

مقاله پژوهشی: تدوین الگوی راهبردی ساختار و مدیریت امور حمل و نقل

هوایی کشور

حسین نواده توپچی^۱ و غلامحسین باقریان^۲

تاریخ دریافت: ۹۷/۸/۵

تاریخ پذیرش: ۹۷/۱۲/۸

چکیده

حمل و نقل هوایی به عنوان پیشران توسعه در جوامع مختلف شناخته می شود و از آثار راه اندازی حمل و نقل هوایی در هر شهری، توسعه آن شهر و منطقه مربوط به آن می باشد. تأثیر صنعت حمل و نقل بر رشد و توسعه اقتصادی، قابل ملاحظه است و از ۱.۵ تا ۲.۵ درصد رشد اقتصادی در کشورها مربوط به این حوزه می باشد، با اینکه در برخی از کشورها از میزان بیشتری نیز برخوردار است؛ بنابراین و با عنایت به اهمیت این حوزه، داشتن مدل و الگویی برای توسعه این صنعت ضرورتی انکارناپذیر است و با در نظر گرفتن تفکر دینی که بن مایه تشکیل جمهوری اسلامی ایران است، لازم است این الگو علاوه بر رعایت نکات تجربی و مطالعات محیطی مبتنی بر نظرات ولایت فقیه باشد. هدف از این مقاله ارائه مدل راهبردی ساختار و مدیریت این حوزه می باشد. روش تحقیق در این مقاله روش های توصیفی-تحلیلی و موردی-زمینه ای می باشند و جامعه آماری متشکل از مدیران و کارشناسان ارشد حوزه حمل و نقل هوایی و تعداد آن ها با استفاده از فرمول کوکران برابر ۶۷ نفر بوده است. ابزارهای گردآوری اطلاعات؛ شامل اسناد کتابخانه ای، مصاحبه و پرسشنامه بوده است و روش تحلیل اطلاعات استفاده از آمارهای توصیفی و استنباطی بوده و برای تجزیه و تحلیل داده ها از روش ها و توزیع های آماری و آزمون فرض استفاده شده است. با استفاده از نتایج به دست آمده، مدل ساختار و مدیریت امور حمل و نقل هوایی کشور به دست آمده و این مدل شامل بخش های ارائه دهندگان خدمات حاکمیتی؛ شامل شرکت فرودگاه ها و ناوبری هوایی ایران، وزارت اطلاعات، گمرک و بخش نظارت بر ایمنی و سوانح؛ تشکیلات اجرایی؛ شامل بازیگرانی که در این حوزه خدمات ارائه می دهند و در نهایت تشکیلات ستادی و هدایت کننده؛ شامل وزارت راه و شهرسازی، سازمان بین المللی هواپیمایی کشوری (ایکائو) و سازمان هواپیمایی کشوری ایران می باشند.

کلید واژه ها: الگوی راهبردی، مدیریت، سیاست گذاری، ساختار حمل و نقل هوایی

۱. استاد دانشگاه عالی دفاع ملی

۲. دانشجوی دکتری مدیریت راهبردی دانشگاه عالی دفاع ملی و نویسنده مسئول

صنعت نوین هوانوردی به عنوان یک صنعت جهانی با ابعاد مختلف قدرت از جمله اقتصاد، سیاست، فرهنگ و امنیت ارتباط وثیقی دارد و از پیچیدگی‌ها و بعضاً جنبه‌های متعارضی برخوردار است. این صنعت در عین حال محل مشکلات و بحران‌های بسیاری نیز بوده است. حمل و نقل هوایی همچون سایر روش‌های حمل و نقل باید به موضوعات کلانی همچون شهرنشینی، امور زیست‌محیطی و اثرات آن بر روی افزایش تقاضا در حمل و نقل ترکیبی بپردازد، این موضوع به ویژه در کشورهای در حال توسعه از اهمیت خاصی برخوردار است. ملاحظات ژئوپولیتیکی در مکان‌یابی و طراحی فرودگاه‌ها و کریدرهای هوایی به عنوان زیرساخت چندمنظوره نقش مهمی ایفا می‌کند و توسعه منافع ذینفعان را در پی دارد.

حمل و نقل هوایی به عنوان مهم‌ترین شاخه حمل و نقل، مستلزم هدایت در راستای اسناد راهبردی ملی و رقابت‌های منطقه‌ای برای کسب موقعیت راهبردی و دستیابی به سهم بازار مناسب در عرصه داخلی و بین‌المللی است. این مهم بدون آگاهی از عوامل محیطی و تجربیات داخلی و بین‌المللی و نیز داشتن الگویی راهبردی که در آن تمام اجزای صنعت هوانوردی به‌طور هماهنگ و نظام‌مند، مورد ملاحظه قرار گرفته باشد، امکان‌پذیر نخواهد بود.

صنعت هوانوردی توسعه یافته، صنعتی است که در توسعه اقتصادی و اجتماعی نقش کلیدی را ایفا نماید. این صنعت از طریق سرعت بخشیدن به جریان انتقال و جابه‌جایی بار، مسافر، سرمایه و اطلاعات می‌تواند مزیت‌های رقابتی قابل توجهی را در اقتصاد جهانی - منطقه‌ای و ملی به وجود آورد. بدون شک این امر نیازمند زیرساخت‌های نرم‌افزاری و سخت‌افزاری متناسب با اهداف توسعه‌ای کشور خواهد بود.

یک شبکه صنعت حمل و نقل هوایی توسعه یافته می‌تواند منجر به رونق گردشگری، صنایع، معادن و کشاورزی شده و جابه‌جایی نیروی انسانی و مواد اولیه و... را تسهیل و تسریع نماید. صنعت هوانوردی توسعه یافته تجارت بین‌المللی و سفرهای تجاری را نیز ساده و کارآمدتر خواهد نمود (Xiaowen, 2006: 12).

این حوزه به عنوان یکی از حوزه‌های راهبردی با فناوری بالا می‌تواند نقش مهمی در توسعه کشور پهناور جمهوری اسلامی ایران داشته باشد. با توجه به اهمیت این حوزه، کشورمان از ابتدای انقلاب اسلامی مورد تحریم‌های مختلفی قرار داشته ولی به‌رغم تمام این تحریم‌ها توانسته است به فعالیت خود ادامه داده و موفقیت‌هایی را کسب نماید.

رشد اقتصادی در توسعه و رشد هوانوردی تأثیری شگرف دارد و این تأثیر باعث تأثیر بر عوامل دیگر این صنعت شده و بر تقاضای هواپیمای جدید و خدمات هوانوردی مرتبط تأثیر گذاشته و شرکت‌ها را وادار به ارائه خدمات جدید برای رقابت و باقی ماندن می‌نماید (Wensveen, ۲۰۰۶:۴).

ضرورت موضوع

کشورهای منطقه، سرمایه‌گذاری زیادی برای توسعه حوزه حمل و نقل هوایی خود نموده‌اند و به دنبال آن هستند تا با استفاده از غفلت ما در توسعه این حوزه، نسبت به جذب فرصت‌های موجود اقدام نموده و به دنبال افزایش هرچه بیشتر سهم بازار پرواز، مسافر و همچنین خدمات مرتبط هوانوردی می‌باشند و در صورت عدم وجود مسیر هدفمند و مشخصی برای توسعه این حوزه، ما فرصت‌های موجود را از دست خواهیم داد و به بازیگری دست چندم در منطقه تبدیل خواهیم گشت. این سرمایه‌گذاری‌ها به گونه‌ای است که ظرفیت فرودگاه دبی از ۲۵ میلیون مسافر در سال به بیش از ۸۰ میلیون مسافر افزایش یافته و طی ده سال آینده با راه‌اندازی فرودگاه جبل علی این ظرفیت به ۱۹۰ میلیون مسافر افزایش خواهد یافت. این در حالی است که به علت عدم وجود برنامه و راهکار و الگویی مشخص، برنامه‌ای برای آینده این حوزه در کشور ما وجود ندارد.

در مجموع ضرورت و اهمیت این تحقیق را می‌توان در سه حوزه اهمیت و ضرورت

علمی، کاربردی و شرایط موجود کشور به شرح زیر بیان نمود:

- اهمیت و ضرورت علمی

- الف. دانش راهبردی را در حوزه حمل و نقل هوایی با توجه به اهمیت آن در امنیت ملی و توسعه اقتصادی کشور، توسعه می‌دهد.
- ب. ادبیات راهبردی در حوزه حمل و نقل هوایی کشور را توسعه می‌دهد.

- اهمیت و ضرورت کاربردی

۱. به‌عنوان یک سند و الگوی راهبردی، فضای همگرایی و مشارکت را در میان لایه‌های مختلف مدیریت و بخش‌های حمل و نقل هوایی تعریف و ایجاد می‌نماید.
- با توجه به گستردگی در حمل و نقل هوایی کشور، تصمیم‌گیری‌ها در این حوزه توزیع شده است و هریک از سازمان‌ها با توجه به وظایف خود تصمیماتی را اتخاذ می‌نمایند که در بعضی مواقع مغایر با اهداف حوزه بود و در تعامل با دیگر تصمیم‌گیرندگان در نقطه مقابل بوده و باعث بروز مشکلات در بخش می‌گردد. این مدل می‌تواند در راستای همگرایی این سازمان‌ها حرکت نموده و تمام آن‌ها را در جهت اداره امور حمل و نقل هم‌راستا نموده و توان آن‌ها را هم‌افزا نماید و الگوی راهبردی در آن‌ها را همگرا نماید.
۲. الگوی راهبردی ساختار، هدایت و هماهنگی اداره امور حمل و نقل هوایی کشور در افق چشم‌انداز را تعریف، ترسیم و ایجاد می‌نماید.

