

مدلی در راستای بررسی تاثیر عوامل مدیریت دانش بر توسعه فناوری‌ها با تمرکز بر معیارهای توسعه ترانزیت

مقاله علمی - پژوهشی

حبیب کمرخانی*، دانش آموخته دکتری، پردیس بین الملل کیش، دانشگاه تهران، کیش، ایران

مجید شیرزاد، استادیار، گروه علم اطلاعات و دانش شناسی، دانشگاه پیام نور، تهران، ایران

سید علیرضا رسولی، دانش آموخته کارشناسی ارشد، دانشکده معماری، دانشگاه آزاد بابل، ایران

*پست الکترونیکی نویسنده مسئول: habibkamarkhani@yahoo.com

دریافت: ۱۴۰۰/۰۶/۲۷ - پذیرش: ۱۴۰۱/۰۱/۲۵

صفحه ۱۲۰-۱۰۷

چکیده

تعداد زیادی از تحقیقات به بررسی عوامل اثرگذار بر مدیریت دانش اختصاص یافته‌اند. با این وجود، تعداد کمی درباره بررسی اثر عوامل مدیریت دانش بر توسعه فناوری‌ها شناخته شده هستند. هدف پژوهش حاضر بررسی تاثیر عوامل مدیریت دانش بر توسعه فناوری‌ها با تمرکز بر معیارهای توسعه ترانزیت می‌باشد. پژوهش حاضر جزء گروه روش همبستگی-پیمایشی محسوب می‌شود. به منظور گردآوری داده‌ها، پرسشنامه‌ای استاندارد تدوین شد. جامعه آماری شامل تیم کارشناسان متشکل از هر بخش مورد مطالعه بخش حمل و نقل ترانزیت در کشور ایران می‌باشد. انتخاب نمونه تحقیق در پژوهش حاضر از نوع سطح اشياء و هدفمند می‌باشد (۱۰۴ پرسشنامه گردآوری شد). برای آزمون فرضیه‌های پژوهش، از مدل‌یابی معادلات ساختاری، طبق رویکرد دو مرحله‌ای و با استفاده از نرم افزار Smart-PLS استفاده گردید. نتایج بدست آمده از فرضیه‌های مذکور نشان داد که عوامل مدیریت دانش (اکتساب دانش، اشتراک گذاری دانش، کاربرد دانش، حفاظت از دانش) با معیارهای سودمندی درک شده، سهولت استفاده درک شده بر توسعه فناوری‌ها با تمرکز بر معیارهای توسعه ترانزیت تاثیر گذار است. به طور کلی استفاده از ابزارهای جدید می‌تواند باعث کاهش مشکلات در زمینه‌های کاری اعم از ترانزیت گردد.

واژه‌های کلیدی: توسعه فناوری‌ها، توسعه ترانزیت، مدل پذیرش فناوری، مدیریت دانش

۱-مقدمه

ضروری می‌باشد که به منظور بهبود در توسعه فناوری در راستای توسعه ترانزیت محور لازم است اقداماتی پیرامون این مساله انجام گردد، مدیریت دانش به عنوان یک مؤلفه ضروری برای توسعه سیستم‌های یادگیری در نظر گرفته می‌شود. عوامل مدیریت دانش به عنوان عوامل ضروری در اثرگذاری بر کاربرد و پذیرش سیستم‌های اطلاعات مختلف در نظر گرفته می‌شوند (ال عمران و همکاران، ۲۰۲۰). برای مثال، چندین تحقیق تلاش کرده‌اند تا اثر «اکتساب دانش»، «اشتراک گذاری دانش» و «کاربرد

یکی از مطرح ترین جنبه های مطرح شده پیچیدگی فرآیند برنامه ریزی توسعه ترانزیت محور است که نیازمند مکانیزم های مناسب برنامه ریزی و ابزارهای پشتیبانی در راستای تصمیم گیری می‌باشد. بخش قابل توجهی از تحقیقات ارایه دیدگاه برنامه ریزی پیرامون توسعه ترانزیت محور می‌باشد (گاتری و فن، ۲۰۱۶؛ سیرل و همکاران، ۲۰۱۴)، اما تعداد نسبتاً کمی از پژوهش‌ها در خصوص نهادهای ترانزیتی می‌باشند. کیفیت عرضه حمل و نقل عمومی برای اجرای موفق توسعه ترانزیت محور

صحیح به بکارگیری مؤثر فناوری خاص دست یافت که منابع و دانش به طور مناسب مدیریت شوند. شرایط حاکم بر فضای توسعه اقتصادی کشور، لزوم تمرکز بر ارتقای سطح توانمندی‌های داخلی در قلمرو فناوری و توسعه ترانزیت چندوجهی از طریق کشور را دو چندان کرده است.

تحقیقات پیشین، برخی از عوامل تعیین کننده را نادیده می‌گیرند که می‌توانند اکتساب، به اشتراک‌گذاری، کاربرد، و حفاظت از دانش، و چگونگی اثرگذاری این عوامل بر پذیرش توسعه فناوری‌ها را بهبود بخشند. اگرچه عوامل مدیریت دانش (یعنی، اکتساب، به اشتراک‌گذاری، کاربرد، و حفاظت) به عنوان عوامل مهم بالقوه در پذیرش بسیاری از فناوری‌ها پیشنهاد شدند، اما این چهار عامل هرگز در یک تحقیق تجربی بررسی نشده‌اند، هدف تحقیق حاضر ارایه مدلی در راستای بررسی تاثیر عوامل مدیریت دانش بر توسعه فناوری‌ها با تمرکز بر معیارهای توسعه ترانزیت می‌باشد. با بررسی و تحلیل نتایج پژوهش حاضر می‌توان اظهار امیدواری کرد با انجام پژوهش حاضر به همراه شناسایی شکاف‌های اصلی تحقیق، به محققان کمک می‌گردد تا با موضوع بهتر آشنا شوند و در مورد چالش‌هایی که پیش رو هستند اطلاعات بهتری کسب نمایند. سوال اصلی پژوهش به شرح زیر می‌باشد: مدل بررسی تاثیر عوامل مدیریت دانش بر توسعه فناوری‌ها با تمرکز بر معیارهای توسعه ترانزیت چگونه است؟ در ادامه نیز به مروری بر ادبیات پژوهش، چارچوب مفهومی طراحی شده برای این پژوهش، روش پژوهش به کار برده شده و بررسی فرضیه‌های پژوهش مورد نظر پرداخته خواهد شد.

۲- پیشینه تحقیق

به دلیل هزینه‌های پایین حمل و نقل از طریق دریا و امکان جابجایی بار در حجم زیاد، امروزه ۹۰ درصد از حمل و نقل کالاها در تجارت بین‌الملل از مبدا به مقصد از طریق دریا انجام می‌شود. جمهوری اسلامی ایران دارای ۲۸۰۰ کیلومتر مرز آبی از سمت شمال و جنوب کشور است و از جانب شرق و غرب نیز دارای ارتباطات زمینی مناسبی با همسایگان خود می‌باشد و به دلیل ارتباط با آب‌های آزاد، اهمیت فوق‌العاده زیادی برای ایفای نقش در ترانزیت کالا دارد. انتقال دانش به عنوان یکی از

