

نقش میانجی انعطاف‌پذیری شناختی در رابطه ویژگی‌های شخصیتی و سبک‌های

مقابله‌ای رانندگان پایانه‌های بین شهری تهران

The mediating role of cognitive flexibility in the relationship between
personality traits and coping styles of bus drivers of intercity terminals of
Tehran

تاریخ دریافت مقاله: ۱۳۹۹/۰۴/۱۶، تاریخ دریافت نسخه نهایی: ۱۴۰۰/۰۱/۱۷، تاریخ پذیرش مقاله: ۱۴۰۰/۰۲/۱۲

نوع مقاله: علمی - پژوهشی

N.Rezaiee., (Ph.D student), M.Ghamari., (Ph.D)., S.Bazzazian., (Ph.D), & V.Babakhani., (Ph.D)

Abstract

The present study aimed to examine the mediating role of cognitive flexibility in the relationship between personality traits and coping styles. The research method was correlational. The research population consisted of all male drivers of bus terminals of Tehran. Two hundred ten males were selected by multistage random sampling. Coping Inventory for Stressful Situations (Endler & Parker, 1990), NEO Personality Inventory (Costa & McCrae, 1992), Cognitive Flexibility Inventory (CFI) (Dennis & Vandervel, 2010) were used to collect data. Data were analyzed by Structural Equation Modeling (SEM) using Amos-21 and SPSS-19. The results showed a negative relationship between neuroticism and problem-focused coping style and a negative relationship between emotion orientation and avoidance and problem-focused coping style ($P < 0.05$). There was a positive relationship between extraversion, agreeableness, conscientiousness, and a problem-oriented coping style, and a negative relationship with emotion-oriented and avoidant coping styles ($P < 0.05$). Openness to experience was not related to coping styles significantly, but openness to experience had not a significant relationship with coping styles. Neuroticism, extraversion, and conscientiousness indirectly affected problem-focused coping styles through cognitive flexibility ($P < 0.05$). Neuroticism and conscientiousness indirectly affected emotion-focused coping styles through cognitive flexibility ($P < 0.05$). The indirect effects of personality traits on coping style avoidance by cognitive flexibility were discarded.

Keywords: Personality Traits, Cognitive Flexibility, Coping Styles, Drivers

نسرين رضائي، محمدقمري، سعیده بزازيان و وحیده باباخانی^۱
چکیده

هدف این پژوهش بررسی نقش میانجی انعطاف‌پذیری شناختی در رابطه ویژگی‌های شخصیتی و سبک‌های مقابله‌ای بود. این پژوهش توصیفی از نوع همبستگی و جامعه آماری، کلیه رانندگان مرد اتوبوس‌های بین شهری پایانه‌های شهر تهران بود. از جامعه مورد نظر نمونه‌ای به حجم ۲۱۰ نفر با روش نمونه‌گیری تصادفی خوشه‌ای چند مرحله‌ای انتخاب شدند و به سه پرسشنامه سبک‌های مقابله‌ای (اندلر و پارکر، ۱۹۹۰)، پرسشنامه ویژگی‌های شخصیتی نئو (کاستا و مک کری، ۱۹۹۲)، پرسشنامه انعطاف‌پذیری شناختی (دنيس و وندروال، ۲۰۱۰) پاسخ دادند. تحلیل داده‌ها و ارزیابی الگوی پیشنهادی با استفاده از الگوریتم معادلات ساختاری (SEM) بر اساس نرم افزار Amos-21 و SPSS-19 انجام شد. نتایج نشان داد بین ویژگی شخصیتی روان رنجور خوبی با سبک مقابله‌ای مسأله‌مدار رابطه منفی و با سبک مقابله‌ای هیجان‌مدار و اجتنابی رابطه مثبت و معنادار وجود دارد ($P < 0.05$). بین ویژگی‌های شخصیتی برونگرایی، سازگاری، وظیفه‌شناسی با سبک مقابله‌ای مسأله‌مدار رابطه مثبت و با سبک مقابله‌ای هیجان‌مدار و اجتنابی رابطه منفی و معنادار وجود دارد ($P < 0.05$). اما بین ویژگی شخصیتی گشودگی در برابر تجربه با سبک‌های مقابله‌ای رابطه معناداری یافت نشد. همچنین، روان‌رنجور خوبی، برونگرایی و وظیفه‌شناسی اثر غیرمستقیم بر سبک مقابله‌ای مسأله‌مدار از طریق انعطاف‌پذیری شناختی دارند ($P < 0.05$). ویژگی‌های شخصیتی روان رنجور خوبی و وظیفه‌شناسی اثر غیرمستقیم بر سبک مقابله‌ای هیجان‌مدار از طریق انعطاف‌پذیری شناختی دارند ($P < 0.05$). اثرات غیر مستقیم ویژگی‌های شخصیتی بر سبک مقابله‌ای اجتنابی از طریق انعطاف‌پذیری شناختی رد شد ($P > 0.05$). در کل می‌توان گفت ویژگی‌های شخصیتی روان رنجور خوبی، برونگرایی و وظیفه‌شناسی از طریق انعطاف‌پذیری شناختی بر سبک‌های مقابله‌ای مسأله‌مدار و هیجان‌مدار تاثیر می‌گذارند.

کلیدواژه‌ها: ویژگی‌های شخصیتی، انعطاف‌پذیری شناختی، سبک‌های مقابله‌ای، رانندگان

۱. دانشجوی دکتری گروه مشاوره، واحد ابهر، دانشگاه آزاد اسلامی، ابهر، ایران.

۲. نویسنده مسئول: دانشیار گروه مشاوره، واحد ابهر، دانشگاه آزاد اسلامی، ابهر، ایران.

counselor_ghamari@yahoo.com

۳. دانشیار گروه مشاوره، واحد ابهر، دانشگاه آزاد اسلامی، ابهر، ایران.

۴. استادیار گروه مشاوره، واحد ابهر، دانشگاه آزاد اسلامی، ابهر، ایران.

مقدمه

رانندگی یک تکلیف چالش برانگیز است و اغلب با استرس زیادی همراه است. استرس یکی از پیش‌بینی کننده‌های کارآمد رفتار رانندگی پرخطر است (گی، کو، جیانگ، دا، سان و ژانگ، ۲۰۱۴) که ممکن است عملکرد رانندگان را با ایجاد خطاهای بیشتر و نقض قوانین رانندگی تخریب کند و آنها را مستعد افزایش خطر تصادفات و آسیب رساندن به سایر افراد در جاده نماید (آسچه، سندالس و گومز، ۲۰۱۷). فعالیت‌هایی که افراد با هدف کاهش استرس انجام می‌دهند سبک‌های مقابله‌ای نامیده می‌شوند (تامسون، فیوریلو، روتبوم، رسلر و مایکوپولوس، ۲۰۱۸). سبک‌های مقابله‌ای، تلاش‌های شناختی و رفتاری به منظور افزایش کنترل و اداره شرایط تنش‌زا، در تطابق فرد با محیط و یا کوشش‌هایی برای پیشگیری از پیامدهای منفی شرایط استرس‌زا است (آلکالا-هریا و ماروان، ۲۰۱۴). شیوه‌های مقابله با استرس در رانندگان یک شاخص رفتاری-شناختی استرس تلقی می‌شوند که بر عملکرد راننده یا نشانگان استرس در وی تاثیر می‌گذارد (ماتیوس، ۲۰۰۲). در کل، سبک‌های مقابله‌ای رانندگان پیامدهای استرس را تعیین می‌کنند که در نهایت امنیت و سلامت راننده را تضمین کرده یا به خطر می‌اندازد (امو، ماتیوس و فانک، ۲۰۱۶). سه سبک مقابله‌ای کلی، شامل سبک‌های مقابله اجتناب‌مدار، مساله‌مدار و هیجان‌مدار وجود دارد. در سبک‌های مساله‌مدار، فرد به جستجوی بیشتر درباره مساله و تغییر ساختار آن از نظر شناختی، محاسبات و حل مساله می‌پردازد. سبک‌های اجتناب‌مدار، راهبردهایی است که در آن فرد بیشتر به دنبال اجتناب از موقعیت‌های استرس‌زا است و سبک‌های هیجان‌مدار راهبردهایی را دربرمی‌گیرند که در آن فرد به جای حل مساله می‌کوشد تا احساسات ناخوشایند خود را از طریق عیب‌جویی، اشتغال ذهنی عصبانیت، ناراحتی، گریه کردن کاهش دهد (الودوین، ۲۰۱۵). لطفی و همکاران (۲۰۱۷) دریافته‌اند که رانندگان دارای سبک مقابله‌ای هیجان‌مدار در مقایسه با رانندگان دارای سبک مقابله‌ای مساله‌مدار میزان بالاتری از تخلفات رانندگی را مرتکب می‌شوند. در تحقیقی دیگر، رانندگانی که علاقه زیادی به رانندگی