سؤال این تحقیق: الگوی راهبردی ساختار، هدایت و هماهنگی اداره امور حمل و نقل هوایی جمهوری اسلامی ایران مبتنی بر گفتمان ولایت فقیه و محورهای قانون اساسی جمهوری اسلامی ایران کدام است؟

هدف از این تحقیق: تدوین و ارائه الگوی راهبردی ساختار، هدایت و هماهنگی اداره امور حمل و نقل هوایی جمهوری اسلامی ایران مبتنی بر گفتمان ولایت فقیه و محورهای قانون اساسی جمهوری اسلامی ایران.

مبانی نظری و پیشینه‌شناسی تحقیق

بررسی مفاهیم

- مدل: مدل در لغت به معنای الگو و سرمشق است (میرزایی، ۱۳۸۵: ۱۴۱). مدل «جزئی کوچک یا بازسازی کوچکی از یک شیء بزرگ است که از لحاظ کارکرد با شیء واقعی یکسان است» و شباهت زیادی به شیء یا پدیده اصلی دارد. مدل به ما می‌آموزد که در شرایط و وضعیت‌های گوناگون چه ملاک یا معیار و روش خاصی را در پیش گیریم (رزاقی، ۱۳۸۱: ۱۸۳). مدل به‌عنوان یک نقطه‌ای شروع از واقعیت است که دیدگاه ما را در رابطه با واقعیت ساده می‌کند. همچنین مدل مشخصه‌های اساسی و بنیادی واقعیت را نمایندگی می‌کند؛ بنابراین مدل چیزی است که واقعیت را نشان داده و جنبه‌های معین از دنیای واقعی را که در ارتباط با مسائل تحت بررسی می‌باشد شرح می‌دهد و به تصویر می‌کشد و روابط مهم و بااهمیت بین جنبه‌های مختلف را آشکار و روشن می‌سازد (گرچی و همکاران، ۱۳۸۸: ۳۳).

- سازمان‌دهی: در سازمان‌دهی وظایف و اختیارات و مسئولیت‌های واحدها و پست‌ها مشخص و نحوه هماهنگی و ارتباط بین آن‌ها معین می‌شود. سازمان‌دهی، فعالیتی مستمر و مداوم است که مدیر همواره با آن روبه‌رو است و منحصر به طراحی سازمان در ابتدای آن نمی‌شود (الوانی، ۱۳۸۶: ۹۵).

رایبیز و دی سنز اظهار می‌دارند که سازمان‌دهی شامل این موضوعات است که چه وظایفی باید انجام گیرد؟ چه کسی باید آن‌ها را انجام دهد؟ چگونه این وظایف گروه‌بندی می‌شوند؟ چه کسی به چه کسی گزارش می‌دهد؟ و تصمیمات کجا گرفته می‌شوند؟ به عبارت دیگر سازمان‌دهی، یعنی طراحی ساختار (رایبیز و همکاران، ۱۳۷۹: ۲۱).

سازمان‌دهی فرآیندی است که طی آن تقسیم کار میان افراد و گروه‌های کاری و هماهنگی بین آن‌ها به‌منظور کسب اهداف صورت می‌گیرد (رضائیان، ۱۳۸۷: ۱۲۶).

هماهنگی: هماهنگی فراگردی است که طی آن، همه بخش‌های تشکیل‌دهنده یک کل برای کسب هدف مشترک ترکیب می‌شوند. هماهنگی با مجموعه‌ای از سازوکارهای ساختاری و رفتاری تحقق می‌یابد که برای مرتبط ساختن اجزای سازمان با یکدیگر به کار می‌روند و نیل به اهداف سازمانی را تسهیل می‌کنند (رضائیان، ۱۳۸۰: ۳۶۳).

هماهنگی عبارت است از: فرآیند ایجاد وحدت و یگانگی میان اهداف و فعالیت‌های واحدهای مختلف سازمان به نحوی که هدف‌های سازمان به طور مؤثر تحقق یابند (علاقه‌بند، ۱۳۸۸:۱۳۲). هماهنگی فرآیند تلفیق واحدهای جدا از یکدیگر، برای پیگیری کارآمد تحقق اهداف سازمانی است. بدون هماهنگی ممکن است افراد نقش خود را در سازمان به فراموشی سپرده، خواسته‌های خود را جامه عمل بپوشانند (قوامی، ۱۳۸۳:۱۵۶). رویکرد: به معنای طریق نزدیک شدن به مسئله و رهیافت محقق به مسئله (قراملکی، ۱۳۸۵:۱۶۲) و برخی دیگر آن را به‌عنوان زاویه دید و نگاه عالمان و متخصصان در پیدایش یک نظریه یا اندیشه دانسته‌اند (خسروپناه، ۱۳۸۹:۷۱) که در این تحقیق به معنی زاویه دید و نگرش استفاده می‌شود.

پیشینه‌شناسی تحقیق

مطالعات انجام‌شده در داخل و خارج کشور مبتنی بر ارائه راهبردها و سیاست‌های توسعه این حوزه بوده و تحقیق مشخصی که ارائه مدل و ساختار در بخشی از حوزه را مورد نظر داشته باشد، انجام نشده است. ویتمر و همکاران (Wittmer, et.al, ۲۰۱۱:۲) سیستم هوانوردی را که متشکل از تمامی عناصر تأثیرگذار بر این حوزه بوده را ارائه داده که بخشی از این مدل، ساختار و بازیگران می‌باشند که جزئیات این بازیگران مشخص نشده‌اند و به این مدل در مقاله پرداخته شده است.

بیان مسئله

امکانات حمل‌ونقل هوایی و خدمات مرتبط با آن در جهان به‌هم‌پیوسته امروز نه‌تنها دریچه‌ای برای توسعه تعاملات بین‌المللی است، بلکه بسته به موقعیت سرزمینی کشور، خود یک عامل راهبردی در توسعه اقتصادی، اجتماعی فرهنگی، افزایش نفوذ، اقتدار و امنیت ملی محسوب می‌شود. اغلب کشورهای جهان به‌خصوص آن‌ها که به دنبال اعمال اراده و قدرت خود بر دیگر کشورها هستند از زوایای مختلف به حمل‌ونقل، ترانزیت و خدمات مرتبط با آن می‌نگرند و در تلاش برای استفاده از این موضوع برای تحقق اهداف بلندمدت خود می‌باشند.

حوزه حمل و نقل هوایی یکی از مهم‌ترین مباحث توسعه‌ای در هر کشور می‌باشد و کشورهای مختلف در جهان برای بهره‌برداری هرچه بیشتر و اقتصادی‌تر از این حوزه با توجه به ظرفیت‌ها و امکانات کشور خود برنامه‌های مختلفی را پیش‌بینی نموده‌اند و کشور ما هم باید برای استفاده از ظرفیت خدادادی موقعیت جغرافیایی خود که یکی از مهم‌ترین عوامل در توسعه این حوزه می‌باشد، برنامه‌ها و سازمان‌دهی مناسبی را داشته باشد.

امروزه اقتصاد جهانی تحت تأثیر عوامل سیاسی، ساختاری، تجاری و اقتصادی شکل می‌گیرد. در کنار این عوامل کلان، تغییر جایگاه فرودگاه‌های بین‌المللی از محلی که فقط وظیفه ارائه خدمات به مسافری را به عهده داشته به شهرهای فرودگاهی یکی دیگر از محرک‌های اصلی تغییرات در صنعت هواپیمایی به حساب می‌آید. ضرورت ایجاد سامانه‌های حمل و نقل ترکیبی ناشی از رشد بازار و گرایش جمعیت ملی کشورها به شهرنشینی و روند روبه‌رشد مهاجرت به شهرها در ابعاد بالا، عامل مؤثر دیگر در این خصوص است و به همین دلیل پیش‌بینی می‌شود در هر ۱۵ سال ترافیک هوایی دو برابر گردد (Airbus, ۲۰۰۵:۵).

امروزه بیش از گذشته به نقش و جایگاه فرودگاه‌های بین‌المللی در توسعه اقتصادی و اجتماعی در ابعاد منطقه‌ای پرداخته می‌شود. توجه به عوامل ژئوپولیتیکی، راهبردهای هوانوردی را شکل داده و توسعه اقتصادی و رونق بازارها از جمله در کشور چین را موجب شده است. چینی‌ها صنعت هوانوردی را ابزاری ژئوپولیتیکی برای توسعه ملی خود می‌دانند (CCAA, ۲۰۰۶:۱۵).

یک سیستم حمل و نقل ترکیبی با محوریت فرودگاه باعث توسعه اقتصادی مناطق آزاد و تجاری خواهد شد. برای مثال فرودگاه‌های بین‌المللی در آسیای جنوب شرقی و غربی به واسطه تولید محصولات جهانی در آن منطقه به یک سیستم هاب حمل و نقل ترکیبی تبدیل گشته‌اند (ADB, ۲۰۰۷:۴۵). در حالی که هاب فرودگاه دوبی به واسطه نیاز یک شبکه توزیع مؤثر و پرسرعت کالا، مسافر، سرمایه و اطلاعات که از عوامل اصلی توسعه اقتصادی و جذب سرمایه در منطقه بوده و می‌باشد شکل گرفته است. فرودگاه دوبی نقش یک

سیستم زنجیره تأمین و پشتیبانی پروژه‌های بزرگ سرمایه‌گذاری منطقه و جابه‌جایی نیروی انسانی را به عهده دارد و به همین جهت از ثبات و پایداری اقتصادی برخوردار است.

