اثر قانون-گریزی ایجاد می‌شود و می‌تواند برای جامعه ایجاد خطر کند. لذا با توجه به آنچه ذکر

گردید می توان گفت مهم ترین اهمیت و ضرورت پژوهش هایی مانند پژوهش حاضر، ارائه آمار و اطلاعات دقیق و شفاف از وضعیت قانون گرای و قانون گریزی و سطح بازدارندگی قوانین در کشور به سازمان ها و نهادهای نظارتی کشور و از جمله شهر همدان است. آگاهی از سطح بازدارندگی قوانین راهنمایی و رانندگی در یک شهر، علاوه بر اینکه بازتابی از وضعیت فرآیند و برونداد آن شهر است، شرط لازم برای هرگونه برنامه ریزی و نظارت دقیق و چاره اندیشی برای حل مشکلات فرا رو می باشد. پس شناسایی و بررسی عوامل مؤثر بر سطح بازدارندگی قوانین راهنمایی و رانندگی سبب می شود که مسئولین مربوط، در مورد چگونگی تحقق و میزان آن شناخت پیدا کنند، آنگاه شیوه های صحیح و مناسب را جستجو نمایند.

بنابراین، این گونه مطالعات و تحقیقات ضرورت می یابند، تا از یک سری عوامل آسیب زا جلوگیری به عمل آید. در آخر می توان عنوان کرد که این یک پژوهش کاربردی است و در صورت امکان می تواند گوشه ای از مشکلات مربوط قوانین راهنمایی و رانندگی را هموار کند. بنابراین، مسأله حایز اهمیت در این پژوهش، بررسی سطح بازدارندگی قوانین راهنمایی و رانندگی در بین جوانان شهر همدان است.

اهداف تحقیق:

هدف بنیادی این پژوهش بررسی سطح بازدارندگی قوانین راهنمایی و رانندگی در بین جوانان شهر همدان می باشد. رسیدن به این هدف نیازمند توانایی در شناسایی عوامل تأثیرگذار بر بازدارندگی قوانین راهنمایی و رانندگی است. در این راستا پژوهش حاضر سعی می کند که ضمن بررسی رعایت قوانین راهنمایی و رانندگی، عوامل شاخص و مهمی را که در این امر ضروری می باشند به طور دقیق تری بررسی، شناسایی و عملیاتی شوند و به نوعی عوامل مؤثر بر سطح بازدارندگی را، مورد ارزیابی قرار دهد. لذا هدف این پژوهش بررسی مؤلفه های تأثیرگذار بر روی سطح بازدارندگی

قوانین راهنمایی و رانندگی است، به طوری که یافته‌های این پژوهش بتواند سیاست‌گذاران را در بالا بردن برنامه‌ریزی‌های دقیق‌تر یاری رساند.

اهداف فرعی آن نیز عبارت است از:

۱. بررسی سطح بازدارندگی قوانین راهنمایی و رانندگی در بین جوانان شهر همدان به تفکیک منطقه، پایگاه اقتصادی-اجتماعی، سن، جنسیت و میزان تحصیلات.

۲. بررسی میزان آگاهی از قوانین راهنمایی و رانندگی در بین جوانان.

۳. بررسی تأثیر مجازات‌های رسمی بر روی میزان رعایت قوانین و مقررات راهنمایی و رانندگی (سطح بازدارندگی).

سؤالات تحقیق:

سؤال اصلی این تحقیق بررسی این مسأله است که سطح بازدارندگی قوانین راهنمایی و رانندگی در بین جوانان شهر همدان به چه صورت می‌باشد؟

سؤالات فرعی:

۱. مجازات‌های رسمی از جمله (جریمه، دریافت نمره منفی و توقیف خودرو) تا چه حدی بر بازدارندگی قوانین راهنمایی و رانندگی در بین جوانان تأثیرگذار است؟

۲. تا چه اندازه داشتن آگاهی از قوانین راهنمایی و رانندگی در بین جوانان می‌تواند به سطح بازدارندگی آن کمک کند؟

احمدی (۱۳۹۰)، در «بررسی رابطه بین آگاهی از قوانین راهنمایی و رانندگی و تخلف رانندگی در بین رانندگان» به این نتیجه دست یافت که میزان آگاهی از قوانین راهنمایی رانندگی بر میزان تخلف رانندگی تأثیر معنادار و منفی دارد. به عبارت دیگر، با افزایش میزان آگاهی از قوانین راهنمایی رانندگی، میزان تخلف رانندگی کاهش یافته است.