دانش» بر پذیرش سیستم‌های کسب و کار الکترونیکی را بررسی کنند (لی و همکاران، ۲۰۰۷؛ لین و لی، ۲۰۰۵؛ میگدادی و همکاران، ۲۰۱۶). نتایج نشان دادند که پذیرش سیستم‌های کسب و کار الکترونیکی به طور مثبت توسط همه عوامل KM تحت تأثیر قرار می‌گیرد. تحقیق دیگر، اثر «اکتساب دانش»، «اشتراک‌گذاری دانش» و «کاربرد دانش» بر موفقیت مدیریت ارتباط با مشتری را بررسی کرد (گاریدو- مورنو و همکاران، ۲۰۱۴). این یافته‌ها نشان دادند که موفقیت CRM به طور قابل توجهی تحت تأثیر همه عوامل KM قرار می‌گیرد. کیم (۲۰۱۲) اثر «اشتراک‌گذاری دانش» بر پذیرش نرم افزار اجتماعی را بررسی کرد. نتایج نشان دادند که به اشتراک‌گذاری دانش بر سودمندی درک شده و سهولت استفاده درک شده اثر مثبت و معناداری دارد. گارسیا- سانچز و همکاران (۲۰۱۷) اثر «اکتساب دانش»، «اشتراک‌گذاری دانش» و «کاربرد دانش» بر عملکرد سازمانی را از طریق استفاده از ICTها بررسی کردند. نتایج آنها نشان دادند که همه عوامل KM، عملکرد سازمانی را به طور قابل توجهی تحت تأثیر قرار داده‌اند. احمد و همکاران (۲۰۱۷)، در مقاله‌ای با عنوان "نادیده گرفتن توسعه منابع انسانی، مطالعه موردی کریدور اقتصادی چین - پاکستان"، به این نتیجه رسیدند سرمایه‌گذاری در آموزش سرمایه‌های انسانی منجر به شکوفایی مهارت‌های آنها و نهایتاً عایدی و درآمد بیشتر خواهد شد. همچنین تاکید شده است که دولت، علاوه بر توجه به نیروی انسانی و آموزش آنها، می‌بایست به موارد و چالش‌های دیگری نیز توجه نماید. ارزیابی چگونگی تغییرات در سیستم حمل و نقل (مثل ایستگاه‌های جدید، خطوط یا ترمینال‌های مختلط) یا در ساختار شهری (مثل مراکز جدید اشتغال)، تحول مکان‌های رقابتی را تحت تأثیر قرار می‌دهند. از لحاظ تئوری، همانطور که مناطق برای منابع رقابت می‌کنند، بهسازی‌ها و سرمایه‌گذاری‌های قابل توجه در یک محل خاص ممکن است پتانسیل توسعه در محل دیگر را محدود کنند (آتکینسون- پالومبو و کوبی، ۲۰۱۱). با رونق ترانزیت کالا، منافع زیادی از قبیل گسترش صنعت حمل و نقل و مجموعه فعالیت‌های جانبی و مرتبط با آن، افزایش مبادلات تجاری، افزایش نقش آفرینی در صحنه بین‌الملل، رونق اقتصاد کشور، ایجاد اشتغال، افزایش اعتبار کشور در بازاریابی بین‌الملل و استفاده از پتانسیل‌های کشور در این زمینه، نصیب کشور خواهد شد. این موضوع بسیار با اهمیت است زیرا زمانی می‌توان به طور

شخصی و بیان واضح و رسمی کردن آن را بسیار دشوار می سازد (اسگاف و همکاران، ۲۰۱۱).

ارتباط متقابلی مابین داده‌ها، اطلاعات و دانش به روش سلسله مراتبی وجود دارد. بعلاوه، در تحقیقات بیان شده است که مدیریت دانش اساساً به حمایت از فرآیند سیستم‌های اطلاعاتی (IS) مربوط می‌شود (ال عمران و همکاران، ۲۰۲۰). محققان مختلف بحث کرده‌اند که انگیزه توسعه فناوری با پذیرش و استفاده از یک فناوری خاص ارتباط قوی و محکمی دارد (محمدی، ۲۰۱۵).

از دیدگاه یادگیری الکترونیکی و توسعه فناوری، ال-عمران و تئو (۲۰۲۰) دریافته‌اند که اکتساب دانش اثر قابل توجهی بر سودمندی درک شده و سهولت استفاده درک شده از سیستم های یادگیری الکترونیکی دارد.

۳- فرضیه‌ها و مدل پژوهش

مدل پذیرش فناوری (TAM) به علت سادگی، انعطاف پذیری و صحت، یکی از مدل‌هایی می باشد که مکرراً برای بررسی پذیرش فناوری استفاده شده است (کینگ و هی، ۲۰۰۶). در این تحقیق، TAM به عنوان چارچوب تئوریک اولیه پذیرفته شد. TAM دو ساختار تئوریک اصلی به نام «سودمندی درک شده» و «سهولت استفاده درک شده» را پیشنهاد می‌کند. این دو ساختار اصلی به عنوان عوامل مهم در پیش بینی تغییرپذیری گرایش کاربران به استفاده از فناوری خاص (توسعه فناوری‌ها) در نظر گرفته می‌شوند (دیویس، ۱۹۸۹؛ ال عمران و همکاران، ۲۰۲۰). مدل ایجاد شده، TAM را با عوامل مدیریت دانش توسعه می‌دهد، که در پیش بینی توسعه فناوری‌ها با تمرکز بر معیارهای توسعه ترانزیت با اهمیت در نظر گرفته می‌شوند. شکل ۱ مدل تحقیق ایجاد شده را نشان می‌دهد که بیان می‌کند که استفاده فعلی از سیستم توسط انگیزه توسعه فناوری‌ها پیش بینی می‌شود، در حالی که توسعه فناوری‌ها توسط سهولت استفاده درک شده و سودمندی درک شده پیش بینی می‌شود. همچنین، بیان می‌کند که سودمندی درک شده توسط سهولت استفاده درک شده پیش بینی می‌شود. سودمندی درک شده و سهولت استفاده درک شده توسط عوامل مدیریت دانش، از جمله اکتساب دانش، اشتراک گذاری دانش، کاربرد دانش و حفاظت از دانش پیش‌بینی

جنبه‌های مدیریت سازمانی همیشه و به شکل‌های مختلف وجود داشته است. بحث و گفتگو با همکاران، کتابخانه‌های سازمانی، آموزش‌های حرفه‌ای، مربیگری کارکنان جدید و موارد مشابه دیگر راهکارهای سنتی در این زمینه بوده است. اما امروزه برنامه‌های مدیریت دانش سعی می‌کنند به صورت آشکار به ارزیابی و مدیریت فرایندهای خلق یا شناسایی، گردآوری و به‌کارگیری دانش در کل سازمان بپردازند.

مستندسازی و ایجاد مخزن دانش فنی، علاوه بر ایجاد بهره‌وری بالا، امکان کاهش اشتباهات تکراری در اقدامات آتی کارمندان و عدم از دست رفتن دانش آنان پس از ترک سازمان را فراهم می‌کند. بنابراین می‌توان گفت پیاده‌سازی مدیریت دانش در سازمان دست‌کم منافع زیر را به همراه خواهد داشت:

- ایجاد هم‌افزایی سازمانی به‌دلیل بهره‌برداری سایر افراد از تجربه‌های به‌دست آمده

- ایجاد احساس و چشم‌انداز مشترک به‌دلیل مستندسازی و انتقال تجربیات

- تسهیل گردش اطلاعات و تجربه‌ها به‌دلیل مستندشدن آنها
- ایجاد و گسترش بینش، دانش، توان و خلاقیت در بین مدیران و کارکنان

- افزایش بهره‌وری سازمانی از طریق توجه به مستندسازی معیارهای مربوط به کارایی و اثربخشی

- گسترش توجه به مشتری (ارباب رجوع) که عامل ایجاد، بقا و توسعه سازمان است.

- استخراج نظریه‌های جدید، از درون تجربه‌های تکراری در زمان‌های مختلف و به‌وسیله افراد گوناگون.