1. Ge, Qu, Jiang, Du, Sun& Zhang
2. UsecheCendales& Gómez
3. coping styles
4. Thompson, Fiorillo, Rothbaum, Ressler&Michopoulos
5. Alcalá-Herrea&Marvan
6. Matthews
7. Emo, Matthews &Funke
8. Eludoyin

نقش میانجی انعطاف‌پذیری شناختی در رابطه ویژگی‌های شخصیتی و سبک‌های مقابله‌ای رانندگان پایانه‌های بین شهری تهران نداشتند تمایل دارند تا نسبت به موقعیت استرس‌زا به صورت هیجانی واکنش نشان دهند تا رفتاری (شاموآ-نیر و کوسلوسکی، ۲۰۱۰).

فراسوی کار و استرس‌های مرتبط با آن، عوامل متفاوت دیگری ممکن است بر مخاطرات موجود در جاده تاثیر بگذارد. یکی از این عوامل شخصیت است (گی و همکاران، ۲۰۱۴). شخصیت یک سازه مهم در مقابله افراد با موقعیت‌های استرس‌زا است. زیرا، می‌تواند انواع راهبردهای مورد استفاده برای مقابله با این موقعیت‌ها را تعیین نماید (سگرستروم و اسمیت، ۲۰۱۹؛ ملنداز، ساتورس و دلهوم، ۲۰۲۰). شخصیت به سبک‌های نسبتاً پایدار فکر کردن، احساس کردن، و عمل کردن اشاره دارد که فرد را توصیف می‌کند (واگنر، لودک و روبیتزش، ۲۰۱۹). بر اساس نظریه صفات شخصیت، شخصیت را می‌توان به صورت مجموعه‌ای از صفات در نظر گرفت که بسیار فردی هستند و در سر تا سر زندگی فرد نسبتاً ثابت هستند و بر رفتارها و واکنش‌های فرد در یک موقعیت تاثیر می‌گذارند (سالدو، مینچ و هیارون، ۲۰۱۵). الگوی پنج عاملی شخصیت حاصل دهه‌ها پژوهش است و به خاطر توانایی‌اش در تبیین بسیاری از ویژگی‌ها، قابلیت کاربرد آن در پیش‌بینی پیامدهای رفتار شهرت دارد. الگوی پنج عاملی، شخصیت را بر اساس پنج عامل توصیف می‌کند. «برونگرایی» که با پرحرفی، جسارت و انرژی زیاد، «سازگاری» که با خوش‌بینی، اعتماد و همکاری، «وظیفه‌شناسی» با مسئولیت‌پذیری، نظم و قابلیت اعتماد، «روان‌رنجورخویی» با آشفتگی و بی‌ثباتی هیجانی و «گشودگی در برابر تجربه» با منطقی بودن، تفکر مستقل و بی‌عیب و نقص توصیف می‌شوند (مک‌کر و کاستا، ۱۹۸۶).

در این تحقیق فرض شد که انعطاف‌پذیری شناختی می‌تواند در ارتباط بین ویژگی‌های شخصیتی و سبک‌های مقابله‌ای نقش میانجی ایفا کند. تحقیقات قبلی نشان دادند که بین انعطاف‌پذیری شناختی با ویژگی‌های شخصیتی (بل، هیل و استاووینوس، ۲۰۱۹) و با سبک‌های مقابله‌ای (دنيس و واندروال، ۲۰۱۰) رابطه معنادار وجود دارد. انعطاف‌پذیری شناختی به صورت توانایی سازگاری یا تغییر دادن محتوای شناختی و راهبردهای رفتاری در واکنش به تغییرات یا تقاضاهای محیطی تعریف شده است (کراگ و چپوایر، ۲۰۱۲). به عبارت دیگر، انعطاف‌پذیری

-
1. Shamo-Nir&Koslowsky
 2. Segerstrom& Smith
 3. Melendez, Satorres&Delhom
 4. Wagner, Lütke&Robitzsch
 5. Suldo, Minch &Hearon
 6. McCrae & Costa
 7. Bell, Hill &Stavrinos
 8. Dennis &Vanderwal
 9. Cragg& Chevalier

شناختی به آگاهی فرد از گزینه‌های موجود هر شرایط و انتخاب از بین این گزینه‌ها اشاره دارد (کاناس، فاجاردو و سالمرون؛ ۲۰۰۶). با توجه به این تعاریف، می‌توان گفت که این توانایی می‌تواند به شیوه‌های بسیار متفاوتی ابراز شود. برای مثال، انعطاف‌پذیری شناختی در موقعیت‌های مربوط به تصمیم‌گیری شامل سبک و سنگین کردن هزینه‌ها و مزایای چندین عمل است. همینطور، ارائه و مقایسه چند راه حل متفاوت برای یک مساله یا مشارکت در چندین تکلیف منعکس‌کننده پردازش‌های شناختی درونی است. همچنین، انعطاف‌پذیری شناختی می‌تواند به صورت توانایی تغییر دادن برداشت‌ها و راهبردهای مقابله‌ای هنگام مواجهه با شرایط فشارزا در نظر گرفته شود و عدم توانایی در انجام آن یک ویژگی اصلی آسیب‌شناسی روانی است. در یک سطح زیربنایی‌تر، انعطاف‌پذیری شناختی منعکس‌کننده چندین فرآیند کنترل شناختی مانند توجه، حافظه کاری، کنترل تعارض و خطا، انتخاب و بازداری پاسخ است. اختلال در هر یک از این فرآیندهای شناختی ممکن است به فقدان انعطاف‌پذیری شناختی منجر شود که اغلب به شکل رفتارها و افکار مقاوم و تغییرناپذیر نمود پیدا می‌کند (داجانی و آدین؛ ۲۰۱۵).

