

طراحی الگوی بهینه مسئولیت اجتماعی سازمان بنادر ایران با رویکرد توسعه پایدار ناجی رئوفی مرام^۱، قنبر امیر نژاد^۲، فواد مکوندی^۳، وحید چناری^۴

چکیده

هدف از پژوهش حاضر طراحی و تبیین الگوی بهینه مسئولیت اجتماعی سازمان بنادر ایران با رویکرد توسعه پایدار بوده است. تحقیق حاضر از لحاظ هدف، از نوع تحقیقات کاربردی و از نظر نوع روش، روش تحقیق آمیخته محسوب می‌گردد. روش تحلیل داده‌ها در بخش کیفی پژوهش با توجه به اهداف و سؤال‌های پژوهش از روش نظریه پردازی داده بنیاد استفاده شده است. روش گردآوری داده‌ها در بخش کیفی اغلب مصاحبه می‌باشد. جامعه آماری در مرحله کیفی، شامل خبرگان دانشگاهی و مدیرانی که دارای تحصیلات عالی و با مسئولیت اجتماعی آشنایی کامل دارند، بوده است و تعداد ده نفر به عنوان نمونه انتخاب شدند. نمونه‌گیری تا زمانی ادامه پیدا می‌کند که فرایند اکتشاف به نقطه اشباع نظری برسد. جامعه آماری پژوهش در مرحله کمی، شامل کلیه کارکنان سازمان بنادر و دریانوردی بوده است. تعداد ۱۶۶ نفر به روش نمونه‌گیری تصادفی طبقه‌ای بر اساس رده سازمانی از بین کلیه کارکنان انتخاب گردید. برای گردآوری داده‌ها در بخش کمی از پرسش-نامه محقق ساخته با ۷۲ گویه استفاده و جهت تجزیه و تحلیل داده‌ها از آمار توصیفی و آمار استنباطی بر اساس روش حداقل مربعات جزئی و نرم افزار SMART PLS استفاده شد. انجام کدگذاری های سه گانه باز، محوری و انتخابی، منجر به شکل‌گیری ۱۵۰ کد مفهوم انتزاعی و ۲۲ مقوله کلی شد. بر اساس نتایج بدست آمده از مدل نهایی، عوامل مداخله‌گر تأثیر منفی و معناداری بر راهبردها دارد؛ در حالی که تأثیر شرایط علی بر راهبردها مثبت و معنی‌دار بوده است. همچنین شرایط زمینه‌ای اثر مثبت و معناداری بر راهبردها دارد و همچنین راهبردها نیز اثر مثبت و معناداری بر پیامدها دارد.

واژگان کلیدی: مسئولیت اجتماعی، سازمان بنادر ایران، توسعه پایدار

تاریخ دریافت: ۱۴۰۰/۰۱/۰۱ تاریخ پذیرش: ۱۴۰۰/۰۳/۲۲

پژوهشگاه علوم انسانی و مطالعات فرهنگی
رتال جامع علوم انسانی

^۱ دانشجوی دکتری، گروه مدیریت دولتی، واحد شوشتر، دانشگاه آزاد اسلامی، شوشتر، ایران.
^۲ دانشیار، گروه مدیریت دولتی، واحد تهران جنوب، دانشگاه آزاد اسلامی، تهران، ایران. (نویسنده مسئول).

ایمیل: gh.amirnejad@iaushoshtar.ac.ir

^۳ استاد یار، گروه مدیریت دولتی، واحد شوشتر، دانشگاه آزاد اسلامی، شوشتر، ایران.

^۴ استاد یار، گروه مدیریت دولتی، واحد شوشتر، دانشگاه آزاد اسلامی، شوشتر، ایران.

مقدمه

مطالبه از سازمان‌ها برای مسئولانه عمل کردن در قبال جامعه، موضوعی است که با گسترش روز افزون اثرگذاری آن‌ها بر محورهای تشکیل دهنده توسعه پایدار یعنی «اقتصاد»، «جامعه» و «محیط زیست»، در دهه‌های پایانی قرن بیستم شدت گرفت و منجر به این شد که مفهومی به نام مسئولیت اجتماعی سازمان در دنیای مدیریت ظهور پیدا کند (جولینک و نیستن^۱، ۲۰۱۵: ۳۸۸). مسئولیت اجتماعی شرکت در تعریفی ملموس‌تر این‌گونه تعریف شده است که مسئولیت اجتماعی سازمان فعالیت‌هایی است که پیش برنده منفعت اجتماعی بوده و فراتر از منافع سازمان و آن چیزی است که قانون لازم می‌دارد (ویو، فانگ، لیائو، ژو و وانگ^۲، ۲۰۱۵: ۱۸۶). اهمیت نقش مسئولیت اجتماعی سازمان‌ها تا حدی است که اغلب شرکت‌های پیشرو، واحدهای مجزایی برای این حوزه تعریف کرده و متخصصان برجسته‌ای را نیز به کار گمارده‌اند (فامیه^۳، ۲۰۱۷: ۳۹۹).

مسئولیت اجتماعی یک ابزار است برای تغییر، تحول از تمامی رده‌های سازمانی بخصوص حمایت مدیران، جامعه محلی و سازگاری با محیط زیست، نیازها و خواسته‌ها، انتظارات جامعه، مسئولیت اجتماعی سرمایه‌گذاری بلندمدت و استراتژیک و رابطه بین مدیران و مسئولین محلی و سازمان‌های مردم‌نهاد، جامعه و توانمندسازی مردم، اعتماد سازی، اشتغال زایی و اعتماد سازی، تجارت پایدار، شناخت محیط، توقعات جامعه برای تحقق توسعه پایدار است (دی‌گیرو، فیورانی و پاپچلو^۴، ۲۰۲۰: ۳۷). تا مدت‌ها فعالیت‌های صنعتی و تجاری تنها با هدف افزایش سودآوری برای سازمان‌ها انجام می‌شد. در چنین شرایطی، عوارض ناشی از فعالیت‌های صنعتی اعم از آلودگی هوا، زوال محیط زیست، از بین رفتن زیستگاه‌های دریایی و خشکی و غیره چندان مورد توجه صاحبان صنایع و دولت‌ها قرار نداشت. توسعه پایدار به عنوان توسعه‌ای تعریف می‌شود که نیازهای حال حاضر را برطرف کند بدون اینکه توانایی نسل‌های آینده در تأمین نیازهای خود را به خطر بیندازد (تومیسلاو^۵، ۲۰۱۸). اهمیت توسعه پایدار در

1 Jolink & Niesten

2 . Wu, Fang, Liao, Xue, Li, & Wang

3 Famiyeh

4 Di Gerio, Fiorani, & Paciullo

5 Tomislav

این است که به شکل همزمان اهداف اقتصادی، اجتماعی و زیست محیطی را دنبال می کند و بدین ترتیب توازنی مناسب بین اقدامات اقتصادی سازمان و حمایت از جامعه و محیط زیست را ایجاد می کند. توسعه پایدار ضمن کمک به بهبود تنوع زیستی، استفاده هوشمندانه از منابع طبیعی، به حداقل رساندن زباله ها و آلودگی ها، و سازگار شدن و کمک به کاهش تغییرات آب و هوایی، به محافظت و توسعه محیط اجتماعی بشر کمک می کند (سیلواستر و تیرکا^۱، ۲۰۱۹). با این تعاریف مشخص می شود که اقداماتی که ذیل مسئولیت پذیری اجتماعی شرکت انجام می شوند در واقع همان اقداماتی هستند که در راستای توسعه پایدار تعریف می شوند؛ به شکلی که برخی از محققان، مسئولیت پذیری اجتماعی شرکت را راهی برای تحقق توسعه پایدار در نظر گرفته اند (ژیا، الانپیکون و چن^۲، ۲۰۱۸).

بنادر از جمله سازمان هایی هستند که مفهوم "مسئولیت پذیری اجتماعی" در آنها به خوبی مصداق پیدا می کند. ماهیت بنادر و فعالیت های آنها به شکلی است که از یک سو با رونق بخشیدن به فعالیت های اقتصادی-تجاری و توسعه اشتغالزایی جوامع بومی، تاثیر مستقیمی بر اجتماع می گذارد و از سوی دیگر، رابطه نزدیکی با محیط زیست به خصوص زیستگاه های آبی دارند. از این رو مسئولیت اجتماعی در بنادر نسبت به بسیاری از سازمان های تجاری از اهمیت بیشتری برخوردار است (لوپز-مورالس، هوئرتا، آندراده و زارابل^۳، ۲۰۲۰: ۲۵۰). با توجه به اهمیتی که اقدامات بنادر می تواند بر محافظت یا تخریب محیط زیست داشته باشد کنوانسیون های مختلفی برای ترغیب مدیریت بنادر به مسئولیت پذیری اجتماعی شکل گرفته است که از این میان می توان به مهمترین این کنوانسیون ها، کنوانسیون جلوگیری از آلودگی دریایی ناشی از کشتی ها، کنوانسیون مارپل، کنوانسیون جلوگیری از آلودگی نفتی، کنوانسیون بین المللی مسئولیت مدنی ناشی از خسارت آلودگی نفتی اشاره نمود (آکسیارو^۴، ۲۰۱۵: ۲۹۷).

¹ Silvestre & Țircă

² Xia, Olanipekun, & Chen

³ López-Morales, Huerta, Andrade, & Zarrabal

⁴ Acciaro

۴۰... پژوهش‌های جامعه‌شناختی، سال پانزدهم، شماره دوم، تابستان ۱۴۰۰

با توجه به آخرین گزارشات سازمان ملل، سازمان بین‌المللی بنادر و دریانوردی^۱، به منظور آشکارسازی مسئولیت اجتماعی به عنوان ابزار توسعه پایدار^۲، اعلام می‌شود که تا کنون کارهای اندکی در مورد رابطه بین مسئولیت اجتماعی و توسعه پایدار، و به طور اخص، نقش مسئولیت اجتماعی در دسترسی به پایدارپذیری در بنادر جهانی انجام شده است. مسئولیت اجتماعی شرکت نوعی استراتژی مدیریت قلمداد می‌شود که شرکت‌های دریایی باید به آن به عنوان فرصتی جهت هم‌ترازسازی سیاست و مدل‌های عملیات تجاری خود با آخرین اهداف پایدارپذیری نگاه کنند (فسولیس و کورت^۳، ۲۰۱۹: ۷۳).

