

طراحی مدیریت الگوی راهبردی نظام هوانوردی در فضای جمهوری اسلامی ایران

حسین سلامی^۱

سید محمد علوی^۲

پذیرش مقاله: ۹۶/۰۴/۱۰

دریافت مقاله: ۹۶/۰۲/۰۷

چکیده

هوانوردی در ایران و جهان دارای بازیگرانی است که نیاز به هماهنگی دارند. هماهنگی برای بهره برداری از فضا، بین واحدهای نظامی و غیرنظامی ضروری می باشد. با مراجعه به سوابق و سوانح، حوادث و تأخیر، مکاتبات متعدد در سطح ملی و جلسات چالشی در سطح کارشناسی و مدیریت عالی هوانوردی در می یابیم که هماهنگی های لازم در کمترین سطح، موردی، اجرایی و تا حدی تاکتیکی، روند سختی را طی می نماید. در هر کشوری دو سازمان اصلی در بخش هوانوردی وجود دارد. (۱) بخش نظامی (۲) بخش غیرنظامی. حوزه هوانوردی غیرنظامی شامل بخش های خصوصی، تجاری و هواگردهای دولتی است که به طور عمده در جابه جایی بار و مسافران به صورت ملی و بین المللی اشتغال دارند و حوزه ی نظامی شامل هواگردهای حاکمیتی هستند که در جابه جایی، آموزش، امنیت و دفاع اشتغال دارند. هر دو حوزه برای پایداری جهانی و اقتصاد ضروری می باشند. با نگرش به موارد مطروحه، مسئله اساسی این تحقیق، فقدان الگوی راهبردی مدیریت هوانوردی در جمهوری اسلامی ایران و مشکلات ناشی از آن موجب گردید که محقق نسبت به پیشنهاد طرح ساختار و تشکیلات مدیریت الگوی راهبردی هوانوردی در فضای جمهوری اسلامی ایران تحقیقات میدانی و کتابخانه ای چندلایه ای انجام دهد. این تحقیق، یک تحقیق کاربردی است، و از نظر متدولوژی داده های تحقیق به روش توصیفی از نوع زمینه ای، که بر اساس استفاده از ابزارهای مصاحبه، پرسشنامه و تجزیه و تحلیل نظرات خبرگان و مسئولین و دست اندرکاران هوانوردی و مراقبت از فضا و نیروهای مسلح ج.ا.ا صورت می گیرد.

واژگان کلیدی: سازمان هوانوردی، مدیریت عالی هوانوردی، ایکائو، وضعیت مالی، خدمات ناوبری

^۱ - استادیار علوم دفاعی دانشگاه عالی دفاع ملی

^۲ - دانش آموخته دکتری علوم دفاعی راهبردی دانشگاه عالی دفاع ملی (نویسنده مسئول)

مقدمه

فضای پروازی جمهوری اسلامی ایران به یک فضای کنترل شده گفته می‌شود که به صورت دالان‌ها و کانال‌های امن جهت پرواز هواپیمایی که تحت کنترل مرکز ترافیک هوایی قرار دارند در فضای هر کشوری ایجاد می‌شود. هوانوردی بین‌المللی در یک سامانه هماهنگ و ایمن عمل می‌کند و کشورهای جهان متعهد شده‌اند که بر اساس یک زیرساخت تنظیم مقررات بین‌المللی خدمات ترافیک هوایی خود را ارائه دهند.

از آنجایی که بازیگران هوانوردی در کشور ایران متعدد می‌باشند، که شامل نیروی هوایی ارتش، سپاه، نیروی انتظامی، پدافند هوایی، پهپادها و باشگاههای ورزشی در بخش هوایی ایران فعالیت دارند و هر بازیگر را یک بخش جدا مدیریت می‌کند ناهماهنگی‌های فراوانی وجود دارد همچنین برای جلوگیری از تعدد هماهنگ کنندگان و جلوگیری از حوادث غیرمترقبه و همچنین برای پیشرفت در بخش هوا و فضای کشور و قرار گرفتن بین چند کشور قوی هوانوردی در جهان نیاز به مدیریتی اثربخش بین بازیگران هوانوردی در داخل کشور هستیم.

نیروهای مسلح جمهوری اسلامی ایران، جهت مأموریت حفاظت از آسمان کشور فعالیت‌هایی مانند آزمایش‌ها و آموزش‌های پدافندی (توپخانه هوایی و موشکی) انجام پروازهای رادار چک، اسکرمبل، جلوگیری از جمع‌آوری اطلاعات الکترونیکی^۱ توسط بیگانگان و عملیات پروازی شنودی را بایستی انجام دهند و از طرف دیگر سازمان هواپیمایی کشوری با نگاهی تجاری مسئولیت راهبردی پروازهای ورودی و خروجی به کشور و پروازهای داخلی را دارد و اساس تفکر در این سازمان رفتار بر اساس موافقت‌نامه‌های ابلاغی از طرف سازمان هواپیمایی کشوری بین‌المللی (ایکائو) است. بنابراین به‌منظور یکسان‌سازی و ایجاد هماهنگی و انسجام امور هوانوردی نیازمند هماهنگی و ایجاد سازمان واحد بین بازیگران هوانوردی در کشور ضروری می‌باشد.

اهمیت جهانی بودن موضوع اعمال حاکمیت دولت بر قلمرو هوایی کشور مسئولیت سازمان هواپیمایی کشوری در اجرای موافقت‌نامه‌های (ایکائو)^۲ که اشراف بر هوانوردی غیرنظامی بین‌المللی دارد، نقش بسیار مهم این سازمان در ساماندهی هواپیمایی غیرنظامی از سوی دیگر، سودآوری اقتصادی حاکم بر

^۱ ESM :electronic support measure

^۲ - International Civil Aviation Organization= I.C.A.O سازمان بین‌المللی هوانوردی شخصی

بخش غیرنظامی، رفاه جامعه، توسعه هوانوردی، جایگاه اقتصادی اول در منطقه، درآمد ارزی از پروازهای عبوری، وجهه شهروندی (غیرنظامی) هواپیمایی کشوری در جایگاه بین‌المللی تبیین گردد. نتایج تحقیق حاضر و دستیابی به الگوی مناسب راهبردی هوانوردی در سطح ملی می‌تواند زمینه‌های استقرار هماهنگی بین نیروهای مسلح و سازمان هواپیمایی کشوری و کاهش سوانح هوایی و افزایش بهره‌وری هوافضایی را برای کل بازیگران این عرصه اعم از نظامی و غیرنظامی فراهم نماید. با نگرش به موارد مطروحه، مسئله اساسی این تحقیق عبارت از: «ارایه الگوی راهبردی مدیریت نظام هوانوردی در فضای جمهوری اسلامی ایران» می‌باشد.

هدف اصلی این تحقیق نیز "دستیابی به الگوی راهبردی مدیریت هوانوردی در جمهوری اسلامی ایران." و اهداف فرعی آن عبارت است از: تعیین نقش و وظایف بازیگران عرصه هوانوردی ایران، شناسایی و استخراج قوانین و اصول حاکم بر مدیریت هوانوردی ملی و بین‌المللی، شناخت تجربیات کشورهای جهان در عرصه مدیریت هوانوردی، تعیین مؤلفه‌های راهبردی اثرگذار در مدیریت نظام هوانوردی کشور. جهت دستیابی به الگوی راهبردی مدیریت نظام هوانوردی کشور فرضیه‌های زیر را می‌توان پیشنهاد داد:

ایجاد سازمان هوانوردی منسجم و یکپارچه زیرنظر وزارت دفاع، ایجاد سازمان هوانوردی زیرنظر وزارت راه و ترابری، تشکیل سازمان هوانوردی مستقل زیر نظر رئیس جمهور، تشکیل وزارت هوانوردی در کشور، تشکیل شورای عالی هوانوردی.