با توجه به آنچه که در بالا گفته شد، رانندگی رفتاری چند بعدی است که پیوستاری از عوامل فردی-اجتماعی و موقعیتی بر آن تاثیر می‌گذارند. در این راستا، تحقیقات داخل و خارج از کشور در مورد نقش ۹۰-۷۰ درصدی عوامل انسانی در تصادفات رانندگی (خیرآبادی و بوالهروی، ۱۳۹۱؛ دینگوس و همکاران، ۲۰۱۶)، اهمیت توجه به متغیرهایی انسانی و مطالعه این عوامل را برجسته می‌سازد. از این‌رو، پژوهشگر تصمیم گرفت تا ویژگی‌های شخصیتی، انعطاف‌پذیری شناختی و سبک‌های مقابله با استرس رانندگان که در رانندگی به شیوه‌ای ایمن اهمیت دارند و می‌توانند باعث کاهش احتمال تصادفات شوند را مطالعه نماید. پس از بررسی مطالعات مربوط به استرس رانندگان مشخص شد که شیوه‌های مقابله با استرس رانندگان توجه اندکی را به خود جلب کرده است و مطالعات روان‌شناسی تصادف توجه به توانایی‌های شناختی رانندگان را نادیده گرفته است که نقش مهمی در توانایی رانندگی ایفا می‌کنند (تامی‌تو و همکاران، ۲۰۰۶). همچنین، پس از بررسی‌های لازم مشخص شد که تحقیقات داخلی و خارجی بیشتر به بررسی رابطه دو به دو متغیرهای مورد مطالعه در این تحقیق و با نمونه‌های دیگری غیر از رانندگان پایانه‌های بین شهری پرداختند. در خارج از کشور تنها یک پژوهش به بررسی نقش میانجی انعطاف‌پذیری شناختی در ارتباط بین ویژگی‌های شخصیتی و سبک مقابله‌ای مساله‌مدار آهم روی نمونه نوجوانان پرداخته بود (سلیکالی و گوندوز، ۲۰۱۹). اما هیچ‌کدام از تحقیقات داخلی نقش میانجی انعطاف‌پذیری شناختی در ارتباط بین ویژگی‌های شخصیتی و سبک‌های مقابله‌ای

1. Canas, Fajardo&Salmeron
2. Dajani&Uddin

نقش میانجی انعطاف‌پذیری شناختی در رابطه ویژگی‌های شخصیتی و سبک‌های مقابله‌ای رانندگان پایانه‌های بین شهری تهران در رانندگان اتوبوس‌های بین شهری و تاثیر انعطاف‌پذیری شناختی بر افزایش یا کاهش میزان ارتباط این متغیرها را مورد بررسی و مطالعه قرار ندادند. از این‌رو، پژوهشگر درصدد برآمد تا به بررسی این مطلب بپردازد و به این سوال پاسخ دهد، آیا انعطاف‌پذیری شناختی در رابطه بین ویژگی‌های شخصیتی و سبک‌های مقابله‌ای رانندگان نقش میانجی ایفا می‌کند؟

روش

این پژوهش توصیفی از نوع همبستگی بود. جامعه آماری پژوهش حاضر کلیه رانندگان اتوبوس‌های بین شهری پایانه‌های شهر تهران در سال ۹۸ بود. حجم نمونه بر اساس توصیه یورسکاگ و سوربوم به ازای هر متغیر آشکار ۳۰ نفر تخمین زده می‌شود (هومن، ۱۳۸۵). در پژوهش کنونی، ۶ متغیر آشکار مورد مطالعه قرار گرفت که با توجه به گفته یورسکاگ و سوربوم، حجم نمونه مورد مطالعه ۱۸۰ نفر برآورد گردید. اما برای کنترل خطاهای مربوط به نمونه‌گیری، از جامعه تحقیق تعداد ۲۵۰ نفر از رانندگان اتوبوس‌های پایانه‌های بین‌شهری تهران با استفاده از روش نمونه‌گیری خوشه‌ای چند مرحله‌ای از پایانه‌های غرب، شرق، جنوب، بیهقی و پونک انتخاب شدند. به این صورت که از بین پایانه‌های بین شهری تهران ۲ پایانه (پایانه غرب و بیهقی با ۱۲۰۰ راننده) و از هر پایانه ۸ شرکت تعاونی به صورت تصادفی انتخاب شدند. پس از انتخاب تعاونی‌های مورد نظر و توضیح هدف پژوهش به رانندگان حاضر در دفتر این تعاونی‌ها، پرسشنامه‌ها جهت پاسخگویی به رانندگانی که تمایل داشتند در پژوهش شرکت کنند، ارائه شد. پس از جمع‌آوری ۲۵۰ پرسشنامه توزیع شده در بین رانندگان مورد مطالعه، تعداد ۴۰ پرسشنامه مخدوش و ناقص بودند که از چرخه تحلیل خارج شدند و حجم نمونه به ۲۱۰ نفر کاهش یافت. داده‌های این پژوهش در بازه زمانی تیر تا آبان ماه سال ۱۳۹۸ جمع‌آوری گردید. به منظور رعایت اصول اخلاقی پژوهش، پس از توضیح هدف تحقیق، محرمانه بودن اطلاعات و حق خروج از پژوهش، رضایت آگاهانه رانندگان برای شرکت در پژوهش جلب گردید. برای جمع‌آوری اطلاعات از سه پرسشنامه زیر استفاده شد.

۱. پرسشنامه سنجش ویژگی‌های شخصیتی (NEO-FFI): این پرسشنامه در واقع، فرم کوتاه شده پرسشنامه ۲۴۰ سوالی (NEO-PI) با ۶۰ سوال است که برای ارزیابی پنج عامل اصلی شخصیت توسط کاستا و مک کر (۱۹۹۲) ساخته شد. پنج عامل اصلی شخصیت عبارتند از روان‌رنجورخویی (N)، برونگرایی (E)، گشودگی نسبت به تجربه (O)، سازگاری (A) و وظیفه‌شناسی (C). هر یک از این عوامل شامل ۱۲ سوال است. پاسخ به سئوالات بر اساس مقیاس پنج درجه‌ای لیکرت از کاملاً مخالفم (۱)، تا کاملاً موافقم (۵) نمره‌گذاری می‌شود. در رابطه با روایی

این پرسشنامه، کاستا و مک کر (۱۹۹۲) نشان دادند ابزار کوتاه شده نئو (NEO-FFI) با فرم کامل آن (NEO-PI) کاملاً منطبق است و همبستگی بین این دو فرم را $0/۶۸$ گزارش نمودند. آنها در پژوهشی دیگر روایی ۵ عامل کوتاه شده نئو (NEO-FFI) بر اساس همبستگی نمرات آن با نمرات همسر و همسالان به ترتیب در دامنه‌ای از $0/۴۴$ و $0/۳۶$ (برای عامل وظیفه‌شناسی) تا $0/۶۵$ و $0/۴۸$ (برای عامل گشودگی نسبت به تجربه) به دست آوردند (مک کر و کاستا، ۱۹۸۹). در ایران نیز، روشن چلسی و همکاران (۱۳۸۵) برای بررسی روایی این ابزار با استفاده از روایی همزمان، رابطه آن را با سیاهه نشانگان تجدید نظر شده ۹۰ ماده‌ای محاسبه نمودند. نتیجه تحقیق آنها نشان داد که بین روان‌رنجور خوبی و تمام ابعاد SCL-90-R رابطه معنادار وجود دارد که حاکی از روایی این پرسشنامه است. الحاقی (۱۳۸۷) برای بررسی پایایی این مقیاس ضریب آلفای کرانباخ برای خرده مقیاس‌های روان‌رنجور خوبی، برون‌گرایی، گشودگی نسبت به تجربه، سازگاری و وظیفه‌شناسی را به ترتیب $0/۷۰$ ، $0/۷۲$ ، $0/۷۱$ ، $0/۴۱$ و $0/۷۵$ به دست آورد. در پژوهش کنونی نیز به منظور بررسی پایایی این پرسشنامه در نمونه مورد مطالعه از روش آلفای کرانباخ استفاده گردید و ضریب آلفای کرانباخ برای خرده مقیاس‌های روان‌رنجور خوبی ($0/۶۱$)، برون‌گرایی ($0/۷۳$)، گشودگی نسبت به تجربه ($0/۵۷$)، سازگاری ($0/۶۸$) و وظیفه‌شناسی ($0/۶۶$) به دست آمد.