نظر به تاثیرات و پیامدهای زیست محیطی دائم و گسترده‌ای که شرکت‌های دریایی بر محیط زیست و آب‌های آزاد می‌گذارند، توجه به مسئولیت‌های اجتماعی این شرکت‌ها امری ضروری است و بنادر نیازمند این هستند که با در نظر گرفتن اصول و مولفه‌های مربوط به استانداردهای اخلاق حرفه‌ای اقدام به فعالیت کنند. تا کنون در حوزه بنادر ایران، الگوی مسئولیت اجتماعی با رویکرد توسعه پایدار ارائه نشده و تحقیق حاضر از این منظر منحصر به فرد می‌باشد. در این تحقیق از رویکرد تنوری داده‌بنیاد جهت الگوسازی استفاده خواهد شد که باعث می‌شود بیک الگوی کاملاً بومی در حوزه مسئولیت اجتماعی برای بنادر ایران حاصل شود که در مقایسه با الگوهای پیشین، سنخیت بیشتر با بنادر ایران خواهد داشت. لذا این تحقیق با نگاهی نوآورانه به دنبال ارائه الگوی بومی مسئولیت اجتماعی با رویکرد توسعه پایدار برای بنادر است تا به این سازمان‌ها کمک نماید در جهت ایفای مؤثرتر نقش‌های اجتماعی خود گام برداشته و به توسعه پایدار اجتماعی، اقتصادی و محیط زیستی استان‌های ساحلی ایران کمک نمایند. مسوولیت پذیری اجتماعی سازمان در برگیرنده کلیه اقدامات و مداخلات سازمانی است که در یک چارچوب مدون ارزشی و به واسطه میانجی‌های معین مشارکتی، منابع و سرمایه‌های موجود را به کالاهای خدماتی و تولیدی تبدیل می‌کنند (جعفری و بریمانی، ۱۳۹۹: ۱۱۸). مسوولیت اجتماعی اثر مثبتی بر تجارب و فعالیت سازمان‌ها و محیط سازمان‌ها داشته است، به طوری که موجب تنظیم مقررات چارچوب کار، اثر بخشی سیستم‌های قضاوتی، اثر بخشی اصول حسابداری و استانداردهای گزارش

1 International Maritime Organization(I.M.O)

2 Sustainable Development

3 Fasulis & Kurt

دهی، حساسی و کاهش فساد اداری، تجاری و کاری شده است (عزیزی و صداقت، ۱۳۹۹: ۱۴۰). مطالعات نشان می‌دهند که تأثیر مسئولیت اجتماعی بر روی نواقص و کاستی‌های بازار کانالی است که از آن طریق مسئولیت اجتماعی می‌تواند منجر به ایجاد ارزش شود. مسئولیت اجتماعی سازمان نوعی بسته تصمیم‌گیری در سازمان می‌باشد که سازمان را ملزم به توجه به رفاه و آسایش جامعه و شهروندان و حفظ جامعه می‌کند (یوان، لو، تیان و لو^۱، ۲۰۲۰: ۳۶۱). مسئولیت اجتماعی با اسامی مختلفی نظیر؛ شهروند شرکتی و اخلاق کسب و کار، پایداری، پاسخگویی اجتماعی، پایداری شناخته می‌شود، حاکی از عصر جدیدی در ارتباط میان کسب و کار و اجتماع است. به عبارت ساده، ما در حال تغییر از مفهوم سابق مسئولیت اجتماعی شرکتی (مفهوم کلاسیک^۲)، به مفهومی جدید و یکپارچه «پایداری و مسئولیت شرکتی» می‌باشیم (صداقت، شریفی، شمس و منصور، ۱۳۹۸: ۸۹).

موضوع «مسئولیت اجتماعی سازمان‌ها به طور خلاصه یعنی اینکه سازمان‌ها در قبال جامعه‌ای که در آن فعالیت می‌کنند مسئول هستند؛ چرا که از منابع انسانی و طبیعی و اقتصادی آن استفاده می‌کنند. برخلاف نگاه سنتی به مدیریت و کسب و کار، سازمان‌ها دیگر فقط در مقابل سهام‌داران شان مسئول نیستند و آفریده نشده‌اند تا تنها به میزان سوددهی سهامداران شان و آن هم بر مبنای منافع کوتاه مدت نگاه کنند (باقری، عبدالوند، طیبی و خدایاری، ۱۳۹۹: ۴۵). بدین ترتیب انتظار می‌رود سازمان‌ها که در ارتباط با ذی‌نفعان دیگری نیز هستند، خواسته‌های مشروع آنها را هم مورد لحاظ قرار دهند. ذی‌نفعان، موجودیت‌ها، گروه‌ها و افرادی هستند که بر سازمان اثر می‌گذارند یا از آن اثر می‌پذیرند و طیف وسیعی را شامل می‌شوند؛ از کارکنان، مشتریان، شرکای تجاری و جوامع محلی گرفته تا محیط زیست، رسانه‌ها، نهادهای مردمی، شهروندان و دولت. از این دریچه، می‌توان مسئولیت اجتماعی شرکت را یکپارچه کردن دغدغه‌های اجتماعی و محیط زیستی با عملیات سازمان و وارد کردن آن مسائل در تعاملات مابین سازمان و گروه‌های مرتبط با آن نامید (شرمن و هانسن^۲، ۲۰۱۰: ۲۴۲).

1 Yuan, Lu, Tian, & Yu

2 Sherman & Hansen

۴۲... پژوهش‌های جامعه‌شناختی، سال پانزدهم، شماره دوم، تابستان ۱۴۰۰

ایران نیز به عنوان کشوری در حال توسعه، به طور جدی با مسائل و چالش‌های مرتبط با توسعه پایدار درگیر است و سازمان‌های ایرانی، با عملکرد مسئولانه خود در قبال جامعه، محیط زیست و اقتصاد، نقش مهمی در هدایت فرآیند توسعه در کشور به سمت پایداری بر عهده دارند. فضای کسب و کار در کشور ما باید به سمت مسئولیت‌پذیری حرکت کند و هر مدیر و هر سازمانی باید به پیامدهای فعالیت‌های اقتصادی و محصولات خود بر محیط زیست و جامعه توجه کند. تنها از این طریق است که می‌توان به آینده‌ای آباد و پایدار برای کشورمان امیدوار بود؛ آینده‌ای که در آن، صحبت از «پایداری توسعه»، امری عینی و قابل لمس در زندگی روزمره ساکنان این مرز و بوم خدادادی باشد (پیری، کرم پور و کفاشی، ۱۳۹۷، ۱۷۸).

سازمان‌ها و شرکت‌های دریا محور برای رسیدن به توسعه پایدار و دستیابی به اجرای کامل مسئولیت اجتماعی خود، منشوری را در حوزه مسئولیت اجتماعی به عنوان اصول راهنما برای مدیریت و کارکنان و ذینفعان خود باید در نظر بگیرند که در فعالیت‌های روزانه کسب و کارشان مد نظر قرار دهند. برای کسب اعتماد و حسن نیت جامعه، بنادر و شرکت‌های دریا محور به حقوق شهروندی احترام می‌گذارند. مطابق و همراه با قوانین و مقررات ملی و بین‌المللی عمل می‌کنند و عملیات کسب و کار خود را بر اساس استانداردهای بالای اخلاقی مد نظر قرار می‌دهند. این سازمان‌ها و شرکت‌ها مصمم به اجرای روح منشور در برنامه‌های کاری خود هستند. با رشد چشمگیر فعالیت‌های تجاری در نیم قرن گذشته و پیشی گرفتن رشد تجارت بر تولید در میان کشورها و به تبع آن تغییر کارکرد بنادر از محلی به منطقه‌ای و بین‌المللی باعث شده بنادر در پاسخ به رشد سریع تجارت جهانی، زیرساخت‌های تسهیلات بندری را به شدت ارتقاء داده و در بسیاری از موارد موجب رشد نامتوازن بندر و شهر نسبت به یکدیگر شده است. (غربالی مقدم، ۱۳۹۸: ۶۳). بر اساس سند چشم‌انداز سازمان بنادر و دریانوردی یکی از مهمترین اولویتهای راهبردی مسئولیت‌پذیری اجتماعی است. که می‌تواند زمینه‌های تحقق سند آمایش را فراهم سازد، با افزایش اشتغال و سودآوری به توسعه شهرهای ساحلی نیز کمک می‌کند. اقتصاددانان به خوبی می‌پذیرند که ظهور مسئولیت اجتماعی شرکتی می‌تواند در اصول اقتصاد بین‌المللی ریشه داشته باشد. سازمان بین‌المللی در تدارک کمک و اقدامات نظارتی در بسیاری از کشورها نقش کلیدی را در دستیابی

به توسعه پایدار از طریق مسئولیت اجتماعی شرکتی ایفا می کند (صداقت، شریفی، شمس و منصور، ۱۳۹۸: ۱۰۱).

در مطالعه‌ای که اخیراً توسط جعفری و بریمانی (۱۳۹۹) با عنوان "رابطه بین سلامت سازمانی و مسئولیت‌پذیری اجتماعی" انجام شده است، این محققان ضمن برشمردن مزیت‌های مسئولیت‌پذیری اجتماعی سازمان نشان می‌دهند که بین سلامت سازمانی و مسئولیت‌پذیری اجتماعی رابطه معنی‌داری وجود دارد. حسن زاده دستجردی (۱۳۹۵)، در مقاله خود با عنوان "ارائه الگوی برای تعالی در مسئولیت اجتماعی شرکت‌ها در قالب الگو تعالی سازمانی" به این نتیجه دست یافت که مسئولیت اجتماعی به عنوان یکی از ارکان اصلی تعالی سازمانی، امروزه جایگاه بسیار مهمی در راس خط مشی‌ها و استراتژی شرکت‌ها و سازمان‌ها یافته است. رهنمای و زندی (۱۳۹۸) در مطالعه‌ای با عنوان "تأثیر مسئولیت اجتماعی شرکت و مالکیت نهادی با نفوذ بر ارزش شرکت" نشان دادند که مسئولیت اجتماعی شرکتی از شاخصه‌های مهم موفقیت شرکت‌ها به سمت توسعه پایدار می‌باشد که به دلیل ایجاد یک تصویر مثبت از شرکت، باعث افزایش ارزش شرکتهای می‌شود.

لوپز-مورالس، هوئرتا، آندراده و زارابل (۲۰۲۰) در "بررسی مسئولیت‌پذیری اجتماعی بنادر آمریکای لاتین" به شکل تجربی و با استناد به داده‌های موجود نتیجه‌گیری کردند که مسئولیت‌پذیری اجتماعی تأثیر مثبتی بر توسعه پایدار بنادر دارد. کلایمک و دابروفسکی^۱ (۲۰۱۸) نیز در تحقیقی با عنوان "مسئولیت‌پذیری اجتماعی در بندر گدینیا^۲ در کشور لهستان" رابطه مستقیمی بین سطح مسئولیت‌پذیری اجتماعی بندر و دستیابی به شاخص‌های توسعه پایدار را گزارش کردند. تسوتکوا^۳ (۲۰۲۰) مطالعه‌ای با عنوان "اقدامات مسئولیت‌پذیری اجتماعی در راستای اهداف توسعه پایدار در بنادر روسیه" انجام داد. در این مطالعه که از طریق مصاحبه یا ۲۲ نفر از مدیران بنادر شمال روسیه انجام شد، نشان داده شد که سطح حاکمیت شرکتی و همچنین نحوه مدیریت منابع انسانی مهمترین عوامل موثر بر تحقق

¹ Klimek & Dąbrowski

² Gdynia

³ Tsvetkova

مسئولیت‌پذیری اجتماعی بنادر هستند که خود زمینه‌ای برای دستیابی به اهداف توسعه پایدار را فراهم می‌کند. موفا^۱ (۲۰۱۷) در مطالعه‌ای با عنوان "تاثیر مسئولیت‌پذیری اجتماعی بنادر بر شهرت سازمانی و عملکرد زیست محیطی در اندونزی" به این نتیجه دست یافت که مسئولیت‌پذیری اجتماعی بنادر باید به شکلی اجراء شود که هم سطح زندگی بومیان مناطق بندری را بهبود بخشد و هم از زیستگاه‌های آبی محافظت کند. این رویکرد باعث بهبود خوشنامی بنادر شده و از لحاظ اقتصادی نیز برای آنها منافع را به همراه دارد. ایگناکولو، اینتوری و کوکوترا^۲ (۲۰۲۰) در مطالعه‌ای با عنوان "توسعه پایدار و مسئولیت‌پذیری بنادر شرق سیسیل" به این نتیجه دست یافتند که تحقق توسعه پایدار از طریق اقدامات مسئولیت‌پذیری اجتماعی مشروط به پایداری مدیران بنادر به مساله اخلاقیات بوده و سطح نظارت بر بنادر نیز نقش مهمی در الزام مدیران به مسئولیت‌پذیری اجتماعی ایفا می‌کند. لیم، پتی، ابوار گوب و بریسفورد^۳ (۲۰۲۰) در مطالعه‌ای با عنوان "توسعه پایدار و عملکرد بنادر" از طریق مرور نظام‌مند ادبیات مولفه‌های مختلفی شامل تغییرات در مدیریت منابع انسانی، حاکمیت شرکتی، الزامات زیست محیطی و تبلیغات در راستای توسعه گردشگری دریایی را بعنوان عوامل موثر بر توسعه پایدار بنادر معرفی کردند.