مبانی نظری:

از سال ۱۹۰۳ که هواپیما اختراع گردید تا آغاز پیدایش هواپیماهای مسافربری، پیشرفت این صنعت سرعت غیر تصوری داشته است. در کمتر از ۱۰۰ سال آرزوی بشر از رویا به حقیقت پیوست و به پیشرفت‌های اعجاب‌انگیزی در زمینه طرح، ساخت، قدرت، سرعت و آسایش هواپیمایی مدرن انجامید. به درستی می‌توان گفت که بعد از جنگ جهانی اول، مسافرت هوایی در حقیقت پیش از آمریکا در اروپا آغاز شد و با سرعت رشد کرد. در همین زمان حمل بار و پست در آمریکا در حال پیشرفت بود. این سازمان از تاریخ اسفند ۱۳۵۷ هجری شمسی به صورت نهادی مستقل در وزارت راه و شهرسازی است که متولی صنعت حمل و نقل هوایی کشور و ابزار حاکمیت دولت در بخش ترابری هوایی کشور می‌باشد و بر مجموعه فعالیت‌های این صنعت نظارت عالی اعمال می‌نماید. این سازمان در انجام وظایف خود از نظر مالی، استخدامی طبق مقررات مربوط، تحت نظر وزیر راه و شهرسازی

مستقلاً" عمل می نماید و ریاست آن با معاون وزیر راه و شهرسازی می باشد و به موجب تصویب نامه هیات وزیران تعیین می گردد.

شرکت فرودگاههای کشور در آغاز تحت عنوان شرکت مهندسی فرودگاههای کشور مستند به تبصره ۱ قانون اصلاح ماده ۵ قانون هواپیمایی کشوری مصوب ۲۵/۱/۱۳۶۷ مجلس شورای اسلامی و به موجب اساسنامه مصوب ۱۴/۸/۱۳۶۹ هیات محترم وزیران بمنظور ایجاد و نگهداری و اداره فرودگاههای کشور وابسته به سازمان هواپیمایی کشور تاسیس گردیده است. بموجب مصوبه مورخ ۱/۴/۱۳۷۳ هیات محترم وزیران، کلمه «مهندسی» از عنوان شرکت مهندسی فرودگاههای کشور حذف و با انجام اصلاحاتی در مفاد اساسنامه مربوطه از آن تاریخ به بعد تحت عنوان شرکت فرودگاههای کشور بکار خود ادامه داده است.

براساس مصوبه مورخ ۲۰/۱۰/۱۳۷۳ شورایی عالی اداری و تکالیف مقرر در قوانین مربوط به توسعه اقتصادی، اجتماعی و فرهنگی کشور، در زمینه اصلاح ساختار دستگاههای دولتی و جهت گیری بالا بردن کارایی آنها و در راستای استراتژیهای بخش حمل و نقل کلیه وظایف از نوع تصدی و اجرایی از سازمان هواپیمایی کشور منتزع و به شرکت فرودگاههای کشور واگذار گردیده است. بموجب اساسنامه مصوب ۲۰/۱۰/۱۳۷۳ هیات محترم وزیران، شرکت فرودگاههای کشور بعنوان شرکت مادر تخصصی تلقی و با شخصیت حقوقی و مالی مستقل وابسته به وزارت راه و ترابری گردیده و در حال حاضر طبق قوانین و مقررات شرکتهای دولتی اداره می شود.

مفهوم شناسی

نیروی هوایی کشور:

جوامع انسانی برای حفظ حکومت، استقلال و تمامیت ارضی و تأمین امنیت خود ناگزیر از فراهم نمودن نیروی نظامی هستند. استقلال و امنیت هر کشور و دولت اعم از داخلی و خارجی نیز در پرتو قدرت و توان نظامی تأمین می گردد. مقابله با مهاجمان خارجی یا کسانی که در داخل کشور با نقض قوانین، امنیت اجتماعی را مختل می کنند، جز با توان نظامی حل نمی شود. از این رو کشورهای مختلف بدین منظور تشکیل و سازماندهی نیروهای مسلح خود را در راستای دفع خطرهای خارجی و داخلی طراحی می کنند و با تشکیل سازمانها و نهادهای نظامی خاص، افراد کارآمد و توانا را به استخدام در می آورند. (طلوعی، ۱۳۵۵: ۶۷)

ساختار و سازمان نیروی هوایی ارتش ج. ا. ایران در قبل و بعد از انقلاب

نیروی هوایی در طول تاریخ کوتاه خود فراز و فرودهای بسیاری به خود دیده است. در یک نگاه کلی تاریخ نیروی ایران را می‌توان به هشت دوره کلی به صورت زیر تقسیم کرد:

دوره اول، تأسیس نیروی هوایی شاهنشاهی ارتش (۱۳۲۰-۱۳۰۱)، از تاریخ ۲۵ دی ماه سال ۱۳۱۴ طبق ماده یک حکم شماره ۲۳۶۶ عنوان قوایی هوایی به نیروی هوایی تغییر یافت و رسماً ابلاغ گردید.

دوره دوم، جنگ جهانی دوم و حمله متفقین به ایران (۱۳۲۵-۱۳۲۰)، در روز ۱۵ مهر ماه ۱۳۲۰ ابلاغ شد که اداره هواپیمایی در امور داخلی مربوطه کما فی سابق مستقل است و در کار ارتش به عنوان یکی از ادارات وزارت جنگ ادامه خدمات خواهد داد.

دوره سوم، تجدید ساختار و احیای مجدد نیروی هوایی تا ظهور هواپیماهای جت (۱۳۳۶-۱۳۲۵)، از آن سال تا سال ۱۳۲۶ نیروی هوایی فعالیت چشمگیری نداشت تا اینکه در آن سال آموزشگاه فنی دوره نهم خود را تشکیل داد و نود نفر هنر آموز را پذیرفت و دوره‌های تکنیکی دانشکده فنی افسری، کلاس فنی ویژه درجه داران، آموزشگاه فنی و ناوبری هوایی تا سال ۱۳۳۶ تشکیل شد.

دوره چهارم، دوره توسعه سازمانی و فناوری‌های هوایی (۱۳۵۷-۱۳۳۶) تا سال ۱۳۳۶ تشکیل شد.

دوره پنجم، وقوع انقلاب اسلامی تا آغاز جنگ تحمیلی (۱۳۵۹-۱۳۵۷) تغییری نسبت به دوره قبلی نداشته است.

دوره ششم، دفاع مقدس و پایان آن (۱۳۶۷-۱۳۵۹) در این دوره به دلیل ضرورت‌های نظامی و دفاعی و اثربخشی بهتر نه‌اجا با توسعه ساختار در بخش مهندسی رزمی، مناطق هوایی و پدافند هوایی مواجه بوده است.

دوره هفتم، پس از جنگ تحمیلی تا تفکیک پدافند هوایی از ساختار نیروی هوایی (۱۳۷۸-۱۳۶۷) در این دوره به دلیل ضرورت توجه بیشتر به آموزش معاونت آموزش تشکیل و معاونت اداری با تغییر به سوی معاونت نیروی انسانی نیز با توسعه روبرو بوده است.

تاکید سیاست‌های دفاعی بر توجه بیشتر به توسعه بخش پدافندی منجر به انتزاع فرماندهی پدافند هوایی با نام قرارگاه فرماندهی خاتم الانبیا در سال ۱۳۸۷ شد.

نیروی هوایی سپاه پاسداران:

سپاه پاسداران نیرویی بود که بیشتر در زمینه نیروی نظامی زمینی فعالیت می‌کرد تا آنکه جناب محمد حسن خداوردی در جلسه شورای عالی سپاه بحث ایجاد یگان هوایی را برای اولین بار مطرح کرد و شهید کلاهدوز که در آن زمان قائم مقام سپاه بود گفت اگر سپاه نیروی هوایی داشته باشد باید نیروی دریایی نیز در اختیار داشته باشد و تصویب شد که یگان ترابری هوایی، دریایی، زمینی در سپاه ایجاد

شود و جناب محمد حسن خداوردی در سال ۱۳۵۹ مسئولیت تشکیلات هوایی سپاه در را در اختیار گرفت.

به دلیل اینکه نیروی هوایی بیشتر شبیه به یک یگان کوچک بود گوشه ای از فرودگاه مهرآباد را گرفت و در آنجا فعالیت می کرد. سپس هواپیماهایی سبکی مانند سسنا، توربو کماندو و چیفتن را که از آنها استفاده ای نمی شد در اختیار گرفتند و برای آموزش خلبان تعدادی از افراد را به مرکز آموزش علوم و فنون هوایی فرستادند که در زمینه خلبان و امور فنی آموزش ببینند. همچنین سپاه فاقد هواپیما بزرگ بود و به همین دلیل تعدادی از Falcon-20 شرکت آسمان را گرفت همچنین تعدادی نیز از نیروی دریایی و هلال احمر در اختیار گرفت (البته به صورت موقت) که بعدها تعدادی از این هواپیما به ناوگان سپاه اضافه شد.