۲. پرسشنامه سبک‌های مقابله‌ای اندلر و پارکر^۱ (CISS): اندلر و پارکر (۱۹۹۰) این آزمون را با هدف ارزیابی انواع سبک‌های مقابله‌ای افراد در شرایط استرس‌زا به صورت سه سبک، هیجان‌مدار، مسئله‌مدار، و اجتنابی تدوین کردند. این پرسشنامه شامل ۴۸ سؤال است و در ایران برای اولین بار توسط اکبرزاده در سال ۱۳۷۶ ترجمه و هنجاریابی شد. هر یک از ابعاد آن ۱۶ سؤال دارد و پاسخ‌ها بر اساس یک مقیاس ۵ درجه‌ای لیکرت از هرگز (۱) تا خیلی زیاد (۵) نمره‌گذاری می‌شود. سبک مقابله‌ای اجتنابی به زیر مقیاس‌های حواس‌پرتی و مشغولیت اجتماعی تقسیم می‌شود و سبک غالب هر آزمودنی با توجه به نمره او در هر یک از ابعاد سه‌گانه‌ی سبک‌های مقابله تعیین می‌گردد (شکری و همکاران، ۱۳۸۷). ضریب همسانی درونی کل مقیاس $0/۹۱$ است. این ضریب برای سبک مقابله‌ای مساله‌مدار پسران و دختران به ترتیب $0/۹۰$ و $0/۹۲$ ، برای سبک مقابله‌ای هیجان‌مدار به ترتیب $0/۸۵$ و $0/۸۲$ ، برای سبک مقابله‌ای اجتنابی به ترتیب $0/۸۲$ و $0/۸۵$ همچنین برای دو مقیاس فرعی سردرگمی و روی آوردن به اجتماع به ترتیب $0/۷۷$ و $0/۸۰$ گزارش شد (اندلر و پارکر، ۱۹۹۰). ضریب اعتبار پرسشنامه با موقعیت استرس‌زا از طریق آلفای کرانباخ در پژوهش قریشی‌راد (۱۳۷۵) نیز ($0/۸۱$) و برای هر یک از سبک‌های مسئله مدار $0/۵۸$ ، هیجان مدار $0/۵۵$ و اجتنابی $0/۵۳$ گزارش شده است. در پژوهش کنونی

1. Coping Inventory for Stressful Situation

نقش میانجی انعطاف‌پذیری شناختی در رابطه ویژگی‌های شخصیتی و سبک‌های مقابله‌ای رانندگان پایانه‌های بین شهری تهران نیز به منظور بررسی پایداری این پرسشنامه در نمونه مورد مطالعه از روش آلفای کرانباخ استفاده شد و ضریب آلفای کرانباخ برای خرده مقیاس‌های سبک مقابله‌ای مساله‌مدار (۰/۹۱)، هیجان‌مدار (۰/۸۸) و اجتنابی (۰/۷۹) محاسبه گردید.

۳. پرسشنامه انعطاف‌پذیری شناختی (CFI): پرسشنامه انعطاف‌پذیری شناختی توسط دنیس و وندروال در سال ۲۰۱۰ تدوین شد و برای سنجش نوعی از انعطاف‌پذیری شناختی در موقعیت‌های چالش برانگیز و جایگزینی افکار کارآمدتر به جای افکار ناکارآمد به کار می‌رود. این آزمون شامل ۲۰ گویه است که در یک طیف ۷ درجه‌ای از کاملاً مخالفم (۱) تا کاملاً موافقم (۷) نمره‌گذاری می‌شوند و شامل سه خرده مقیاس عامل ادراک گزینه‌های مختلف، عامل ادراک کنترل‌پذیری و عامل ادراک توجیه رفتار است. دنیس و وندروال (۲۰۱۰) برای بررسی روایی این ابزار از روش روایی همزمان استفاده کردند و همبستگی این پرسشنامه را با پرسشنامه افسردگی بک ۰/۳۹ و با مقیاس انعطاف‌پذیری شناختی مارتین ۰/۷۵ به دست آوردند. آنها همچنین، پایداری پرسشنامه انعطاف‌پذیری شناختی را با استفاده از روش آلفای کرانباخ برای کل پرسشنامه و خرده مقیاس‌های ادراک کنترل و ادراک گزینه‌های مختلف به ترتیب ۰/۹۱، ۰/۹۱ و ۰/۸۴ و با روش بازآزمایی به ترتیب ۰/۸۱، ۰/۷۵ و ۰/۷۷ گزارش نمودند. در ایران کهندانی و ابوالمعالی (۱۳۹۶) با استفاده از روش تحلیل عاملی نشان دادند که گویه‌های این پرسشنامه تحت دو عامل قرار می‌گیرند. این دو عامل پردازش حل مساله (۱۳ گویه) و ادراک کنترل‌پذیری (۶ گویه) نامگذاری شدند. پایداری ابزار با استفاده از روش آلفای کرانباخ برای کل پرسشنامه و دو عامل حل مساله و ادراک کنترل‌پذیری به ترتیب ۰/۸۹، ۰/۷۷ و ۰/۸۱ به دست آمد. در پژوهش کنونی نیز پایداری این پرسشنامه با استفاده از روش آلفای کرانباخ ۰/۸۴ به دست آمد.

یافته‌ها

تمام رانندگان شرکت کننده در این تحقیق مذکر با میانگین سنی ۴۷/۱۸ و به عنوان راننده بین شهری در پایانه‌های شهر تهران مشغول به کار بودند. از نظر میزان درآمد، ۲۹ درصد از رانندگان شرکت کننده در این تحقیق، کمتر از ۲ میلیون، ۴۲/۴ درصد ۲-۳ میلیون، ۲۵/۷ درصد ۴-۵ میلیون و ۲/۹ درصد بیشتر از ۵ میلیون درآمد داشتند. ۲۷/۶ درصد رانندگان شرکت کننده در این تحقیق، تحصیلات زیر دیپلم، ۵۱ درصد دیپلم، ۶/۷ درصد فوق دیپلم و ۱۴/۸ درصد لیسانس داشتند. از نظر سابقه شغلی، ۷/۱ درصد رانندگان ۱-۳ سال، ۲۰ درصد ۴-۶ سال، ۲۱/۹ درصد ۷-۹ سال و ۵۱ درصد بالاتر از ۱۰ سال سابقه شغلی داشتند. ۱۱/۹ درصد آنها مجرد و ۸۷ درصد متأهل بودند.