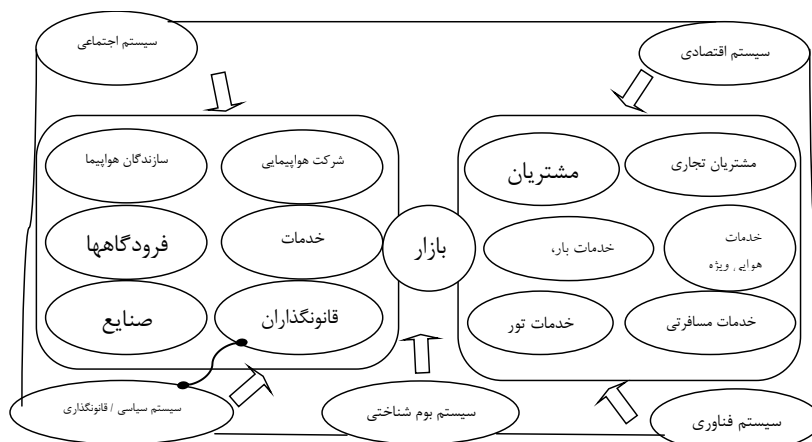
با گذشت سال‌ها از پیروزی انقلاب اسلامی رهنامه^۱ مشخصی در خصوص توسعه هوانوردی وجود ندارد و فقط می‌توان گفت: رهنامه اصلی نظام در خصوص خدمت به مردم می‌تواند رهنامه اصلی این حوزه بیان شود. سیاست‌گذاری‌های حوزه بر مبنای شرایط متغیر بوده و با تغییر هریک از مدیران این سیاست‌ها دستخوش تغییر می‌شود و سیاست کلان در حوزه اداره امور هوانوردی تعریف شده نیست. از نقاط قوت در این حوزه وجود سازمان هواپیمایی کشوری برای برنامه‌ریزی، کنترل و ارزیابی و نظارت می‌باشد که با توجه به قوانین موجود نیاز به تقویت آن و تدوین مدل مشخصی برای این فعالیت‌ها می‌باشد. این حوزه وابستگی شدیدی به شرایط بین‌المللی و قوانین و مقررات نظارتی و کنترل و ارزیابی که در سطح بین‌المللی تدوین می‌شود، دارد و بدون رعایت این قوانین و مقررات امکان حضور و فعالیت در سطح بین‌الملل وجود ندارد.

وجود رهنمودهای بیانگذار جمهوری اسلامی ایران حضرت امام خمینی (رحمة‌الله‌علیه) و رهبر معظم انقلاب امام خامنه‌ای (مدظله‌العالی) و تعیین جهت‌گیری‌های کلی جمهوری اسلامی ایران توسط ولایت فقیه و همچنین قوانین فرادستی (قانون اساسی) و بالادستی نشان‌دهنده آن است که این موارد باید به شکلی در ساختار مدیریتی و عملکردی و در نهایت ساختار، هدایت و هماهنگی اداره امور حمل‌ونقل هوایی خود را نشان دهند.

اقدامات موفق و غیر موفق در اداره امور هوانوردی و وجود تجربیات زیاد در این حوزه، ضرورت استفاده از آن‌ها در آینده و عدم تکرار تجربیات ناموفق، ضرورت مستند نمودن این تجربیات برای آیندگان را نشان می‌دهد و از سوی دیگر سازمان‌های بسیاری در حوزه حمل‌ونقل هوایی فعالیت دارند و نیاز دارند تا ارتباط کاری آن‌ها در قالب و مدلی مشخص تعریف گردد. در حال حاضر هریک از این سازمان‌ها در راستای وظایف سازمانی خود و در بیشتر موارد بدون در نظر گرفتن تأثیر فعالیت‌ها در عملکرد کلی حوزه، نسبت به

تدوین مقرراتی اقدام و اجرای آن‌ها را انجام می‌دهند که تأثیرات نامطلوبی را بر عملکرد این حوزه می‌گذارد و این مشکل بدون وجود ساختار و مدلی مشخص که وظایف و روابط را تعریف کرده و آن‌ها را در راستای عملکرد بهینه حوزه هم‌راستا نماید، حل نخواهد شد. با توجه به موارد بیان‌شده ارائه الگویی راهبردی در ساختار، هدایت و هماهنگی اداره امور حوزه هوانوردی مبتنی بر رهنمودهای ولایت فقیه و اسناد بالادستی می‌تواند به پایداری و گسترش این تجربیات منجر شده و کشور را از استفاده از الگوهای بیگانه مستغنی کند. «ملت ایران با داشتن مکتبی متمدنی چون اسلام، دلیلی ندارد که برای پیشرفت و تعالی خود از الگوهای غربی و یا کشورهای کمونیست تقلید کند» (صحیفه امام، جلد ۴). «حالا که می‌خواهیم عرضه کنیم به خارج که این ایران الگو باشد از برای سایر جاها» (صحیفه امام، جلد ۸)، «ان‌شاءالله این مملکت را یک الگویی قرار بدهیم از برای سایر کشورهای اسلامی و بلکه سایر کشورهایی که مستضعفین گرفتار مستکبرین هستند» (صحیفه امام، جلد ۱۰). در اهمیت این صنعت همین بس است که این صنعت به‌عنوان صنعتی که تأمین‌کننده بخشی از فرصت‌های شغلی است، به‌عنوان صنعتی برای ارتباطات تجاری و مبادلات اجتماعی است، این صنعت ارزشی برابر ۱۰۰۰ میلیارد دلار (مستقیم، غیر مستقیم و القایی) در جهان دارد (Wittmer, et.al, ۲۰۱۱:۶)، حدود ۱۵ میلیون نفر در آن مشغول به کار هستند (ATAG, ۲۰۰۸:۳۲)، حمل و نقل هوایی و خدمات آن به ۴۸ تریلیون مسافر کیلومتر در سال ۲۰۱۳ میلادی خدمات داده‌اند (ICAO, ۲۰۱۳:۱). در حدود ۴۰٪ از کارخانجات تخصصی دنیا (از نظر ارزش) به بازار خود توسط حمل و نقل هوایی دست پیدا می‌کنند (Saling, ۲۰۰۴:۳) و در نهایت بازار حمل و نقل هوایی، بازار مهمی در تجارت جهانی می‌باشد. امروزه حمل و نقل هوایی عنصری مهم در سفرهای تفریحی و تجاری و ارتباط مردم و اقتصاد جهان محسوب می‌شود (Sterzenbach, et.al, ۲۰۰۳:۲۷)

توسعه‌های جاری و آینده در هوانوردی توسط بازیگران و ساختار صنعت و یا به‌طور خلاصه سیستم هوانوردی شکل می‌گیرد. سه گروه اصلی در هوانوردی ذکر شده‌اند: خود صنعت حمل و نقل (طرف تأمین‌کنندگان خدمت)، مشتریان (طرف تقاضا) و سازمان‌ها و بدنه تنظیم‌کنندگان قوانین. شکل زیر سیستم هوانوردی را نشان می‌دهد: (Wittmer, et.al, ۲۰۱۱:۴)



شکل (۱) سیستم هوانوردی کشور

صنعت حمل و نقل هوایی دارای مشخصاتی است که آن را در مقایسه با صنایع دیگر بارز می‌کند. این عوامل در صنعت بنیادی بوده و تأثیر زیادی در ساختار رقابت دارند و مهم‌ترین این مشخصات به صورت زیر می‌باشند:

توسعه دوره‌ای صنعت: صنعت هوانوردی (حمل و نقل بار و مسافر) به صورت عمده‌ای به صورت دوره‌ای توسعه یافته است (Joppien, ۲۰۰۶:۱۱) سال‌های تقاضا و سود بالا به طور منظم با سال‌های کاهش اساسی ادامه پیدا می‌کنند. عموماً، توسعه حمل و نقل هوایی با اقتصاد کلی صنعت در هر کشور مرتبط می‌باشد (Wells, et.al, ۲۰۰۴:۴۸)؛ با این حال دوره‌های بالا و پایین در این صنعت به نظر می‌رسد در حال تقویت است، یعنی توسعه حمل و نقل هوایی مقداری جلوتر از توسعه اقتصادی کشورها است؛ بنابراین این مؤلفه می‌تواند به عنوان یک شاخص برای توسعه کلی اقتصاد هر کشور در نظر گرفته شود (Joppien, ۲۰۰۶:۱۳).

در طرف دیگر اینکه دلیل دوره‌ای بودن تغییرات در این صنعت به محیط خارجی آن بازمی‌گردد و می‌توان گفت که این صنعت از شرایط کلی کشور و اقتصاد تأثیر گرفته و آن را دنبال می‌کند. از سوی دیگر طولانی بودن زنجیره تأمین و خرید در این صنعت باعث می‌شود که بخش‌های حاضر در این صنعت بالاتر یا کمتر از ظرفیت خود فعالیت نمایند. زمان بین سفارش یک هواپیما و عملیاتی شدن واقعی آن در شرکت طولانی می‌باشد و چندین سال

می‌گردد؛ بنابراین زمان سفارش یک هواپیما در زمان ترقی و رشد اقتصادی است و زمان تحویل آن معمولاً در زمان رکود و حتی شرایط بدتر می‌باشد (Wells, et.al, 2004:50).

ساختار هزینه ثابت بالا: زمانی که این صنعت با صنایع دیگر در خصوص هزینه مقایسه می‌شود مشخص می‌گردد که این صنعت دارای هزینه ثابت بالا و هزینه متغیر پایین‌تر نسبت به صنایع دیگر است (همان). این صنعت نسبت به سرمایه‌گذاری حساس است و برگشت سرمایه در آن طولانی مدت است و به همین دلیل، این خود مانعی بزرگ برای خروج از صنعت می‌باشد (Joppien, 2006:13).

رویکردها در حمل و نقل هوایی

با توجه به جهانی بودن حوزه حمل و نقل هوایی و ارتباط کشورها در این حوزه با یکدیگر و همچنین تأثیر متقابل عملکردهای موفق در این حوزه در هر کشور بر کشورهای دیگر، اقدامات موفق هر کشوری سرمشقی برای کشورهای دیگر بوده و از این رو رویکردهای مختلف در این حوزه که در یک کشور شروع شده است به کشورهای دیگر سرایت نموده است. این رویکردها، نشان‌دهنده نگرش در این حوزه به مسائل پیش رو و راهکارها برای رفع آن‌ها می‌باشد.