اگرچه مسئولیت‌پذیری اجتماعی موضوعی است که توسط محققان زیادی مورد بررسی قرار گرفته است؛ اما باید توجه داشت که در بسیاری از تحقیقات پیشین به بررسی پیشایندها و یا پیامدهای مسئولیت‌پذیری اجتماعی پرداخته شده است و تلاش زیادی برای توسعه مدل‌سازی مسئولیت‌پذیری اجتماعی انجام نشده است. از سوی دیگر بسیاری از مدل‌های توسعه یافته راجع به مسئولیت‌پذیری اجتماعی حاصل تحقیقات انجام شده در خارج از کشور هستند؛ لذا نمی‌توان این مدل‌ها را بعنوان الگو برای سازمان‌های داخل کشور در نظر گرفت؛ چرا که هر منطقه جغرافیایی شرایط مختص به خود را دارد. در مطالعات داخل کشور نیز - همانگونه که به برخی از آنها در بالا اشاره شد - تلاش زیادی برای توسعه الگوی مسئولیت‌پذیری اجتماعی در سازمان‌های ایرانی انجام نشده است. به طور خاص تاکنون تحقیقات زیادی راجع به مسئولیت‌پذیری اجتماعی بنادر کشور انجام نشده است. از این رو یک شکاف

¹ Muafi

² Ignaccolo, Inturri & Cocuzza

³ Lim, Pettit, Abouarghoub, & Beresford

تحقیقاتی عمده از لحاظ کمبود مدل‌های بومی مسئولیت‌پذیری اجتماعی در ادبیات داخلی کشور مشاهده می‌شود. در عین حال، هر سازمانی ویژگی‌های خاص خود را دارد و نمی‌توان به متغیرهای از پیش تعیین شده برای توسعه الگوی مسئولیت‌پذیری اجتماعی در هر سازمانی استفاده نمود. در این راستا استفاده از رویکرد کیفی و استخراج متغیرها از طریق مصاحبه با مدیران ارشد سازمان (در اینجا بنادر) می‌توان رویکرد مناسبی برای توسعه یک مدل جامع و بومی باشد. از این رو در پژوهش حاضر نیز از رویکرد کیفی برای تبیین الگوی بهینه در جهت ایفای مسئولیت اجتماعی سازمان بنادر ایران استفاده شده است.

روش شناسی

تحقیق حاضر از لحاظ هدف، از نوع تحقیقات کاربردی و از نظر نوع روش، روش تحقیق آمیخته^۱ محسوب می‌گردد. روش تحلیل داده‌ها در بخش کیفی پژوهش با توجه به اهداف و سؤال‌های پژوهش از روش نظریه پردازی داده بنیاد استفاده شده است. فرایند اصلی در تکنیک نظریه داده بنیاد، به عنوان روش تحلیل اطلاعات، فرایند کدگذاری و طبقه‌بندی از داده‌های خام و استخراج مفاهیم و مقولات اصلی و روابط بین آنها در چارچوب یک نظریه محقق ساخته است. بر این اساس در این پژوهش ابتدا به کدگذاری باز، سپس محوری و در نهایت به کدگذاری انتخابی پرداخته شده است.

جامعه آماری در مرحله کیفی، شامل خبرگان دانشگاهی و مدیرانی که دارای تحصیلات عالی و با مسئولیت اجتماعی آشنایی کامل دارند، می‌باشد در این مطالعه خبره فردی است که، مدرک تحصیلی کارشناسی ارشد یا بالاتر داشته باشند. حداقل سابقه ده سال سابقه کاری در زمینه مورد مطالعه داشته باشند. بنابراین دایره انتخاب خبرگان بسیار محدود است و در نتیجه تعداد ده نفر از افراد واجد شرایط به عنوان نمونه مورد بررسی در این مطالعه انتخاب شده‌اند. نمونه‌گیری از صاحب‌نظران در این پژوهش تا زمانی ادامه پیدا کرد که فرایند اکتشاف و تجزیه و تحلیل به نقطه اشباع نظری^۲ برسد. برای استنباط روایی

1 Mixed Methods Research

2 Theoretical Saturation

۴۶... پژوهش‌های جامعه‌شناختی، سال پانزدهم، شماره دوم، تابستان ۱۴۰۰

و پایایی کدگذاری، عیناً بخش‌هایی از مصاحبه ارائه شده است تا خوانندگان درک عمیق‌تری از موضوع پیدا کنند.

جامعه آماری پژوهش در مرحله کمی، شامل کلیه کارکنان سازمان بنادر و دریانوردی در سال ۱۳۹۹ می‌باشد (N=1300). تعداد ۱۶۶ نفر به روش نمونه‌گیری تصادفی طبقه‌ای از بین کلیه کارکنان انتخاب گردید. از این بین ۲۱ نفر جزء مدیران ارشد، ۵۴ نفر مدیران میانی و ۹۱ نفر نیز جزء کارکنان بنادر بوده‌اند. برای نمونه‌گیری در بخش کمی از روش نمونه‌گیری تصادفی طبقه‌ای بر اساس رده سازمانی استفاده شد. طبقات این پژوهش را سازمان‌های مربوط به بنادر ایران شکل می‌دهند. این بنادر شامل بندر شهید رجایی، بندر امام خمینی، بندر امیرآباد، بندر بوشهر، بندر نوشهر، بندر انزلی، بندر شهید بهشتی، بندر خرمشهر، بندر لنگه، شهید باهنر و آبادان و ستاد مرکزی یعنی سازمان بنادر و دریانوردی می‌باشد. در تحقیق حاضر با توجه به موضوع و اهداف تحقیق از روش مصاحبه نیمه ساختار یافته برای گردآوری داده‌ها استفاده می‌شود. پس از انجام مصاحبه با خبرگان و صاحب‌نظران، مصاحبه‌ها پیاده‌سازی و سپس داده‌های جمع‌آوری شده تحلیل و ترکیب شد. پرسشنامه تحقیق شامل ۵ بعد و ۷۲ گویه می‌باشد. پرسشنامه مورد استفاده بر مبنای طیف ۵ درجه لیکرت (گزینه ۱ کاملاً مخالفم، گزینه ۲ مخالفم، گزینه ۳ نظری ندارم، گزینه ۴ موافقم، گزینه ۵ کاملاً موافقم) تنظیم شده است.

برای سنجش روایی پرسشنامه از روش روایی صوری-محتوایی استفاده شده است؛ بدین معنی که پرسشنامه اولیه شامل ۱۰۶ گویه در اختیار اساتید دانشگاه قرار داده شده و متناسب با نظرات ایشان، تغییرات و حذفیات لازم صورت گرفته و بدین ترتیب، پرسشنامه نهایی شامل ۷۲ گویه تهیه شد. برای سنجش پایایی پرسشنامه، مقدار ضریب آلفا کرونباخ و پایایی ترکیبی محاسبه شد که در هر دو حالت، پایایی پرسشنامه مورد تایید قرار گرفت (جدول ۲).

جدول ۱. ابزار گردآوری داده‌ها

گویه‌ها	مولفه‌ها	ابعاد
۴-۱	حاکمیت سازمانی	مداخله گر‌ها
۸-۵	الزامات زیست محیطی	
۱۳-۹	اقدامات داوطلبانه و خیرخواهانه	
۱۶-۱۴	الزامات قانونی	
۲۰-۱۷	اهداف و چشم انداز	
۲۳-۲۱	توانمند سازی کارکنان	شرایط علی
۲۸-۲۴	اخلاق مداری	
۳۱-۲۹	مدیریت فرایندها	
۳۶-۳۲	توانمندسازی جامعه محلی	شرایط زمینه ای
۳۹-۳۷	ایمنی و امنیت جامعه	
۴۲-۴	ارتقای معیشت ساحل نشینان	
۴۵-۴۳	جبران خسارت عمومی	
۴۹-۴۶	توسعه مدیریت منابع انسانی سازمان	راهبردها
۵۲-۵۰	توسعه گردشگری دریایی	
۵۸-۵۳	حکمروایی شایسته	
۶۱-۵۹	پایداری زیست محیطی	پیامدها
۶۳-۶۲	بهبود کیفیت زندگی ساحل نشینان	
۶۷-۶۴	تعامل شهر بندر	
۷۲-۶۸	خوشنمایی سازمانی	

از آنجا که بخش اول تحقیق به شکل کیفی و بر اساس تئوری داده بنیاد انجام شده است، مولفه‌ها و همچنین کلیه گویه‌های پرسشنامه بر اساس تحلیل مصاحبه‌ها استخراج شده است. عبارت دیگر بر اساس تحلیل متن مصاحبه‌ها، پرسشنامه اولیه تحقیق شامل ۱۰۶ گویه تدوین شد. در ادامه و از طریق غربال گویه‌ها در روش ارزیابی صوری-محتوایی پرسشنامه، ۳۴ گویه حذف شده و پرسشنامه نهایی شامل ۷۲ گویه حاصل شد (جدول ۱). جهت تجزیه و تحلیل داده‌ها از تکنیک معادلات ساختاری (SEM) و نرم افزار SMART PLS استفاده شد. در تکنیک حداقل مربعات جزئی چند نکته از اهمیت بسیار زیادی برخوردار است:

۱- قدرت رابطه بین عامل (متغیر پنهان) و متغیر قابل مشاهده بوسیله بار عاملی نشان داده می‌شود. بار عاملی مقداری بین صفر و یک است. اگر بار عاملی کمتر از $0/3$ باشد رابطه ضعیف در نظر گرفته شده و از آن صرف نظر می‌شود. بار عاملی بین $0/3$ تا $0/6$ قابل قبول است و اگر بزرگتر از $0/6$ باشد خیلی مطلوب است. ۲- زمانیکه همبستگی متغیرها شناسائی گردید باید از مومن معناداری صورت گیرد. برای بررسی معناداری همبستگی‌های مشاهده شده از روش‌های خودگردان سازی (بوت استراپ^۱) استفاده شده است که اماره t را به دست می‌دهد. در سطح خطای 5% اگر مقدار اماره بوت استراپینگ t -value بزرگتر از $1/96$ باشد همبستگی‌های مشاهده شده معنادار است. در بخش نهایی این پژوهش از روش مدلسازی ساختاری تفسیری (ISM) جهت سطح بندی عوامل استفاده شده است. رویکرد مدل سازی ساختاری تفسیری (ISM)، روشی است که در این پژوهش برای بررسی روابط درونی عوامل و تأثیر هر یک بر سایر عوامل به کار گرفته شده است. رویکرد ISM، روشی مبتنی بر نظر خبرگان است.