جدول ۱. شاخص‌های توصیفی متغیرهای مورد مطالعه

متغیرها	کمترین	بیشترین	میانگین	انحراف معیار
انعطاف‌پذیری شناختی	۳۱	۱۳۴	۹۶/۹۲	۱۷/۴۹
سبک‌های مقابله‌ای				
مساله‌مدار	۲۳	۸۰	۵۵/۸۷	۱۲/۵۴
هیجان‌مدار	۱۶	۷۵	۴۵/۴۸	۱۲/۸۷
اجتنابی	۲۱	۷۳	۴۵/۲۹	۹/۹۸
ویژگی‌های شخصیتی				
روان‌رنجورخویی	۱۸	۵۰	۳۴/۰۵	۶/۸۷
برونگرایی	۲۸	۵۵	۴۰/۵۶	۵/۲۳
گشودگی نسبت به تجربه	۲۶	۵۱	۳۵/۵۶	۳/۸۴
سازگاری	۲۹	۵۵	۴۱/۱۸	۵/۱۲
وظیفه‌شناسی	۲۸	۵۴	۴۱/۱۶	۴/۷۵

میانگین انعطاف‌پذیری شناختی ۹۶/۹۲، سبک مقابله‌ای مساله‌مدار ۵۵/۸۷، هیجان‌مدار ۴۵/۴۸، اجتنابی ۴۵/۲۹، روان‌رنجورخویی ۳۴/۰۵، برونگرایی ۴۰/۵۶، گشودگی نسبت به تجربه ۳۵/۵۶، سازگاری ۴۱/۱۸ و وظیفه‌شناسی ۴۱/۱۶ است. همانگونه که ملاحظه می‌شود، میانگین سبک مقابله‌ای مساله‌مدار، و ویژگی‌های شخصیتی سازگاری و وظیفه‌شناسی در نمونه مورد مطالعه به ترتیب بالاتر از سایر سبک‌های مقابله‌ای و ویژگی‌های شخصیتی است.

جدول ۲. ماتریس همبستگی ویژگی‌های شخصیتی و سبک‌های مقابله‌ای

متغیرها	۱	۲	۳	۴	۵	۶	۷	۸
۱- روان‌رنجورخویی	-							
۲- برونگرایی	-۰/۱۹	-						
۳- گشودگی نسبت به تجربه	-۰/۰۹	۰/۱۱	-					
۴- سازگاری	-۰/۰۱	۰/۳۹	۰/۱۰	-				
۵- وظیفه‌شناسی	-۰/۳۸	۰/۵۷	۰/۱۳	۰/۴۶	-			
۶- سبک مساله‌مدار	-	۰/۴۸**	۰/۵۵**	۰/۱۴*	۰/۳۷**	-		
۷- سبک هیجان‌مدار	-	۰/۵۶**	-۰/۳۴*	۰/۰۶	۰/۰۸۲	-۰/۴۳**	-	
۸- سبک اجتنابی	۰/۳۵**	-۰/۳۰**	-۰/۱۷*	-۰/۲۲**	-۰/۳۹**	۰/۶۶**	-۰/۲۷**	-

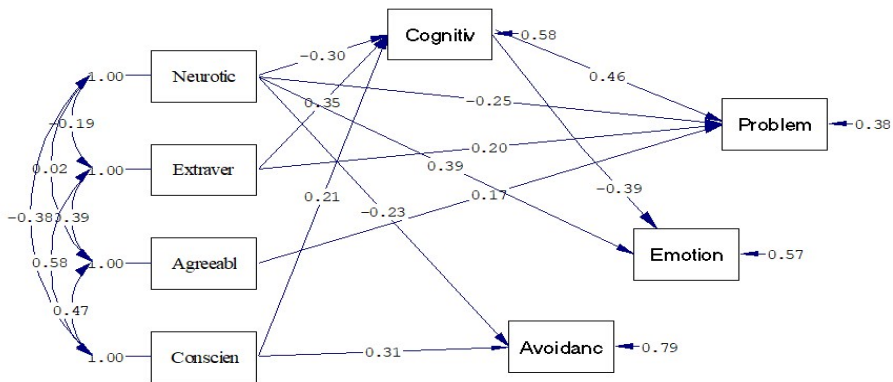
** = $p \leq 0.01$ * = $p \leq 0.05$

نقش میانجی انعطاف‌پذیری شناختی در رابطه ویژگی‌های شخصیتی و سبک‌های مقابله‌ای رانندگان پایانه‌های بین شهری تهران همانگونه که در جدول (۲) ملاحظه می‌شود، بین ویژگی شخصیتی روان‌رنجورخویی و سبک مقابله مساله‌مدار ($r = -0/48$, $p < 0/01$)، رابطه منفی و سبک مقابله‌ای هیجان‌مدار ($r = 0/56$, $p < 0/01$) و اجتنابی ($r = 0/35$, $p < 0/01$) رابطه مثبت و معنادار وجود دارد. بین ویژگی شخصیتی برونگرایی و سبک مقابله حل مساله ($r = 0/55$, $p < 0/01$)، رابطه مثبت و سبک مقابله هیجان‌مدار ($r = -0/24$, $p < 0/01$) و اجتنابی ($r = -0/30$, $p < 0/01$) رابطه منفی و معنادار وجود دارد. بین ویژگی شخصیتی گشودگی و سبک مقابله مساله‌مدار ($r = -0/14$, $p < 0/05$) رابطه مثبت و سبک مقابله اجتنابی ($r = -0/17$, $p < 0/05$) رابطه منفی و معنادار وجود دارد. بین ویژگی شخصیتی سازگاری و سبک مقابله مساله‌مدار ($r = -0/37$, $p < 0/01$) رابطه مثبت و سبک مقابله اجتنابی ($r = -0/22$, $p < 0/05$) رابطه منفی و معنادار وجود دارد. بین ویژگی شخصیتی وظیفه-شناسی و سبک مقابله مساله‌مدار ($r = 0/62$, $p < 0/01$)، رابطه مثبت و سبک مقابله هیجان‌مدار ($r = -0/43$, $p < 0/01$) و اجتنابی ($r = -0/39$, $p < 0/01$) رابطه منفی و معنادار وجود دارد. اما بین ویژگی‌های شخصیتی گشودگی در برابر تجربه و سازگاری با سبک مقابله هیجان‌مدار ارتباط آماری معناداری مشاهده نشد.

جدول ۳. مقایسه شاخص‌های برازش الگوی پیشنهادی و تجربی

شاخص‌ها	مقدار قابل قبول	الگوی پیشنهادی	الگوی تجربی
GFI (شاخص نیکویی برازش)	$> 0/90$ (بزرگتر از 0/90)	0/85	0/91
RMSEA (جذر برآورد واریانس خطای تقریب)	$> 0/08$ (کوچکتر از 0/08)	0/066	0/057
CFI (شاخص برازش تطبیقی)	$> 0/90$ (بزرگتر از 0/90)	0/87	0/91
NFI (شاخص برازش نرم شده)	$> 0/90$ (بزرگتر از 0/90)	0/82	0/90
IFI (شاخص برازش افزایشی)	$> 0/90$ (بزرگتر از 0/90)	0/91	0/91
AGFI (شاخص برازندگی تعدیل شده)	$> 0/90$ (بزرگتر از 0/90)	0/88	0/92
PGFI (شاخص نیکویی برازش مقتصد)	$> 0/50$ (بزرگتر از 0/50)	0/76	0/54
df Chi-Square (نسبت کای اسکور بر درجه آزادی)	$5 \leq$ شاخص (بین 1 تا 5)	3/99	2/41

با توجه به یافته‌های جدول (۳)، الگوی پیشنهادی پژوهش با وجود اینکه در برخی شاخص‌های برازندگی مانند NFI, CFI, AGFI, GFI دارای برازش نسبتاً خوبی است، اما شاخص‌های دیگر بیانگر آنند که الگوی پیشنهادی نیاز به اصلاح و بهبود دارد. پس از حذف مسیرهای غیرمعنی‌دار، برازش الگو با داده‌ها مورد ارزیابی مجدد قرار گرفت. شاخص‌های برازش الگوی تجربی بیانگر آنند که داده‌های به‌دست آمده با الگوی مفهومی (پیشنهادی) مطابقت می‌کنند. به عبارت دیگر، داده‌ها و الگوی تجربی با یکدیگر همخوانی دارند و داده‌ها از الگوی تجربی پشتیبانی می‌کنند. همان‌گونه که در جدول بالا ملاحظه می‌شود، دو شاخص $GFI=0/91$ و $AGFI=0/92$ به یک نزدیک هستند، هر قدر این دو شاخص به یک نزدیکتر باشند نشان‌دهنده برازش کامل الگوی تجربی هستند. همچنین، شاخص RMSEA نیز نشانگر مطلوبیت برازش مدل است.