تعدادی از هواپیماهای O-2 در ژاندارمری بودند با آمدن هواپیما پیشرفته که شاه ایران خریداری کرده بود این هواپیما از رده خارج شدن و سپاه آنها را در اختیار گرفت و سپاه توانست با کمک تکنسین هایی که از شرکت هما و آسمان گرفته بود آنها را اورهال کامل کند و سامانه هایی را روی این هواپیماها نصب کردند که می توانست در عملیات های هوایی از آن استفاده نمود.

نیروی هوایی سپاه که رو به ترقی بود و علاقه مند به فعالیت های بالگردی هم بود و با موافقت فرمانده سپاه برای داشتن نیروی بالگردی این نیرو مجهز به بالگرد نیز شد که تعدادی از افرادی که خلبانی هواپیما را خوانده بودند و علاقه مند به خلبانی هلیکوپتر نیز بودند آموزش های لازم را برای خلبانی بالگرد نیز دیدند و سپاه با هماهنگی که با انرژی اتمی کرد توانست دو فروند بالگرد Bell-206 را از این سازمان بگیرد. همچنین وزارت نفت نیز در آن زمان دارای ۴ فروند بالگرد Bell-206 بود که از آنها استفاده ای زیادی نمی کرد به همین دلیل سپاه این بالگردها را در اختیار گرفت (منبع: محقق).

نیروی هوافضای سپاه پاسداران انقلاب اسلامی با نام مستعار نهسا شاخه ای از نیروهای سپاه پاسداران است که در سال ۱۳۸۸ با انحلال نیروی هوایی سپاه و افزودن بخش فضائی به آن تشکیل گردید. یعنی سازمانی که علاوه بر وظایف نیروی هوایی، ماموریت های موشکی و فضایی سپاه را نیز به عهده خواهد داشت.

موشک های بالستیک برد متوسط (از ۱۰۰۰ تا ۳۰۰۰ کیلومتر در ساعت):

موشک های با برد بیش از ۱۰۰۰ کیلومتر ایران به سه نوع تقسیم می شوند که عبارت اند از: موشک های شهاب، قدر و سجیل. موشک شهاب دارای بردی بین ۱۰۰۰ تا ۱۵۰۰ کیلومتر. موشک قدر بین ۱۰۰۰ تا ۲۰۰۰ کیلومتر و موشک سجیل بین ۱۵۰۰ تا ۲۱۰۰ کیلومتر برد دارند. هم اکنون خبرهایی از

ادامه پروژه شهاب توسط سپاه به گوش می‌رسد و گفته می‌شود که موشک شهاب ۶ قابلیت هدف گیری سواحل شرقی آمریکا را داراست. پرسرعت‌ترین موشک بالستیک ایران هم موشک سجیل ۲ با برد بیش از ۲۰۰۰ کیلومتر است که داری سوخت جامد است و در زمان ۷ دقیقه به تل آویو می‌رسد (منبع: محقق).

هوانیروز (هواپیمایی نیروی زمینی):

هوانیروز، اصطلاحی است که برای نیروهای متحرک هوایی که به نیروی زمینی تعلق دارند به کار می‌رود و به عنوان شاخه‌ای از نیروها در ارتش کشورهای گوناگون وجود دارند. نیاز فزاینده به نیروی‌های زمینی برای تحرک عملیاتی، تاکتیکی و لجستیکی، مستلزم بهره برداری از بعد سوم بود. نیروهای هوا نیروز بیشتر مجهز به هلی کوپترها و نیز برخی هواپیمایی که بال ثابت دارند، هستند.

ماموریت هوانیروز:

افزایش توانمندی‌های نیروی زمینی در هدایت، بقا پذیری در منطقه نبرد و سرعت بخشیدن به عملیات تاکتیکی (واکنش سریع) با ایجاد پشتیبانی‌های هوایی به یگانهای زمینی عمل کننده در همه سطوح فرماندهی، قابلیت تحرک تاکتیکی و مانور پذیری عالی، قابلیت انجام عملیات در شرایط سخت جغرافیایی علیرغم عوارض طبیعی و مصنوعی منطقه نبرد، مانند پرواز از روی موانع، قابلیت عملکرد در عمق و نشستن در زمینهای غیر آماده.

هواپیمایی نیروی انتظامی جمهوری اسلامی ایران (هواناجا):

هواپیمایی نیروی انتظامی جمهوری اسلامی ایران یا هواناجا هواپیمایی متعلق به نیروی انتظامی جمهوری اسلامی ایران است که با دارا بودن چندین فروند هلی کوپتر و هواپیمای سبک مسئولیت ماموریت‌های هوایی ناجا را بر عهده دارد. فرودگاه و ستاد فرماندهی مرکزی آن در شهر ری تهران قرار دارد. هوا ناجا در طول سال‌های اخیر ماموریت‌های زیادی بر عهده داشته است، با ورود هواپیمای فوق سبک و پهپادها، هوا ناجا در ماموریت‌های مرزبانی و پلیس راهنمایی و رانندگی نیز وارد شده است.

اهم وظایف قرارگاه پدافند هوایی خاتم الانبیاء (صلی الله علیه و آله و سلم):

قرارگاه پدافند هوایی خاتم الانبیاء (صلی الله علیه و آله و سلم) ماموریت دارد با بهره‌گیری از تجهیزات پدافندی و همکاری سایر نیروها و سازمان‌هایی که در زمینه پدافند هوایی مسئولیت‌هایی به عهده دارند نسبت به تامین و پوشش نسبی پدافند هوایی و دفاع از آسمان مناطق حیاتی، حساس و آسیب پذیر کشور و اجرای ماموریت محوله در محور های زیر و بر اساس شرح وظیفه ذاتی خود، اقدام لازم به عمل آورند.

انجام مراقبت هوایی، اعلام خبر و خطر هوایی برای سازمان‌های نظامی و غیرنظامی در مقابله با حملات هوایی دشمن.

بهره برداری از تمام ظرفیت‌های موجود در نیروهای مسلح در راستای تقویت شبکه یکپارچه پدافند هوایی کشور.

طراحی و برقراری شبکه یکپارچه پدافند هوایی کشور با هدایت، بهره‌گیری و همکاری سایر نیروهای ارتش و سپاه

شناسایی و تعیین نقاط حیاتی و حساس کشور و ارائه طرح‌های پدافندی در راستای حفظ و ایجاد و تامین امنیت و دفاع هوایی از حریم آسمان کشور.

بررسی و تعیین مناطق ممنوعه پروازی و اعلام مراتب یاد شده به مبادی ذریبط در راستای حفظ و تامین امنیت پروازی هواپیماهای مسافربری.

طرح‌ریزی و برنامه‌ریزی امور پدافند هوایی کشور اعم از تسلیحاتی، تاسیسات و مهندسی و نیروی انسانی براساس تدابیر و خط مشی های راهبردی.

تهیه برآوردهای اطلاعاتی از قدرت هوایی کشورهای هدف با بهره‌گیری از برآوردهای آجا و سپاه. انجام بررسی های لازم در خصوص سامانه‌های پدافندی، طرح های آموزشی و پژوهشی یگان‌های پدافندی نیروهای مسلح و ارائه برآوردها و نتایج بررسی‌ها به ستادهای ذریبط.

انجام نظارت و بازرسی مستمر و موردی به منظور حصول اطمینان از حسن اجرای مصوبات و ارزیابی توان رزم یگان‌های پدافندی (منبع: محقق).