گام های مدل سازی ساختاری تفسیری به شرح زیر بوده است:

۱. تشکیل ماتریس خود تعاملی ساختاری (SSIM): توانمندی‌های شناسایی شده وارد ماتریس خود تعاملی ساختاری می‌شوند. این ماتریس از ابعاد سازه‌ها و مقایسه آنها تشکیل شده است. ۲. تشکیل ماتریس دست یابی اولیه (RM): این ماتریس نمادهای روابط ماتریس SSIM را به اعداد صفر و یک تبدیل می‌کند. ۳. تشکیل ماتریس دستیابی نهایی: این ماتریس با اعمال روابط تعدی موجود در بین متغیرها تشکیل می‌شود. در این ماتریس روابط ثانویه بین ابعاد شاخص‌ها کنترل شده است. ۴. تعیین سطح و اولویت متغیرها: پس از تعیین مجموعه دست یابی و مجموعه پیش نیاز برای هر عنصر و تعیین مجموعه مشترک، سطح بندی متغیرها انجام شده است. ۵. ترسیم مدل ساختاری تفسیری: این مدل براساس ماتریس دست یابی نهایی و سطوح تعیین شده ترسیم شده است. ۶. تجزیه و تحلیل قدرت نفوذ وابستگی (روش میک مک^۲): جمع سطری مقادیر در ماتریس دست یابی نهایی برای هر عنصر، بیانگر میزان نفوذ

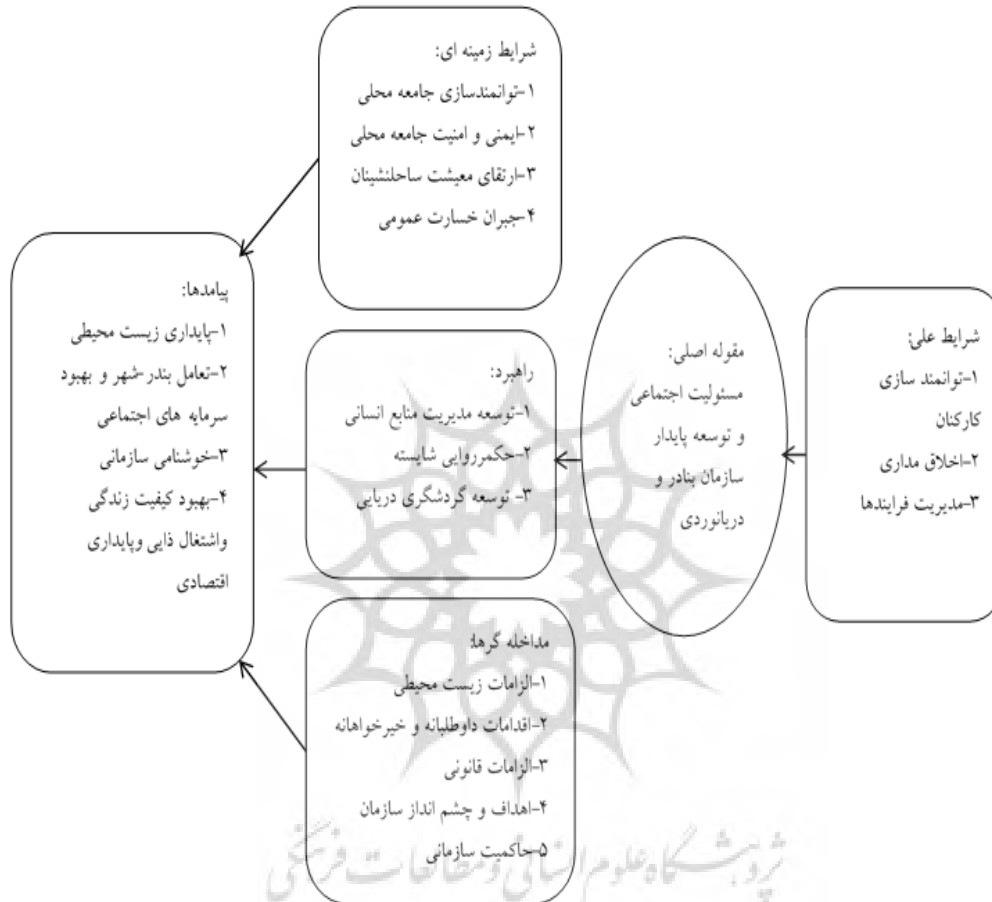
¹ Bootstrap

² MICMAC

و جمع ستونی، نشان دهنده میزان وابستگی خواهد بود. براساس این دو عامل، چهار گروه از عناصر قابل شناسایی خواهد بود: عوامل خود مختار، وابسته، متصل و مستقل.

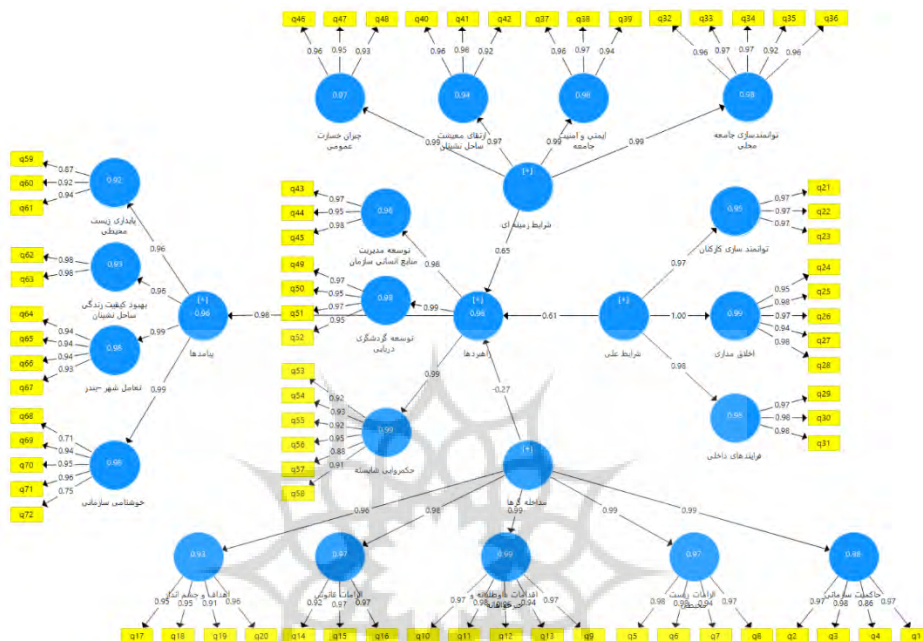
یافته‌ها

استراتژی محوری برای دستیابی به مدل استقرایی، تئوری داده بنیاد به رویکرد اشتراوس و کوربین بود که به کمک آن و جمع آوری اطلاعات از تم‌های مصاحبه و انجام کدگذاری‌های سه‌گانه باز، محوری و انتخابی، منجر به شکل‌گیری ۱۵۰ کد مفهوم انتزاعی و ۲۲ مقوله کلی: حاکمیت سازمانی، الزامات زیست محیطی، اقدامات داوطلبانه و خیرخواهانه، الزامات قانونی، اهداف و چشم‌انداز، توانمندسازی کارکنان، اخلاق‌مداری، فرایندهای داخلی، توانمندسازی جامعه محلی، ایمنی و امنیت اجتماعی، ارتقای معیشت ساحل‌نشینان، جبران خسارت عمومی، توسعه مدیریت منابع انسانی، توسعه گردشگری دریایی، حکمروایی شایسته، اجرای الزامات زیست محیطی، اجرای خط‌مشی‌های دولتی، پایداری زیست محیطی، بهبود کیفیت زندگی ساحل‌نشینان، تعامل شهر-بندر، خوشنامی سازمانی و بهبود سرمایه اجتماعی گردید که شکل دهنده مدل اولیه پژوهش بودند. نمودار (۱) پارادایم کدگذاری محوری و نظری و به عبارت دیگر الگوی فرایند کیفی پژوهش را نشان می‌دهد.



شکل ۱: الگوی پژوهش

ساختار الگوی مسئولیت اجتماعی سازمان بنادر و دریانوردی با رویکرد توسعه پایدار به شرح شکل (۲) است.



شکل ۲: ضریب مسیر و ضریب تعیین مدل

همانگونه که در شکل ۲ مشاهده می شود، بار عاملی در تمامی موارد بیش از ۰/۳ بدست آمده که نشان دهنده قدرت بالای رابطه بین هر یک از مقوله های اصلی با مقوله های فرعی مربوطه است. قدرت رابطه بین مقوله اصلی "پیامدها" با پایداری زیست محیطی و بهبود کیفیت زندگی برابر با ۰/۹۶ بوده و قدرت رابطه آن با تعامل شهر- بندر و خوشنامی سازمانی ۰/۹۹ بدست آمده است که نشان می دهد مقوله های فرعی درستی برای "پایداری" انتخاب شده است. قدرت رابطه "عوامل مداخله گر" با مقوله های فرعی حاکمیت سازمانی، الزامات محیطی و اقدامات داوطلبانه برابر با ۰/۹۹، و قدرت رابطه آن با الزامات قانونی برابر با ۰/۹۸ و نهایتاً قدرت رابطه آن با اهداف و چشم انداز ۰/۹۶ بدست آمده است. به همین ترتیب قدرت رابطه "راهبردها" با مقوله های فرعی توسعه مدیریت منابع انسانی سازمان، توسعه گردشگری دریایی، و حکمروایی شایسته نیز بیش از ۰/۹ بدست آمده که نشان می دهد مقوله های فرعی به درستی انتخاب شده اند. به همین ترتیب قدرت رابطه بین عوامل علی با مقوله های فرعی مربوطه

بین این مقوله اصلی با مقوله‌های فرعی مربوطه معنادار است ($p < 0.05$). مقدار t-value در رابطه بین مقوله اصلی "عوامل مداخله‌گر" و مقوله‌های فرعی مربوطه نیز در تمامی موارد بیش از ۱/۹۶ است که نشان دهنده معناداری این رابطه است ($P < 0.05$). همچنین مقدار آماره بوت استرپینگ مقوله اصلی "شرایط علی" و مقوله‌های فرعی توانمند سازی کارکنان، اخلاق مداری، و مدیریت فرایندها بالاتر از ۱/۹۶ است که نشان می‌دهد رابطه بین این مقوله اصلی با مقوله‌های فرعی مربوطه معنادار است ($p < 0.05$). در نهایت مقدار آماره t-value در رابطه بین "شرایط زمینه‌ای" و مقوله‌های فرعی مربوطه نیز در تمامی موارد بیش از ۱/۹۶ بدست آمده است که نشان دهنده معناداری رابطه است ($P < 0.05$).