Chi-Square=26.47, df=11, P-value=0.00000, RMSEA=0.057

شکل ۱. نتایج مدل‌سازی ساختاری برای ضرایب مسیرهای مستقیم الگوی نهایی تحقیق

شکل ۱ مدل اصلاح شده را در حالت ضرایب استاندارد شده نشان می‌دهد. همانگونه که در شکل بالا ملاحظه می‌شود، تمامی ضرایب استاندارد مسیرهای مستقیم از نظر آماری در سطح $0/05$ معنادار هستند. بنابراین، می‌توان گفت ویژگی شخصیتی روان‌رنجورخوبی، بر سبک‌های مقابله‌ای مساله‌مدار، هیجان‌مدار و اجتنابی تاثیر مستقیم دارد. برون‌گرایی و سازگاری بر سبک مقابله‌ای مساله‌مدار و وظیفه‌شناسی بر سبک مقابله‌ای اجتنابی تاثیر مستقیم دارند.

نقش میانجی انعطاف‌پذیری شناختی در رابطه ویژگی‌های شخصیتی و سبک‌های مقابله‌ای رانندگان پایانه‌های بین شهری تهران
 جدول ۴. نتایج بوت استراپ برای بررسی اثرات غیرمستقیم ویژگی‌های شخصیتی بر سبک‌های مقابله‌ای
 از طریق انعطاف‌پذیری شناختی

سطح معناداری	متغیر ملاک	اثر غیرمستقیم		متغیر میانجی	متغیر پیش بین
		حد بالا	حد پایین		
۰/۰۰۱	سبک مساله‌مدار	-۰/۳۸	-۰/۲۲	انعطاف‌پذیری شناختی	روان‌رنجورخویی
۰/۰۰۱	سبک مساله‌مدار	۰/۴۵	۰/۱۳	انعطاف‌پذیری شناختی	برونگرایی
۰/۰۰۱	سبک مساله‌مدار	۰/۳۳	۰/۰۹	انعطاف‌پذیری شناختی	وظیفه‌شناسی
۰/۰۰۱	سبک هیجان‌مدار	۰/۵۲	۰/۱۱	انعطاف‌پذیری شناختی	روان‌رنجورخویی
۰/۰۰۱	سبک هیجان‌مدار	-۰/۷۴	-۰/۳۲	انعطاف‌پذیری شناختی	وظیفه‌شناسی

در این پژوهش روابط غیرمستقیم متغیرها از طریق روش بوت استراپ مورد آزمون قرار گرفت. فاصله‌های اطمینان برای مندرجات جدول فوق حاکی از قرار نگرفتن صفر در این فاصله‌ها و معناداری مسیرهای غیرمستقیم با میانجی‌گری انعطاف‌پذیری شناختی است. به این معنا که ویژگی‌های شخصیتی روان‌رنجورخویی، برون‌گرایی و وظیفه‌شناسی اثر غیرمستقیم بر سبک مقابله‌ای مساله‌مدار از طریق انعطاف‌پذیری شناختی دارند ($p < ۰/۰۵$). ویژگی‌های شخصیتی روان‌رنجورخویی و وظیفه‌شناسی اثر غیرمستقیم بر سبک مقابله‌ای هیجان‌مدار از طریق انعطاف‌پذیری شناختی دارند ($p < ۰/۰۵$). اثرات غیر مستقیم ویژگی‌های شخصیتی بر سبک مقابله‌اجتنابی از طریق انعطاف‌پذیری شناختی رد شد و هیچ کدام از اثرات غیرمستقیم تایید نگردید ($p > ۰/۰۵$).

بحث و نتیجه گیری

یافته‌های پژوهش کنونی نشان داد که ویژگی‌های شخصیتی روان‌رنجورخویی، برون‌گرایی، و سازگاری بر سبک‌های مقابله‌ای تاثیر مستقیم دارند. یافته‌های این تحقیق با یافته‌های تحقیقات اخگر و خلیلی (۱۳۹۶)، نادیراوندی و همکاران (۱۳۹۴)، جعفری و همکاران (۱۳۹۱)، لسزکو، ایوانسکی و جاززبینسکا^۱ (۲۰۲۰)، ملنداز و همکاران (۲۰۲۰)، یلدیز همکاران^۲ (۲۰۱۷) همسو است. روان‌رنجورخویی با تمایل به موقعیت‌های سرشار از هیجان‌های منفی همچون اضطراب، افسردگی، هیجان‌زدگی، ترس و احساس گناه مشخص می‌شود. این هیجان‌های منفی باعث می‌شوند افراد در مقابل موقعیت‌های استرس‌زا واکنش‌های منفی نشان دهند و از این موقعیت‌ها اجتناب کنند یا به شیوه‌ای غیرانطباقی با آنها مقابله نمایند (باریک^۳، ۲۰۰۵). از این‌رو، می‌توان

1. Leszko, Iwanski & Jarzebinska
2. Yildiz
3. Barrick

گفت رانندگان دارای ویژگی شخصیتی روان رنجور خوبی به دلیل تکانشی بودن و احساس عدم امنیت قادر به استفاده از سبک‌های مقابله‌ای مساله‌مدار نیستند و از سبک‌های غیرانطباقی برای رویارویی با مشکلات و رویدادهای استرس‌زا در جاده و هنگام رانندگی استفاده می‌کنند. آنها به جای حل مشکلات و مقابله با استرس‌های روزمره زندگی، از آنها اجتناب می‌کنند که این سبک اجتنابی باعث می‌شود تا هیجان‌های منفی در آنها روز به روز نیرومندتر شوند. رانندگان دارای ویژگی شخصیتی روان رنجور خوبی به دلیل داشتن پرخاشگری نسبت به سایر رانندگان، خستگی، عدم توانایی تمرکز، خواب‌آلودگی استرس‌های شغلی بالاتری را تجربه می‌کنند. در نتیجه به دلیل آنکه نمی‌توانند با هیجان‌های منفی خود برخورد مناسبی داشته باشند، معمولاً برای مقابله با رویدادهای استرس‌زا از سبک‌های مقابله‌ای غیرانطباقی استفاده می‌کنند. در مقابل، رانندگان دارای ویژگی‌های شخصیتی برون‌گرایی، سازگاری و وظیفه‌شناسی برای مقابله با رویدادهای استرس‌زا در حین رانندگی و سایر موقعیت‌های زندگی از سبک‌های مقابله‌ای انطباقی مانند حل مساله، جستجوی حمایت‌های اجتماعی و... استفاده می‌کنند. در مقابله مساله‌مدار فرد رابطه خود را با محیط از طریق انجام برخی اعمال تغییر می‌دهد (لازاروس، ۱۹۹۳). افرادی که از این راهبرد استفاده می‌کنند، تلاش می‌کنند تا فعالیت‌های خود را با توجه به اهمیت آن اولویت بندی کنند و با مدیریت زمان به انجام به موقع فعالیت‌ها مبادرت می‌ورزند. استفاده از روش‌های مقابله مثبت نظیر مقابله مساله‌مدار، اغلب با پیامدهای مثبت همراه است. در نتیجه، رانندگانی که از ویژگی‌های شخصیتی برون‌گرایی، سازگاری و وظیفه‌شناسی از راهبرد مساله‌مدار برای مقابله با استرس‌ها و تنش‌های مرتبط با رانندگی استفاده می‌نمایند، احتمالاً از عملکرد بهتری برخوردارند و کمتر مرتکب رفتارهای رانندگی پرخطر می‌شوند.