همانطور که توسط نوناکا (۱۹۹۴) تعریف شده، دانش، فرآیند انسانی پویای تصدیق باورهای شخصی به عنوان بخشی از تمایل به حقیقت است. نوناکا و تاکنوجی (۱۹۹۵) نشان دادند که «دانش ضمنی بسیار شخصی است و رسمی کردن آن سخت است، و این باعث می‌شود که ارتباط برقرار کردن یا به اشتراک گذاری با دیگران دشوار شود. بعلاوه، دانش ضمنی عمیقاً در اقدام و تجربه فردی، و نیز در ایده آل‌ها، ارزشها یا احساساتی که او دریافت می‌کند ریشه دارد». همچنین، دانش ضمنی نمی‌تواند در قالب نوشتاری و نمادی شکل بگیرد (لی، ۲۰۰۱). به طوری که بیان می‌شود نوع دانش در ذهن افراد وجود دارد، که آن را

فرضیه نهم: حفاظت از دانش بر سودمندی درک شده از معیارهای توسعه ترانزیت تاثیر مثبتی دارد.
 فرضیه دهم: حفاظت از دانش بر سهولت استفاده درک شده از معیارهای توسعه ترانزیت تاثیر مثبتی دارد.
 فرضیه یازدهم: سودمندی درک شده بر توسعه فناوری‌ها با تمرکز بر معیارهای توسعه ترانزیت تاثیر مثبتی دارد.
 فرضیه دوازدهم: سهولت استفاده درک شده بر توسعه فناوری‌ها با تمرکز بر معیارهای توسعه ترانزیت تاثیر مثبتی دارد.
 فرضیه سیزدهم: سهولت استفاده درک شده بر سودمندی درک شده از معیارهای توسعه ترانزیت تاثیر مثبتی دارد.
 فرضیه چهاردهم: توسعه فناوری‌ها با تمرکز بر معیارهای توسعه ترانزیت بر سودمندی از سیستم تاثیر مثبتی دارد.

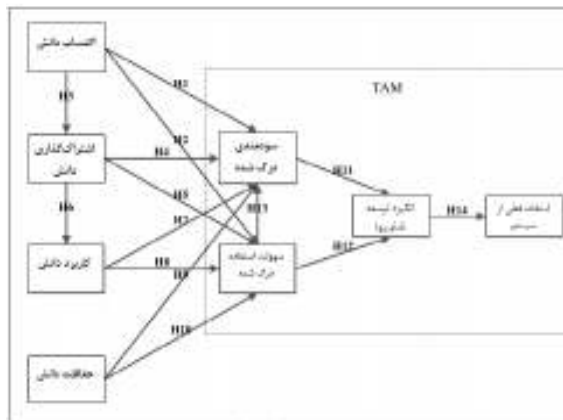
۴- روش‌شناسی پژوهش

این پژوهش، دومین مرحله از پژوهشی با راهبرد روش همبستگی-پیمایشی محسوب می‌شود. هدف اصلی از انجام این راهبرد پژوهشی کاوش یک پدیده است و استفاده از آن زمانی مناسب است که پژوهشگر به دنبال آزمون مؤلفه‌های نظریه‌ای نوظهور است (مورگان، ۱۹۸۸).

ابزار سنجش، نمونه و فنون آماری. اطلاعات لازم در این پژوهش، در راستای گردآوری مبانی نظری و پیشینه تحقیق از "بررسی و مراجعه به مدارک و اسناد" و به منظور گردآوری داده‌ها و آزمون فرضیه‌های تحقیق از "پرسشنامه" به‌دست آمده است، که از پرسشنامه به کار گرفته شده در پژوهش ال عمران و همکاران (۲۰۲۰) استفاده گردید. همچنین معیار اندازه‌گیری آن، طیف لیکرت ۵ گزینه‌ای (۱= "به شدت مخالف" تا ۵ = "به شدت موافق") است (جدول ۱).

جامعه آماری مورد نظر در این پژوهش، شامل کلیه دست اندرکاران صنعت حمل و نقل در حوزه حمل و نقل کالا و بار و علی‌الخصوص حوزه ترانزیت بار از ایران به کشورهای همسایه می‌باشد. این جامعه شامل کارکنان سازمان‌های دولتی در زیرمجموعه وزارت راه و ترابری (سازمان بنادر، حمل و نقل جاده‌ای، راه آهن و ...)، کارکنان گمرکات مرزی کشور، اساتید و صاحب نظران در حوزه حمل و نقل، کارکنان و شرکت‌های بخش خصوصی فعال در عرصه حمل و نقل، صاحبان کالا و وارد کنندگان و صادر کنندگان بین‌المللی کشور و کشورهای همجوار و شرکت‌های خصوصی حمل و نقل تشکیل می‌دهند. به همین

می‌شوند. بعلاوه، بیان می‌کند که کاربرد دانش توسط به اشتراک گذاری دانش پیش‌بینی می‌شود، در حالی‌که به اشتراک گذاری دانش توسط اکتساب دانش پیش‌بینی می‌شود. اضافه می‌گردد که، «انگیزه توسعه فناوری» می‌تواند به عنوان یک «ساختار» نیز در نظر گرفته شود (حسن زاده و همکاران، ۲۰۱۲). بر این اساس، این تحقیق «سودمندی درک شده» و «سهولت استفاده درک شده» را به طور مستقیم به «انگیزه توسعه فناوری» پیوند می‌دهد. در ادامه مدل و فرضیه‌های پژوهش به شرح زیر می‌باشد:



شکل ۱. مدل مفهومی پژوهش

(منبع: مبانی نظری و پیشینه تحقیق)

در ادامه فرضیه‌های تحقیق مطرح می‌گردد:
 فرضیه اول: اکتساب دانش بر سودمندی درک شده از معیارهای توسعه ترانزیت تاثیر مثبتی دارد.
 فرضیه دوم: اکتساب دانش بر سهولت استفاده درک شده از معیارهای توسعه ترانزیت تاثیر مثبتی دارد.
 فرضیه سوم: اکتساب دانش بر اشتراک گذاری دانش تاثیر مثبتی دارد.
 فرضیه چهارم: اشتراک گذاری دانش بر سودمندی درک شده از معیارهای توسعه ترانزیت تاثیر مثبتی دارد.
 فرضیه پنجم: اشتراک گذاری دانش بر سهولت استفاده درک شده از معیارهای توسعه ترانزیت تاثیر مثبتی دارد.
 فرضیه ششم: اشتراک گذاری دانش بر کاربرد دانش تاثیر مثبتی دارد.
 فرضیه هفتم: کاربرد دانش بر سودمندی درک شده از معیارهای توسعه ترانزیت تاثیر مثبتی دارد.
 فرضیه هشتم: کاربرد دانش بر سهولت استفاده درک شده از معیارهای توسعه ترانزیت تاثیر مثبتی دارد.

<p>را با همکارانم به اشتراک بگذارم. Q11. به اشتراک‌گذاری دانش از طریق توسعه فناوری‌ها با تمرکز بر معیارهای توسعه ترانزیت، روابط با همکاران را تقویت می‌کند. Q12. توسعه فناوری‌ها با تمرکز بر معیارهای توسعه ترانزیت، همکاری با همکاران را تسهیل می‌کند.</p>	
<p>Q13. توسعه فناوری‌ها با تمرکز بر معیارهای توسعه ترانزیت، دسترسی فوری به انواع مختلف دانش را برای من فراهم می‌کند. Q14. توسعه فناوری‌ها با تمرکز بر معیارهای توسعه ترانزیت من را قادر می‌سازد تا دانش را در انجام فعالیتها و بحث یادگیری به کار ببرم. Q15. توسعه فناوری‌ها با تمرکز بر معیارهای توسعه ترانزیت به من اجازه می‌دهد تا انواع مختلف دانش را ترکیب کنم. Q16. توسعه فناوری‌ها با تمرکز بر معیارهای توسعه ترانزیت به ما در مدیریت بهتر کمک می‌کند.</p>	<p>کاربرد دانش</p>
<p>Q17. توسعه فناوری‌ها با تمرکز بر معیارهای توسعه ترانزیت، فرآیند حفاظت از دانش را تسهیل می‌کند. Q18. توسعه فناوری‌ها با تمرکز بر معیارهای توسعه ترانزیت، از دانش من در برابر دسترسی نامناسب محافظت می‌کند. Q19. حفاظت مؤثر از دانش از طریق توسعه فناوری با تمرکز بر معیارهای توسعه ترانزیت، مدیریت موفق دانش را ممکن می‌سازد. Q20. توسعه فناوری‌ها با تمرکز بر معیارهای توسعه ترانزیت کمک می‌کند تا از دانش کسب کرده محافظت کند.</p>	<p>حفاظت از دانش</p>

منظور، از بین حجم گسترده جامعه آماری، تلاش شد افراد متخصص و باتجربه صنعت ترانزیت کشور که به نوعی در سطح سیاست‌گذاری‌های این صنعت دخیل و صاحب تجربه و نفوذ هستند، نمونه‌ها انتخاب شوند. انتخاب نمونه تحقیق در پژوهش حاضر از نوع سطح اشياء و هدفمند می‌باشد. در این روش پژوهشگر با شناخت جامعه هدف تحقیق و با آگاهی، دست به انتخاب هدفمند نمونه مورد نظر تحقیق می‌زند (۱۰۴ پرسشنامه گردآوری شد).