جدول ۲: ضرایب آلفا کرونباخ و پایایی ترکیبی سازه‌ها

مقوله‌های اصلی	مقوله‌های فرعی (ابعاد)	آلفا کرونباخ	پایایی مرکب
مداخله‌گرها	حاکمیت سازمانی	۰.۹۶۲	۰.۹۷۳
	الزامات زیست محیطی	۰.۹۷۸	۰.۹۸۴
	اقدامات داوطلبانه و خیرخواهانه	۰.۹۸۱	۰.۹۸۵
	الزامات قانونی	۰.۹۴۸	۰.۹۶۷
	اهداف و چشم انداز	۰.۹۵۹	۰.۹۷
شرایط علی	مجموع	۰.۹۹۳	۰.۹۹۳
	توانمند سازی کارکنان	۰.۹۶۸	۰.۹۷۹
	اخلاق مداری	۰.۹۸۱	۰.۹۸۵
	مدیریت فرایندها	۰.۹۷۹	۰.۹۸۶
شرایط زمینه‌ای	مجموع	۰.۹۹	۰.۹۹۱
	توانمندسازی جامعه محلی	۰.۹۷۶	۰.۹۸۱
	ایمنی و امنیت جامعه	۰.۹۵۳	۰.۹۷
	ارتقای معیشت ساحل نشینان	۰.۹۵۱	۰.۹۶۹
راهبردها	مجموع	۰.۹۹	۰.۹۹۵
	توسعه مدیریت منابع انسانی سازمان	۰.۹۶۲	۰.۹۷۵
	توسعه گردشگری دریایی	۰.۹۷۱	۰.۹۷۹
	حکمرانی شایسته	۰.۹۶۳	۰.۹۷
پیامدها	مجموع	۰.۹۸۷	۰.۹۸۸
	پایداری زیست محیطی	۰.۸۹۳	۰.۹۳۴
	بهبود کیفیت زندگی ساحل نشینان	۰.۹۶۵	۰.۹۸۳
	تعامل شهر سیندر	۰.۹۵۵	۰.۹۶۷
	خوشنای سازمانی	۰.۹۱۵	۰.۹۳۹
	مجموع	۰.۹۸۱	۰.۹۸۳

۵۴... پژوهش‌های جامعه‌شناختی، سال پانزدهم، شماره دوم، تابستان ۱۴۰۰

همانگونه که در جدول ۲ نشان داده شده است، ضریب آلفای کرونباخ برای تمامی سازه‌ها (مقوله‌های) اصلی و مقوله‌های فرعی بیش از ۰/۷ بدست آمده که نشان دهنده پایایی مطلوب گویه‌های پرسشنامه است. علاوه بر این پایایی ترکیبی نیز برای تمامی مقوله‌های اصلی و فرعی محاسبه شده است. مقدار پایایی ترکیبی یک سازه از یک نسبت حاصل می‌شود که در صورت این کسر، واریانس بین یک سازه با شاخص‌هایش و در مخرج کسر، واریانس سازه با شاخص‌هایش به اضافه مقدار خطای اندازه‌گیری می‌آید.

در صورتی که مقدار پایایی ترکیبی بالاتر از ۰/۷ باشد نشان از پایداری درونی مناسب است و مقدار کمتر از ۰/۶ عدم وجود پایایی است. بار عاملی استاندارد برای تک‌تک گویه‌ها هر عامل بررسی شد. شاخص ارزیابی میزان ارتباط هر سؤال به عامل زیربنایی آن، مقدار بالای ۰/۷ رابطه هر سؤال با عامل مرتبط دلالت دارد که این مقدار بار عاملی باعث معناداری هر سؤال می‌شود. نتایج نشان داد، همه گویه‌ها به‌طور معنادار به عامل زیربنایی خود مرتبط هستند و می‌توان گفت که مدل اندازه‌گیری طی ارزیابی شاخص‌های جزئی مطلوب است.

طبق نتایج حاصل میزان همبستگی بین شاخص‌های یک سازه با آن سازه و میزان همبستگی بین شاخص‌های یک سازه با سازه‌های دیگر مقایسه گردید. مقدار همبستگی میان شاخص‌ها با سازه‌های مربوط به خود از همبستگی میان آن‌ها و سایر سازه بیشتر است که این مطلب گواه مناسب بودن روایی و اگرای بارهای عاملی متقابل است.

جدول ۳: معیار قدرت پیش بینی مدل Q^2

مقوله های اصلی	مقوله های فرعی (ابعاد)	SSO	SSE	$Q^2 = 1 - SSE/SSO$
مداخله گرها	حاکمیت سازمانی	۶۸۰	۱۱۷۰۸۶۵	۰۰۸۲۷
	الزامات زیست محیطی	۶۸۰	۹۷۰۲۷۵	۰۰۸۵۷
	اقدامات داوطلبانه و خیرخواهانه	۸۵۰	۱۲۲۰۳۰۷	۰۰۸۵۶
	الزامات قانونی	۵۱۰	۸۷۰۲۷۵	۰۰۸۲۹
	اهداف و چشم انداز	۶۸۰	۱۵۵۰۲۳۵	۰۰۷۷۲
	مجموع	۳۴۰۰	۳۴۰۰	-
شرایط علی	توانمند سازی کارکنان	۵۱۰	۷۹۰۹۱۳	۰۰۸۴۳
	اخلاق مداری	۸۵۰	۱۱۹۰۰۳	۰۰۸۶
	مدیریت فرایندها	۵۱۰	۶۹۰۱۸	۰۰۸۶۴
	مجموع	۱۸۷۰	۱۸۷۰	-
شرایط زمینه ای	توانمندسازی جامعه محلی	۸۵۰	۱۴۳۰۷۸۲	۰۰۸۳۱
	ایمنی و امنیت جامعه	۵۱۰	۷۶۰۹۴۷	۰۰۸۴۹
	ارتقای معیشت ساحل نشینان	۵۱۰	۹۹۰۲۸۵	۰۰۸۰۵
	جبران خسارت عمومی	۵۱۰	۸۷۰۱۷۹	۰۰۸۲۹
	مجموع	۲۳۸۰	۲۳۸۰	-
راهبردها	توسعه مدیریت منابع انسانی سازمان	۵۱۰	۸۰۰۸۰۸	۰۰۸۴۲
	توسعه گردشگری دریایی	۶۸۰	۱۰۵۰۹۲۶	۰۰۸۴۴
	حکروایی شایسته	۱۰۲۰	۲۳۰۰۰۶۵	۰۰۷۷۴
	مجموع	۲۲۱۰	۴۶۹۰۰۶۸	۰۰۷۸۸
پیامدها	پایداری زیست محیطی	۵۱۰	۱۴۴۰۸۶۲	۰۰۷۱۶
	بهبود کیفیت زندگی ساحل نشینان	۳۴۰	۴۸۰۹۸۹	۰۰۸۵۶
	تعامل شهر - بندر	۶۸۰	۱۲۶۰۰۷	۰۰۸۱۵
	خوشنای سازمانی	۸۵۰	۲۵۷۰۳۳۵	۰۰۶۹۷
	مجموع	۲۳۸۰	۶۶۸۰۲۸۱	۰۰۷۱۹

۵۶... پژوهش‌های جامعه‌شناختی، سال پانزدهم، شماره دوم، تابستان ۱۴۰۰

شاخص Q^2 قابلیت پیش‌بینی شاخص‌های مربوط به سازه‌های درون‌زای مدل را نشان می‌دهد. در صورتی که مقدار Q^2 در مورد یک سازه درون‌زا صفر و با کمتر از صفر شود، نشان از آن دارد که روابط بین ساردهای دیگر مدل و آن سازه‌ی درون‌زا به خوبی تبیین نشده است و در نتیجه مدل احتیاج به اصلاح دارد. در مقابل، اگر مقدار Q^2 بیش از $0/6$ باشد بیانگر قدرت بالای پیش‌بینی شاخص‌های مربوط به سازه است. با توجه به جدول بالا مقدار قدرت پیش‌بینی بدست آمده نشان می‌دهد که قدرت پیش‌بینی همه متغیرهای درون‌زا بالای $0/6$ می‌باشد که نشان از مقدار کاملاً مطلوب هست.

جدول ۴: مقدار نیکویی برازش

مقوله‌های اصلی	مقوله‌های فرعی (ابعاد)	روایی همگرا	ضریب تبیین	ضریب تبیین اصلاح شده	نیکوی برازش
مداخله‌گرها	حاکمیت سازمانی	۰۰۹	۰۰۹۷۸	۰۰۹۷۸	۰۰۹۷۸
	الزامات زیست محیطی	۰۰۹۳۸	۰۰۹۷۴	۰۰۹۷۴	۰۰۹۷۴
	اقدامات داوطلبانه و خیرخواهانه	۰۰۹۲۹	۰۰۹۸۵	۰۰۹۸۵	۰۰۹۸۵
	الزامات قانونی	۰۰۹۰۷	۰۰۹۶۸	۰۰۹۶۸	۰۰۹۶۸
	اهداف و چشم‌انداز	۰۰۸۹	۰۰۹۲۷	۰۰۹۲۷	۰۰۹۲۷
	مجموع	۰۰۸۸۴	-	-	-
شرایط علی	توانمندسازی کارکنان	۰۰۹۴	۰۰۹۵	۰۰۹۵	۰۰۹۵
	اختلاق‌مداری	۰۰۹۲۹	۰۰۹۹۱	۰۰۹۹۱	۰۰۹۹۱
	مدیریت فرایندها	۰۰۹۵۹	۰۰۹۵۵	۰۰۹۵۵	۰۰۹۵۵
	مجموع	۰۰۹۱۱	-	-	-
شرایط زمینه‌ای	توانمندسازی جامعه محلی	۰۰۹۱۱	۰۰۹۷۵	۰۰۹۷۵	۰۰۹۷۵
	ایمنی و امنیت جامعه	۰۰۹۱۴	۰۰۹۸۳	۰۰۹۸۳	۰۰۹۸۳
	ارتقای معیشت ساحل‌نشینان	۰۰۹۱۱	۰۰۹۳۵	۰۰۹۳۵	۰۰۹۳۵
	جبران خسارت عمومی	۰۰۹۰۱	۰۰۹۷۳	۰۰۹۷۳	۰۰۹۷۳
	مجموع	۰۰۸۸۱	-	-	-
راهبردها	توسعه مدیریت منابع انسانی سازمان	۰۰۹۲۹	۰۰۹۵۹	۰۰۹۵۹	۰۰۹۵۹
	توسعه گردشگری دریایی	۰۰۹۲	۰۰۹۷۸	۰۰۹۷۸	۰۰۹۷۸
	حکمروایی شایسته	۰۰۸۴۳	۰۰۹۸۸	۰۰۹۸۸	۰۰۹۸۸
	مجموع	۰۰۸۶۶	۰۰۹۷۹	۰۰۹۷۹	۰۰۹۷۹
پیامدها	پایداری زیست محیطی	۰۰۸۲۴	۰۰۹۱۸	۰۰۹۱۸	۰۰۹۱۸
	بهبود کیفیت زندگی ساحل‌نشینان	۰۰۹۶۶	۰۰۹۲۷	۰۰۹۲۷	۰۰۹۲۷
	تعامل شهر-سیندر	۰۰۸۸۱	۰۰۹۸۴	۰۰۹۸۴	۰۰۹۸۴
	خوشنای سازمانی	۰۰۷۵۷	۰۰۹۸۴	۰۰۹۸۴	۰۰۹۸۴
	مجموع	۰۰۸۰۴	۰۰۹۶۲	۰۰۹۶۲	۰۰۹۶۲