همچنین، یافته‌ها نشان داد که روان رنجور خوبی، برون‌گرایی و وظیفه‌شناسی اثر غیرمستقیم بر سبک مقابله‌ای مساله‌مدار از طریق انعطاف‌پذیری شناختی دارند. ویژگی‌های شخصیتی روان رنجور خوبی و وظیفه‌شناسی اثر غیرمستقیم بر سبک مقابله‌ای هیجان‌مدار از طریق انعطاف‌پذیری شناختی دارند. به عبارت دیگر، یافته‌ها نشان داد که انعطاف‌پذیری شناختی در ارتباط بین ویژگی‌های شخصیتی و سبک‌های مقابله‌ای مساله‌مدار و هیجان‌مدار نقش میانجی ایفا می‌کند که با یافته‌های اوداسی و کیریکیسی^(۲۰۱۹) و سلیکالی و گوندوز^(۲۰۱۹) همسو است. اوداسی و کیریکیسی (۲۰۱۹) دریافتند انعطاف‌پذیری شناختی میانجی معنادار ارتباط بین ویژگی‌های شخصیتی و رضایت از زندگی است. سلیکالی و گوندوز (۲۰۱۹) نشان دادند که

1. Lazarus
2. Odaci&Cikrikci
3. Celikkaleli&Gunduz

نقش میانجی انعطاف‌پذیری شناختی در رابطه ویژگی‌های شخصیتی و سبک‌های مقابله‌ای رانندگان پایانه‌های بین شهری تهران

انعطاف‌پذیری شناختی در ارتباط بین ویژگی‌های شخصیتی و سبک مقابله‌ای مساله‌مدار نقش میانجی ایفا می‌کند. در تبیین این یافته می‌توان گفت افرادی که در روان‌رنجوری نمرات بالایی کسب می‌کنند و از انعطاف‌پذیری شناختی پایینی برخوردارند، منابع مقابله‌ای ضعیفی دارند و موقعیت‌ها را بسیار تهدید کننده ارزیابی می‌کنند. در مقابل، افرادی که در ویژگی‌های برون‌گرایی و وظیفه‌شناسی نمره بالایی می‌گیرند و انعطاف‌پذیری شناختی بالایی دارند، به احتمال بیشتری موقعیت‌ها را چالش برانگیزتر ارزیابی می‌کنند تا تهدیدکننده. افرادی که به موقعیت‌های تهدید کننده با هیجان‌های منفی و مهارت‌های مقابله‌ای ضعیف واکنش نشان می‌دهند به احتمال کمتری استرس‌زها را به صورت چالش‌هایی برای غلبه کردن بر موانع در نظر می‌گیرند و با احتمال کمتری با این موقعیت‌ها به مقابله می‌پردازند.

با افزایش انعطاف‌پذیری شناختی رانندگان می‌توانند موقعیت‌ها و شرایط را قابل پیش‌بینی و کنترل تلقی نموده و در رویارویی با رویدادهای فشارزا چندین راه حل را برای مقابله با آن در نظر بگیرند و به سایر راه‌های جایگزین برای حل مساله فکر کنند. از آنجا که رانندگی یک تکلیف چالش برانگیز است و اغلب با استرس زیادی همراه است. شیوه‌های مقابله با استرس در رانندگان یک شاخص رفتاری-شناختی استرس تلقی می‌شود که بر عملکرد یا نشانگان استرس در آنها تأثیر می‌گذارد (ماتیوس، ۲۰۰۲). سبک‌های مقابله‌ای و شخصیت رانندگان پیامدهای استرس را تعیین می‌کنند که در نهایت امنیت و سلامت راننده را تضمین کرده یا به خطر می‌اندازد (امو و همکاران، ۲۰۱۶). به عبارت دیگر، انعطاف‌پذیری شناختی باعث می‌شود تا یک راننده بتواند برای مقابله با شرایط استرس‌زا از سبک مقابله‌ای مساله‌مدار استفاده نماید و امنیت خود، مسافران و سایر رانندگان را تامین نماید. همچنین، عدم انعطاف‌پذیری شناختی منجر به استفاده از سبک‌های مقابله‌ای غیرانطباقی مانند مقابله هیجان‌مدار و در نتیجه انجام رفتارهای رانندگی پرخطر می‌شود.

محدودیت عمده پژوهش حاضر این بود که صرفاً روی نمونه‌ای از رانندگان پایانه‌های بین شهری تهران انجام شد. بنابراین، در تعمیم یافته‌ها باید احتیاط کرد. همچنین، پژوهش کنونی بر اطلاعات حاصله از پرسشنامه‌ها متکی بود. به این معنا که برای جمع‌آوری داده‌ها صرفاً از پرسشنامه استفاده شد که این مساله دستیابی به اطلاعات عمیق را دشوار می‌سازد. بنابراین، پیشنهاد می‌شود جهت افزایش تعمیم‌پذیری یافته‌ها، این تحقیق روی نمونه‌های دیگر همچون رانندگان تاکسی‌های درون شهری و بین شهری انجام شود. انجام تحقیق کنونی با استفاده از سایر روش‌های پژوهش مانند روش موردی و کیفی و استفاده از سایر روش‌های گردآوری

اطلاعات مانند مصاحبه و مشاهده به منظور دستیابی به درک عمیق‌تر مشکلات رانندگان و عوامل تأثیرگذار بر رفتارهای رانندگی پرخطر و کمک به کاهش آمار تصادفات رانندگی ضروری به نظر می‌رسد. در نهایت با توجه به یافته‌های تحقیق پیشنهاد می‌شود با شناسایی نقش عوامل انسانی در رفتارهای پرخطر رانندگی و عوامل ترغیب کننده آن مداخلات درمانی و برنامه‌های آموزشی خاص برای ترغیب رفتارهای رانندگی ایمن در رانندگان تدوین نمود.