جدول ۱. متغیرها و گویه‌ها

متغیرها	گویه‌ها
<p>Q1. توسعه فناوری‌ها با تمرکز بر معیارهای توسعه ترانزیت، فرآیند کسب دانش را تسهیل می‌کند. Q2. توسعه فناوری‌ها با تمرکز بر معیارهای توسعه ترانزیت، فرآیند کسب دانش از طریق بحث و گفتگو با همکاران را تسهیل می‌کند. Q3. توسعه فناوری‌ها با تمرکز بر معیارهای توسعه ترانزیت، به من اجازه می‌دهد تا دانش جدیدی را بر اساس دانش موجود خود ایجاد کنم. Q4. توسعه فناوری‌ها با تمرکز بر معیارهای توسعه ترانزیت، من را قادر می‌سازد تا دانش را از طریق منابع مختلف کسب کنم. Q5. توسعه فناوری‌ها با تمرکز بر معیارهای توسعه ترانزیت به من کمک می‌کند تا دانشی که متناسب با نیازهایم است را کسب کنم. Q6. توسعه فناوری‌ها با تمرکز بر معیارهای توسعه ترانزیت می‌تواند برای کسب بهتر دانش به جامعه کمک کند.</p>	<p>اكتساب دانش</p>
<p>Q7. توسعه فناوری‌ها با تمرکز بر معیارهای توسعه ترانزیت به من اجازه می‌دهد که دانش را با سایر همکاران به اشتراک بگذارم. Q8. توسعه فناوری‌ها با تمرکز بر معیارهای توسعه ترانزیت از بحث با همکاران حمایت می‌کند. Q9. توسعه فناوری‌ها با تمرکز بر معیارهای توسعه ترانزیت، فرآیند به اشتراک‌گذاری دانش را در هر زمان و هر مکانی تسهیل می‌کند. Q10. توسعه فناوری‌ها با تمرکز بر معیارهای توسعه ترانزیت من را قادر می‌سازد تا انواع مختلفی از منابع</p>	<p>به اشتراک گذاری دانش</p>

۴۰،۳ درصد را بانوان و ۵۹،۷ درصد را مردان تشکیل داده اند. ۲۰،۹ درصد از افراد دارای سابقه کاری زیر ۵ سال، ۲۴،۹ درصد دارای سابقه کاری بین ۵ تا ۱۰ سال، ۱۲،۹ درصد دارای سابقه کاری بین ۱۰ تا ۱۵ سال، ۱۴،۹ درصد دارای سابقه کاری بین ۱۵ تا ۲۰ سال و مابقی بالای ۲۰ سال سابقه دارند. همچنین متغیر استفاده فعلی از سیستم از دو گویه تشکیل شده است که در مجموع میانگین پاسخ‌های داده شده در حدود ۳/۵ می‌باشد، به عبارتی تمایل پاسخ دهندگان به سمت "موافقت" با مولفه‌های مدل می‌باشد.

۴-۱- ارزیابی مدل پژوهش

برای آزمون فرضیه‌های پژوهش، از مدل‌یابی معادلات ساختاری، طبق رویکرد دو مرحله‌ای اندرسون و گرینگ (۱۹۸۸) و با استفاده از نرم افزار Smart-PLS استفاده گردید؛

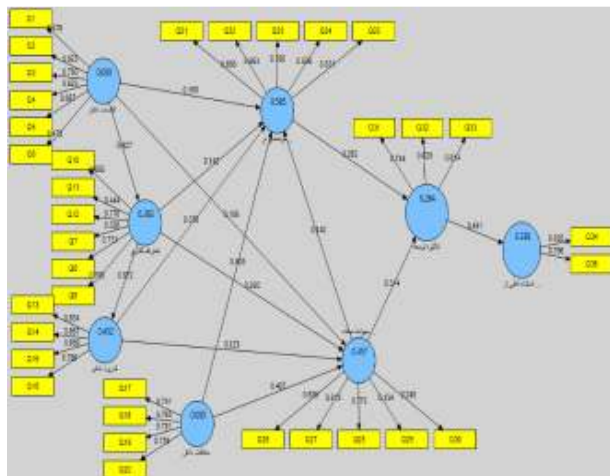
رویکرد مبتنی بر واریانس به جای بازتولید ماتریس کواریانس تجربی، بر پیشینه‌سازی واریانس متغیرهای وابسته که توسط متغیرهای مستقل پیش بینی می‌شوند تمرکز دارد. در این رویکرد نیز از بخش ساختاری که نمایانگر روابط بین متغیرهای پنهان یا مکنون و بخش اندازه‌گیری که نشانگر روابط بین متغیرهای پنهان با نشانگرهایشان به دو صورت ترکیبی و انعکاسی استفاده شده است که بخش ساختاری، مدل درونی و بخش اندازه‌گیری، مدل بیرونی نام دارد معروف ترین و پرکاربردترین نرم افزار در این رویکرد، نرم افزار Smart-PLS می‌باشد.

در رویکرد مزبور، نخست، روایی و پایایی مدل اندازه‌گیری بررسی و سپس از طریق تحلیل مسیر، داده‌ها به معادلات ساختاری برازش می‌گردد. در ابتدا، به سبب نقض نرمال بودن چندمتغیره در مدل‌های اندازه‌گیری، خودگردان سازی اجرا می‌شود؛ خودگردان سازی روشی مبتنی بر باز نمونه‌گیری با جایگزینی از نمونه مورد مطالعه می‌باشد که در صورت نقض مفروض نرمال بودن چند متغیره قابل انجام است (اندرسون و گرینگ، ۱۹۸۸) و همچنین به دلیل تعداد محدود نمونه آماری از این نرم افزار استفاده گردید. برای آزمون مدل اندازه‌گیری در این پژوهش از آلفای کرونباخ و پایایی مرکب جهت بررسی پایایی مدل اندازه‌گیری استفاده شده است و از آزمون روایی همگرا جهت بررسی آزمون روایی مدل اندازه‌گیری استفاده شده است که نتایج آن به شرح ادامه می‌باشد.