شاخص نیکویی برازش هر دو مدل اندازه گیری و ساختاری را مد نظر قرار می دهد و به عنوان معیاری برای سنجش عملکرد کلی مدل به کار می رود که مقدار بدست آمده از مطلوبیت کلی مدل حکایت دارد. مقدار نیکویی برازش بدست آمده از ضریب مطلوبی برخوردار است که مقادیر بدست آمده از مطلوبیت کلی مدل حکایت دارد. همانگونه که در جدول ۴ نشان داده شده است، روایی همگرا در تمامی موارد بیش از ۰/۸ بدست آمده است؛ مقدار ضریب تبیین و ضریب تبیین اصلاح شده نیز در تمامی موارد بیش از ۰/۹ بدست آمده است که نشان می دهد مدل پیشنهادی از برازش بسیار مطلوبی برخوردار است. شاخص نیکویی برازش کلی مدل نیز ۰/۹۲۹ بدست آمده است. سه مقدار ۰،۰۰۱، ۰،۰۲۵ و ۰،۳۶ بعنوان مقادیر ضعیف، متوسط و قوی شاخص نیکویی برازش معرفی شده است. با توجه به این که در تحقیق حاضر مقدار GOF برابر با ۰/۹۲۹ بدست آمده مشخص می شود که نیکویی برازش مدل بسیار قوی است.

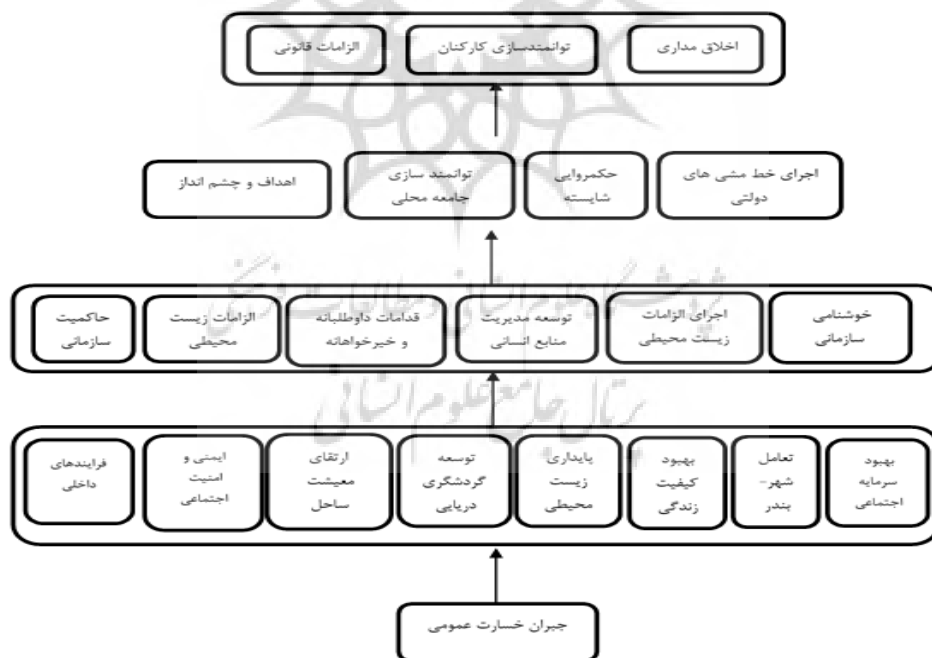
جدول ۵: ضرایب معناداری و آماره t

فواصل اطمینان بوت استرپ	سطح معناداری		اندازه اثر	ضریب تعیین	ضریب معناداری	ضریب مسیر	فرضیه ها	
	%۹۷.۵	%۲.۵						
۰.۱۷-	۰.۳۸-	۰.۰۰	۰.۰۸	۰.۹۸	۵.۵۶	۰.۲۷-	مداخله گرها ← راهبردها	۱
۰.۰۷	۰.۵۲	۰.۰۰	۰.۴۲		۱۳.۳۶	۰.۶۱	شرایط علی ← راهبردها	۲
۰.۰۷۶	۰.۵۴	۰.۰۰	۰.۴۳		۱۱.۵۸	۰.۶۵	شرایط زمینه ای ← راهبردها	۳
۰.۰۹۹	۰.۰۹۷	۰.۰۰	-	۰.۹۶	۳۵۴.۳۱	۰.۹۸	راهبردها ← پیامدها	۴

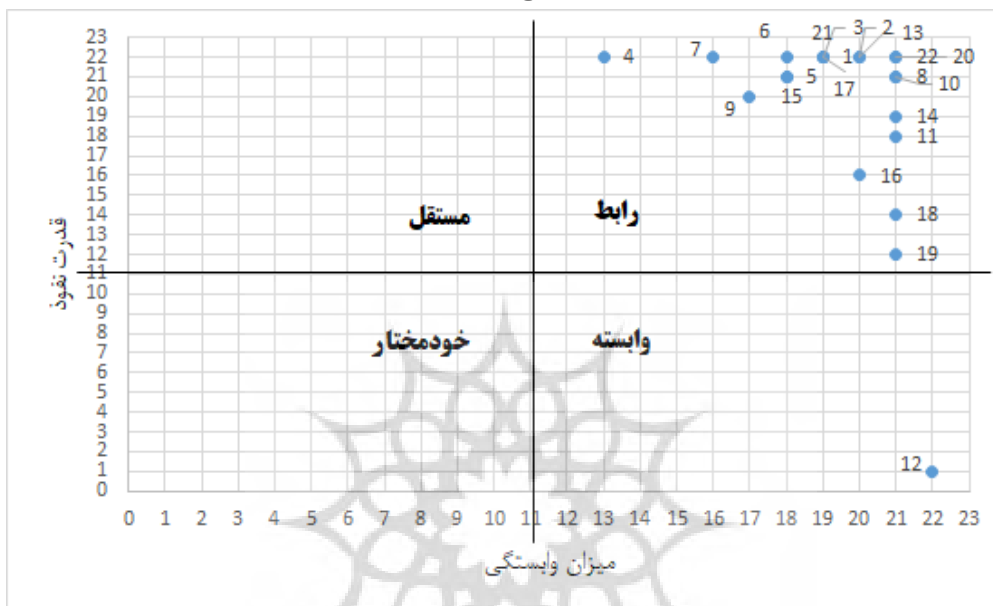
همانطور که در جدول ۵ نمایان است، مداخله گرها بر راهبردها ($\beta = -0.27$ ، $t = 5.56$ ، $p = 0.00$) اثر منفی و معناداری وجود دارد. بنابراین با افزایش مداخله گرها منجر به کاهش راهبردها می شود. همچنین شرایط علی بر راهبردها ($\beta = 0.61$ ، $t = 13.36$ ، $p = 0.00$) اثر مثبت و معناداری وجود دارد. بنابراین با افزایش شرایط علی منجر به افزایش راهبردها می شود. همچنین شرایط زمینه ای بر راهبردها ($\beta = 0.65$ ، $t = 11.58$ ، $p = 0.00$) اثر مثبت و معناداری وجود دارد. بنابراین با افزایش شرایط زمینه ای منجر به افزایش راهبردها می شود. همچنین راهبردها بر پیامدها ($\beta = 0.98$ ، $t = 354.31$ ، $p = 0.00$) اثر مثبت و معناداری وجود دارد. بنابراین با افزایش راهبردها منجر به افزایش پیامدها می شود.

۵۸... پژوهش‌های جامعه‌شناختی، سال پانزدهم، شماره دوم، تابستان ۱۴۰۰

در پژوهش حاضر، برای تعیین روابط مفهومی میان شاخص‌ها از نظر خبرگان استفاده شد. رابطه منطقی، زیربنای نظریه‌های خبرگان درباره ارتباطات مفهومی بین شاخص‌ها قرار گرفت. عوامل شناسایی شده برای مدل‌سازی ساختاری تفسیری عوامل شامل ۲۲ معیار می‌باشد که در مدل مفهومی استفاده شده‌اند. در این پژوهش، ابتدا ماتریس خود تعاملی ایجاد می‌شود. در ماتریس خود تعاملی از ۲۲ معیار استفاده می‌شود. برای استخراج این ماتریس از نظر خبرگان استفاده می‌شود. سپس بر اساس جدول خود تعاملی ماتریس دستیابی اولیه بر اساس اعداد صفر و یک تشکیل می‌شوند و سپس روابط تعدی ایجاد شده و ماتریس دستیابی نهایی تشکیل می‌شود. سپس از روی ماتریس دستیابی نهایی، مجموعه دستیابی و پیش-نیاز استخراج شده و معیارها سطح بندی می‌شوند. پس از مشخص شدن سطوح هر یک از شاخص‌ها و با در نظر گرفتن ماتریس دست‌یابی نهایی، مدل ساختاری تفسیری ترسیم می‌شود. مدل نهایی در شکل ۴ مشاهده می‌شود. این مدل از ۵ سطح تشکیل شده است. که سطح اول آن تاثیر پذیرترین سطح و سطح ۵ آن تاثیر گذارترین سطح می‌باشد.



شکل ۴: مدل سطح بندی شاخص ها



شکل ۵: نمودار قدرت نفوذ و وابستگی

بر این اساس معیار شماره ۱۲ (جبران خسارت عمومی) از نوع وابسته است این متغیرها دارای وابستگی قوی و هدایت ضعیف هستند این متغیر اصولاً تاثیرپذیری بالا و تاثیرگذاری کمی روی سیستم دارند. مابقی معیارها از نوع رابط هستند این متغیرها از وابستگی بالا و قدرت هدایت بالا برخوردارند به عبارتی تاثیرگذاری و تاثیرپذیری این معیارها بسیار بالاست و هر تغییر کوچکی بر روی این متغیرها باعث تغییرات اساسی در سیستم می شود.