سازمان فضایی ایران:

سازمان فضایی ایران سازمان ملی فضایی کشور ایران است. وظیفه این سازمان، پژوهش در زمینه استفاده از فضا و برنامه‌ریزی برای گسترش فناوری‌های فضایی کشور با استفاده از دانش بومی و همکاری‌های بین‌المللی است. توسعه فناوری ماهواره‌ای و مخابرات، سنجش از دور، پرتاب و حمل و نقل فضایی از یک طرف، و توسعه منابع انسانی، ایستگاه‌های زمینی و زیرساخت‌های مناسب جهت هدایت و کنترل ماهواره‌ها از طرف دیگر، محور فعالیت‌های سازمان فضایی ایران است. این سازمان در حال حاضر در حال توسعه فناوری پرتاب فضایی و ساخت ماهواره در ایران است. موشک ماهواره‌بر کاوشگر-۱ جدیدترین موشک فضایی آزمایش شده توسط این سازمان است. همچنین سازمان فضایی ایران قصد دارد که تا سال ۱۳۹۹، نخستین فضاپرواز ایرانی را با استفاده از فناوری بومی به فضا بفرستد. سازمان فضایی ایران دارای شخصیت حقوقی و استقلال مالی است، و بصورت مؤسسه دولتی وابسته به معاونت اجرایی رئیس جمهور اداره می‌شود (منبع: محقق).

نقش سازمان‌های تأثیرگذار بین‌المللی (ایکائو، یاتا)

نیروهای مسلح جمهوری اسلامی ایران مسئولیت خطیر حراست و حفاظت از آسمان کشور را بر عهده داشته و از طرف دیگر سازمان هواپیمایی کشوری با نگاهی تجاری مسئولیت راهبری پروازهای ورودی و خروجی به کشور و پروازهای داخلی را بر اساس موافقتنامه‌های صورت گرفته از طرف سازمان هواپیمایی کشوری و بین‌المللی (I.C.A.O) را بر عهده دارد. دو ارگان عمده مؤثر بر این هماهنگی، مجموعه سازمان هواپیمایی کشوری، شرکت فرودگاهها و نیروهای مسلح جمهوری اسلامی ایران هستند. با نگرش به تأثیر فعالیت‌های هوانوردی در فضای ج.ا.ا و تسریع در عملیات پروازی و خدمات هوایی و لزوم ایمنی پرواز در جلوگیری از سوانح هوایی و محدودیت‌های دستگاه‌های کمک ناوبری و ارتباطی لزوم بهینه‌سازی سامانه هوانوردی موجود از یک سو و جهانی بودن طرح سامانه هوانوردی ماهواره‌ای، پشتیبانی سازمان ایکائو از طرح ریزی و اجرای جهانی و هماهنگی منطقه‌ای از سوی دیگر، انجام این تحقیق کاربردی در ابعاد ملی، فنی و عملیاتی تسهیل در امر هوانوردی در کشور هماهنگی با سازمان هواپیمایی کشوری در طرح ملی و توازن امنیتی دفاعی را فراهم می‌آورد و از فرصت حاصله در منطقه که چالش‌های امنیتی در کشورهای اوکراین، عراق، سوریه، لبنان، افغانستان و ... پیش آمده بهره‌برداری امنیتی، اقتصادی، سیاسی و بین‌المللی نمود راه‌های هوایی در کشور وجود دارد که در این راه‌ها تمام هواپیماها (نظامی و غیرنظامی) پرواز می‌نمایند و این پروازها از مرکز واحد (مرکز کنترل تهران و مرکز ترمینال‌ها در فرودگاه‌ها) خدمات مراقبت پرواز دریافت می‌دارند و فاصله‌های استاندارد بین آنها ایجاد می‌گردد. از آنجایی که پرواز هواپیماهای متعلق به کشورهای مختلف حدوداً ۸۰٪ پروازهای فضای کشور را شامل می‌شود و مسئولیت پاسداری از قلمرو فضایی کشور بعهده ارتش ج.ا.ا می‌باشد.^۱

مدل مفهومی تحقیق:

پیش‌فرض‌های تحقیق عبارت‌اند از خصوصیت یا ویژگی جامعه مورد تحقیق که درستی و اعتبارشان پذیرفته شده و احتیاجی به استدلال ندارند و جریان تحقیق بر اساس آن‌ها بنا شده است. محقق باید پیش‌فرض‌های مربوط به تحقیق خود را شناسایی و آن‌ها را به دقت و با صراحت بیان کند. این پیش‌فرض‌ها را آن چنانکه (نادری و دیگران ۱۳۸۸)، بیان کرده‌اند از منابع زیر بدست می‌آیند:

۱- براساس واقعیت‌های که به طور عمومی پذیرفته شده‌اند و یا چنین بر می‌آید که احتیاج به آزمایش و یا تحقیق ندارند.

۲- ممکن است بر اساس نظریه‌های کاربردی مورد استفاده در آن رشته پژوهشی باشد.

۳- ممکن است بر اساس پژوهش‌های انجام شده قبلی باشد.

^۱ - قانون ارتش جمهوری اسلامی ایران ماده ۱۲، ۱۳۶۶

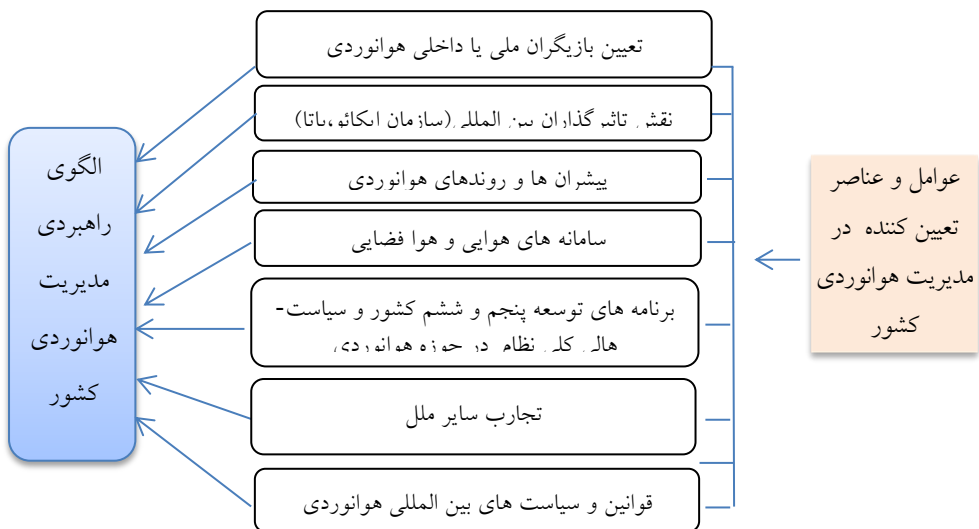
پیش فرض‌های تحقیق حاضر عبارت است از:

کشور جمهوری اسلامی همانند هر کشور دیگر نیازمند استفاده از مزایای هوافضا برای حفظ امنیت و شکوفایی اقتصادی ملی و رفاه عمومی است.

مدیریت هوانوردی کشور متاثر از نقش بازیگران هوانوردی کشور در دو حوزه کشوری و لشکری می‌باشد.

یک مدیریت یکپارچه هوانوردی برای تامین منافع جمهوری اسلامی ایران در دو حوزه نظامی و غیرنظامی ضروری است.

است. در این بخش با جمع بندی اطلاعات بدست آمده از مبانی نظری و تجربی تحقیق، سعی شده است تا یک چارچوب مفهومی بر اساس مرور پیشینه مربوط به تحقیق مورد نظر، استخراج شود تا این تحقیق بر مبنای آن صورت پذیرد. چارچوب نظری ابزاری مناسب برای تعریف دقیق موضوع تحقیق و انتخاب نگرش برای بررسی آن.