الف. تنقیح مقررات

مقررات‌زدایی فرآیندی است که طی آن دولت‌ها به منظور کارآتر کردن عملیات بازارها اقدام به کاهش، حذف یا ساده‌سازی محدودیت‌های حاکم بر کسب و کار می‌کنند. منطق مقررات‌زدایی غالباً این است که مقررات ساده‌تر و کمتر به رقابت‌پذیری بیشتر بیانجامد و از این رو بهره‌وری و کارایی افزایش و قیمت‌ها کاهش یابند. مقررات‌زدایی ریشه در تفکرات اقتصاددانانی چون میلتون فریدمن و فردریش فون هایک دارد.

با توجه به وجود مقررات متفاوت و مختلف در حوزه حمل و نقل هوایی، مقررات‌زدایی شرکت‌های هوایی در سال‌های ۱۹۷۷ و ۷۸ میلادی شروع و منجر به تصویب قانون مربوط (قانون عمومی ۹۵-۵۰۴) در سال ۱۹۷۸ میلادی در آمریکا شد (BAILEY, 2007:1).

اهداف اصلی مقررات زدایی افزایش کارایی و رقابت در صنعت شرکت‌های هواپیمایی و ایجاد بازارهای غیر انحصاری به‌خصوص در بازار سفرهای هوایی بود. به همین دلیل در بین سال‌های ۱۹۷۸ تا ۱۹۸۸ میلادی رشد افزایش تعداد مسافر به بیش از ۸۸٪ رسید (Kennet, ۱۹۹۳:۵۴۴).

تنقیح مقررات دارای نتایج زیادی در حوزه هوایی بوده است که می‌توان از خصوصی‌سازی به‌عنوان اولین و مهم‌ترین نتیجه آن نام برد و در ادامه مواردی همچون آزادسازی، آزادسازی بین‌المللی و سیاست آسمان باز را نام برد.

ب. رویکرد هوانوردی پایدار

در رویکرد هوانوردی پایدار، همان‌طور که میزان تولید ناخالص ملی هر کشور افزایش می‌یابد تقاضا برای روش‌های حمل‌ونقل سریع‌تر هم، افزایش می‌یابد. افزایش میزان تولید ناخالص ملی باعث افزایش تعداد مسافر هوایی می‌گردد و مطالعات نشان داده است که میزان افزایش مسافر هوایی به میزان ۱.۷ درصد بالاتر از میزان پیش‌بینی‌شده تولید ناخالص ملی می‌باشد (Anon, ۲۰۰۰:۵۵).

شرایط محیطی حمل‌ونقل هوایی هم در توسعه این صنعت مهم می‌باشد. موضوع مهم آن است که شرایط جهانی این صنعت تغییر کرده است. هرچند میزان دی‌اکسید کربن تولیدی و ایجاد آلودگی این حوزه در جهان زیاد نیست و در حد آلودگی کشورهای صنعتی نظیر آمریکا و کانادا می‌باشد. در فرودگاه‌ها نیز در زمان نشست و برخاست هواپیما و آزمایش‌های موتور سروصدای زیادی ایجاد می‌شود و این موضوع یکی از مهم‌ترین مشکلات حمل‌ونقل هوایی می‌باشد. همچنین آلودگی‌های ناشی از ریزش سوخت هواپیما و همچنین آلودگی ناشی از یخ‌زدایی هواپیما، تولید زباله و تملک و بهره‌برداری از زمین‌های فرودگاه‌ها نیز از دیگر آلودگی‌های مهم در این صنعت می‌باشند. برخی از فرودگاه‌های دنیا عوارضی را برای این آلودگی‌ها در نظر گرفته‌اند و از شرکت‌های هواپیمایی که سروصدای زیاد و یا آلودگی‌های دیگر ایجاد می‌نمایند، دریافت می‌کنند (Maughan, et. al, ۲۰۰۰:۴).

پایداری در صنعت هوانوردی را می‌توان در حوزه‌های اقتصادی، اجتماعی و زیست‌محیطی بیان نمود. در این حوزه‌ها به صورت جزئی می‌توان موارد زیر را بیان داشت: (Infras, ۲۰۰۰: ۴)

- تأثیرات جهانی، منطقه‌ای و محلی (در حوزه‌های اقتصادی، اجتماعی و زیست‌محیطی).
- رشد پویای صنعت
- ابهامات و عدم قطعیت‌ها: در حوزه‌های اقتصادی، اجتماعی و زیست‌محیطی
- درجه حمل و نقل با انواع روش‌های دیگر حمل و نقل^۱ در صنعت
- موضوعات کیفیتی و تقسیم‌بندی بازار

مدل‌های مدیریت و بهره‌برداری در حمل و نقل هوایی

الف. مدل اتحادهای شرکت‌های هواپیمایی

اتحادها توافق‌هایی هستند میان شرکت‌های هواپیمایی به منظور بالا بردن توان رقابتی اعضا، به‌خصوص در جایی که ثبات موافقت‌نامه‌های دوجانبه، توسعه یک شرکت را به‌خودی‌خود با مشکل مواجه می‌کند. اعضای اتحادها از مقیاس بزرگتر تأثیرگذاری اقتصادی، هزینه‌های اجرایی کمتر و تقسیم ریسک‌ها منتفع می‌شوند و در عین حال استقلال تجاری خود را حفظ می‌کنند.

بنیان اولین اتحاد مهم در سال ۱۹۸۹ میلادی بین ک ال ام و خطوط هوایی شمال غرب گذاشته شد. در حال حاضر استار آلیانس بزرگ‌ترین اتحاد موجود است که در سال ۱۹۹۷ میلادی توسط «لوفت هانزا» و «یونایتد ایرلاینز» پایه‌ریزی شد (Star Alliance, ۲۰۱۲). اعضای اتحادها در زمینه برنامه‌ریزی، تناوب طرح‌های پروازی، نگهداری بهینه تجهیزات و ترکیب برنامه‌های هوایی همکاری دارند. مهم‌تر از همه، اتحادها برای اعضا امکان ورود به بازارهایی را فراهم می‌کنند که در حالات دیگر خارج از دسترس آنها

است. در حقیقت، هریک از اتحادهای مهم تقریباً به هر بازار مهم در سرتاسر دنیا دسترسی دارد (Star Alliance, ۲۰۱۲).

ب. گروه‌های فرودگاهی و مشارکت‌ها

یک گرایش جدید در مدیریت و بهره‌برداری از فرودگاه‌ها، ایجاد شبکه‌های فرودگاهی است. انگیزه این کار نه تنها به دلیل گرایش‌های کنونی جهانی سازی، بلکه به سبب افزایش توافقات و ارتقای نحوه همکاری‌ها بین فرودگاه‌ها است. احتمالاً پیشرفت در مشارکت‌های فرودگاهی به صورت پیوسته ادامه خواهد داشت. به عنوان مثال سهام فرودگاه لیژ توسط شرکت فرودگاه‌های پاریس خریداری شده و هردو آن‌ها در اداره فرودگاه باری چاتیروکس مشارکت دارند (ADP, ۲۰۱۱).

مزیت عمده این قبیل مشارکت‌ها در استفاده از اعتبار و شهرت شرکت‌های بزرگ و مؤثر در این گروه‌ها در جوامع مالی (درجه بندی مؤسسات مالی و بانک‌ها) خواهد بود. برخی ادعاها در خصوص نحوه همکاری‌های عملیاتی در فرودگاه‌های هم‌پیمان، هنوز موضوع بحث و بررسی است. این همکاری‌های مشترک در حوزه فعالیت‌های غیر هوانوردی بیشتر پدیدار خواهد شد. انگیزه این قبیل مشارکت‌ها صدور دانش فنی و همچنین ایجاد ارزش افزون‌تر برای سهامداران می‌باشد (همان).

تجربیات موفق جمهوری اسلامی ایران

برای بررسی تجربیات و موقعیت و شرایط حوزه حمل و نقل هوایی در ایران در دوره پس از انقلاب اسلامی با تعدادی از مدیران این حوزه مصاحبه‌هایی انجام گردید و با استفاده از روش توصیف اطلاعات و تحلیل محتوا، تحلیل این مصاحبه‌ها در جدول زیر نشان داده شده است:

سازمان‌دهی	ایجاد سازمان حاکمیتی مستقل، کارآمد و چابک، نبود نهادهای تخصصی سرمایه‌گذاری و تأمین منابع مالی و حوزه دانشی، تفکیک امور حاکمیتی از تصدی،
هدایت و رهبری	عدم ایفای نقش مؤثر سازمان هواپیمایی کشوری در رهبری حوزه، ضرورت حضور افراد معتبر در هدایت و رهبری حوزه،
هماهنگی	نبود روابط تعریف شده بین بخش‌های مختلف حوزه،

در جدول زیر به‌طور خلاصه آرای ولی فقیه در خصوص هدایت و رهبری، سازمان‌دهی و هماهنگی ذکر شده است:

مقوله‌ها	آرای ولی فقیه	محور
درست و مستحکم، منعطف و روان، منظم، در راستای تأمین عدالت، نوآوری، حضور مردم در همه امور	شرکت مردم در همه امور (ص ۱۵)، مستحکم، خوب، منعطف، روان و آشنا با ارزش‌های اسلامی (خ ۶۹۱۰۰۲)، نظم و انضباط (خ ۷۴۱۰۰۳)، سازمان‌دهی برای کمک به عدالت (خ ۸۳۰۴۰۳)، نوآوری در سازمان‌دهی (خ ۱۹۰۱۰۲)	سازمان‌دهی
قاطع، دارای نفوذ، اقتدار، ایجاد همدلی، متکی به مردم	قاطعانه (خ ۷۱۱۰۱)، نفوذ (خ ۷۱۱۰۱)، رابطه محبت‌آمیز میان رهبر و ملت (خ ۷۱۱۰۱)، متکی به مردم (خ ۷۳۱۱۰۱)	هدایت و رهبری
ص: صحیفه نور جلد... خ: سخنان مقام معظم رهبری در تاریخ...		