بحث و نتیجه گیری

در این تحقیق پنج دسته از مقوله های اصلی شامل عوامل زمینه ای، عوامل علی، عوامل مداخله گر، راهبردها و پیامدها در رابطه با مسئولیت اجتماعی سازمان بنادر ایران شناسایی شده است. برای مقوله اصلی "شرایط زمینه ای"، چهار شاخص (مقوله فرعی) شامل توانمندسازی جامعه محلی، ایمنی و امنیت جامعه، ارتقای معیشت ساحل نشینان و جبران خسارت عمومی شناسایی شده است. این یافته حاکی از آن

۶۰... پژوهش‌های جامعه‌شناختی، سال پانزدهم، شماره دوم، تابستان ۱۴۰۰

است که برای تحقق مسئولیت‌پذیری اجتماعی بنادر لازم است شرایط محلی بنادر به گونه‌ای مدیریت شود که باعث بهبود امنیت منطقه شده و سطح معیشت افراد بومی نیز ارتقاء یابد و فعالیت‌های بندر نباید به شکلی باشد که باعث خسارت برای جمعیت محلی شود. عوامل شناسایی شده برای شرایط زمینه‌ای تا حدی در تحقیقات پیشین نیز مورد اشاره قرار گرفته است. در پژوهشی که توسط حسن زاده (۱۳۹۵) با عنوان ارائه الگوی برای تعالی در مسئولیت اجتماعی شرکتها انجام شد نیز این محقق اشاره کرد که فعالیت شرکت‌ها باید به شکلی باشد که باعث منفعت‌رسانی به جامعه شود. در مطالعه‌ای که توسط کلایمک، میکالسکا و دابروفسکی^۱ (۲۰۱۹) در رابطه با مسئولیت‌پذیری اجتماعی بندر گدانسک انجام شد نیز این محققان عدم خسارت رساندن به جامعه و سودآوری برای جامعه را بعنوان شاخص‌های مسئولیت‌پذیری بندر معرفی کرده‌اند که این یافته‌ها با نتایج بدست آمده در تحقیق حاضر همخوانی دارد.

در رابطه با "شرایط علی" سه مقوله فرعی شامل توانمندسازی کارکنان، اخلاق‌مداری و مدیریت فرایندها شناسایی شد. این یافته مویده آن است که جهت نهادینه‌سازی احساس مسئولیت اجتماعی در سازمان، از یک سو لازم است تفویض اختیار و آزادی تصمیم‌گیری به کارکنان اعطا شود و از سوی دیگر، اقدامات درون و برون سازمانی باید بر اساس اخلاق‌مدار صورت گیرد. همچنین کلیه فرایندهای سازمانی باید به شکلی مدیریت شود که با اهداف مسئولیت‌پذیری اجتماعی همراستایی داشته باشد. این یافته با نتایج بدست آمده در برخی از مطالعات پیشین همسو است. بعنوان مثال، مدهوشی و نوروزی (۱۳۹۴) تدوین و اجرای کدهای اخلاقی به عنوان راهنمای اصول اخلاق حرفه‌ای و مسئولیت‌پذیری اجتماعی را بعنوان یکی از شاخص‌های تعالی مسئولیت‌پذیری اجتماعی در سازمان معرفی کرده‌اند. رز^۲ (۲۰۰۷) نیز پابندی مدیران سازمان به اخلاق‌مداری را در کنار ارزش‌آفرینی برای ذینفعان بعنوان یکی از مولفه‌های تحقق مسئولیت‌پذیری اجتماعی شرکت معرفی کرده است. به همین ترتیب، اکبری و فهام (۱۳۹۵) نیز اخلاق کسب و کار را عامل موثری در تحقق مسئولیت‌پذیری اجتماعی شرکت معرفی کرده‌اند که این یافته‌ها با نتایج بدست آمده در تحقیق حاضر همخوانی دارد.

^۱ Klimek, Michalska, & Dąbrowski

^۲ Rose

در رابطه با شرایط مداخله‌گر، حاکمیت سازمانی، الزامات زیست محیطی، اقدامات داوطلبانه و خیرخواهانه، الزامات قانونی، و اهداف و چشم انداز شناسایی شد. در تبیین این یافته باید اظهار داشت که ملاحظات زیست محیطی و قانونی از عوامل موثر بر میزان پایداری شرکتها به مسئولیت‌پذیری اجتماعی است. در بسیاری از کشورها مقررات قانونی و نظارتی جهت حفظ محیط زیست تدوین شده و استانداردهایی نیز در این زمینه به شرکت‌ها ابلاغ می‌شود. همچنین سطح مشارکت شرکت در فعالیت‌های عدم المنفعه و خیرخواهانه نیز شاخصی از تعهد سازمان نسبت به جامعه است که علاوه بر خوشنامی شرکت، منفعی را برای جامعه نیز به همراه دارد. مقوله‌های مذکور پیش از این در تحقیقات دیگری نیز مورد اشاره قرار گرفته‌اند. بعنوان مثال، خان و المماری^۱ (۲۰۱۶) در بررسی مسئولیت‌پذیری اجتماعی بنادر عمان، به الزامات قانونی و الزامات زیست محیطی اشاره کرده‌اند. بهار مقدم، صادقی و صفرزاده (۱۳۹۲) در تحقیق خود به نقش مکانیزم‌های حاکمیت شرکتی در افشای مسئولیت اجتماعی شرکت‌ها اشاره کرده‌اند که با نتیجه بدست آمده در این تحقیق (حاکمیت سازمانی) همسو است. علی‌ادایانی و سلیمانپور (۱۳۹۸) نیز ملاحظات زیست محیطی را بعنوان یکی از شاخص‌های مسئولیت‌پذیری اجتماعی معرفی کرده‌اند.

در رابطه با مقوله "راهبردها"، مقوله‌های فرعی شامل توسعه مدیریت منابع انسانی سازمان، توسعه گردشگری دریایی، و حکمروایی شایسته شناسایی شدند. بر اساس این یافته مشخص می‌شود که نحوه مدیریت منابع انسانی و جهت‌دهی به اقدامات نیروی انسانی یک راهبرد مهم برای تحقق مسئولیت‌پذیری اجتماعی به شمار می‌رود. همچنین بحث حکمرانی شایسته که اغلب با عنوان حکمرانی خوب در ادبیات پژوهش به آن اشاره شده است نیز بعنوان یکی دیگر از راهبردهای لازم برای ایفای مسئولیت اجتماعی سازمان شناسایی شده است که مبین اهمیت مواردی چون شفافیت، عدالت، قانون‌مداری و غیره در تحقق مسئولیت‌پذیری اجتماعی سازمان است. همچنین توسعه گردشگری دریایی نیز از دیگر راهبردهای شناسایی شده در این تحقیق است که ناظر بر کسب درآمد برای بنادر از طریق ترویج فعالیت‌های گردشگری است. راهبردهای شناسایی شده در پژوهش حاضر با مطالعات انجام شده توسط سایر محققان

^۱ Khan & Al Mamari

۶۲... پژوهش‌های جامعه‌شناختی، سال پانزدهم، شماره دوم، تابستان ۱۴۰۰

همسویی دارد. بعنوان مثال، رودریگز-فرناندز^۱ (۲۰۱۶) وجود حکمرانی شایسته را عاملی موثر در مسئولیت‌پذیری اجتماعی سازمان معرفی کرده است. در تحقیقی دیگر، ردایی، حبیبی تبار، امینی و ساده (۱۳۹۸) نیز رابطه معنی‌داری بین حکمرانی خوب و مسئولیت‌پذیری اجتماعی سازمان را گزارش کردند. میلفلنر، پوتوکنیک و ژیک^۲ (۲۰۱۵) نیز گزارش کردند که مدیریت منابع انسانی رابطه مستقیم و معنی‌داری با مسئولیت‌پذیری اجتماعی و عملکرد سازمانی دارد که این یافته‌های با نتایج بدست آمده در پژوهش حاضر همخوانی دارد.

در این تحقیق شاخص‌هایی چون پایداری زیست محیطی، بهبود کیفیت زندگی ساحل نشینان، تعامل شهر-بندر و خوشنامی سازمانی بعنوان پیامدهای مسئولیت اجتماعی سازمان بنادر ایران شناسایی شد. بر این اساس پایداری بنادر کشور به مسائل زیست محیطی و اجتماعی باعث محافظت از محیط زیست کشور شده و علاوه بر این که تاثیر مثبتی بر سطح رفاه مردم بومی می‌شود، باعث ایجاد وجهه و خوشنامی برای بنادر نیز خواهد شد. بهبود شهرت و خوشنامی سازمان یکی از پیامدهای مهم مسئولیت‌پذیری اجتماعی است؛ به طوری که انگیزه بسیاری از شرکت‌ها برای انجام اقدامات مسئولانه در قبال جامعه، تلاش برای کسب وجهه و خوشنامی است. بهبود شرایط محیط زیست و شرایط اجتماعی (بهبود کیفیت زندگی ساحل نشینان) که در این تحقیق مورد اشاره قرار گرفت از ابعاد اصلی توسعه پایدار به شمار می‌رود که با استناد به یافته‌های تحقیق حاضر، با پیاده‌سازی الگوی صحیح مسئولیت‌پذیری اجتماعی در بنادر، قابل تحقق هستند. پیامدهای شناسایی شده در این تحقیق با نتایج گزارش شده توسط سایر محققان مطابقت دارد. جولینک و نیستن^۳ (۲۰۱۵) به این موضوع اشاره دارند که رفتار مسئولانه شرکت‌های تجاری تاثیر مثبتی بر پایداری محیط زیست دارد. غربالی (۱۳۹۸) نیز افزایش مراودات و تعاملات بین بندر و ساکنین بومی منطقه را عاملی موثر جهت توسعه پایدار مناطق بندری معرفی کرده است. مسرت و ایمانی (۱۳۹۸) نشان دادند که مسئولیت اجتماعی شرکت از طریق افزایش اعتماد عمومی باعث خوشنامی و شهرت سازمانی می‌شود.

¹ Rodriguez-Fernandez

² Milfelner, Potočnik, & Žižek

³ Jolink, & Niesten

با توجه به نتایج بدست آمده در پژوهش حاضر، برای بهبود مسئولیت اجتماعی شرکتی و توسعه پایدار پیشنهاد می شود:

-توانمند سازی جامعه محلی با حمایت از خرید و توسعه محصولات ساحلنشینان باعث اشتغال ذایی و افزایش کیفیت زندگی مردم محلی شود.

-مدیران بنادر بایستی محیط به عنوان سرمایه در نظر بگیرند و ارتباط مستقیم با جامعه باعث پایدار بودن مسئولیت اجتماعی می شود.

-ارتقاء نگرش مدیران در حوزه های مسئولیت اجتماعی در سازمان بنادر و دریانوردی کشور به تفکیک مورد مطالعه قرار بگیرد، همچنین استفاده از مطالعات تطبیقی در بررسی وضعیت مسئولیت اجتماعی شرکتی در بنادر کشورهای توسعه یافته و استفاده از تجارب ارزشمند آنها در این زمینه می تواند در ارتقاء مسئولیت اجتماعی شرکتی و توسعه پایدار در بنادر ایران مفید باشد.

- اگر مدیران سازمان ها به دنبال دستیابی شهرت، ایجاد اعتبار، خوشنامی سازمانی و کسب رضایت ذی نفعان سازمان هستند، لازم است که در تمامی ابعاد مسئولیت اجتماعی به نحو مطلوبی سرمایه گذاری انجام دهند؛ به خصوص این سرمایه گذاری باید در سطوح بالاتر مسئولیت اجتماعی یعنی در سطح مسئولیت اخلاقی و مسئولیت خیرخواهانه که غیرالزامی و داوطلبانه است، بیشتر باشد.

-بازتعریف مأموریت سازمان بنادر و دریانوردی، متناسب سازی سیاست های تشویقی و حمایتی از سازمان های وابسته بر مبنای مدل های مسئولیت اجتماعی پیشرفته و جدید باشد.