سنسریک و اسوینبرن^۱ (۲۰۰۱)، با انجام پژوهشی در استرالیا با عنوان «ارزیابی طرح آموزش رانندگان جوان» به این نتیجه رسیدند که اجرای برنامه‌های آموزشی (دادن آگاهی) برای رانندگان موجب ایجاد تغییرات چشمگیری در نگرش و عملکرد رانندگان در مورد خطرات رانندگی و کاهش خطر ایجاد حادثه در جوانان در مقایسه با سایر سنین شده است.

مبانی نظری:

التزام آحاد جامعه به قوانین اجتماعی یکی از مهم‌ترین ضروریات زندگی در جوامع امروزی است. زمانی که عده‌ای قوانین اجتماعی و هنجارهای رسمی جامعه را نادیده می‌گیرند ما با وضعیت قانون‌گریزی روبه‌رو هستیم ولی وقتی عده زیادی از افراد یک جامعه قوانین را نادیده بگیرند، در آن صورت قانون‌گریزی به مسأله‌ای اجتماعی تبدیل خواهد شد و کارکرد جامعه‌ای را مختل کرده و سلامت جامعه را تهدید می‌کند، بنابراین، همواره طی تحقیقات مختلف میزان قانون‌گرایی و میزان بازدارندگی آن مورد توجه بوده است.

در این بررسی می‌خواهیم بدانیم که سطح بازدارندگی از قوانین راهنمایی و رانندگی به چه میزان است؟ آیا سطح بازدارندگی بالا است یا پایین؟ اگر پایین است، عوامل و تعیین‌کننده‌های آن در شهر همدان کدام‌اند؟ مکانیسم تأثیرگذاری این عوامل چگونه است؟

در پاسخ به این پرسش‌ها، نظریه‌هایی در مقیاس کلان ارائه شده است که در این فصل به آن‌ها پرداخته خواهد شد. در نهایت، با توجه به زمینه‌های نظری و تجربی موجود، مدل نظری و عملیاتی تحقیق ارائه خواهد شد. در این پژوهش ضمن وجود نظریه‌ها

و دیدگاه‌های گوناگون در مورد سطح بازدارندگی از قوانین، در حوزه‌های روان-شناختی و جامعه‌شناختی، تنها به آن‌هایی پرداخته می‌شود که متغیرهای مورد نظر این سنجش را توضیح و پوشش می‌دهند.

نظریه شناختی (مربوط به آگاهی از قوانین): از دیدگاه نظریه‌پردازان شناختی، یادگرفته‌های جدید فرد با ساخت‌های شناختی قبلی او تلفیق می‌شود. آن‌ها بر این باورند که یادگیری یک جریان درونی و دائم است. انسان همواره در طول حیات خود محیط را جستجو و روابط بین پدیده‌ها را کشف می‌کند و بر اساس این کشف، ساخت شناختی خود را گسترش می‌دهد (پارسا، ۱۳۷۲: ۴۳). در نظریه‌های شناختی عوامل اصلی نگهدارنده رفتار فرآیندهای شناختی فرض می‌شود. افراد براساس ادراکی که از امور و رویدادها دارند به آنها واکنش نشان می‌دهند (سیف، ۱۳۷۳: ۴۲۴).
نظریه بازدارندگی:

نظریه بازدارندگی^۱، به تمامی انعکاس دهنده ایده‌ها و اندیشه‌های نظریه کلاسیک است. نظریه بازدارندگی مدعی است انسان‌ها برخوردار از عقل و شعور بوده و در پی منافع شخصی خود می‌کوشند لذات خود را به عالی‌ترین سطح ارتقا داده و رنج و درد خود را به پایین‌ترین سطح برسانند. انسان‌ها به انجام جرم خواهند پرداخت، مشروط بر اینکه به سودمندی آن معتقد باشند. از این رو، بهترین شیوه برای پیشگیری از جرم، مجازات‌هایی است که سریع، قاطع و به نسبت شدید باشد. نظریه‌های مشابه با نظریه کلاسیک، بیش از همه بر تأثیر مجازات‌های رسمی پای می‌فشارند (کلان^۲ ۱۳۸۶).

نظریه بازدارندگی خاص^۳:

بازدارندگی خاص خط افتراقی میان دو گونه بازدارندگی می‌افکند: خاص و عام. بازدارندگی خاص اشاره‌ای است به این ایده که مجازات، از میزان جرم افراد خاصی که مجازات شده‌اند، می‌کاهد. پس مجازات فرد مجرم، باید احتمال ارتکاب بعدی جرم را از سوی شخص کاهش دهد.