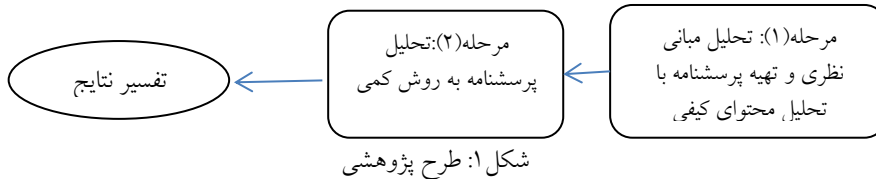


شکل ۱: مدل مفهومی الگوی راهبردی نظام هوانوردی در سطح ملی

روش شناسی

این تحقیق از نظر ماهیت از نوع تحقیقات کاربردی است، زیرا موجب بهبود شرایط انجام کار می‌شود و به صورت غیر مستقیم به افزایش اطلاعات مربوط به پژوهش نیز می‌انجامد و از جهت گردآوری داده‌ها آمیخته می‌باشد. پژوهش حاضر مبتنی بر روش تحقیق آمیخته از نوع طرح اکتشافی متوالی و با مدل تدوین و ارائه‌ی مدل بود. طرح اکتشافی دو مرحله‌ای بود و نتایج بدست آمده از اولین روش پژوهش به عنوان ورودی برای دومین روش پژوهش به شمار می‌آید. در پژوهش حاضر مرحله‌ی اول پژوهش از

نوع کیفی است که به صورت چندروشی می‌باشد. یعنی ابتدا یک تحلیل محتوای کیفی (با طرح استقرایی) از سازمانهای دخیل در هوانوردی کشور به عمل آمد و سپس براساس نتایج آن، پرسشنامه پژوهش تدوین گردید. برای بهره‌گیری از نتایج حاصل از این پژوهش در مرحله‌ی دوم از روش کمی استفاده شد که در پژوهش حاضر از آزمون تی تک نمونه استفاده گردید. نمای کلی طرح پژوهشی حاضر به صورت شکل ۱ می‌باشد.



با توجه به پیچیدگی پدیده الگوی راهبردی هوانوردی، بهره‌مندی از سطح بالای فناوری، فضای پروازی، تفاوت فنی در اجزای تشکیل‌دهنده مطالعات کاربردهای اقتصادی و بین‌المللی بودن آن، جامعه آماری از خبرگان هوانوردی کشور می‌باشند که دارای ویژگی‌های زیر می‌باشند:

۱. تسلط به مسایل هوانوردی نظامی و غیرنظامی
 ۲. دارای تجربه در امور هوانوردی حداقل ۱۰ سال
 ۳. آگاه به سیستم‌های ناوبری، ارتباطی، راداری موجود و آینده
 ۴. آگاه و علاقمند در جمع‌آوری و کسب دانش فنی و عملیاتی هوانوردی،
 ۵. مسلط به قوانین بین‌المللی هوانوردی
 ۶. آشنایی با کتب و نشریات تخصصی سازمان ایکائو
 ۷. صاحب نظر در مسایل امنیتی دفاعی
- از آن جایی که مراجعه به تمامی صاحب نظران و خبرگان تشکیل‌دهنده جامعه آماری و دریافت نظرات آنان امکان‌پذیر نیست، با استفاده از فرمول ((کوکران)) حجم نمونه به تعداد ۳۰ نفر برآورد و انتخاب شد.
- روش نمونه‌گیری تحقیق، تصادفی طبقه‌ای است. با استفاده از فرمول ((کوکران)) حجم نمونه از تعداد ۸۹ جامعه آماری به تعداد ۳۰ نفر برآورد می‌گردد.
- در مرحله بعد تعداد نمونه آماری برای پاسخ‌گویی به پرسشنامه تحقیق ۳۰ نفر برابر جدول (۱) انتخاب گردیدند.

جدول ۱: توزیع جامعه آماری و نمونه تحقیق

سازمان	تعداد جامعه آماری	تعداد نمونه	جمع کل جامعه نمونه	درصد
نیروهای مسلح	۷۰	۲۵	۳۰	۲۸٪
هواپیمایی کشوری	۱۹	۵	۳۳٪ از کل	۵٪

برای جمع آوری اطلاعات در این پژوهش از روش های کتابخانه ای و شیوه های میدانی استفاده شده است. اطلاعات مورد نیاز فصل دوم که ادبیات موضوع را تشکیل می دهد، با مراجعه به کتاب ها و مجلات تخصصی بدست آمده است. همچنین، با توجه به اهداف تحقیق، به منظور جمع آوری اطلاعات مورد نیاز جهت آزمون فرضیات تحقیق از ابزار اندازه گیری مناسب و متناسب با موضوع مورد پژوهش که شامل پرسشنامه استاندارد می باشد، استفاده شده است. در راستای دستیابی به اهداف تعیین شده، پرسشنامه ای توسط محقق تهیه شده که شامل متغیرهای سطح تحصیلات سابقه خدمت، سطح سازمانی و تخصص می باشد.

پرسشنامه ارزیابی نقش بازیگران هوانوردی

جهت ارزیابی نقش بازیگران هوانوردی کشور از پرسشنامه محقق ساخته استفاده شد. در این ابزار برای پاسخگویی نیز از طیف ۵ ارزشی لیکرت استفاده شده است که کمترین میزان را (۱) را خیلی کم و بیشترین میزان (۵) را خیلی زیاد به خود اختصاص داد.

مقصود از روایی آن است که وسیله اندازه گیری، بتواند خصیصه و ویژگی مورد نظر را اندازه بگیرد. روایی اصطلاحی است که به هدفی که آزمون برای تحقق بخشیدن به آن درست شده است اشاره می کند. در آزمون روایی، هدف آن است که به مشکلات و ابهام های احتمالی موجود در عبارت بندی سؤال ها و ساختار پرسشنامه و مواردی از این قبیل پی برد. به همین منظور، جهت تعیین روایی صوری پرسشنامه و صحت و سقم سؤالات، پرسشنامه در بین ۱۰ نفر از خبرگان و متخصصین توزیع شد و پس از اطمینان از نتایج بدست آمده، پرسشنامه در جامعه آماری پژوهش توزیع گردید.

به منظور اندازه گیری قابلیت پایایی، از روش آلفای کرونباخ استفاده گردید. بدین منظور بخش کوچکی از جامعه آماری (۳۰ نفر) انتخاب و پرسشنامه ها به شکل مطالعه مقدماتی بین ۱ نفر در جامعه توزیع گردید؛ این مقدار بر اساس داده های حاصل از طریق آلفای کرونباخ برای پرسشهای ماموریت $\alpha = 0.84$

¹ Pilot Study

، ارتفاع عملکرد $\alpha = 0/80$ ، جغرافیای عملکرد $\alpha = 0/75$ ، حوزه عملکرد $\alpha = 0/77$ می باشد که نشان دهنده آن است که پرسشنامه مورد استفاده، از قابلیت پایایی لازم برخوردار می باشد.

جدول ۲: پایایی مولفه های پرسشنامه پژوهش

مولفه ها	آلفا کرونباخ
ماموریت	۰/۸۴۳
حوزه عملکرد	۰/۷۷
جغرافیای عملکرد	۰/۷۵
ارتفاع عملکرد	۰/۸۰

تجزیه و تحلیل داده ها و یافته های تحقیق:

جدول ۳: آزمون کلمو گرو - اسمیرنف

میزان	مولفه ماموریت	مولفه حوزه عملکرد	مولفه جغرافیای عملکرد	مولفه ارتفاع عملکرد	عوامل مختلف (وزارتخانه ها)	نقش بازیگران اصلی
فراوانی	۲۳	۲۳	۲۴	۲۰	۱۸	۱۵
میانگین	۲,۹۵۳۵	۲,۹۳۸۰	۳,۰۲۷	۲,۹۹۱۳	۲,۹۸۸۰	۳,۰۷۳۶
K-S مقدار	۱,۱۴۹	۱,۱۰۴	۱,۱۸۶	۰,۹۸۱	۰,۹۰۷	۰,۹۳۵
سطح معناداری	۰,۱۴۲	۰,۱۷۵	۰,۱۲۰	۰,۲۹۱	۰,۳۸۳	۰,۳۴۶

نتایج مربوط به آزمون کلمو گروف - اسمیرنف بمنظور بررسی اینکه از کدام نوع آزمون ها برای تجزیه و تحلیل داده ها استفاده شود نشان دهنده آن است که سطح معناداری این آزمون برای تمامی متغیرهای تحقیق در سطح اطمینان ۹۵ درصد معنادار نمی باشد و می توان گفت داده های تحقیق با توزیع نرمال تفاوت معناداری ندارد و بنابراین ، از آزمون های پارامتریک (t تک نمونه ای) برای تجزیه و تحلیل داده ها مورد استفاده قرار می گیرد.