<p>Q21. توسعه فناوری‌ها با تمرکز بر معیارهای توسعه ترانزیت کارایی من را افزایش می‌دهد.</p> <p>Q22. توسعه فناوری‌ها با تمرکز بر معیارهای توسعه ترانزیت، بهره‌وری یادگیری من را افزایش می‌دهد.</p> <p>Q23. توسعه فناوری‌ها با تمرکز بر معیارهای توسعه ترانزیت، من را قادر می‌سازد که وظایف را با سرعت بیشتری انجام دهم.</p> <p>Q24. توسعه فناوری‌ها با تمرکز بر معیارهای توسعه ترانزیت، عملکردم را بهبود می‌دهد.</p> <p>Q25. توسعه فناوری‌ها با تمرکز بر معیارهای توسعه ترانزیت، زمانم را ذخیره می‌کند.</p>	<p>سودمندی درک شده</p>
<p>Q26. استفاده از توسعه فناوری‌ها با تمرکز بر معیارهای توسعه ترانزیت آسان است.</p> <p>Q27. تعامل با برنامه توسعه فناوری‌ها با تمرکز بر معیارهای توسعه ترانزیت واضح و قابل درک است.</p> <p>Q28. توسعه فناوری‌ها با تمرکز بر معیارهای توسعه ترانزیت، مدیریت دانش را برای من آسان می‌سازد.</p> <p>Q29. توسعه فناوری‌ها با تمرکز بر معیارهای توسعه ترانزیت، راحت و کاربر پسند است.</p> <p>Q30. دسترسی به برنامه توسعه فناوری‌ها با تمرکز بر معیارهای توسعه ترانزیت آسان است.</p>	<p>سهولت استفاده درک شده</p>
<p>Q31. من قصد دارم که استفاده خود از برنامه توسعه فناوری‌ها با تمرکز بر معیارهای توسعه ترانزیت را افزایش دهم.</p> <p>Q32. پیشنهاد برنامه توسعه فناوری‌ها با تمرکز بر معیارهای توسعه ترانزیت ارزشمند است.</p> <p>Q33. علاقمندم که در آینده مکرراً از برنامه توسعه فناوری‌ها با تمرکز بر معیارهای توسعه ترانزیت استفاده کنم.</p>	<p>انگیزه توسعه فناوری</p>
<p>Q34. من هر روز از برنامه توسعه فناوری‌ها با تمرکز بر معیارهای توسعه ترانزیت استفاده می‌کنم.</p> <p>Q35. من مکرراً از برنامه توسعه فناوری‌ها با تمرکز بر معیارهای توسعه ترانزیت استفاده می‌کنم.</p>	<p>استفاده فعلی از سیستم</p>

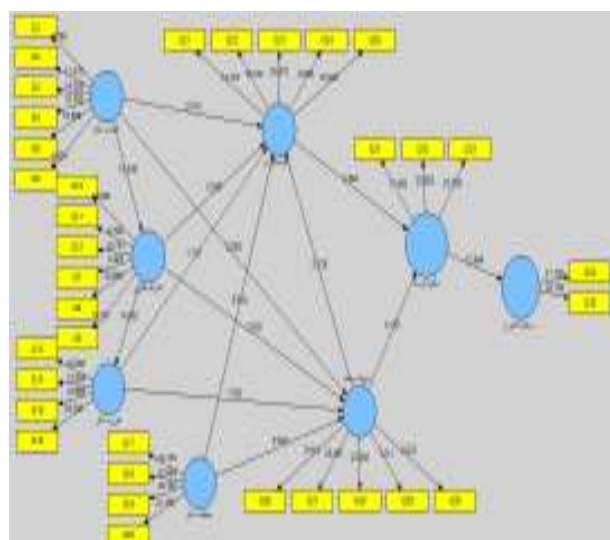
۳۵،۸ درصد بین ۳۰ تا ۴۰ سال، ۵۰،۲ درصد از پاسخ‌گویان ۴۱-۵۰ سال و مابقی بیشتر از ۵۱ سال سن دارند. ۶۷،۳ درصد کارشناسی و کارشناسی ارشد و مابقی دکترا می‌باشند.

بررسی روابط بین متغیرهای در شکل ۲ و ۳ به ترتیب برای حالت‌های تخمین استاندارد و معنی‌داری روابط نشان داده شده است (در انتهای مقاله شکل‌ها با وضوح پیوست شده است).



شکل ۲. مقادیر شدت تاثیر روابط بین متغیرهای در مدل نهایی (تخمین ضرایب استاندارد)

که سطح معناداری روابط فوق، در شکل ۳ ارائه شده است. جمع‌بندی نتایج مدل پژوهش در جدول ۳ نشان داده می‌شود.



شکل ۳. مقادیر T روابط بین متغیرها در مدل نهایی

با توجه به اینکه آلفای کروناخ متغیرهای پژوهش برخی مقادیر بالاتر از ۰,۷ می‌باشد که نشان دهنده وضعیت قابل قبول متغیر می‌باشد (نونالی، ۱۹۷۸)، بنابراین، می‌توان بیان کرد آلفای کروناخ متغیرهای پژوهش تأیید می‌شود.

پایایی مرکب (p دلون - گلدشتاین). با توجه به اینکه پایایی مرکب متغیرهای پژوهش بالاتر از ۰,۷ می‌باشد؛ بنابراین می‌توان گفت کلیه متغیرهای پژوهش از وضعیت مناسب و قابل قبولی از نظر پایایی مرکب برخوردار هستند.

روایی همگرا: این شاخص که به اندازه‌گیری میزان تبیین متغیرهای پنهان پژوهش توسط متغیرهای مشاهده‌پذیر آن (مؤلفه‌ها/سؤالات) می‌پردازد توسط شاخص AVE (متوسط واریانس استخراج شده) مورد سنجش قرار می‌گیرد و حداقل مقدار قابل قبول برای روایی همگرا ۰/۵۰ می‌باشد (فورنل و لاکر، ۱۹۸۱). با توجه به اینکه مقادیر بالاتر از ۰/۵۰ که نشان دهنده وضعیت قابل قبول متغیرها می‌باشد، بنابراین، می‌توان بیان کرد روایی همگرا متغیرهای پژوهش در حد قابل قبول می‌باشد و در نهایت مدل خروجی آسیب‌شناسی ترانزیت چندوجهی از طریق ایران، به صورت شکل ۳ می‌باشد که در آن به مقوله‌ها و کدهای اصلی بسنده شده است و از نمایش زیرکدها اجتناب شده است.

جدول ۲. روایی و پایایی متغیرهای پژوهش

متغیر	آلفای کروناخ	پایایی مرکب	روایی همگرا	وضعیت متغیر
استفاده فعلی از سیستم	۰ / ۷۷۸	۰ / ۷۹۳	۰ / ۶۵۷	قابل قبول
به اشتراک گذاری دانش	۰ / ۷۷۰	۰ / ۷۹۲	۰ / ۵۰۸	قابل قبول
انگیزه توسعه	۰ / ۷۱۰	۰ / ۸۳۸	۰ / ۶۳۴	قابل قبول
کسب دانش	۰ / ۷۵۹	۰ / ۷۸۰	۰ / ۵۷۷	قابل قبول
حفاظت از دانش	۰ / ۷۶۶	۰ / ۸۵۰	۰ / ۵۸۷	قابل قبول
سهولت استفاده	۰ / ۷۷۹	۰ / ۷۷۵	۰ / ۵۴۸	قابل قبول
سودمندی درک شده	۰ / ۷۷۶	۰ / ۷۹۴	۰ / ۵۳۹	قابل قبول
کاربرد دانش	۰ / ۷۳۹	۰ / ۷۸۷	۰ / ۵۸۳	قابل قبول

جدول ۳. بررسی فرضیه‌ها در مدل پژوهش

روابط مفاهیم با شاخص‌ها در مدل	شدت تاثیر	مقدار T	سطح معنی دار	نتیجه
فرضیه اول: اکتساب دانش بر سودمندی درک شده از معیارهای توسعه ترانزیت تاثیر مثبتی دارد.	۰/۱۶۵	۳/۳۱۸	P<0.01	تایید فرضیه
فرضیه دوم: اکتساب دانش بر سهولت استفاده درک شده از معیارهای توسعه ترانزیت تاثیر مثبتی دارد.	۰/۱۸۶	۲/۸۵۹	P<0.01	تایید فرضیه
فرضیه سوم: اکتساب دانش بر اشتراک گذاری دانش تاثیر مثبتی دارد.	۰/۶۲۷	۱۲/۳۴۶	P<0.01	تایید فرضیه
فرضیه چهارم: اشتراک گذاری دانش بر سودمندی درک شده از معیارهای توسعه ترانزیت تاثیر مثبتی دارد.	۰/۱۴۲	۲/۰۴۸	P<0.01	تایید فرضیه