نظریه بازدارندگی عام ۱:

مطالعات انجام یافته پیرامون بازدارندگی خاص، در پی فهم این نکته است که مجازات، آیا افراد مجازات شده را از ارتکاب جرم باز می‌دارد یا نه؟ مسئله بازدارندگی عام نیز این است که آیا مجازات ارتکاب جرم را در بین جمعیت کل کاهش می‌دهد یا نه؟ بنابراین استدلال می‌شود که مجازات می‌تواند از ارتکاب جرم در میان افراد مجازات نشده جلوگیری کند. برای مثال چند نفری را در نظر بگیرید که بر اثر دزدی از مغازه دستگیر شده و مجازات شوند. مجازات آن‌ها ممکن است دیگران را از دزدی بازدارد، به رغم عدم مجازات متخلفین دیگران نیز ممکن است احساس کنند که در صورت دزدی از مغازه، ممکن است دستگیر و اعمال مجازات شوند (همان).

دیدگاه کارکردگرایی:

در این تبیین، پدیده کجروی و رفتار انحرافی، در راستای برهم خوردن نظم اجتماعی موجود و به عنوان خطری برای ثبات نظام اجتماعی مورد توجه قرار می‌گیرد. بر اساس این دیدگاه، این ساختارهای کلی جامعه است که شرایطی مثل نابرابری را به وجود می‌آورند که در آن افراد برای رسیدن به ارزش‌های مطلوب جامعه دست به کجروی می‌زنند. دورکیم و مرتون دو نظریه‌پرداز اصلی در این رویکردند. از نظر کارکردگرایان بی‌قانونی و اعمال خلاف مقررات، برای خلافکاران و قانون‌گریزان کارکرد مثبت و سازنده دارند و منافع آن‌ها را برآورده می‌سازد. بنابراین آن‌ها حاضر نیستند از منافع

خود چشم بپوشند و از اعمال خلاف قانون دست بردارند. به زعم پیروان این مکتب، کجروی محصولی از زندگی جمعی انسان است (یعقوبی، ۱۳۸۱: ۳۲).

از نظر دورکیم؛ سستی هنجارهای اجتماعی پیشین و بی اعتبار شدن سنت‌ها و پیوندهای گروهی معمول به واسطه پیشرفت و توسعه اجتماعی، علت اصلی شرایط بی‌هنجاری و آنومیک است. با این حال وی معتقد بود که هیچ جامعه‌ای به وضعیت بی‌هنجاری کامل نمی‌رسد، اما در برخی شرایط میزان بی‌هنجاری در روابط اجتماعی و بخش‌های خاصی از جامعه اوج می‌گیرد. به زعم وی، زمانی که قواعد اجتماعی در جوامع پیچیده‌ای که با کاهش همبستگی و وفاق روبه‌روست، کمتر التزام‌آور می‌شود و مردم احساس می‌کنند که از فشار هنجارهای اجتماعی کاسته شده است، آنگاه افزایش انحرافات همچون، جرم و قانون‌گریزی اجتناب‌ناپذیر می‌شوند. دورکیم این وضعیت جامعه را آنومی یا بی‌هنجاری می‌خواند (یعقوبی، ۱۳۸۱: ۴۰). هم‌چنین، از نظر وی، وقتی نوسانات شدید اقتصادی همه ابعاد زیستی را دچار نابسامانی می‌کند، تنظیم اجتماعی سست می‌شود و میزان قانون‌گریزی در جامعه اوج می‌گیرد. به زعم دورکیم نوسانات شدید اقتصادی که منجر به گردآوری ناگهانی ثروت و یا از دست رفتن آن می‌شود، تأثیر قاطع‌تری دارد و از نظر زمانی برای دوران طولانی‌تری فرآیند انطباق اجتماعی و اطاعت از قوانین و عرف را به عنوان نیروهای اجتماعی کاهش می‌دهد، زیرا موجب تغییر ناگهانی ارزش‌های اجتماعی می‌شود، و در مردم حالت سردرگمی عارض می‌شود (مؤمنی، ۱۳۸۱: ۳۲). به طوری که نوسانات اقتصادی و بی‌هنجاری اقتصادی شکاف طبقاتی را افزایش می‌دهد و در این حالت اکثریت افراد جامعه قادر به تأمین نیازمندی‌های خود نمی‌شوند و در تله فقر گرفتار می‌گردند و سعی می‌کنند با توسل به وسایل مختلف در راستای هدف گذاری‌های جامعه حرکت نکنند که در نتیجه انواع قانون‌گریزی‌ها و قانون‌شکنی‌ها شکل می‌گیرد (کلاتری و همکاران، ۱۳۸۴).