در جدول زیر محورهای مطرح‌شده در اسناد فرادستی در حوزه حمل‌ونقل هوایی بیان شده است و مؤلفه‌های مربوطه استخراج شده است:

مقوله‌ها	محورها
حفظ محیط زیست، سرمایه‌پذیری داخلی و خارجی، حضور فعال بین‌المللی، کسب سهم مناسب بازار، محیط امن اقتصادی، جلوگیری از انحصار، عدم انحصار، ایجاد نظام جامع حمل‌ونقل	<ul style="list-style-type: none"> توسعه کارآمد (چ) ایجاد نظام جامع حمل‌ونقل با جهات ایمنی، دفاعی، اقتصادی، کاهش مصرف انرژی و حفظ محیط زیست، تعادل بین زیرساخت‌ها، ناوگان، تجهیزات ناوبری و تقاضا (س ۱) افزایش بهره‌وری (س ۲) توسعه شبکه حمل‌ونقل (س ۲) سهم بیشتر از بازار حمل‌ونقل بین‌المللی (س ۵) حاکمیت و انحصار دولت بر ناوبری و نشست‌وبرخاست (ب ۲۸)، یکپارچه‌سازی سازمان مدیریت فرودگاه‌ها (ب ۲۸)، تمهیدات برای جلوگیری از ایجاد انحصار در بخش غیر دولتی (ب ۲۹)، سرمایه‌گذاری دولت در امر پژوهش و فناوری (ب ۲۹)، بهره‌گیری مناسب از قابلیت‌های ترانزیتی کشور (ب ۷۵)، ایجاد فضای سالم برای رقابت و جلوگیری از انحصار (ب ۱۳۵) آزادسازی کامل نرخ حمل‌ونقل هوایی (ج ۱۶۱)، انحصار در ارائه خدمات کمک‌ناوبری هوایی و نشست‌وبرخاست به شرکت فرودگاه‌ها (ج ۱۶۱)، مشارکت با شرکت‌های بین‌المللی برای بهره‌برداری از فرودگاه‌ها (ش ۵۱)، رفع تخفیفات تکلیفی (ش ۵۳)، تأیید قانون خاص برای سازمان هواپیمایی کشوری، شرکت فرودگاه‌ها و ناوبری هوایی ایران و شرکت‌های وابسته (ش ۵۳)
س: سیاست‌های کلی جمهوری اسلامی ایران در افق چشم‌انداز ب: برنامه چهارم ج: برنامه پنجم ج: سند چشم‌انداز جمهوری اسلامی ایران در افق ۱۴۰۴ هجری شمسی ش: برنامه ششم	

روش‌شناسی تحقیق

این تحقیق از منظر هدف تحقیقی کاربردی می‌باشد؛ چرا که سعی می‌شود نتایج حاصل از این تحقیق را مورد استفاده عملی قرار داده و با کمک نتایج آن، مشکلات سازمان رفع شوند، اما این تحقیق از منظر گردآوری اطلاعات تحقیقی توصیفی-پیمایشی می‌باشد. هنگامی که در تحقیق سعی می‌شود با اتکا به مطالعات کتابخانه‌ای مدل اولیه سنجش سرمایه فکری ارائه گردد، تحقیق از نوع توصیفی می‌باشد، اما هنگامی که سعی می‌گردد با کمک پرسشنامه خبرگی، نظر خبرگان در مورد مدل احصا گردیده و یا هنگامی که برای بررسی فرضیات تحقیق جهت آزمون روایی مدل از پرسشنامه استفاده می‌گردد، تحقیق از نوع پیمایشی می‌باشد.

قلمرو تحقیق

قلمرو جغرافیایی این تحقیق جمهوری اسلامی ایران می‌باشد و از نظر زمانی در دوره پس از پیروزی انقلاب اسلامی و از نظر قلمرو موضوعی در حوزه حمل‌ونقل هوایی می‌باشد.

جامعه آماری

جامعه آماری مربوطه مدیران، متخصصان و کارشناسان عالی دستگاه‌های ذینفع در حوزه حمل‌ونقل هوایی؛ شامل سازمان هواپیمایی کشوری، شرکت فرودگاه‌ها و ناوبری هوایی ایران، شرکت‌های هواپیمایی، ارائه‌دهندگان خدمات در این حوزه می‌باشند و حاضر به همکاری در این زمینه بودند و تعداد آن‌ها حدود ۲۲۰ نفر برآورد شده است و با استفاده از فرمول کوکران برای محاسبه حجم نمونه برای حجم جامعه معلوم برابر است با و به همین دلیل تعداد نمونه برابر با ۶۷ نفر می‌باشد.

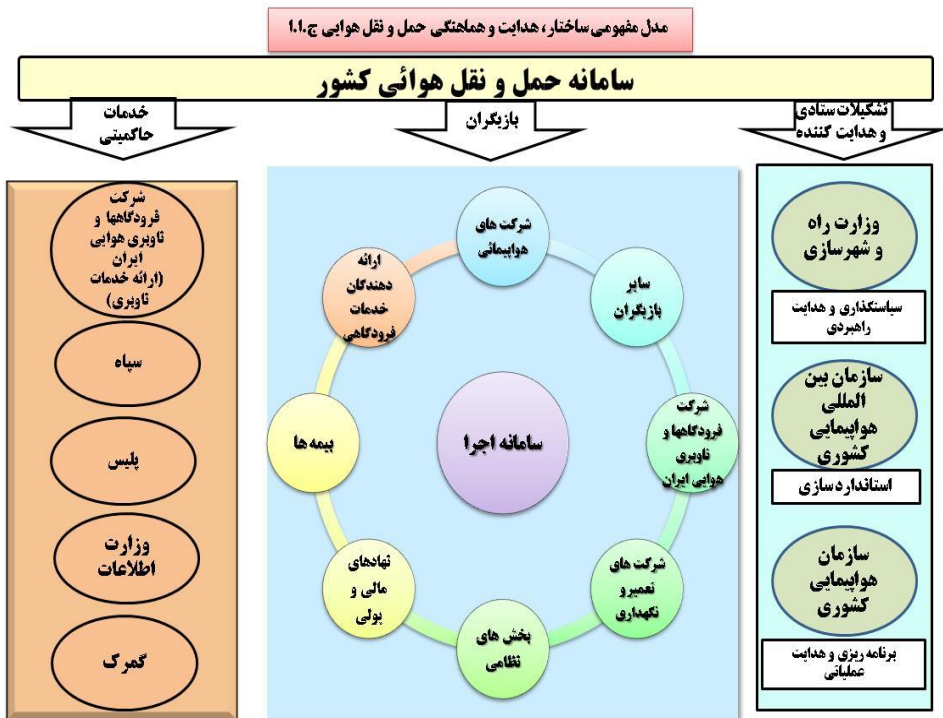
جامعه و نمونه آماری

متخصصان و صاحب‌نظران در حوزه هوانوردی در سازمان‌های حاکمیتی، شرکت‌های هواپیمایی، شرکت فرودگاه‌ها و ناوبری هوایی ایران و شرکت‌های ارائه‌دهنده خدمات فرودگاهی جامعه آماری این تحقیق را تشکیل می‌دهند و تعداد نمونه‌ها برابر ۶۷ نفر بوده است.

روش‌های گردآوری اطلاعات

روش‌های گردآوری اطلاعات در این پژوهش؛ شامل مطالعات اکتشافی (بررسی اسناد و مدارک-مصاحبه‌های مقدماتی و نشست‌های علمی با صاحب‌نظران)، کتابخانه تخصصی (انجام مطالعات نظری و تکمیلی (بررسی اسناد و مدارک، کتاب‌های علمی و نتایج سایر تحقیقات و...) میدانی (مصاحبه و پرسشنامه) است.

مدل مفهومی تحقیق



شکل (۲) مدل مفهومی ساختار، هدایت و هماهنگی حمل و نقل هوایی ج.ا.ی

مدل مفهومی این تحقیق با توجه به بازیگران داخلی و بین‌المللی و همچنین نظریات ولی فقیه و اسناد فرادستی تهیه شده است. مدل متشکل از سه بخش اصلی می‌باشد. تشکیلات ستادی و هدایت‌کننده وظیفه سیاست‌گذاری، برنامه‌ریزی، سیاست‌گذاری و استانداردسازی را بر عهده دارند. خدمات حاکمیتی مربوط به سازمان‌هایی است که

خدمات خاصی که انحصاراً باید توسط نهادهای حاکمیتی (مانند خدمات امنیتی) ارائه شوند را شامل می‌شود و در نهایت بخش سوم که وظیفه انجام خدمات اجرایی در حوزه را بر عهده دارند و شامل بازیگران اجرایی این حوزه، مانند شرکت‌های هواپیمایی، شرکت‌های تعمیر و نگهداری هواپیما، بانک‌ها و مؤسسات پولی، بیمه‌ها و... می‌باشند.

پرسشنامه تحقیق

در این تحقیق از پرسشنامه‌ای با ۲۰ سؤال استفاده شده و چهار سؤال باز برای ارائه پیشنهاد هم قرار داده شده است. همچنین وزن هریک از عوامل نیز در سؤالات پیش‌بینی شده است. مقیاس استفاده‌شده در پرسشنامه از نوع مقیاس درجه‌بندی پنج‌نقطه‌ای لیکرت^۱ انتخاب گردید. دلیل استفاده از این مقیاس با توجه به آمار غیر پارامتریک پروژه صورت گرفت، چرا که این تکنیک مقیاسی ترتیبی به بار می‌آورد که عموماً مستلزم آمار غیر پارامتری است. لازم به توضیح است که این مقیاس یک مقیاس تجمعی متشکل از یک رشته گویه است که پاسخگویان مخالفت یا موافقت خود را با هر گویه بر روی مقیاسی فشرده^۲ مشخص می‌کنند و نمره مقیاس شامل اندازه شدت نگرش ابرازشده در تمام گویه است. برای سنجش روایی، پرسشنامه بین ده نفر از خبرگان و متخصصین توزیع شد و پس از اطمینان از نتایج به‌دست‌آمده، پرسشنامه در جامعه آماری پژوهش توزیع گردید و برای سنجش پایایی از روش دونیمه نمودن سؤالات استفاده و همبستگی بین دونیمه محاسبه و میزان قابلیت اعتماد آزمون به‌دست‌آمده و برای این پرسشنامه برابر ۰.۸۱ بود که قابل قبول می‌باشد.