جدول ۴: خلاصه آزمون t تک نمونه ای در خصوص نقش بازیگران اصلی عرصه هوانوردی در کشور

عوامل	مقدار t	درجه آزادی	سطح معناداری	تفاوت میانگین
سازمان هواپیمایی کشور	۱,۱۵۴	۲۳	۰,۲۶۰	۰,۱۸۱۲۵
نیروی هوایی ا.ج.ا. ایران	- ۰,۳۴۳	۲۲	۰,۷۳۵	- ۰,۵۶۵۲
نیروی هوا فضای سپاه پاسداران جمهوری	- ۰,۳۶۹	۲۲	۰,۷۱۵	- ۰,۵۴۳۵

				اسلامی ایران
- ۰.۱۰۵۵۷	۰,۵۱۲	۲۵	- ۰.۶۶۳	هوانیروز جمهوری اسلامی ایران
- ۰.۲۰۲۰۰	۰,۲۰۲	۲۵	- ۱,۳۱۱	پدافند هوایی جمهوری اسلامی ایران
- ۰.۱۰۷۴۱	۰,۴۹۵	۲۶	- ۰.۶۹۳	نداجا یا فرماندهی هوا دریای جمهوری اسلامی ایران
۰,۰۰۴۱۷	۰,۹۷۸	۲۳	۰,۲۴۸	هواپیمایی نیروی انتظامی و مرزبانی
۰,۱۶۴۸۱	۰,۳۴۸	۲۶	۰,۹۵۶	سازمان فضایی جمهوری اسلامی ایران
۰,۱۹۲۹۵	۰,۲۲۵	۲۶	۱,۲۴۴	برنامه های توسعه پنجم و ششم کشور در حوزه هوانوردی
۰,۳۷۷۷۸	۰,۰۲۱	۲۶	۲,۶۴۶	نقش سازمان ها و بازیگران اصلی بین المللی (سازمان ایکائو)
۰,۵۰۰۰۰	۰,۰۰	۲۵	۴,۳۱۲	قوانین و سیاست های بین المللی هوانوردی
۰,۴۷۲۷۳	۰,۰۰۵	۲۱	۳,۱۶۲	روندها و پیش ران های هوانوردی
۰,۲۳۷۰۴	۰,۱۵۲	۲۶	۱,۴۷۷	سامانه های هوایی و هوا فضایی
۰,۰۷۳۹۵	۰,۷۱۱	۱۴	۳,۳۷۹	کل بازیگران

نتایج آزمون فرض t تک متغیره و سطح معناداری، در باره ارزیابی پاسخ دهندگان از نقش بازیگران اصلی عرصه هوانوردی در کشور، نشان می دهد که مقدار t و سطح معناداری برای نقش "سازمان ایکائو"، برابر با ($\text{sig} = ۰,۰۲۱$ و $t = ۲,۴۶۴$)، که در سطح اطمینان ۹۵ درصد معنادار می باشد، مقدار t و سطح معناداری برای "قوانین و سیاست های بین المللی هوانوردی"، برابر با ($\text{sig} = ۰,۰۰۰$) و برای "قوانین و سیاست های بین المللی هوانوردی"، برابر با ($\text{sig} = ۰,۰۰۵$ و $t = ۴,۳۱۲$) می باشد، که در هر دو مورد در سطح ۹۹ درصد اطمینان معنادار می باشد و بنابر این می توان گفت نقش موارد فوق در عرصه هوانوردی در کشور بالاتر از حد متوسط و میانگین فرضی (عدد ۳) می باشد. همچنین نتایج حاصل از آزمون تی تک نمونه ای حاکی از آنست که مقدار t برای نقش کل بازیگران معادل $t = ۰,۳۷۹$ ، که در سطح اطمینان ۹۵ درصد معنادار نیست ($\text{sig} = ۰,۷۱۱$)، بنا بر این می توان چنین نتیجه گرفت که در مجموع نقش بازیگران عرصه هوانوردی در کشور در حد متوسط ارزیابی شده است.

جدول ۵: میانگین رتبه مربوط به نقش بازیگران اصلی عرصه هوانوردی در کشور

میانگین رتبه	بازیگران اصلی
۱۰	قوانین و سیاست های بین المللی هوانوردی
۹,۴۳	روندها و پیش ران های هوانوردی
۸,۹۷	سامانه های هوایی و هوا فضایی
۸,۶۳	سازمان فضایی جمهوری اسلامی ایران
۸,۶۸	نقش سازمان ها و بازیگران اصلی بین المللی (سازمان ایکائو)
۷,۹۷	برنامه های توسعه پنجم و ششم کشور در حوزه هوانوردی
۷,۹۷	سازمان هواپیمایی کشور
۵,۸۳	نیروی هوایی ا.ج.ا. ایران
۵,۷	هواپیمایی نیروی انتظامی و مرزبانی
۵,۱۷	نیروی هوا فضایی سپاه پاسداران جمهوری اسلامی ایران
۵,۰۳	هوانیروز جمهوری اسلامی ایران
۴	نداجا یا فرماندهی هوا دریای جمهوری اسلامی ایران
۳,۶۷	پدافند هوایی جمهوری اسلامی ایران

نتایج آزمون فریدمن در جدول فوق توصیف کننده میانگین رتبه مربوط به نقش بازیگران اصلی عرصه هوانوردی در کشور می باشد. و نتایج جدول فوق نشان می دهد که: "قوانین و سیاست های بین المللی هوانوردی"، با میانگین رتبه ۱۰، و "روندها و پیش ران های هوانوردی"، با میانگین رتبه ۹,۴۳، نسبت به سایر موارد دارای میانگین رتبه بالاتری هستند و به عنوان بازیگرانی که نقش بیشتری در عرصه هوانوردی در کشور دارند ارزیابی شده اند. براساس نتایج فوق سایر بازیگران به ترتیب رتبه های پایین تری دارند و در این زمینه "پدافند هوایی جمهوری اسلامی ایران" با میانگین رتبه ۳,۶۷، دارای میانگین رتبه پایین تری نسبت به سایر موارد می باشد.

جدول ۶: سطح معناداری آزمون فریدمن در خصوص نقش بازیگران اصلی عرصه هوانوردی در کشور

۱۵	فراوانی
۵۹,۱۱۰	کای - اسکوایر
۱۲	درجه آزادی
۰,۰۰۰	سطح معناداری

نتیجه حاصل از آزمون فریدمن در باره میانگین رتبه گویه های مربوط به نقش بازیگران اصلی عرصه هوانوردی در کشور، نشان می دهد که تفاوت های موجود در میانگین رتبه ها در سطح اطمینان ۹۹ درصد معنادار است ($\text{sig} = 0,000$)، و بنابر این می توان گفت که بازیگرانی که دارای میانگین رتبه بالا تری هستند بطور معنا داری دارای نقش بالاتری ارزیابی می شوند.

جدول ۷: توصیف وضعیت مربوط به عوامل اصلی عرصه هوانوردی کشور

عوامل	فراوانی	میانگین	انحراف معیار	تفاوت میانگین
سازمان هوانوردی (وزارت راه و ترابری)	۲۰	۱,۷۸۸۵	۰,۹۲۸۷۵	۰,۷۶۸۲
سازمان هوانوردی (وزارت دفاع)	۲۰	۴,۰۹۷۴	۱,۰۵۴۴۷	۲۳۵۷۷
سازمان هوانوردی (ریاست جمهوری)	۱۷	۲,۷۲۱۰	۱,۰۲۱۵۸	۲۴۷۷۷
وزارت هوانوردی	۱۸	۲,۸۶۸۹	۰,۹۹۶۱۸	۲۳۴۸۰
شورای عالی هوانوردی (دبیرکل)	۱۸	۳,۶۰۸۳	۱,۳۶۶۲۵	۳۲۲۰۳
میانگین کل	۱۵	۲,۹۸۸۰	۰,۷۹۳۶۹	۲۰۴۹۳

نتایج ارایه شده در جدول فوق توصیف کننده عوامل اصلی عرصه هوانوردی کشور می باشد. ارزیابی پاسخ دهندگان از این عوامل نشان می دهد که بالاترین میانگین مربوط به "سازمان هوانوردی (وزارت دفاع)" می باشد که معادل ۳۴,۰۹ است، همچنین ارزیابی پاسخ دهندگان نشان دهنده آن است که "سازمان هوانوردی (وزارت راه و ترابری)" با میانگین ۱,۷۸، نسبت به سایر عوامل، میانگین پایین تری دارد، میانگین کل نیز برابر با ۲,۹۸، می باشد که با در نظر گرفتن میانگین فرضی (عدد ۳)، کمی پایین تر از حد متوسط می باشد.