آنومی از نظر مرتون نیز حاصل شرایطی است که در آن هنجارها به عنوان شیوه‌های جمعی حصول موفقیت نمی‌توانند به خوبی عمل کنند، در نتیجه شیوه‌های فردی برای کسب موفقیت جایگزین می‌شوند. به عقیده مرتون آنومی به فشاری اطلاق می‌شود که وقتی هنجارهای پذیرفته شده با واقعیت اجتماعی در ستیزند، بر رفتار افراد وارد می‌شوند. مفهوم آنومی در نظریه مرتون حاصل شرایط نابسامان ساختاری است، وضعیتی که در آن تناسبی بین اهداف نهادی شده و وسایل نهادی شده جامعه (هنجارها) وجود ندارد، این وضعیت ساختاری، کنشگران را به سوی قانون‌گریزی سوق می‌دهد. به نظر وی جامعه‌ای آنومیک است که در آن خواست‌ها و نیازهای اجتماعی، تناسب معقولی با وسایل و امکانات برای برآوردن آن نیازها و خواست‌ها نداشته باشد (معدفر، ۱۳۷۹: ۲۱۶). از نظر وی نیز، جامعه‌ای که تأکید زیادی بر موفقیت مادی دارد و میزان دارایی را موفقیت افراد می‌شناسد، ثروت به عنوان یک هدف فرهنگی - اجتماعی شناخته می‌شود و غالب مردم عملاً می‌پذیرند که موفقیت با مادیات سنجیده می‌شود. از آنجا که قشر وسیعی دسترسی ناچیزی به شیوه‌های درآمدزا دارند. بنابراین، برای گروه مردم (فقرا) ابزار و هدف اجتماعی بر هم منطبق نیستند. این گروه هدف را مطلوب می‌دانند ولی دسترسی به آن را ندارند. از نظر مرتون در این شرایط مردم فقیر به روشهای مختلف سعی بر انطباق اجتماعی می‌نمایند. سعی این افراد در گزینش شیوه‌های انطباق با هدف‌های اجتماعی ممکن است به طیفی از رفتارهای مختلف، از قبیل فراهم آوردن امکانات جدید برای خود که مورد قبول جامعه نیست و یا روی آوردن به رفتارهای غیرقانونی برای کسب درآمد و ثروت باشد. در مجموع از نظر مرتون وقتی فقر در جامعه گسترش می‌یابد که جامعه ابزار و امکانات تولید ثروت را یکسان توزیع نمی‌نماید و استعداد و توانایی اعضای جامعه برای تلاش مشروع نیز به طور یکسان پرورش نمی‌یابد. بنابراین، در این شرایط باید انتظار داشت که فقرا برای

تطبیق‌پذیری، رفتارهای غیرقانونی بیشتری برای پاسخگویی تقاضاها و رفع نیازهای ضروری خود انجام دهند (عبداللهی، ۱۳۷۸: ۱۲۷). مرتون استدلال می‌کند که در شرایط نابهنجار فوق‌افراد فقیر با توجه به باورها، اعتقادات و قدرت تفکر و تحلیل رفتار خود و بعضی ویژگی‌های فردی دیگر بر رفتارهای تخلف‌آمیز و غیرقانونی صحنه می‌گذارند و یا به آن عمل می‌کنند که نتیجه آن تضعیف قانون و عادی جلوه دادن قانون‌گریزی است. در چنین اوضاعی که قانون‌گریزی عادی جلوه داده می‌شود، آسیب اجتماعی در حوزه‌های عمومی ارتباطات انسانی گسترش می‌یابد و بخش عظیمی از رفتار قانون‌گریزانه شخص از حیطه کنترل وی خارج می‌شود که هر چه سطح ناتوانی و یا احساس ناتوانی و فقر فرد بیشتر باشد دلیل تراشی برای قانون‌گریزی او نیز افزایش می‌یابد که روانشناسان اجتماعی به آن تکنیک خنثی‌سازی می‌گویند (کلانتری و همکاران، ۱۳۸۴).

فرضیات تحقیق:

۱. آگاهی از قوانین راهنمایی و رانندگی سطح بازدارندگی قوانین راهنمایی و رانندگی را تحت تأثیر قرار می‌دهد.

۲. اثرپذیری مجازات‌های رسمی، سطح بازدارندگی قوانین راهنمایی و رانندگی را تحت تأثیر قرار می‌دهد.

روش تحقیق:

روش تحقیق، منطق تحقیق دانسته شده است؛ یعنی هم‌چنان که منطق قوانینی را برای درست فکر کردن به دست می‌دهد، روش تحقیق نیز قواعدی را برای درست تحقیق کردن عرضه می‌کند و به این ترتیب، چنانچه متناسب با شناخت واقعیت تعیین شود فرد را به سر منزل مقصود می‌رساند.