برای تجزیه و تحلیل داده‌های پرسشنامه گردآوری‌شده که کمی می‌باشند از روش‌ها و توزیع‌های آماری و با استفاده از نرم افزار اس پی اس^۳ و اکسل^۴ و آزمون خی دو استفاده گردیده است. برای تحلیل پاسخ‌های مصاحبه‌شوندگان از روش تحلیل گفتمان استفاده شده است.

-
۱. Likert. type scale
 ۲. Intensive scale
 ۳. SPSS
 ۴. Excel

روش تحقیق در این پژوهش دو روش توصیفی-تحلیلی و موردی-زمینه‌ای و نوع تحقیق کاربردی-توسعه‌ای است.

یافته‌ها و تجزیه و تحلیل داده‌ها

الف. یافته‌های تحقیق

۲۰ سؤال از پاسخ‌دهندگان پرسیده شد که چهار سؤال آن سؤالات باز بوده است. پاسخ‌دهندگان به سؤالات باز در خصوص نظراتشان برای اضافه نمودن نهادهای دیگر به استثنای وجود نهادی برای ایمنی و بررسی سوانح پاسخ دیگری ندادند و فقط به سؤالات چندگزینه‌ای پاسخ دادند. تعداد ۶۷ پرسشنامه توزیع و تعداد ۵۳ پرسشنامه جمع‌آوری شد.

توصیف آماری جمعیت‌شناختی

۸۵٪ پاسخ‌دهندگان بالاتر از ۴۰ سال سن داشته‌اند که ۶۸٪ آن‌ها فوق لیسانس و ۱۹٪ لیسانس بوده‌اند. حدود ۶۰٪ پاسخ‌دهندگان بیشتر از ۲۰ و ۲۳٪ بین ۱۶ تا ۲۰ سال سابقه کار داشته‌اند. بیش از ۷۱٪ از پاسخ‌دهندگان بیشتر از ۱۶ سال سابقه کار در حوزه هوایی داشته‌اند که بیش از ۷۲٪ از پاسخ‌دهندگان در سطح مدیریتی در این حوزه مشغول به کار بوده‌اند. برای ارزیابی مدل، پرسشنامه‌ای توزیع و از پرسش‌شوندگان در خصوص میزان تأثیر و اهمیت (وزن) هر یک از عوامل سؤال شد. پاسخ میزان تأثیر و اهمیت (وزن) هر یک از عوامل در طیف لیکرت دریافت و تحلیل شد. برای تحلیل، آزمون‌های لازم انجام و برای هر یک از عوامل در مدل پیشنهادی دو آزمون انجام شده است:

۱. آزمون مربوط به الگوی ساختاری که از طریق آزمون فرض هر یک از عوامل شکل‌دهنده این الگو برای بررسی میزان تأثیر آن عامل انجام می‌گیرد. برای هر یک از عوامل، دو فرض H_0 و H_1 مورد نظر می‌باشد. فرض H_0 که نشان‌دهنده تأثیر نداشتن عامل در مدل می‌باشد و فرض H_1 که نشان‌دهنده تأثیر آن عامل در مدل می‌باشد. در آزمون فرض رد شدن فرضیه H_0 بررسی و در صورت تأیید شدن آن نشان‌دهنده عدم تأثیر عامل در مدل می‌باشد و رد شدن آن نشان‌دهنده تأثیر عامل در مدل می‌باشد.

۲- آزمون فریدمن برای تحلیل پاسخ میزان اهمیت (وزن) هریک از عوامل انجام شده است و نتیجه آن نشان‌دهنده میانگین اهمیت (وزن) هر عامل و رتبه آن در بین عوامل دیگر می‌باشد. یافته‌های منتج از پرسشنامه‌های جمع‌آوری شده و تأیید یا رد هریک از عوامل در جدول شماره یک نشان داده شده است. ستون‌های جدول فوق نشان‌دهنده سؤالات و درصد مجموع تعداد پاسخ‌های ۱-۳ و مجموع پاسخ‌های ۴ و ۵ به هر سؤال، مقدار و احتمال کای ۲ هر سؤال و در نهایت نتیجه انجام آزمون فرض هر سؤال در ستون آخر می‌باشند.

با توجه به پاسخ پرسش ۱۹، مدل مفهومی ارائه‌شده به‌طور کلی مورد تأیید پرسش‌شوندگان قرار گرفته است. اهمیت و حضور دو بازیگر؛ شامل سازندگان تجهیزات؛ فرودگاهی و هوایما و شرکت‌های خدمات هلی‌کوپتری و دو ارائه‌دهنده خدمات حاکمیتی؛ شامل سپاه و پلیس مورد تأیید قرار نگرفته و حضور همه عوامل دیگر مدل مورد تأیید پرسش‌شوندگان قرار گرفته است.

جدول شماره ۱: یافته‌های حاصل از سؤالات میزان تأثیر عوامل مدل

ردیف	عامل مورد سؤال	تعداد مشاهده شده		مقدار کای ۲	احتمال کای ۲	در جدول مقدار کای ۲	نتیجه آزمون
		۱،۲،۳	۴،۵				
۱	حضور وزارت راه و شهرسازی به‌عنوان سیاست‌گذار و هدایت‌کننده راهبردی حمل‌ونقل هوایی در مدل فوق	۲۴	۲۹	۴،۷۸۳	۰،۲۹	۳،۸۴۱	تأیید شده است
۲	حضور سازمان بین‌المللی هوایمایی کشوری (ایکائو) به‌عنوان سازمان تدوین‌کننده و ناظر بر استانداردهای بین‌المللی	۶	۴۷	۵۲،۳۳	۰	۳،۸۴۱	تأیید شده است
۳	وجود سازمان هوایمایی کشوری به‌عنوان برنامه‌ریز و هدایت‌کننده و حاکمیت در امور حمل‌ونقل هوایی کشور	۹	۴۴	۴۰،۸۶۸	۰	۳،۸۴۱	تأیید شده است
۵	وجود شرکت فرودگاه‌ها و ناوبری هوایی ایران	۷	۴۶	۴۸،۳۵۲	۰	۳،۸۴۱	تأیید شده است
۶	وجود شرکت‌های هوایمایی	۶	۴۷	۵۲،۳۳	۰	۳،۸۴۱	تأیید شده است
۷	وجود ارائه‌دهندگان خدمات فرودگاهی	۱۸	۳۱	۱۱،۰۵۱	۰،۰۱	۳،۸۴۱	تأیید شده است

ردیف	عامل مورد سؤال	تعداد مشاهده شده		مقدار کای ۲	احتمال کای ۲	در جدول	مقدار کای ۲	نتیجه آزمون
		۱،۲،۳	۵،۴					
		۸	وجود شرکت‌های تعمیر و نگهداری هواپیما					
۹	وجود سازندگان تجهیزات فرودگاهی و هواپیما	۲۹	۲۴	۰،۶۱۶	۰،۴۲۲	۳،۸۴۱	رد شده است	
۱۰	وجود شرکت‌های خدمات هلی‌کوپتری	۳۸	۱۵	۳،۰۲۲	۰،۰۸۲	۳،۸۴۱	رد شده است	
۱۱	وجود نهادهای مالی و پولی فعال	۱۰	۳۸	۳۰،۶۸۱	۰	۳،۸۴۱	تأیید شده است	
۱۳	وجود شرکت فرودگاه‌ها و ناوبری هوایی ایران (برای ارائه خدمات انحصاری و حاکمیتی ناوبری هوایی) و نگهداری و بهره‌برداری فرودگاه‌ها	۹	۴۰	۳۵،۳۸۸	۰	۳،۸۴۱	تأیید شده است	
۱۴	ضرورت حضور مأموران حفاظت سپاه	۲۸	۲۵	۱،۱۳۵	۰،۲۸۷	۳،۸۴۱	رد شده است	
۱۵	ضرورت حضور پلیس فرودگاه‌ها	۲۹	۲۴	۰،۶۱۶	۰،۴۲۲	۳،۸۴۱	رد شده است	
۱۶	ضرورت حضور مأموران وزارت اطلاعات	۲۲	۳۰	۶،۰۸۸	۰،۰۱۴	۳،۸۴۱	تأیید شده است	
۱۷	وجود گمرک	۲۲	۳۰	۶،۰۸۸	۰،۰۱۴	۳،۸۴۱	تأیید شده است	
۱۹	تا چه میزان با مدل مفهومی ساختار، هدایت و هماهنگی فوق برای حمل و نقل هوایی ج.ا.ا. موافقت کلی دارید؟	۱۱	۳۸	۲۸،۷۸۹	۰	۳،۸۴۱	مدل به‌طور کلی تأیید شده است	

یافته‌های حاصل از پرسشنامه‌ها برای تعیین میزان اهمیت عوامل در جدول شماره ۲ نشان داده شده است. در این جدول میانگین و رتبه هریک از عوامل پس از آزمون فریدمن در مقایسه با دیگر عوامل و همچنین میزان حداقل و حداکثر نظر پاسخ‌دهندگان به هر سؤال در دو ستون آخر نشان داده شده است. در این جدول مشاهده می‌شود چهار عاملی که از نظر میزان تأثیر از سوی پاسخ‌دهندگان رد شده بودند در ارزیابی میزان اهمیت (وزن)

نیز در رده‌های آخر قرار گرفته‌اند و این نشان‌دهنده همبستگی بین نتایج جداول شماره ۱ و ۲ می‌باشد.