منابع

- اخگر، مسعود، و خلیلی، معصومه. (۱۳۹۶). بررسی نقش ویژگی‌های شخصیتی در پیش بینی سبک‌های مقابله با استرس در دانشجویان پسر. *فصلنامه پویش*، ۹۶ (۶): ۹۳-۷۸.
- جعفری، اصغر، امیری مجد، مجتبی، و اسفندیاری، زهرا. (۱۳۹۱). رابطه بین ویژگی‌های شخصیتی و سبک‌های مقابله‌ای با استرس شغلی پرستاران. *فصلنامه مدیریت پرستاری*، ۴(۴): ۳۶-۴۴.
- شکری، امید، تقی‌لو، صادق، گراوند، فریبرز، پاییزی، مریم، مولایی، محمد، عبدالله پور، محمد آزاد، و اکبری، هادی. (۱۳۸۷). ساختار عاملی و ویژگی‌های روان‌سنجی نسخه فارسی پرسشنامه مقابله با موفقیت‌های استرس‌زا. *تازه‌های علوم شناختی*، ۱۰ (۳): ۳۳-۲۲.
- قریشی‌راد، فخرالسادات (۱۳۸۹). اعتباریابی مقیاس مقابله با موقعیت‌های استرس‌زا اندلر و پارکر. *مجله علوم رفتاری*، ۴(۱): ۷-۱.
- روشن‌چلسی، رسول، شعیری، محمدرضا، عطری‌فرد، مهدیه، نیکخواه، اکبر، قائم‌مقامی، بهاره، و رحیمی‌راد، اکرم. (۱۳۸۵). بررسی ویژگی‌های روانسنجی پرسشنامه پنج عاملی نئو (NEO-FFI). *دو ماهنامه علمی-پژوهشی دانشور رفتار*، ۱۶: ۲۷-۳۶.
- کهندانی، مهدیه، و ابوالمعالی‌الحسینی، خدیجه. (۱۳۹۶). ساختار عاملی ویژگی‌های روانسنجی نسخه فارسی پرسشنامه انعطاف‌پذیری شناختی دنیس، وندروال و جیلون. *روش‌ها و مدل‌های روان‌شناختی*، ۲۹(۸): ۵۳-۷۰.
- نادی‌راوندی، مریم، صدیقی‌ارفعی، فریبرز، و بربری، مرضیه. (۱۳۹۴). رابطه ویژگی‌های شخصیتی و راهبردهای مقابله‌ای با میزان استرس ادراک شده در پرستاران. *نشریه پرستاری ایران*، ۹۷(۲۸): ۱۱-۲۲.
- هومن، حیدرعلی (۱۳۸۵). تحلیل داده‌های چند متغیری در پژوهش رفتاری. چاپ دوم، تهران: انتشارات پیک فرهنگ.
- Alcala-Herrea, V., Marvan, M. L. (2014). Early menarche, depressive symptoms, and coping strategies. *Journal of Adolescent*, 37(6): 905-913.

- Barrick, M. R. (2005). Yes, personality matters: Moving on to more important matters. *Human performance*, 18(4): 359-372.
- Bell, T., Hill, N., & Stavrinos, D. (2019). Personality determinants of subjective executive function in older adults. *Aging & Mental health*, 1-10.
- Canas, J.J., Fajardo, I., & Salmeron, L. (2006). Cognitive flexibility: In Karwowski W (editor). *International Encyclopedia of Ergonomics and Human Factors*. Second Ed., Boca Raton FL: CRC Press.
- Celikaleli, O., & Gunduz, B. (2019). Direct and indirect relationships between personality types and problem focused Coping Style in Adolescents: Mediation Role of Cognitive Flexibility. *Çukurova Üniversitesi Eğitim Fakültesi Dergisi*, 1(48): 73-99.
- Costa, P.T., & McCrae, R.R. (1992). "The five-factor model" of personality and its relevance to personality disorders. *Journal of Personality Disorders*, 35, (6): 342-359.
- Cragg, L., & Chevalier, N. (2012). The processes underlying flexibility in childhood. *Quarterly Journal of Experimental Psychology*, 65(2): 209-232.
- Dajani, D.R., & Uddin, L.Q. (2015). Demystifying cognitive flexibility: Implications for clinical and developmental neuroscience. *Trends in neurosciences*, 38(19): 571-578.
- Dennis, L.P., & Vanderwal, J.S. (2010). The cognitive flexibility Inventory, Instrument development and estimates of reliability and validity. *Cognitive Therapy Research*, 34(3): 241-53.
- Eludoyin, O.M. (2015). Assessment of daytime physiologic comfort , its perception and coping strategies among people in tertiary institutions nine Nigeria. *weater Climate*, 10(2): 70-84.
- Emo, A. K., Matthews, G., & Funke, G. J. (2016). The slow and the furious: Anger, stress and risky passing in simulated traffic congestion. *Transportation research part F: traffic psychology and behaviour*, 42: 1-14.
- Ge, Y., Qu, W., Jiang, C., Du, F., Sun, X., & Zhang, K. (2014). The effect of stress and personality on dangerous driving behavior among Chinese drivers. *Accid. Anal. Prev*, 73: 34-40.
- Leszko, M., Iwanski, R., & Jarzebinska, A. (2020). The relationship between personality traits and coping styles among first-time and recurrent prisoners in Poland. *Frontiers in psychology*, 10: 2969.
- Iliescu, D., & sarbescu, P. (2013). The relationship of dangerous driving with traffic offenses :A study on an adapted measure of dangerous driving. *Accident Analysis and Prevention*, 51(0): 33-41.
- Lazarus, R.S. (1991). Cognition and motivation in emotion. *American psychologist*, 46(4): 352.
- Lazarus, R.S. (1993). Coping theory and research: Past, present, and future. *Psychosomatic Medicine*, 55: 234-247.
- Lazarus, R.S., & Folkman, S. (1984). *Stress, appraisal and coping*. Springer, New York.
- Lotfi, S., Yazdanirad, S., Pourabdiyan, S., Hassanzadeh, A., & Lotfi, A. (2017). Driving behavior among different groups of Iranian drivers based on driver coping styles. *International journal of preventive medicine*, 8(1): 52.

- Matthews, G. (2002). Towards a transactional ergonomics for driver stress and fatigue. *Theoretical Issues in Ergonomics Science*, 3(2): 195-211.
- McCrae, R.R., & Costa, P.T. (1986). Personality, coping, and coping effectiveness in an adult sample. *Journal of Personality*, 54: 385-404.
- McCrae R.R., & Costa P.T. (1989) Rotation to maximize the construct validity of factors in the NEO Personality Inventory. *Multivariate Behavioral Research*, 24: 107-124.
- Melendez, J.C., Satorres, E., & Delhom, I. (2020). Personality and coping. What traits predict adaptive strategies? *Anales de psicología*, 36(1): 39-45.
- Odaci, H., & Cikrikci, O. (2019). Cognitive flexibility mediates the relationship between big five personality traits and life satisfaction. *Applied research in Quality of life*, 14(5): 1229-1246.
- Segerstrom, S. C., & Smith, G. T. (2019). Personality and coping: Individual differences in responses to emotion. *Annual Review of Psychology*, 70: 651-671.
- Shamoa-Nir, L., & Koslowsky, M. (2010). Aggression on the road as a function of stress, coping strategies and driver style. *Psychology*, 1(10): 35-44.
- Suldo, S.M., Minch, D.R., & Hearon, B.V. (2015). Adolescent life satisfaction and personality characteristics: Investigating relationships using a five factor model. *Journal of Happiness Studies*, 16: 965-983.
- Thompson, N.J., Fiorillo, D., Rothbaum, B.O., Ressler, K.J., & Michopoulos, V. (2018). Coping strategies as mediators in relation to resilience and posttraumatic stress disorder. *Journal of Affect Disorder*, 225: 153-159.
- Useche, S., Cendales, B., & Gómez, V. (2017). Work stress, fatigue and Risk Behaviors at the Wheel: Data to assess the association between psychosocial work factors and risky driving on Bus Rapid Transit drivers. *Data Brief*, 15: 335-339.
- Wagner, J., Lütke, O., & Robitzsch, A. (2019). Does personality become more stable with age? Disentangling state and trait effects for the big five across the life span using local structural equation modeling. *Journal of Personality and Social Psychology*, 116: 666-680.
- Watson, D., & Clark, L.A. (1992). On traits and temperament: general and specific factors of emotional experience and their relation to the Five-Factor model. *Journal of Press*, 60(2): 441-76.
- Yildiz, M., Sahin, S., Batmaz, S., Songur, E., & Kutluturk, F. (2017). The relationship between depression, anxiety, personality traits and coping strategies of patients with euthyroid Hashimoto's Thyroiditis. *The European journal of psychiatry*, 31(3): 113-118.