روش انجام تحقیق:

داده‌ها با استفاده از ابزار پرسشنامه‌ی ساخت‌یافته گردآوری شده است. در واقع، داده‌های مورد نیاز به وسیله‌ی پرسشنامه از تمام راننده‌های جوان نمونه که بین سنین (۱۸ تا ۲۹) سال باشند، گردآوری شده است.

داده‌ها با استفاده از نرم‌افزار SPSS پردازش و تجزیه و تحلیل و یافته‌های آن در دو سطح توصیف و تحلیل ارائه می‌شود. در سطح توصیف، به تحلیل یک متغیره (میان، میانگین، توزیع درصدی) پرداخته و در سطح تبیین، از تحلیل دو متغیره مانند تحلیل واریانس، رگرسیون و... استفاده می‌شود. جامعه آماری این تحقیق نیز، تمام جوانان شهر همدان است که حدود ۳۶ درصد می‌باشند، که ویژگی مشترک آنها راننده بودن و جوان بودن آنها است. از آنجا که تعداد افراد شهرستان همدان حدود ۶۳۷۳۰۴ نفر می‌باشد و طبق سالنامه آماری این استان حدود ۳۶ درصد که معادل تقریباً ۲۳۰۰۰۰ نفر است، را جوانان شامل می‌شوند، بنابراین بر اساس جدول نمونه‌گیری مورگان و کریجی تعداد نمونه پژوهش حاضر ۳۸۴ نفر می‌باشد. واحد تحلیل پژوهش حاضر، فرد می‌باشد. در تعیین حجم نمونه نکته مهم معرف بودن جامعه نمونه است. (ساروخانی ۱۳۷۸: ۱۵۷). برای انتخاب حجم نمونه در داخل جامعه‌ی آماری از جدول نمونه‌گیری مورگان و کریجی استفاده شده است و طبق آن تعداد نمونه پژوهش حاضر ۳۸۴ نفر می‌باشد. روش نمونه‌گیری با توجه به روش تحقیق مورد استفاده تغییر می‌کند. در تحقیقات پیمایشی که بخش عمده تحقیقات علوم اجتماعی را به خود اختصاص می‌دهد، بیش‌تر از روش‌های نمونه‌گیری احتمالی استفاده می‌شود (ازکیا و دربان آراسته ۱۳۸۴: ۲۴۹). اما در این پژوهش به دلیل اینکه دسترسی به راننده‌های جوان دارای گواهینامه به راحتی امکان‌پذیر نیست و نمی‌توان از روش‌های احتمالی

استفاده کرد. بنابراین، شیوه نمونه‌گیری در این پژوهش نمونه‌گیری غیراحتمالی از نوع هدفمند می‌باشد. پرسشنامه‌ی تحقیق شامل سه سؤال مربوط به مشخصات فردی و ۶۲ سؤال مربوط به گویه‌های طراحی شده‌ی متناسب با متغیرهای مورد بررسی (آگاهی از قوانین، اثرپذیری مجازات‌های رسمی) در تحقیق است که پس از انجام پیش‌آزمون و رفع نواقص و ابهامات آن برای گردآوری داده‌ها از طریق مراجعه‌ی مستقیم به راننده‌های جوان دارای گواهینامه و مصاحبه با آنها مورد استفاده قرار می‌گیرد.

یافته‌ها:

اکثر پاسخگویان مردان می‌باشند که ۶۸/۸ درصد هستند. ۳۱/۳ درصد از آنان را هم زنان تشکیل می‌دهد. حدود ۱۲/۲ درصد از پاسخگویان در سنین ۱۸ تا ۲۰ سال، ۲۴/۲ درصد سن ۲۱ تا ۲۳ سال، ۲۹/۷ درصد بین سنین ۲۴ تا ۲۶ سال، ۳۳/۶ درصد بین سنین ۲۷ تا ۲۹ سال قرار دارند. اکثر پاسخگویان یعنی ۶۷/۹ درصد از سطح سواد لیسانس و بالاتر از آن برخوردارند. تنها ۱/۶ درصد از آنها بیسواد هستند. علاوه بر این، تعداد زیادی یعنی حدود ۲۸/۴ درصد نیز در سطح سواد دیپلم می‌باشند. اکثر پاسخگویان یعنی حدود ۴۰/۱ درصد به طور متوسط به بالایی دارای سطح آگاهی از قوانینی راهنمایی و رانندگی هستند. اما، این نکته هم قابل توجه است که تعداد زیادی هم به طور متوسط به پایین و پایینی دارای آگاهی از این قوانین می‌باشند. یافته‌های پژوهش حاکی از آن است که مجازات‌های رسمی از جمله؛ داشتن ترس از پلیس، جریمه، زندان، خسارت و... توانسته است بر بیشتر رانندگان یعنی حدود ۳۶/۲ درصد به طور متوسط به بالا و بر ۱۶/۱ درصد به طور بالایی تأثیر داشته باشد. اما، نتوانسته است بر تعداد زیادی از جمله بالای ۴۰ درصد از رانندگان تأثیر زیادی داشته باشد.