جدول ۸: خلاصه آزمون t تک نمونه ای در خصوص عوامل اصلی عرصه هوانوردی در کشور

عوامل	مقدار t	درجه آزادی	سطح معنا داری	تفاوت میانگین
سازمان هوانوردی (وزارت راه و ترابری)	۵,۸۳۴	۱۹	۰,۰۰۰	-۱,۲۱۱۵۴
سازمان هوانوردی (وزارت دفاع)	۴,۶۵۵	۱۹	۰,۰۰۰	۱,۰۹۷۴۴
سازمان هوانوردی (ریاست جمهوری)	۱,۱۲۶	۱۶	۰,۲۷۷	-۰,۲۷۹۰۳
وزارت هوانوردی	-۰,۵۵۸	۱۷	۰,۵۸۴	-۰,۱۳۱۰۵
شورای عالی هوانوردی (دبیرکل)	۱,۸۸۹	۱۷	۰,۰۷۶	۰,۶۰۸۲۶
میانگین کل	-۰,۵۸	۱۴	۰,۹۵۴	-۰,۰۱۱۹۷

نتایج آزمون فرض t تک متغیره و سطح معنا داری، در باره ارزیابی پاسخ دهندگان از عوامل اصلی عرصه هوانوردی در کشور، نشان می دهد که مقدار t و سطح معناداری برای "سازمان هوانوردی (وزارت راه و ترابری)"، برابر با ($\text{sig} = 0,000$ و $t = -5,834$)، که در سطح اطمینان ۹۹ درصد معنادار می باشد، که با

در نظر گرفتن مقدار t که منفی می باشد می توان گفت میانگین این عامل در عرصه هوانوردی کشور پایین تر از حد متوسط می باشد، مقدار t و سطح معناداری برای "سازمان هوانوردی (وزارت دفاع)"، برابر با ($\text{sig} = 0,000$ و $t = 4,655$) می باشد، که در سطح ۹۹ درصد اطمینان معنادار می باشد و می توان گفت میانگین این عامل در عرصه هوانوردی در کشور بالاتر از میانگین فرضی (عدد ۳) می باشد. همچنین نتایج حاصل از آزمون تی تک نمونه ای حاکی از آنست که مقدار t برای تمامی عوامل معادل $t = -0,058$ است که در سطح اطمینان ۹۵ درصد معنادار نیست ($\text{sig} = 0,954$)، بنا براین می توان چنین نتیجه گرفت که در مجموع عوامل اصلی عرصه هوانوردی در کشور در حد متوسط ارزیابی شده است.

جدول ۱۱: میانگین رتبه مربوط به عوامل اصلی عرصه هوانوردی کشور

میانگین رتبه	عوامل
۴,۴۰	سازمان هوانوردی (وزارت دفاع)
۳,۷۳	شورای عالی هوانوردی (دبیرکل)
۲,۵۷	وزارت هوانوردی
۲,۲۷	سازمان هوانوردی (ریاست جمهوری)
۲,۰۳	سازمان هوانوردی (وزارت راه و ترابری)

نتایج آزمون فریدمن در جدول فوق توصیف کننده میانگین رتبه مربوط به عوامل اصلی عرصه هوانوردی کشور می باشد. و نتایج جدول فوق نشان می دهد که: "سازمان هوانوردی (وزارت دفاع)"، با میانگین رتبه ۴,۴۰، و "شورای عالی هوانوردی (دبیرکل)"، با میانگین رتبه ۳,۷۳، نسبت به سایر عوامل دارای میانگین رتبه بالاتری هستند و نقش آنها بالاتر از سایر عوامل ارزیابی شده است. براساس نتایج فوق سایر عوامل به ترتیب رتبه های پایین تری دارند و در این زمینه "سازمان هوانوردی (وزارت راه و ترابری)" با میانگین رتبه ۲,۰۳، دارای میانگین رتبه پایین تری نسبت به سایر عوامل می باشد.

جدول ۱۲: سطح معناداری آزمون فریدمن در خصوص عوامل اصلی عرصه هوانوردی کشور

۱۵	فراوانی
۲۶,۰۷۷	کای - اسکوایر
۴	درجه آزادی
۰,۰۰۰	سطح معناداری

نتیجه حاصل از آزمون فریدمن در باره میانگین رتبه گویه های مربوط به عوامل اصلی عرصه هوانوردی کشور، نشان می دهد که تفاوت های موجود در میانگین رتبه ها در سطح اطمینان ۹۹ درصد معنادار است

($\text{Sig} = 0,000$)، و بنابر این می توان گفت که عواملی که دارای میانگین رتبه بالا تری هستند بطور معنا داری دارای نقش بالاتری محسوب می شوند.

جدول ۱۳: آلفای کرونباخ برای کل پرسشنامه

Reliability Statistics	
تعداد سوالات	آلفای کرونباخ
۱۹۵	۰,۹۹۱

نتیجه گیری و پیشنهاد:

الف- نتیجه گیری

نشان داد که نقش سازمان ایکائو و قوانین و سیاست های بین المللی هوانوردی معنادار است. این نتایج را می توان چنین تفسیر نمود که صنعت هوانوردی کشور جزیی از صنعت هوانوردی بین المللی است بنابراین از دیدگاه خبرگان تاثیر آنها بر هوانوردی کشور مهم تر بوده و دارای اهمیت بیشتری است. نتایج آزمون فریدمن نیز از این موضوع حمایت می کند. اگر بخواهیم نتایج را به دو گروه سازمانهای بین المللی و سازمانهای داخلی تقسیم کنیم. نقش سازمانهای بین المللی پررنگ تر می باشد. ولی در مورد سازمانهای داخلی تاثیرگذار بر مدیریت هوانوردی با توجه به آزمون فریدمن می توان نقش سازمانهای نظامی را در مرتبه دوم اهمیت قرار داد. بدین منظور که اگر بازیگران داخلی را به دو گروه سازمانهای نظامی یا وابسته به سازمانهای نظامی و سازمانهای غیر نظامی دسته بندی کنیم نقش سازمانهای غیر نظامی از دیدگاه خبرگان مهم تر بوده است. در مورد سازمانهای نظامی نیز اولین سازمان که رتبه هشتم را در آزمون فریدمن دارد، نیروی هوایی ارتش جمهوری اسلامی ایران می باشد. نیروی هوایی با توجه به مأموریت خود که حفاظت از آسمان ایران است نقش مهمی در مدیریت هوانوردی کشور بازی می کند. نیروی هوایی با پروازهای ترابری و غیر ترابری روزانه سهم عمده ای از بخش نظامی بازیگران عرصه هوایی کشور را بازی می کند.

در مورد هوانوردی کشور نیز می توان اشاره کرد که چارچوب رگولاتوری هوانوردی کشوری در دهه گذشته، بخش حمل و نقل هوایی در بازارهای نوظهور نظیر خاورمیانه، روسیه و آسیا با شدت رشد کرده اند. با این وجود چارچوب مقررات مصوب پاسخگوی رشد این بازارها نیست و به منظور گسترش بازار مسافر و بار و درآمد حاصل از آن و همچنین اطمینان از ایمنی و امنیت آن، تدوین مقررات اثربخش اجتناب ناپذیر است و مسئولین هوایمایی کشوری اقتصادهای نوظهور بازار خود را متکی بر چارچوب حقوقی مشخص، اولویت های سیاسی، نظام حکمرانی شفاف و راهبردهای تأمین مالی موثر تنظیم می کنند.

- فضای کشور با توجه به حساسیت کنترل آن و برقراری امنیت و جلوگیری از اعمال تروریستی می‌بایست توسط یک سیستم / سازمان / ارگان کنترل و مراقبت شود چنانچه ۲ سازمان مسئولیت کنترل و مراقبت را عهده‌دار شوند موجب ایجاد تنش، اختلاف نظر و سستی در امور هوانوردی می‌شود.