جدول شماره ۲: یافته‌های حاصل از سؤالات میزان اهمیت عوامل مدل

ردیف	عامل	وزن عامل		حداکثر
		رتبه	میانگین	
۱	حضور وزارت راه و شهرسازی به عنوان سیاستگذار و هدایت کننده راهبردی حمل و نقل هوایی در مدل فوق	۷	۸.۵۸	۵
۲	حضور سازمان بین‌المللی هواپیمایی کشوری (ایکائو) به عنوان سازمان تدوین کننده و ناظر بر استانداردهای بین‌المللی	۱	۱۱.۳۳	۵
۳	وجود سازمان هواپیمایی کشوری به عنوان برنامه ریز و هدایت کننده و حاکمیت در امور حمل و نقل هوایی کشور	۶	۹.۵۳	۵
۵	وجود شرکت فرودگاهها و ناوبری هوایی ایران	۴	۱۰.۲۸	۵
۶	وجود شرکت های هواپیمایی	۳	۱۰.۷۲	۵
۷	وجود ارائه دهندگان خدمات فرودگاهی	۸	۷.۴۲	۵
۸	وجود شرکت های تعمیر و نگهداری هواپیما	۹	۷.۱۷	۵
۹	وجود سازندگان تجهیزات فرودگاهی و هواپیما	۱۳	۵.۱۷	۵
۱۰	وجود شرکت های خدمات هلی کوپتری	۱۵	۳.۶۴	۵
۱۱	وجود نهادهای مالی و پولی فعال	۲	۱۰.۷۵	۵
۱۳	وجود شرکت فرودگاهها و ناوبری هوایی ایران (برای ارائه خدمات انحصاری و حاکمیتی ناوبری هوایی) و نگهداری و بهره برداری فرودگاهها	۵	۱۰.۲۸	۵
۱۴	ضرورت حضور مأموران حفاظت سپاه	۱۴	۴.۹۷	۵
۱۵	ضرورت حضور پلیس فرودگاهها	۱۲	۶.۲۲	۵
۱۶	ضرورت حضور مأموران وزارت اطلاعات	۱۰	۷.۱۷	۵
۱۷	وجود گمرک	۱۱	۶.۷۸	۵
		معناداری: ۰/۰۰۰		کاسکویر: ۱۷۰/۲۹۹
		تعداد نمونه: ۵۳		

ب. تجزیه و تحلیل یافته‌ها

همان‌گونه که بیان شد، نتایج پرسشنامه در جدول شماره یک نشان‌دهنده آن است که به استثنای سازندگان تجهیزات فرودگاهی و هواپیما، شرکت‌های خدمات هلی‌کوپتری، ضرورت حضور مأموران حفاظت سپاه و پلیس فرودگاه‌ها، بقیه نهادها و سازمان‌ها و شرکت‌ها به‌عنوان بازیگران اصلی این حوزه مورد تأیید قرار گرفته‌اند.

توجه به حوزه‌هایی که توسط پاسخ‌دهندگان مورد تأیید قرار نگرفته‌اند نشان‌دهنده آن نیست که این خدمات مورد نیاز نمی‌باشند. عدم تأیید نهادهای سپاه و پلیس در سؤالات ۱۴ و ۱۵ نشان می‌دهد که این خدمات به‌عنوان خدمات حاکمیتی مورد تأیید پاسخ‌دهندگان نبوده و می‌تواند توسط بخش‌های خصوصی نیز ارائه شود. این خدمات در دیگر فرودگاه‌های دنیا توسط بخش خصوصی ارائه می‌شود و فقط نظارت عالی بر انجام خدمات و همچنین نظارت بر رعایت استانداردهای مربوطه بر عهده نهادهای حاکمیتی می‌باشد. به همین دلیل اجرای کار از یک سو توسط بخش‌های غیر دولتی و از سوی دیگر توسط یک نهاد انجام می‌شود. این در حالی است که این خدمات در فرودگاه‌های ایران توسط دو نهاد انجام می‌شود که مشکلات متعددی را به وجود آورده است و از پاسخ‌های دریافت‌شده می‌توان این معنا را نیز استنباط نمود که نظر پاسخ‌دهندگان بر آن می‌باشد تا این خدمات را مشابه دیگر فرودگاه‌های دنیا و توسط یک نهاد و با استفاده از قابلیت‌ها و توانایی‌های بخش غیر دولتی می‌توان ارائه داد. همچنین پاسخ‌دهندگان در سؤالات باز پیشنهاد ایجاد نهادی مستقل برای نظارت بر ایمنی و بررسی سوانح هوایی را داده‌اند و به همین دلیل در مدل نهایی این نهاد نیز اضافه شده است. لازم به ذکر است این مدل در برخی کشورهای دیگر نیز وجود دارد و برای ارزیابی و بررسی سوانح، نهاد تخصصی و مستقلی وجود دارد.

نتایج آزمون فریدمن در خصوص وزن و جایگاه هریک از این بازیگران، نشان می‌دهد که در میان عوامل مختلف سؤال مدل مفهومی ساختار، هدایت و هماهنگی «حضور سازمان بین‌المللی هواپیمایی کشوری (ایکائو) به‌عنوان سازمان تدوین‌کننده و ناظر بر استانداردهای بین‌المللی» از بالاترین رتبه میانگین اهمیت (وزن) برخوردار بوده است و همچنین هیچ‌یک از عوامل از سوی صاحب‌نظران کم‌وزن یا بی‌وزن تشخیص داده نشده است.

سازمان بین‌المللی هواپیمایی کشوری به‌عنوان مرجع بین‌المللی برای تدوین و ارائه استانداردها و مقررات و قوانین این حوزه از نظر پاسخ‌دهندگان بالاترین وزن در مقایسه با دیگران را دارا بوده و نشان‌دهنده آن است که ارتباط ضروری و مهم بین‌المللی بخش هوایی با دیگر کشورهای دنیا بسیار مهم می‌باشد و حضور در این نهادها باید از سوی

دست‌اندرکاران مورد توجه قرار گیرد. در رتبه‌های بعدی شرکت فرودگاه‌ها و ناوبری هوایی ایران و سازمان هواپیمایی کشوری قرار دارند که اولی وظیفه ارائه انحصاری خدمات ناوبری و همچنین مالک و بهره‌بردار ۵۴ فرودگاه ایران می‌باشد و دومی نیز وظیفه نظارت بر اجرای قوانین و مقررات ایکائو و استانداردسازی فعالیت‌های هوانوردی در کشور را بر عهده دارد. ساختار ارائه خدمات ناوبری در کشورهای دیگر نیز به همین شکل بوده و یک شرکت این وظیفه را بر عهده دارد و سازمان هواپیمایی کشوری به‌عنوان نماینده حاکمیت و ناظر اجرای مقررات در همه کشورها و یکتا می‌باشد و بر همین اساس پاسخ‌دهندگان برای این دو نهاد اهمیت بیشتری را قائل شده‌اند.

نتیجه‌گیری و پیشنهاد

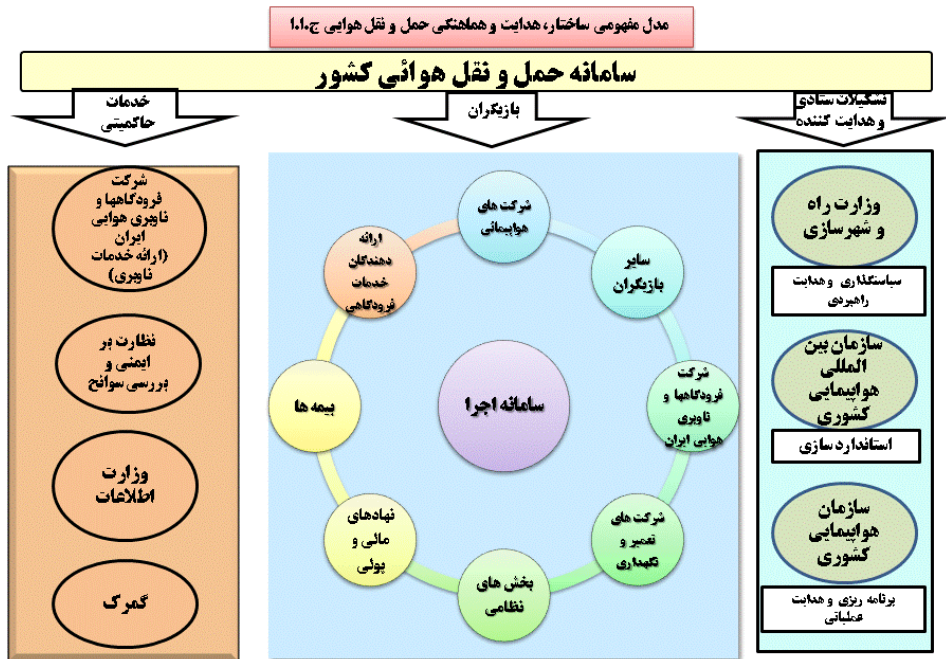
حمل و نقل هوایی در کشور ما هم یکی از مهم‌ترین شقوق حمل و نقل می‌باشد و هدایت این حوزه در راستای اهداف چشم‌انداز و رقابت‌های منطقه‌ای برای دستیابی به سهم بازار مناسب در عرصه داخلی و بین‌المللی از مواردی می‌باشد که باید مد نظر قرار گیرد و این مهم بدون آگاهی از تجربیات داخلی و بین‌المللی و داشتن الگویی راهبردی که در آن تمام اجزای این صنعت هماهنگ شده و در یک جهت حرکت نمایند، امکان‌پذیر نیست.