همانطور که در جدول زیر مشاهده می شود، آگاهی از قوانین با سطح بازدارندگی قوانین راهنمایی و رانندگی رابطه دارد. از طرفی این رابطه مستقیم و متوسط به بالا می باشد. به این معنی که هر چه قدر میزان آگاهی از قوانین در افراد بیشتر باشد، به همان اندازه سطح بازدارندگی قوانین نیز بالاتر می باشد.

جدول ۱

متغیر مستقل	ضریب همبستگی	سطح معنی داری	تعداد
آگاهی قوانین از	۰/۶۱۷	۰/۰۰۰	۳۷۹

در جدول زیر نیز نتایج نشان می دهند که بین اثرپذیری مجازات های رسمی و سطح بازدارندگی قوانین رابطه مستقیم و متوسط به بالایی برقرار است. بدان معنی که هر چه قدر میزان تأثیر این مجازات ها بیشتر باشد به همان میزان سطح بازدارندگی قوانین راهنمایی رانندگی افزایش می یابد.

جدول ۲

متغیر مستقل	ضریب همبستگی	سطح معنی داری	تعداد
اثرپذیری مجازات های رسمی	۰/۵۸۳	۰/۰۰۰	۳۷۹

بحث و نتیجه گیری:

بازدارندگی به عنوان یکی از قدیمی ترین و پرطرفدارترین نظریه های توجیهی مجازات همواره در کانون توجه پژوهشگران عرصه مطالعات کیفری قرار داشته است،

که در این پژوهش نیز مورد نظر است. یقیناً پی بردن به عواملی که موجبات قانون-گرایی را در جامعه فراهم می‌آورند، می‌تواند به مسئولان کمک شایانی بکند تا با مطالعه و سرمایه‌گذاری در آن زمینه‌ها، جامعه را به سوی قانونگرایی سوق دهند و در پی آن رشد و توسعه اقتصادی، اجتماعی، فرهنگی و... را به ارمغان بیاورند. مسئله پژوهش حاضر به خاطر پاسخگویی به این پرسش انجام گرفته که مکانیسم های اجتماعی تعیین‌کننده‌ی سطح بازدارندگی قوانین راهنمایی و رانندگی در بین جوانان شهر همدان کدامند؟ که در مورد نتایج آن به شرح زیر بحث شده است.

نظریه بازدارندگی مدعی است انسان‌ها برخوردار از عقل و شعور بوده و در پی منافع شخصی خود می‌کوشند لذات خود را به عالی‌ترین سطح ارتقا داده و رنج و درد خود را به پایین‌ترین سطح برسانند. بازدارندگی خط افتراقی میان دو گونه بازدارندگی می‌افکند: خاص و عام. بازدارندگی خاص، در پی فهم این نکته است که مجازات، آیا افراد مجازات شده را از ارتکاب جرم باز می‌دارد یا نه؟ مسئله بازدارندگی عام نیز این است که آیا مجازات ارتکاب جرم را در بین جمعیت کل کاهش می‌دهد یا نه؟. نتایج نیز نشان داد که قوانین برای بیش از نیمی از رانندگان دارای بازدارندگی است. اما، قوانین راهنمایی و رانندگی برای عده زیادی از بازدارندگی عام کمتری برخوردار بود که بایستی به آن توجه نمود. بنابراین نتایج این پژوهش با نظریه بازدارندگی همخوانی دارد.

همان طور که ملاحظه شد، مفهوم بازدارندگی قوانین، تأثیرگذاری بر توان تصمیم‌گیری افراد در ارتکاب اعمالشان در رابطه با قانون را نشان می‌دهد که در واقع، این مفهوم در جهت حمایت از لزوم کاربرد ضمانت اجرای کیفری بر مرتکبان، (مسأله‌ای که ملازمی دیرین با پیشگیری از جرم دارد) است، که بایستی بیشتر به آن توجه نمود.