فرضیه پنجم: اشتراک گذاری دانش بر سهولت استفاده درک شده از معیارهای توسعه ترانزیت تاثیر مثبتی دارد.	۰/۰۸	۱/۰۸۲	P<0.01	رد فرضیه
فرضیه ششم: اشتراک گذاری دانش بر کاربرد دانش تاثیر مثبتی دارد.	۰/۶۲۷	۱۴/۸۳۲	P<0.01	تایید فرضیه
فرضیه هفتم: کاربرد دانش بر سودمندی درک شده از معیارهای توسعه ترانزیت تاثیر مثبتی دارد.	۰/۰۷۸	۱/۱۱	P<0.01	رد فرضیه
فرضیه هشتم: کاربرد دانش بر سهولت استفاده درک شده از معیارهای توسعه ترانزیت تاثیر مثبتی دارد.	۰/۱۲	۱/۷۶۳	P<0.01	رد فرضیه
فرضیه نهم: حفاظت از دانش بر سودمندی درک شده از معیارهای توسعه ترانزیت تاثیر مثبتی دارد.	۰/۴۰۳	۵/۵۱	P<0.01	تایید فرضیه

شدت تاثیر، میزان شدت ارتباط بین متغیرهای مورد بررسی را نشان می‌دهد و طیف این ضریب بین ۰ تا ۱ می‌باشد. هر چه این میزان به ۱ نزدیک‌تر باشد، نشان‌دهنده قوی‌تر بودن روابط بین متغیرهای مورد بررسی می‌باشد. مقادیر T که حاصل تقسیم شدت تاثیر بر خطای استاندارد است نشان دهنده معنی داری رابطه بین متغیرهای مورد بررسی است. مقادیر T بین ۱/۹۶- و ۱/۹۶ نشان دهنده عدم وجود اثر معناداری میان متغیرهای مکنون مربوط است. مقادیر T بین ۱/۹۶ و ۲ نشان دهنده اثر معناداری با بیش از ۹۵٪ اطمینان میان بین متغیرهای مورد بررسی است. مقادیر T مساوی و بزرگتر از ۲/۵۷۶ نشان دهنده اثر معناداری با بیش از ۹۹٪ اطمینان میان بین متغیرهای مورد بررسی است.

با بررسی‌های انجام شده فرضیه‌هایی که به بررسی اشتراک گذاری دانش و کاربرد دانش بر سهولت استفاده درک شده از معیارهای توسعه ترانزیت پرداخته است معنادار نمی‌باشد همچنین کاربرد دانش بر سودمندی درک شده تاثیر ندارد. اما سایر فرضیه‌ها مورد تایید می‌باشد به عبارتی می‌توان بیان کرد بیشترین ضریب تاثیر اشتراک‌گذاری دانش بر کاربرد دانش می‌باشد که ۶۷ درصد است. همچنین بعد از آن بیشترین ضریب تاثیر اکتساب دانش بر اشتراک گذاری دانش می‌باشد که حدود ۶۳ درصد است. بعد از آن بیشترین ضریب تاثیر توسعه فناوری‌ها با تمرکز بر معیارهای توسعه ترانزیت بر استفاده فعلی از سیستم می‌باشد که حدود ۵۸ درصد است.

- اعداد معناداری: (T-values) مقادیر بالای ۱,۹۶، نشان از صحت رابطه‌ی بین سازه‌ها و در نتیجه تأیید فرضیه‌های پژوهش در سطح اطمینان ۹۵ درصد است که مقادیر آن در شکل ۳ نشان داده شده است.

- معیار R2: این معیار برای متصل کردن بخش اندازه‌گیری و بخش ساختاری مدل‌سازی معادلات ساختاری به کار می‌رود و نشان از تأثیری دارد که یک متغیر برون‌زا بر یک متغیر درون‌زا می‌گذارد (هالند، ۱۹۹۹). با توجه به اینکه مقدار R2 برای متغیرهای استفاده فعلی از سیستم، انگیزه توسعه، سودمندی درک شده، سهولت استفاده درک شده، اشتراک گذاری دانش و کاربرد دانش به ترتیب برابر با ۰,۳۳۸، ۰,۲۶۴، ۰,۵۸۵، ۰,۴۵۷، ۰,۳۹۳ و ۰,۴۵۲ هستند.

تایید فرضیه	P<0.01	۵/۵۴۳	۰/۴۰۷	فرضیه دهم: حفاظت از دانش بر سهولت استفاده درک شده از معیارهای توسعه ترانزیت تاثیر مثبتی دارد.
تایید فرضیه	P<0.01	۳ / ۶۸۲	۰ / ۲۶	فرضیه یازدهم: سودمندی درک شده بر توسعه فناوری‌ها با تمرکز بر معیارهای توسعه ترانزیت تاثیر مثبتی دارد.
تایید فرضیه	P<0.01	۴/۱۳۲	۰/۳۱۴	فرضیه دوازدهم: سهولت استفاده درک شده بر توسعه فناوری‌ها با تمرکز بر معیارهای توسعه ترانزیت تاثیر مثبتی دارد.
تایید فرضیه	P<0.01	۲/۱۲۸	۰/۱۴	فرضیه سیزدهم: سهولت استفاده درک شده بر سودمندی درک شده از معیارهای توسعه ترانزیت تاثیر مثبتی دارد.
تایید فرضیه	P<0.01	۱۲/۹۹۴	۰/۵۸۱	فرضیه چهاردهم: توسعه فناوری‌ها با تمرکز بر معیارهای توسعه ترانزیت بر استفاده فعلی از سیستم تاثیر مثبتی دارد.

هدف پژوهش حاضر ارایه مدلی در راستای بررسی تاثیر عوامل مدیریت دانش بر توسعه فناوری‌ها با تمرکز بر معیارهای توسعه ترانزیت می‌باشد. به طور کلی یافته‌ها نشان می‌دهد که اکتساب دانش، کاربرد دانش و محافظت از دانش، عوامل مؤثر بر سهولت درک شده و کاربرد درک شده که به نوبه خود بر توسعه فناوری‌ها با تمرکز بر معیارهای توسعه ترانزیت بر استفاده فعلی از سیستم تاثیر دارد. همچنین یافته‌ها مطابق با مطالعات قبلی است که نشان می‌دهد اکتساب دانش و کاربرد دانش تأثیر مثبتی در پذیرش سیستم‌های تجارت الکترونیکی با رویکرد توسعه دارد (لین، ۲۰۱۳؛ لین و لی، ۲۰۰۵؛ میگدادی و همکاران، ۲۰۱۶).

علاوه بر این، لین (۲۰۱۳) دریافت که پذیرش فناوری جدید تحت تأثیر حفاظت دانش است. همچنین کیم (۲۰۱۲) نشان داد که به اشتراک‌گذاری دانش تأثیر مثبتی بر سهولت استفاده درک شده از نرم افزارهای اجتماعی دارد. با توجه به تحقیقات انجام شده می‌توان بیان کرد که نتایج فعلی با نتایج مشاهده شده در مطالعات قبلی که در آن به اشتراک‌گذاری دانش تأثیر مثبتی در اتخاذ فناوری جدید دارد، مطابقت دارد (السید، ۲۰۱۵؛ لی و همکاران، ۲۰۰۸؛ لین، ۲۰۱۳؛ میگدادی و همکاران، ۲۰۱۶).