-بکارگیری پژوهش هایی در جهت بهینه سازی مسئولیت اجتماعی شرکتی در شرایط سازمان بندار و دریانوردی ایران هم پیشنهادی در جهت دستیابی به نتایجی گران بها است که بدون شک وضعیت کنونی مسئولیت اجتماعی شرکتی در سازمان بنادر و دریانوردی ایران را بهبود می بخشد.

منابع

اکبری، مرتضی؛ الهام فهم (۱۳۹۵). مسئولیت پذیری اجتماعی شرکتی و اخلاق کسب و کار در بخش کشاورزی. اخلاق در علوم و فناوری. ۳(۱)، ۱-۸.

باقری، محمد هادی؛ محمد علی عبدالوند، سید جمال الدین طیبی، بهناز خدایاری. (۱۳۹۹). طراحی الگو مسئولیت اجتماعی در کارآفرینی با استفاده از روش فراترکیب. توسعه کارآفرینی. ۱، ۴۱-۶۰.

۶۴... پژوهش‌های جامعه‌شناختی، سال پانزدهم، شماره دوم، تابستان ۱۴۰۰

- بهار مقدم، مهدی؛ زین العابدین صادقی، ساره صفرزاده. (۱۳۹۲). بررسی رابطه‌ی مکانیزم‌های حاکمیت شرکتی بر افزایش مسئولیت اجتماعی شرکت‌ها. حسابداری مالی ۲۰، ۹۰-۱۰۷.
- پیری، روضان، کرم پور، روزا، کفاشی، مجید. (۱۳۹۷). بررسی موانع اقتصادی توسعه یافتگی در استان ایلام باروش نظریه‌ی زمینه‌ای. پژوهش‌های جامعه‌شناسی، ۱۲(۱،۲)، ۱۷۳-۲۰۲.
- جعفری، ام کلثوم، بریمانی، ابوالقاسم. (۱۳۹۹). رابطه بین سلامت سازمانی و مسئولیت‌پذیری اجتماعی با نقش میانجی خوش‌بینی تحصیلی در معلمان. پژوهش‌های جامعه‌شناسی، ۱۴(۴)، ۱۱۷-۱۳۸.
- حسن زاده دستجردی، کورش. (۱۳۹۵). ارائه الگوی برای تعالی در مسئولیت اجتماعی شرکتها در قالب الگو تعالی سازمانی، همایش مسئولیت اجتماعی شرکت-مسئولیت اجتماعی صنعت نفت، تهران، موسسه پژوهش در مدیریت و برنامه‌ریزی انرژی دانشگاه تهران
- خسروی، ابوالفضل. (۱۳۹۷). توسعه پایدار در پرتو انتخاب معیار برتر مسئولیت اجتماعی از دیدگاه خبرگان. فصلنامه علمی - پژوهشی آموزش محیط زیست و توسعه پایدار، ۷(۲)، ۷۷-۹۰.
- ردابی، هادی؛ حسین حبیبی تبار، زین العابدین امینی سابق، حسان ساده. ۱۳۹۸. مدل سازی معادلات ساختاری مسئولیت اجتماعی اسلامی با تکیه بر مدیریت دولتی نوین از نوع حکمرانی خوب. رهبری و مدیریت آموزشی. ۱۰۵-۱۲۴.
- رهنمای، فریدون؛ اناهیتا زندی. (۱۳۹۸). تاثیر مسئولیت اجتماعی شرکت و مالکیت نهادی با نفوذ بر ارزش شرکت. سیاستهای مالی و اقتصادی. ۲۷(۳)، ۱۳۳-۱۵۹.
- شافعی، رضا. احمدی، کیومرث. (۱۳۹۷). مسئولیت‌پذیری اجتماعی سازمانی مفاهیم، نظریه‌ها، الگوها و کاربردها، چاپ دوم، انتشارات سمت.
- شاه حسینی، محمد علی، عربلوی مقدم، سعید. (۱۳۹۵). مسئولیت اجتماعی شرکتی رویکردی جامع، انتشارات دانشگاه تهران
- صداقت، سید ماکان، شریفی طراز کوهی، حسین، شمس، احمد، منصوری، سعید. (۱۳۹۸). بررسی رابطه حق توسعه و ارتقاء توسعه پایدار و همه‌جانبه کشورهای توسعه نیافته. پژوهش‌های جامعه‌شناسی، ۱۳(۳،۴)، ۸۹-۱۱۶.
- ظهوری، بهاره. (۱۳۹۶). طراحی مدل برندسازی کالاهای تندمصرف با رویکرد مسئولیت اجتماعی، پایان نامه کارشناسی ارشد، دانشکده مدیریت و حسابداری، دانشگاه علامه طباطبایی
- عزیزی، مرضیه، صداقت، مستوره. (۱۳۹۹). مقایسه مسئولیت‌پذیری اجتماعی، رابطه والد فرزند و بهزیستی روانی در دانش آموزان تک والدینی و عادی. پژوهش‌های جامعه‌شناسی، ۱۴(۴)، ۱۳۹-۱۵۸.
- علیدادیانی، فریبا، محبوبه سلیمان پور. (۱۳۹۸). رابطه بین رفتار محیط زیستی با میزان تفکر سیستمی و مسئولیت‌پذیری اجتماعی (مورد مطالعه: کارکنان محیط زیست خراسان شمالی). آموزش محیط زیست و توسعه پایدار. ۳(۲)، ۸۹-۱۰۲.
- غربالی مقدم، یاسر. (۱۳۹۸). تعامل شهر با بندر، انتشارات سازمان بندر و دریانوردی، ناشر کتب تخصصی دریایی و بندری

- غریبالی مقدم، ی. اسحق، ن. دافی، س. (۱۳۹۸). جهت گیری های راهبردی بنادر کوچک بازرگانی استان خوزستان. چاپ اول ، انتشارات سامان بنادر و دریانوردی ناشر کتب تخصصی دریایی و بندری .
- مدهوشی، مهرداد؛ عباسعلی نوروزی. (۱۳۹۴). تبیین الگوی ارتقاء مسئولیت پذیری اجتماعی سازمان. مطالعات مدیریت راهبردی. ۲۳ (۱)، ۴۳-۶۰.
- مسرت، سارا، ایمانی، عبدالمجید. (۱۳۹۸). تاثیر مسئولیت اجتماعی بر شهرت سازمانی با توجه به نقش میانجی اعتماد اجتماعی (مورد مطالعه شرکت مدیران خودرو-خودروی شهرستان بم). فصلنامه پژوهش های مدیریت. سال دوازدهم، شماره چهل و هشتم، زمستان.
- Acciario, M. (2015). Corporate responsibility and value creation in the port sector. *International Journal of Logistics Research and Applications*, 18(3), 291-311.
- Di Gerio, C., Fiorani, G., & Paciullo, G. (2020). Fostering Sustainable Development and Social Responsibility in Higher Education: The Case of Tor Vergata University of Rome. *Management Dynamics in the Knowledge Economy*, 8(1), 31-44
- Drobetz, W., Merikas, A., Mrika, A. and Tsionas, M.G. (2014). "Corporate social responsibility disclosure: The case of international shipping," *Transportation Research Part E*, Vol. 71, pp. 18-44
- Famiyeh, S. (2017). Corporate social responsibility and firm's performance: empirical evidence, *Social Responsibility Journal*, 13(2). 390-406.
- Fasoulis, I., & Kurt, R. E. (2019). Reframing corporate social responsibility and sustainability in the aftermath of United Nations 2030 agenda: an empirical study into the tanker and dry bulk maritime sector. *Journal of Marine and Island Cultures*, 8(1), 61-82.
- Ignaccolo, M., Inturri, G., & Cocuzza, E. (2020). Sustainability of freight transport through an integrated approach: the case of the eastern sicily port system. *Transportation Research Procedia*, 45, 177-184.
- Jolink, A., Niesten, E., (2015). Sustainable development and business models of entrepreneurs in the organic food industry. *Business Strategy and the Environment*. 24, 386-401
- Khan, F. R., & Al Mamari, A. (2016). Corporate social responsibility (CSR) activities of selected companies at Sohar Port, Oman. *International Journal of Management, Innovations & Entrepreneurial Research*, 2(1), 01-12.
- Klimek, H., & Dąbrowski, J. (2018). Corporate social responsibility of the Port of Gdynia. In *SHS Web of Conferences* (Vol. 57, p. 01017). EDP Sciences.
- Klimek, H., Michalska-Szajer, A., & Dąbrowski, J. (2019). Corporate social responsibility of the Port of Gdansk. *Zeszyty Naukowe Akademii Morskiej w Szczecinie*.
- Lim, S., Pettit, S., Abouarghoub, W., & Beresford, A. (2019). Port sustainability and performance: A systematic literature review. *Transportation Research Part D: Transport and Environment*, 72, 47-64.

- López-Morales, J. S., Huerta, A., Andrade, M. G., & Zarrabal, C. G. (2020). Corporate social responsibility in ports of Latin America. *Marine Economics and Management*, 24(2), 245-269
- Milfelner, B., Potočnik, A., & Žižek, S. Š. (2015). Social responsibility, human resource management and organizational performance. *Systems research and behavioral science*, 32(2), 221-229.
- Muafi, M. (2017). From company reputation to environmental performance. The context of corporate social responsibility port manager in Indonesia. *Journal of Environmental Management and Tourism (JEMT)*, 8(07 (23)), 1386-1398.
- Puig, M., Wooldridge, C., Mihall, A. and Darbra, R.M. (2015). "Current status and trends of the environmental performance in European ports," *Environmental Science and Policy*, Vol. 48, pp. 57-66
- Rodriguez-Fernandez, M. (2016). Social responsibility and financial performance: The role of good corporate governance. *BRQ Business Research Quarterly*, 19(2), 137-151.
- Rose, J. M. (2007). Corporate directors and social responsibility: Ethics versus shareholder value. *Journal of Business Ethics*, 73(3), 319-331.
- Sherman, P., & Hansen, J. (2010). The new corporate social responsibility: a call for sustainability in business education. *International Journal of Environment and Sustainable Development*, 9(1-3), 241-254.
- Silvestre, B. S., & Țîrcă, D. M. (2019). Innovations for sustainable development: Moving toward a sustainable future. *Journal of Cleaner Production*, 208, 325-332.
- Tomislav, K. (2018). The concept of sustainable development: From its beginning to the contemporary issues. *Zagreb International Review of Economics & Business*, 21(1), 67-94.
- Tsvetkova, A. (2020). Social responsibility practice of the evolving nature in the sustainable development of Arctic maritime operations. In *Arctic Marine Sustainability* (pp. 119-143). Springer, Cham.
- Wu, C.-L., Fang, D.-P., Liao, P.-C., Xue, J.-W., Li, Y., & Wang, T. (2015). Perception of Corporate Social Responsibility: The case of Chinese international contractors. *Journal of Cleaner Production*, 107(15), 185–194.
- Xia, B., Olanipekun, A., Chen. (2018). Conceptualising the state of the art of corporate social responsibility (CSR) in the construction industry and its nexus to sustainable development. *Journal of Cleaner Production*, 195, 340-353.
- Yuan, Y., Lu, L. Y., Tian, G., & Yu, Y. (2020). Business strategy and corporate social responsibility. *Journal of Business Ethics*, 162(2), 359-377.



پژوهشگاه علوم انسانی و مطالعات فرهنگی
پرتال جامع علوم انسانی