نظریه شناختی به آگاهی از قوانین پرداخته است که یکی از مهم ترین مکانیسم های ورود رانندگان به ترافیک است. از دیدگاه نظریه پردازان شناختی، یادگرفته های جدید فرد با ساخت های شناختی قبلی او تلفیق می شود و افراد براساس ادراکی که از امور و رویدادها دارند به آنها واکنش نشان می دهند. طبق نتایج به دست آمده مشخص شد که بیشتر پاسخگویان دارای سطح آگاهی بالایی از قوانین راهنمایی و رانندگی هستند. اما، این نکته هم قابل توجه است که تعداد زیادی هم به طور متوسط به پایین و پایینی دارای آگاهی از این قوانین می باشند. همچنین، نتایج نشان داد که آگاهی از قوانین با متغیر بازدارندگی قوانین راهنمایی و رانندگی دارای ارتباط معنادار و مستقیمی هستند. این بدان معناست که هر چه آگاهی از قوانین بیشتر باشد، بازدارندگی قوانین هم به همان اندازه بیشتر می شود. در واقع، آگاهی از قوانین نقش بسیار مهمی را در بازدارندگی قوانین دارد. با نتایج تحقیق سنسریک و اسوینبرن (۲۰۰۱) در استرالیا که نشان دادند با اجرای برنامه های آموزشی برای رانندگان، بهبود چشم گیری در عملکرد رانندگی آنان پدید آمد، انطباق دارد و آنها را تأیید می کند. همچنین، با نتایج احمدی (۱۳۹۰) مبنی بر رابطه آگاهی از قوانین راهنمایی رانندگی با میزان تخلفات رانندگی، همخوانی دارد.

محدودیت های پژوهش:

هر پژوهش محدودیت ها و مشکلات خاص خود را دارد. بیان این محدودیت ها کمک مؤثری خواهد بود برای پژوهشگرانی که بعدها به تحقیق در آن حوزه خواهند پرداخت. از جمله محدودیت های جدی این پژوهش این بود که:

۱- جلب اعتماد و همکاری پاسخگویان بسیار سخت بود.

۲- از طرف دیگر، به این دلیل که افراد نمونه می‌بایست بین سنین ۱۸ تا ۲۹ سال دارای گواهینامه می‌بودند، به تبع، گردآوری داده‌ها در چنین شرایطی بسیار وقت گیر و خسته‌کننده و نیازمند صبر و حوصله فراوان بود.

۳- معبود بودن تحقیقات مشابه با این موضوع و عدم دستیابی به پرسشنامه استاندارد در اینگونه تحقیقات.

۴- محدودیت در تهیه و گردآوری آمار دقیق به دلیل محرمانه بودن خیلی از آمارها و پیچیده بودن فرایند بوروکراسی اداری در این رابطه.

پیشنهادهای پژوهش:

۱- افزایش آگاهی مردم از قوانین راهنمایی و رانندگی با برگزاری کلاس‌های آموزشی و توجیهی هنگام اخذ گواهینامه، استمرار و تداوم این آموزش‌ها، برگزاری همایش‌ها و گردهمایی‌های تخصصی در زمینه قوانین و مقررات.

۲- با توجه به نقش مؤثر افراد مقصر در تصادفات در افزایش تخلفات عمدی و غیر عمدی این افراد باید در جبران خسارات بیشتر مسئولیت بپذیرند و بیشتر آموزش ببینند.

۳- با توجه به نقش سابقه رانندگی در کاهش تخلفات، برای افزایش تجربه رانندگی باید برکیفیت آموزش رانندگی افزوده شود و افراد کم سابقه توسط نهادهای مربوط بیشتر مراقبت شوند.

۴- با توجه به اینکه افراد کم سواد و دارای مشاغل پایین دست آگاهی کمتری از قوانین نسبت به افراد با سواد و دارای مشاغل بالا دست آگاهی دارند، به همین دلیل بایستی، این دست از افراد برای آموزش در اولویت قرار گیرند. نتایج به دست آمده نیز، مؤید آن نکته است.

- ۵- تمديد گواهينامه رانندگان منوط به موفقيت در آزمون آگاهي استاندارد از قوانين راهنمايي و رانندگي شود، كاري كه در خيلى از كشورهاي پيشرفته انجام مي‌شود.
- ۶- با توجه به اينكه بيشتر قوانين و مجازات هاي رسمي راهنمايي و رانندگي داراي اثربخشي بوده، براي افزايش اثربخشي بيشتر شايد همانند برخي كشورها، لازم باشد مقدار جريمه بخصوص جرائم نقدي متناسب با درآمد متخلفان باشد تا اثربخشي اعمال قانون در پيشگيري از تخلف بيشتر شود.
- ۷- براي اينكه مطالعه ما كامل، كافي و همه جانبه باشد، بايستي همه عكس العمل هاي رسمي و مدني و مجازات ها و جرime‌ها به طور جداگانه مورد بررسي قرار گيرند. اين كار نيازمند بررسي علمي واقعيته پديده قانون گريزي و كنار گذاشتن برداشت ابتدايي از آن است تا از اين طريق بتوان واقعيته هاي مرتبط با امر قانونگريزي را بدون هيچگونه پيشداوري، و فقط به طريق علمي مورد تجزيه و تحليل قرار داد.