مطالعه حاضر دارای پیشنهادات متعددی است: اولاً، مدل مفهومی توسعه یافته برای اولین بار در نظر گرفته شده است که TAM با عوامل KM با تمرکز بر معیارهای توسعه ترانزیت گسترش داده شده است. دوماً، مدل ساخته شده با توجه به نتایج بدست آمده مورد تایید قرار گرفته است. بنابراین، می‌توان مطرح کرد که عوامل KM و TAM به خوبی مطابقت دارند. به طور خلاصه، نتایج این مطالعه می‌تواند پیامدهای قابل توجهی برای محققان، تصمیم گیرندگان، توسعه دهندگان و دست اندرکاران ارایه دهد. با توجه به اینکه، مفهوم توسعه ترانزیت محور چند بعدی است، تغییرات در جنبه‌های مختلفی که همزمان رخ می‌دهند (اما احتمالاً نه با سرعت یکسان) را در بر می‌گیرد، سرانجام شبکه پیچیده‌ای از روابط متقابل وابسته را ایجاد می‌کند. با وجود پیشرفت بدست آمده از طریق تحقیقات قبلی، هنوز فرصت‌های باز زیادی برای تحقیق پیرامون توسعه ترانزیت محور و چالش‌هایی که باید بر آنها غلبه شوند وجود دارند. بخشی از این چالش‌ها در رابطه با برنامه ریزی توسعه ترانزیت محور و توسعه ابزارهای پشتیبانی از تصمیم کاربر به وجود

- معیار Q2: این معیار توسط استون گیزر (۱۹۷۵) معرفی شد و قدرت پیش‌بینی مدل را مشخص می‌سازد؛ یعنی مدلهایی که دارای برازش بخش ساختاری قابل قبول هستند باید قابلیت پیش‌بینی شاخص‌های مربوط به سازه‌های درون‌زای مدل را داشته باشند. مقادیر ۰،۰۲، ۰،۱۵ و ۰،۲۵ به ترتیب نشان از قابلیت پیش‌بینی ضعیف، متوسط و قوی دارند. با توجه به اینکه مقدار Q2 برای متغیر وابسته استفاده فعلی از سیستم، به اشتراک‌گذاری دانش، انگیزه توسعه فناوری، کسب دانش، حفاظت از دانش، سهولت استفاده درک شده، سودمندی درک شده و کاربرد دانش به ترتیب برابر با ۰/۱۵، ۰/۱۸۱، ۰/۲۶۱، ۰/۱۳۸، ۰/۳۱۵، ۰/۱۷۲، ۰/۱۶۴ و ۰/۱۴۵ هستند؛ بنابراین، می‌توان گفت، مدل ساختاری از قدرت پیش‌بینی بالایی برخوردار است و در حد قابل قبول می‌باشد.

برای ارزیابی برازش کلی مدلف به بررسی معیار GOF پرداخته شده است. بدین معنی که توسط این معیار، محقق می‌تواند پس از بررسی برازش بخش اندازه‌گیری و بخش ساختاری مدل کلی پژوهش، برازش بخش کلی را نیز کنترل نماید. مقادیر ۰،۰۱، ۰،۲۵ و ۰،۳۵ به ترتیب حاکی از برازش کلی ضعیف، متوسط و قوی می‌باشد. با توجه به اینکه مقدار GOF برابر با ۰/۴۰۶ می‌باشد؛ بنابراین می‌توان گفت سطح برازش کلی مدل در حد عالی و قابل قبول می‌باشد.

۵- نتیجه‌گیری

حمل و نقل یکی از ارکان زیر بنایی توسعه اقتصادی و فرهنگی جوامع بشری بوده و می‌باشد. نقش حمل و نقل در توسعه تجارت میان ملل دنیا به حدی است که گاه بخش عمده‌ای از سرمایه‌های یک کشور مصروف ساخت، توسعه و بهسازی زیرساخت‌های حمل و نقل یعنی شبکه راه‌ها می‌گردد. ترانزیت به عنوان صنعتی زود بازده و درآمدزا در بازار حمل و نقل کشورها، منبعی برای جبران بخشی از هزینه‌های حمل و نقل می‌باشد و ایران به واسطه موقعیت جغرافیایی مناسب خود از دیرباز به عنوان پل ارتباطی ترانزیت زمینی کالا از آسیا به اروپا، توانسته است درآمدهایی را به خود اختصاص دهد. از سوی دیگر به منظور رشد سریع فناوری‌ها لازم است از توسعه فناوری‌ها با تمرکز بر معیارهای توسعه ترانزیت استفاده گردد.

knowledge construct”, *Future Business Journal*, 1(1), pp.75–87.

-Garrido-Moreno, A., Lockett, N., & García-Morales, V., (2014), “Paving the way for CRM success: The mediating role of knowledge management and organizational commitment”, *Information & Management*, 51(8), pp.1031–1042.

-García-Sánchez, E., García-Morales, V. J., & Bolívar-Ramos, M. T., (2017), “The influence of top management support for ICTs on organisational performance through knowledge acquisition, transfer, and utilization”, *Review of Managerial Science*, 11(1), pp.19–51.

-Guthrie, A., Fan, Y., (2016), “Developers’ perspectives on transit-oriented development”, *Transp. Policy* 51, pp.103–114.

-Hassanzadeh, A., Kanaani, F., & Elahi, S. (2012), “A model for measuring e-learning systems success in universities”, *Expert Systems with Applications*, 39(12), pp.10959–10966.

-Kim, S., (2012), “Factors affecting the use of social software: TAM perspectives”, *The Electronic Library*, 30(5), pp.690–706.

-King, W. R., & He, J., (2006), “A meta-analysis of the technology acceptance model”, *Information & Management*, 43(6), pp.740–755.

-Lee, C., Lee, G., & Lin, H., (2007), “The role of organizational capabilities in successful ebusiness implementation”, *Business Process Management Journal*, 13(5), pp.677–693.

-Lee, J. N., (2001), “The impact of knowledge sharing, organizational capability and partnership quality on IS outsourcing success”, *Information & Management*, 38(5), pp.323–335.

-Lin, H. F., & Lee, G. G., (2005), “Impact of organizational learning and knowledge management factors on ebusiness adoption”, *Management Decision*, 43(2), pp.171–188.

-Lin, H. F., (2013), “The effects of knowledge management capabilities and partnership attributes on the stage-based e-business

می آیند که می توانند آماده سازی پروژه های توسعه ترانزیت محور را مورد بررسی قرار دهد.

۶-مراجع

-Ahmed, A., Anuar Arshad, M., Mahmood, A., & Akhtar, S. (2017), “Neglecting human resource development in OBOR, a case of the China–Pakistan economic corridor (CPEC)”, pp. 130-142.

-Anderson, J. C., & Gerbing, D. W., (1988), “Structural Equation Modeling in Practice: A Review and Recommended Two-Step Approach”, *Psychological Bulletin*, 103(3), pp.411-423.

-Atkinson-Palombo, C., Kuby, M.J., (2011), “The geography of advanced transit-oriented development in metropolitan Phoenix, Arizona, 2000–2007. *J. Transp. Geogr.* 19”, pp.189–199.

-Al-Emran, M., & Teo, T., (2019), “Do knowledge acquisition and knowledge sharing really affect e-learning adoption?” An empirical study, *Education and Information Technologies*. <https://doi.org/10.1007/s10639-019-10062-w>.

-Al-Emran M, Mezhuyev V, Kamaludin A, (2020), “Towards a conceptual model for examining the impact of knowledge management factors on mobile learning acceptance”, *Technology in Society*, doi: <https://doi.org/10.1016/j.techsoc.2020.101247>.

-Assegaff, S., Hussin, A. R. C., & Dahlan, H. M. (2011), “Perceived benefit of knowledge sharing: Adapting TAM model, In *International Conference on Research and Innovation in Information Systems*. pp. 1–6.

-Davis, F. D., (1989), “Perceived usefulness, perceived ease of use, and user acceptance of information technology”, *MIS Quarterly*, 13(3), pp.319–340.

-El Said, G. R., (2015), “Understanding knowledge management system antecedents of performance impact: Extending the task-technology fit model with intention to share

-Nonaka, I., (1994), "A dynamic theory of organizational knowledge creation", *Organization Science*, 5(1), pp.14-37.

-Nonaka, I., & Takeuchi, H., (1995), "The knowledge-creating company: How Japanese Companies create the dynamics of innovation", Oxford University Press.