- وجود مناطقی با حساسیت بالا در کلیه کشورها از جمله ایران که دارای ۵ منطقه P (ممنوعه) آتش به اختیار است که ورود هواپیما بدون هماهنگی موجب خطر و سرنگونی آن خواهد شد باید تعداد این مناطق به حداقل برسد. (به علت کنترل ضعیف سازمان هواپیمایی کشوری در تردد مسیرهای عبوری هوایی، بدون توجه به اخطارهای پدافند وارد منطقه ممنوعه می‌شود. و خطر ساز می‌باشند.)

- انطباق خط دفاع هوایی (ADIZ) و خط اطلاعات پروازی (FIR) در دریا که خارج از خط مرز آب‌های دریایی (۱۲ کیلومتر از ساحل) است. موجب اختلال در کنترل فضای کشور بر فراز آب‌های خلیج فارس و دریای عمان برای نیروهای مسلح شده است زیرا «برابر رژیم حقوقی مربوط به دریاهای آزاد که بر فضای هوایی فوق آن‌ها نیز اعمال می‌شود، آزادی دریاها شامل آزادی بر فراز دریاهای آزاد نیز می‌شود (ماده ۴ بند ۲ کنوانسیون دریاهای آزاد و ماده ۸۷ بند یک کنوانسیون حقوق دریاهای آزاد)». بر همین اساس هواپیماهای شکاری متعلق به سایر کشورها بر فراز آب‌های آزاد به راحتی پرواز می‌نمایند. ایجاد مناطق پروازی و اشغال آن توسط هواپیماهای خودی و هماهنگی بین آن‌ها موجب خواهد شد که هواپیماهای بیگانه کمتر در این فضا پرواز نمایند.

- با توجه به وجود دو سازمان نظامی (سپاه و ارتش) و وجود دونیروی هوایی کشور ج.ا.ا. مناطق پروازی آن دو برابر سایر کشورها است. لذا بهره‌برداری از مسیرهای مستقیم در کشور موجب اشکالاتی را نموده است لذا می‌بایست مناطق را به صورت مشترک بین دونیروی هوایی بهره‌برداری نمایند. و تعداد این مناطق به حداقل کاهش یابد.

مناطق تیراندازی زمین به هوا و هوا به زمین که مورد استفاده نیروهای مسلح (زمینی - هوایی و پدافند) است موجب شده که تعداد زیادی منطقه به نام دلتا (danger) یا خطرناک از سطح زمین (تا سقف ۳۰ هزارپا) ایجاد شود که می‌توان با بهره‌برداری مشترک این مناطق رانیز تعدیل نمود.

- وجود مناطق هسته‌ای و آتش به اختیار بودن سامانه‌های پدافندی در این مناطق موجب شده که در ایجاد مسیرهای مستقیم فی‌مابین کشورهای همسایه به مشکل برخورد کنیم مگر این‌که معجز عبور از این مناطق در ارتفاع بالای ۳۰ هزارپا صادر شود.

- نتایج ارایه شده در شکل شماره ۲ توصیف کننده نقش بازیگران اصلی عرصه هوانوردی در کشور می باشد. ارزیابی پاسخ دهندگان از نقش بازیگران مختلف نشان می دهد که بالاترین میانگین مربوط به " قوانین و سیاست های بین المللی هوانوردی " می باشد لذا با توجه به استعداد زیاد پرواز در سازمان هواپیمایی کشوری و نیروی هوایی آجا، سازمانی بصورت مشترک بر مبنای قوانین بین المللی هوانوردی این دوسازمان را راهبری نماید .

ب- پیشنهاد:

با توجه به موارد بالا و مشکلات مهمی که دولت و شورای عالی امنیت ملی کشور می بایست به آنها توجه نماید جهت جلوگیری از ایجاد اختلال در امر کنترل فضای کشور ، و بنا بر آزمون های انجام یافته، و نتایج بدست آمده تنها فرضیه ای که مجموعه ترکیبی از بخش نظامی و غیر نظامی را شامل می شود عبارت است از تشکیل " شورای عالی هوانوردی کشور " که می تواند به عنوان بهترین راه کار برای حل این بحران به شکل زیر در نظر گرفته شود : به منظور سیاست گذاری (با رعایت سیاست های کلی نظام) و هدایت، نظارت بر امور هوانوردی و صنعت هوایی کشور، همچنین ابعاد هماهنگی میان امور هوانوردی نظامی، غیرنظامی و ارتقاء ایمنی هوایی «شورای عالی هوانوردی کشور» زیر نظر شورای عالی امنیت ملی تشکیل می گردد.

فهرست منابع:

- اسلامی ندوشن، محمدعلی (۱۳۷۴)، "دفاع و واکنش"، روزنامه ایران. شماره ۳/۱۶۷۶، دی ۱۳۸۲
- پلینوو روی آلتون، جک.سی، (۱۳۷۵)، "فرهنگ روابط بین‌الملل"، ترجمه حسن پستا، تهران، فرهنگ معاصر،
- پلینوو روی آلتون، جک.سی، (۱۳۷۵)، "فرهنگ روابط بین‌الملل"، ترجمه حسن پستا، تهران، فرهنگ معاصر
- جباری، منصور، قلندری، مرضیه (۱۳۹۴). "نظارت ایاکائو بر استانداردها و رویه های پیشنهادی هوانوردی"، مجله حقوق بین‌المللی، شماره ۵۳، پاییز و زمستان ۱۳۹۴
- حافظنیا، محمدرضا. ۱۳۷۴، "جغرافیای سیاسی ایران". سمت، تهران، چاپ اول ۱۳۸۱
- خوانساری، رسول، باقری، ابوالفضل (۱۳۹۳). "شناسایی و اولویت بندی سرمایه گذاری در صنعت هوایی ایران"، نشریه علمی-پژوهشی بهبود مدیریت، سال هشتم، شماره ۴، پیاپی ۲۶، زمستان ۱۳۹۳
- دوبرتی، جیمز و فالتزگراف (۱۳۷۲)، "نظریه های متعارض در روابط بین‌الملل"، ترجمه علی‌رضا طیب و وحید بزرگی، تهران، قومس، ۱۳۷۲، ج ۱
- صفدری، سیروس، مقری موذن، طاهره. (۱۳۹۳). "بررسی حقوق امنیت پروازهای غیرنظامی با تمرکز بر ماجرای حمله ناو آمرکایی به هواپیمای مسافربری ایرباس ایران، فصلنامه راهبرد، سال بیستم، شماره ۷۱، تابستان ۹۳، صص ۴۶-۴۷
- عزت‌الله نادری، مریم سیف نراقی، فرنگیس شاهپوریان (۱۳۸۰)، راهنمای علمی و فراهم سازی طرح تحقیق، تهران، نشر روان، چاپ سوم ۱۳۸۸.
- عزتی، عزت‌الله، (۱۳۷۵). "مسائل استراتژیک نظامی معاصر" (جزوه‌ی درسی منتشر شده)، دانشگاه تربیت مدرس، تهران، پائیز ۱۳۸۰
- غلامرضا خاکی (۱۳۸۶)، روش تحقیق با رویکرد پایان نامه نویسی، موسسه انتشارات بازتاب، چاپ چهارم، تهران، ۱۳۸۶.
- کریمی‌پور، یدالله. (۱۳۷۶)، "مقدمه‌ای بر ایران و همسایگان" (منابع تنش و تهدید). جهاد دانشگاهی واحد تربیت معلم، تهران، چاپ اول. ۱۳۸۰
- مجتهدزاده، پیروز (۱۳۸۱). جغرافیای سیاسی و سیاست جغرافیایی. سمت. تهران. چاپ اول.
- مفتخری، حسین و دیگران. (۱۳۸۲) "تاریخ ایران و جهان" ج ۱. کتاب درسی دوره‌ی متوسطه، وزارت آموزش و پرورش.
- نصیرزاده، عزیز، جاویدراد، فرهاد، لطفی جلال آبادی، مصطفی، ضرغامی، حمیدرضا (۱۳۹۲) "شناسایی الزامات و نیازهای آموزشی در حوزه هوافضا و هوانوردی نظامی در افق ۱۴۰۴ در دانشگاه علوم و فنون هوایی شهید ستاری"، فصلنامه علمی- پژوهشی مدیریت نظامی، شماره ۵۰، سال سیزدهم، تابستان ۱۳۹۲