منابع:

- احمدی، سیروس ۱۳۹۰، " بررسی رابطه بین آگاهی از قوانین راهنمایی و رانندگی و تخلف رانندگی در بین رانندگان (مورد مطالعه: رانندگان درون‌شهری یاسوج)"، فصلنامه مطالعات مدیریت ترافیک، شماره ۲۱.
- ازکیا، مصطفی و دربان آراسته، علیرضا ۱۳۸۴، روش‌های کاربردی تحقیق، چاپ اول، تهران، انتشارات کیهان.
- پورمعلم، ن؛ قربانی، م ۱۳۹۰، "سیمای ایمنی راه‌ها"، تهران: نشر وزارت راه، کمیسیون ایمنی راه‌های کشور.
- خبرنگار پلیس راهور و راه ناجا ۱۳۸۸، "ویژه‌نامه انضباط، امنیت و سرمایه اجتماعی، سال دوم، شماره دوازدهم، مهرماه.
- رحمانی، حمید ۱۳۸۸، "قانون مداری و قانون گریزی جوانان"، سایت: <http://noorportal.net>
- سیف، علی اکبر ۱۳۷۳، " تغییر رفتار و رفتار درمانی: نظریه‌ها و روش‌ها"، تهران: نشر دانا.
- ساروخانی، باقر ۱۳۷۸، روش‌های تحقیق در علوم اجتماعی، تهران، پژوهشگاه علوم انسانی و مطالعات فرهنگی، ج ۱.
- شمس، محسن و همکاران ۱۳۸۹، "دیدگاه رانندگان تاکسی شهر تهران درباره رفتارهای خطرناک رانندگی: یک پژوهش کیفی"، فصلنامه پایش، سال نهم، شماره چهارم، ۳۹۱-۴۰۱.
- عبداللهی، محمد ۱۳۷۸، " موانع قانون‌گرایی در ایران"، نشریه فرهنگ عمومی، شماره ۲۰-۲۱.
- فخرایی، سیروس ۱۳۷۴، بررسی میزان قانون‌پذیری و عوامل مؤثر بر آن"، دبیرخانه شورای فرهنگ عمومی آذربایجان غربی، طرح پژوهشی.
- کلانتری، صمد و ربانی، رسول و صداقت، کامران ۱۳۸۴، "ارتباط فقر با قانون‌گریزی و شکل‌گیری آسیب اجتماعی"، مجله رفاه اجتماعی، ۱۸، ۶۵-۹۰.
- محسنی، منوچهر ۱۳۷۵، " بررسی آگاهی نگرش‌ها، و رفتار اجتماعی فرهنگی در ایران"، معاونت پژوهشی و آموزشی وزارت فرهنگ و ارشاد اسلامی.
- مومنی، پروین ۱۳۸۱، "قانون‌گریزی، علل و عوامل آن"، نشریه وکالت، شماره ۵.

- معیدفر ۱۳۷۹، جامعه شناسی مسایل اجتماعی معاصر در ایران، انتشارات سرزمین ما.
- یعقوبی، صمد ۱۳۸۱، " بررسی پدیده قانون‌گرایی و قانون‌گریزی در بین شهروندان تبریزی"، تبریز: مرکز افکار سنجی دانشجویان.
- پارسا، محمد؛ روان‌شناسی یادگیری بر بنیاد نظریه‌ها، تهران، بعثت، ۱۳۷۲، چاپ دوم، ۴۴-۴۳.
- نظرسنجی از مردم تهران در مورد رعایت قانون ۱۳۷۳ ب، مرکز تحقیقات، مطالعات و سنجش برنامه‌های صدا و سیما جمهوری اسلامی ایران.
- نظرسنجی از مردم تهران در مورد رعایت قانون ۱۳۷۴ الف، مرکز تحقیقات، مطالعات و سنجش برنامه‌های صدا و سیما جمهوری اسلامی ایران.



پژوهشگاه علوم انسانی و مطالعات فرهنگی
پرتال جامع علوم انسانی



پروفیسر شہناز گل خان
پرنسپل جامعہ اسلامیہ اسلامیہ
پرنسپل جامعہ اسلامیہ اسلامیہ



پروفیسر شگاہ علوم انسانی و مطالعات فرہنگی
پرتال جامع علوم انسانی