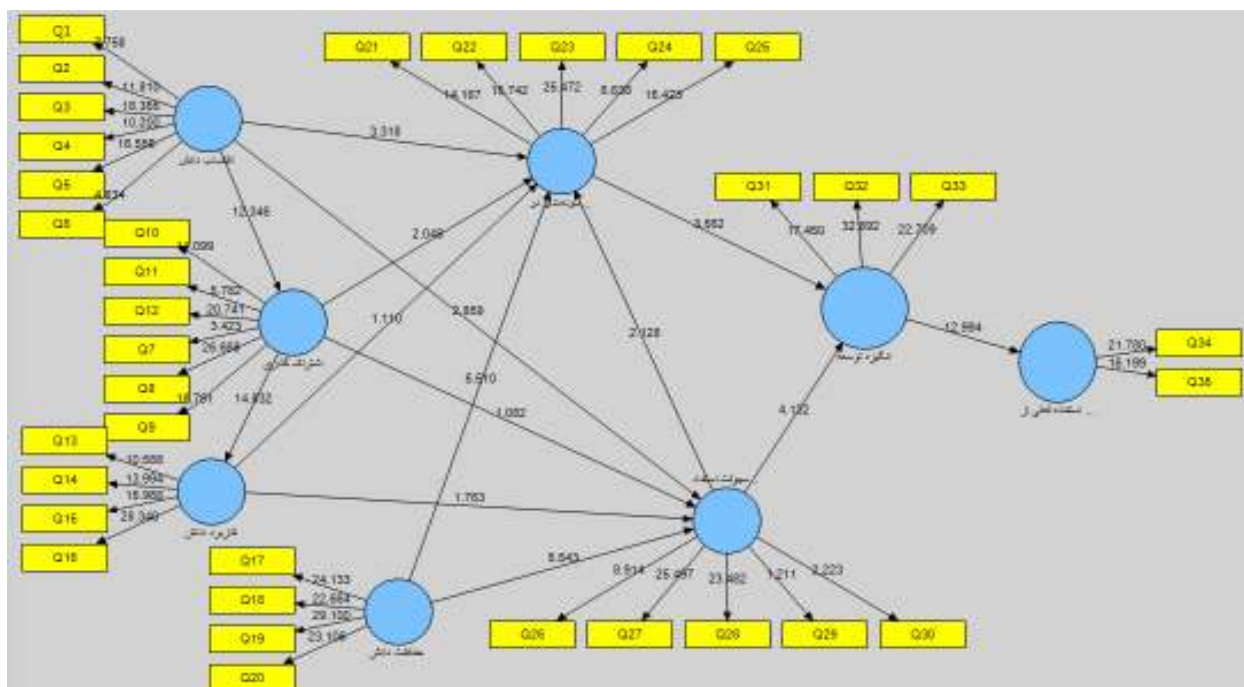
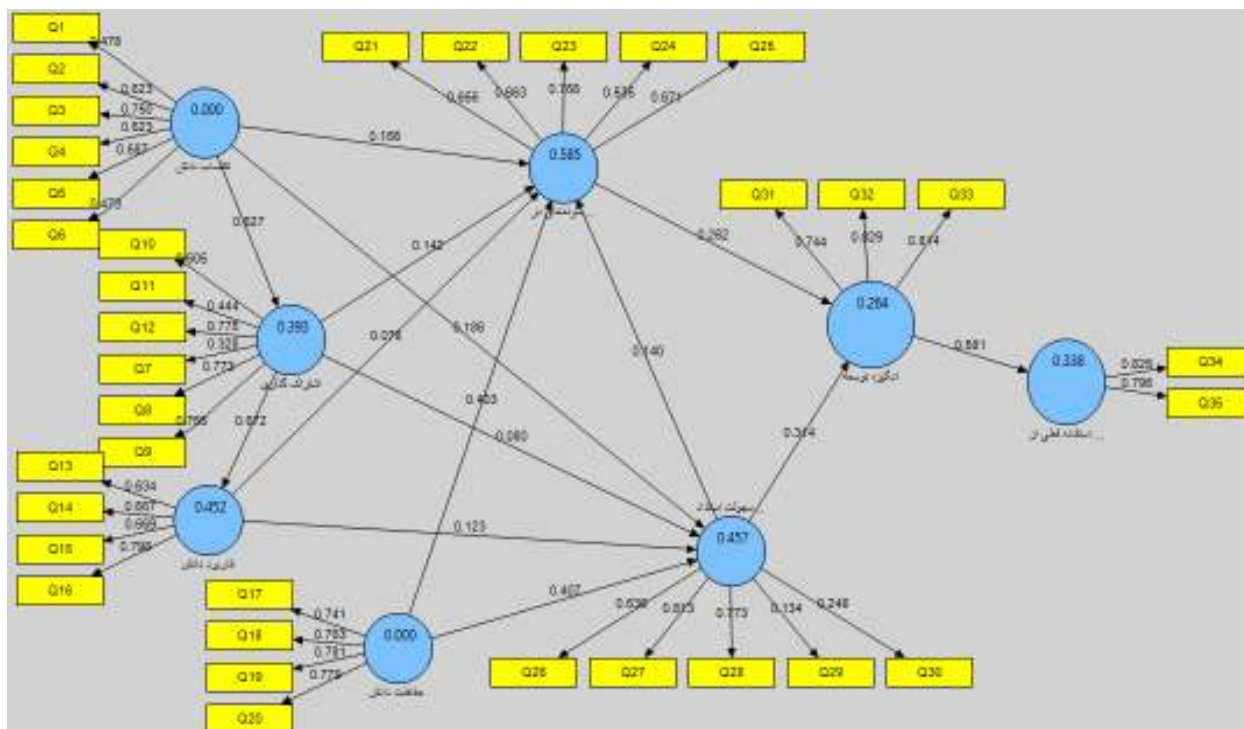
-Searle, G., Darchen, S., Huston, S., (2014), "Positive and negative factors for Transit-Oriented Development: case studies from Brisbane, Melbourne and Sydney", *Urban Policy Res.* 32 (4), pp.437-457.

diffusion", *Internet Research*, 23(4), pp.439-464.

-Migdadi, M. M., Abu Zaid, M. K. S., Al-Hujran, O. S., & Aloudat, A. M., (2016), "An empirical assessment of the antecedents of electronic-business implementation and the resulting organizational performance", *Internet Research*, 26(3), pp.661-688.

-Mohammadi, H., (2015), "Social and individual antecedents of m-learning adoption in Iran", *Computers in Human Behavior*, 49, pp.191-207.

-Morgan, D. L., (1998), "Practical strategies for combining qualitative and quantitative methods: Applications to health research", *Qualitative Health Research*, 8, pp.362-76.



The Impact of Knowledge Management Factors on Technology Development with a Focus on Transit Development Criteria

Habib Kamrakhani, Ph.D., Grad., Kish International Campus, Tehran University, Kish, Iran.

Majid Shirzad, Assistant Professor, Department of Knowledge & Information Science, Payame Noor University (PNU), Tehran, Iran.

Seyed Alireza Rasuli, M.Sc., Student, Faculty of Architecture, Babol Azad University, Babol, Iran.

E-mail: habibkamarkhani@yahoo.com

Received: October 2021- Accepted: May 2022

ABSTRACT

A large number of studies have been devoted to the study of factors affecting knowledge management. However, little is known about the impact of knowledge management factors on technology development. The purpose of this study is to investigate the impact of knowledge management factors on the development of technologies with a focus on transit development criteria. The present study is part of the correlation-survey method group. In order to collect data, a standard questionnaire was developed. The statistical population includes a team of experts consisting of each studied section of the transit transportation sector in Iran. The selection of the research sample in the present study is saturated and purposeful. (104 questionnaires were collected). To test the research hypotheses, structural equation modeling was used according to a two-step approach using Smart-PLS version 2 software. The results of the above hypotheses showed that knowledge management factors (knowledge acquisition, knowledge sharing, knowledge application, knowledge protection) with perceived usefulness, perceived ease of use affect the development of technologies focusing on transit development criteria. In general, the use of new tools can reduce problems in the field of work, including transit.

Keywords: Technology Development, Transit Development, Technology Acceptance Model, Knowledge Management