مشخص است که حوزه حمل و نقل هوایی یکی از مهم‌ترین مباحث توسعه‌ای در هر کشور می‌باشد و کشورهای مختلف در جهان برای بهره‌برداری هرچه بیشتر و اقتصادی‌تر از این حوزه با توجه به ظرفیت‌ها و امکانات کشور خود، برنامه‌های مختلفی را پیش‌بینی نموده‌اند و کشور ما هم باید برای استفاده از ظرفیت خدادادی موقعیت جغرافیایی خود که یکی از مهم‌ترین فرصت‌ها برای توسعه این حوزه است، برنامه‌ها و سازمان‌دهی مناسبی را داشته باشد.

در حال حاضر سازمان‌های بسیاری در حوزه حمل و نقل هوایی فعالیت دارند و هریک از این سازمان‌ها در راستای وظایف سازمانی خود و در بیشتر موارد بدون در نظر گرفتن تأثیر فعالیت‌های خود در عملکرد کلی حوزه، نسبت به تدوین مقرراتی اقدام و آن‌ها را اجرا می‌کنند. از آنجا که این فعالیت‌ها هماهنگی کمتری با فعالیت نهادها و سازمان‌های دیگر دارد، بعضاً باعث بروز ناهماهنگی‌های سازمانی شده و انجام امور را با اختلال مواجه

می‌سازد. رفع این مشکل بدون وجود ساختار و مدلی مشخص که ساختار و جایگاه این سازمان‌ها و نهادها را تعریف کرده و آن‌ها را در راستای عملکرد بهینه حوزه هم‌راستا نماید، حل نخواهد شد.

با توجه به نتایج حاصل از تجزیه و تحلیل یافته‌های تحقیق و پاسخ‌های داده‌شده، در نهایت مدل مفهومی جدید ساختار هدایت و هماهنگی حمل و نقل هوایی در جمهوری اسلامی ایران به صورت زیر نهایی و ارائه می‌شود:



شکل (۳) مدل نهایی پژوهش (ساختار، هدایت و هماهنگی حمل و نقل هوایی ج.ا.ا.)

پیشنهادهای

مدل مفهومی تأییدشده نشان‌دهنده آن است که تمام بازیگرانی که در مدل اولیه پیشنهاد شده بودند به استثنای چهار بازیگر مورد تأیید قرار گرفته‌اند. نهادهای حاکمیتی به استثنای سپاه و پلیس به‌عنوان نهاد حاکمیتی برای ارائه خدمات مورد تأیید قرار نگرفته‌اند و به همین دلیل پیشنهاد می‌شود با توجه به اهمیت ارائه خدمات امنیتی در فرودگاه‌ها، مقررات

مشخصی برای ارائه این خدمات توسط بهره‌برداران فرودگاه‌ها و تحت نظارت نهادهای امنیتی تهیه و تدوین شود. همچنین با توجه به پیشنهاد نهادی مستقل برای نظارت بر ایمنی و بررسی سوانح، نیاز است تا نسبت به بازنگری ساختار سازمانی و وظایف نهادی که در حال حاضر این وظیفه را بر عهده دارد، اقدام شود و همچنین اقدامات لازم برای تهیه و تدوین قوانین و مقررات لازم برای استقرار این نهاد جدید به عمل آید.

برای تحقیقات بعدی نیز پیشنهاد می‌گردد نظر به وجود بازیگران و نهادهای متعدد در این حوزه و ضرورت یکپارچگی و هماهنگی بین آن‌ها در راستای هم‌افزایی و رسیدن به اهداف حوزه، موارد دیگر مدل‌ها و الگوهای راهبردی و عملکردی تعریف و تبیین شوند. به همین دلیل برای ایجاد هماهنگی در عملکرد کلیه بازیگران در این حوزه، پیشنهاد می‌گردد مدل‌های راهبردی در محورهای برنامه‌ریزی، نظارت و کنترل و برنامه‌ریزی راهبردی نیز تعریف گردند.

فهرست منابع و مآخذ

الف. فارسی

- امام خمینی (رحمة الله عليه)، صحیفه نور، ج ۴، قابل دسترسی در <http://www.imam-khomeini.ir/fa/books>
- الوانی، سید مهدی (۱۳۸۶)، مدیریت عمومی، چاپ سی‌ام، تهران: نی.
- ایران‌نژاد پاریزی، مهدی؛ ساسان گهر، پرویز (۱۳۷۳)، سازمان و مدیریت، تهران: ناشر مؤسسه بانکداری ایران.
- دهقان، ع (۱۳۸۶)، نظریه‌های ارتباطات، تهران: انتشارات دانشگاه تهران.
- رابینز، استیفن پی؛ دی سنز، دیوید ای (۱۳۷۹)، مبانی مدیریت، ترجمه سید محمد اعرابی، محمدعلی حمید رفیعی، بهروز اسراری، ارشاد، تهران: دفتر پژوهش‌های فرهنگی.
- خسروپناه، عبدالحسین (۱۳۸۹)، فلسفه اسلامی، تهران: پژوهشگاه فرهنگ و اندیشه اسلامی.
- رزاقی، افشین (۱۳۸۱)، نظریه‌های ارتباطات اجتماعی، چاپ اول، تهران: پیکان.
- رضائیان، علی (۱۳۸۷)، مبانی سازمان و مدیریت، چاپ یازدهم، تهران: انتشارات سمت.
- رضائیان، علی (۱۳۸۰)، مدیریت رفتار سازمانی، چاپ دوم، تهران: نشر سمت.
- روشه، گی (۱۳۷۹)، کش اجتماعی، هما زنجانی‌زاده، مشهد: دانشگاه فردوسی مشهد.
- گرجی، ابراهیم؛ برخوردراری، سجاد (۱۳۸۸)، مبانی روش تحقیق در علوم اجتماعی، تهران: ثالث.
- گریفین، مورهد (۱۳۸۶)، رفتار سازمانی، مهدی الوانی و غلامرضا معمارزاده، چاپ دوازدهم، تهران: نشر مروارید.
- گولد، جولوس و همکاران (۱۳۷۶)، فرهنگ فلسفه و علوم اجتماعی، گروه مترجمان، تهران: پژوهشگاه علوم انسانی.
- ساعتچی، محمود (۱۳۷۷)، روان‌شناسی بهره‌وری، چاپ دوم، تهران: نشر ویرایش.
- شایان‌مهر، علی‌رضا (۱۳۷۷)، دایرةالمعارف تطبیقی علوم اجتماعی، تهران: کیهان.
- علاقه‌بند، علی (۱۳۸۸)، مقدمات مدیریت آموزشی، تهران: نشر دانشگاه پیام نور.
- قراملکی، فرامرز (۱۳۸۵)، اصول و فنون پژوهش در گستره دین‌پژوهی، انتشارات مرکز مدیریت حوزه علمیه قم.
- قوامی، سید صمصام الدین (۱۳۸۳)، مدیریت از منظر کتاب و سنت، قم: دبیرخانه مجلس خبرگان، مرکز تحقیقات علمی.
- میرزایی، خلیل (۱۳۸۵)، فرهنگ تخصصی انگلیسی-فارسی علوم انسانی، تهران: حفیظ.

ب. انگلیسی

- ADB. (۲۰۰۷). Preventive Infrastructure Master Plan. Asian Development Bank.
- ADP, ۲۰۱۱, http://www.aeroportsdeparis.fr/ADP/en-GB/Group/Sustainablegrowth/customers_and_partners/alliance_with_amsterdam_airport/
- ADP, ۲۰۱۲, http://www.aeroportsdeparis.fr/ADP/Resources/ed26307b-4deb-4ffd-a7f7-fe9af3ce88d8-TAV_ADPR_160512EN.pdf
- Airbus. (۲۰۰۵). Global market Forecast ۲۰۰۶-۲۰۲۵. France: irbus Company.
- Anon. (۲۰۰۰). Current Market Outlook. USA: The Boeing Company.

- ATAG, A. T. (۲۰۰۸). The economic and social benefits of air transport ۲۰۰۸. Geneva: Air Transport Action Group [ATAG].
- Balley, Elizabeth. , (۲۰۰۷), Air Transportation Deregulation,
- CCAA. (۲۰۰۶). The Guidelines of CAAC on Deepening the Reform of the Civil Aviation Industry. Minhangfa : China Civil Aviation Authority.
- ICAO, ۲۰۱۳, Facts & Figures, Available at : www.ICAO.INT
- Joppien, M. G. (۲۰۰۶). Strategisches airline-management (۲. Aufl.). Bern: Haupt.
- Infrac. (۲۰۰۰). Sustainable Aviation – Pre-study,. Zurich: INFRAS Consulting.
- Kennet, D. M. (۱۹۹۳). Did deregulation affect aircraft engine maintenance? An empirical policy analysis. The Rand Journal of Economics, ۲۴(۴), ۵۴۲-۵۵۸.
- Maughan, J., & Raper, D. (۲۰۰۰). Local Air Quality – Will Local Air Quality have an Impact on the Growth of the Aviation Industry? Aviation and Environment Conference Euromoney. London.
- Saling, B. (۲۰۰۴). The building of an industry. STAT Trade Times.
- Star Alliance, ۲۰۱۴, <http://www.staralliance.com/en/be>
- Sterzenbach, R., & Conrady, R. (۲۰۰۳). Luftverkehr: Betriebswirtschaftliches lehr- und handbuch. München: Oldenbourg.
- Wells, A. T., & Wensveen, J. G. (۲۰۰۴). Air transportation. A management perspective (۵th ed.). Belmont: Brooks/Cole Publishing.
- Wensveen , J. G. (۲۰۰۶). Air Transportation A Management Perspective. Burlington,,: Ashgate.
- Wittmer, A., Bieger, T., & Muller, R. (۲۰۱۱). Aviation Ayatems : Management of the Integrated Aviation Value Chain. London: Springer Heidelberg Dodrecht.
- Xiaowen, F. (۲۰۰۶). Three Essay on Air Transport Economics and Public Policy. Ottawa: The University of British Columbia.