

بررسی عوامل موثر بر اجرای خطمشی‌های ابلاغی بخش هوانوردی و حمل و نقل هوایی مبتنی بر قانون برنامه‌ی پنج ساله‌ی ششم توسعه کشور

محمد داورزنی^{۱*}، عبدالعلی جلالی^۲

۱- مدرس گروه ترافیک هوایی، دانشگاه علوم و فنون هوایی شهید ستاری، تهران، ایران

۲- استادیار، دانشکده تحصیلات تکمیلی، دانشگاه علوم و فنون هوایی شهید ستاری، تهران، ایران

(دریافت مقاله: ۱۴۰۱/۰۵/۰۶ تاریخ پذیرش: ۱۴۰۱/۰۶/۲۳)

چکیده

هدف پژوهش حاضر، بررسی عوامل موثر بر اجرای خطمشی‌های ابلاغی بخش هوانوردی و حمل و نقل هوایی مبتنی بر قانون برنامه‌ی پنج‌ساله‌ی ششم توسعه کشور است. روش پژوهش از نظر هدف، کاربردی است، از نظر روش گردآوری داده‌ها، توصیفی-پیمایشی و از لحاظ نوع داده‌ها، کمی است. جامعه‌ی آماری مورد نظر در این تحقیق شامل ۲۵۰ نفر از کارشناسان ستادی و عملیاتی سازمان هواپیمایی کشوری و شرکت فرودگاه‌ها و ناوبری هوایی ایران می‌باشند که براساس نمونه‌گیری تصادفی ساده و فرمول نمونه‌گیری کوکران، ۱۵۲ نفر از آنان به عنوان نمونه انتخاب شدند. براساس بررسی مبانی نظری، پیشینه‌ی تحقیق، ۱۹ شاخص در قالب ۶ عامل (متغیر) به عنوان عوامل موثر بر اجرای خطمشی‌های مورد نظر احصا و در قالب پرسش‌نامه محقق ساخته به عنوان ابزار جمع‌آوری اطلاعات در میان جامعه‌ی آماری توزیع گردید. روایی محتوایی پرسش‌نامه توسط صاحب‌نظران و خبرگان و پایایی آن با استفاده از ضریب آلفای کرونباخ و ضریب بالایی ۰٫۷ برای تمام متغیرها تایید شد. داده‌ها توسط نرم‌افزار SPSS، SMART PLS و EXPERT CHOICE مورد تحلیل قرار گرفته است. یافته‌های پژوهش نشان داد که عوامل اثرگذار به ترتیب اولویت عبارتند از سازمان مجری خطمشی‌ها، مجریان خطمشی‌ها، انواع کنش‌ها در اجرای خطمشی‌ها، ماهیت خطمشی‌ها، محیط اجرایی خطمشی‌ها و تدوین خطمشی‌های هوانوردی و حمل و نقل هوایی. این نتایج در سطح آلفای ۰٫۰۵ معنی‌دار است. همچنین این بررسی نشان داد بین عوامل موثر بر اجرای برنامه‌های مصوب (سازمان مجری خطمشی‌ها، مجریان خطمشی‌ها، انواع کنش‌ها در اجرای خطمشی‌ها، ماهیت خطمشی‌ها، محیط اجرایی خطمشی‌ها و تدوین خطمشی‌های هوانوردی) در بخش حمل و نقل هوایی رابطه‌ی معناداری وجود دارد و این رابطه به صورت مستقیم و مثبت می‌باشد.

واژه‌های کلیدی: هوانوردی، حمل و نقل هوایی، قانون برنامه پنج ساله ششم کشور، خطمشی.

Investigating the Factors Affecting Implementation of the Announced Policies of the Aviation and Air Transport Sector based upon the Law of the Country's 6th Five-Year Development Plan

Abstract

The aim of the current research is to investigate the effective factors on the implementation of the announced policies of the aviation and air transportation sectors based on the law of the 6th five-year development plan of the country. The research method is practical in terms of purpose, descriptive-survey in terms of data collection method, and quantitative in terms of data type. The intended statistical population in this research includes 250 staff and operational experts of the Civil Aviation Organization and the Airports and the Iran Airports Company, and based on simple random sampling and Cochran's sampling formula, 152 of them were selected as a sample. Based on the review of theoretical foundations, literature, 19 indicators in the form of 6 variables as effective factors on the implementation of the desired statistical policies and a researcher-made questionnaire for collecting the required data were distributed among the population. The content validity of the questionnaire was confirmed by experts and its reliability using Cronbach's alpha coefficient and a coefficient above 0.7 for all variables. The data was analyzed using SPSS, SMART PLS and EXPERT CHOICE Software's. The findings suggest that the effective factors, in order of priority, are the organization implementing the policies, the policy executors, the types of actions in the execution of the policies, the nature of the policies, the implementation environment of the policies, the codification of the aviation policies and air transport. These results are significant at the alpha level of 0.05. Besides, this study found a significantly positive relationship among the effective factors on the implementation of approved programs (policy implementing organization, policy implementers, types of actions in the implementation of policies, the nature of policies, the environment for implementing policies, and the compilers of aviation policies) in the air transportation sector.

Keywords: Aviation, Air transportation, 6th five-year development plan, Policy

مقدمه

جمهوری اسلامی ایران در مقایسه با دیگر کشورهای منطقه، از پیشینه‌ای نسبتاً طولانی در برنامه‌ریزی برای توسعه اقتصادی برخوردار است. از حدود سی سال قبل از انقلاب شکوهمند اسلامی، تدوین و پیاده‌سازی برنامه‌های توسعه کشور با بازه‌های زمانی متفاوت چند ساله آغاز شد لیکن انحصارگرایی دولتی و درگیری مستقیم دولت در سرمایه‌گذاری‌های تولیدی و زیرساختی بزرگ و دیگر خط‌مشی‌های اقتصادی اجتماعی اتخاذ شده تا اواخر دهه‌ی پنجاه، به جای ایجاد اثرات و نتایج مثبت، نابرابری‌های اجتماعی و اقتصادی را بیشتر کرد. در واقع با وجود افزایش چند برابری و تصاعدی درآمدهای کشور، به دلیل افزایش شدید درآمدهای نفتی در دهه‌ی چهل و پنجاه؛ همه‌ی گروه‌ها در اقتصاد به صورت برابر در مزیت درآمدهای واقعی سهمی نبودند و روندهای نامطلوب در توزیع درآمد و ثروت باعث ایجاد شکاف اقتصادی، اجتماعی و فرهنگی بیشتر در میان مردم به خصوص در نواحی شهری و روستایی گردید.

پس از عبور کشور از حوادث، درگیری‌ها و همجه‌های بی‌شمار پس از انقلاب شکوهمند اسلامی و با پایان جنگ تحمیلی؛ آرامش لازم برای تدوین و اجرای قوانین توسعه در کشور ایجاد و اولین برنامه‌ی توسعه‌ی کشور؛ برای اجرا در سال‌های ۱۳۶۸ تا ۱۳۷۲ تدوین گردید. برنامه‌های توسعه‌ی کشور براساس ابلاغیه‌ی خط‌مشی‌گذاری‌های (سیاست‌گذاری‌های) کلی مقام معظم رهبری به دولت‌های وقت در ابعاد اقتصادی، اجتماعی و فرهنگی برای بازه‌های زمانی پنج ساله در قالب لایحه تنظیم و به مجلس محترم شورای اسلامی تقدیم، و پس از سیر مراحل تصویب در مجلس و تایید توسط مجمع محترم تشخیص مصلحت نظام به مجلس برگردانده می‌شود و سپس برای اجرا به هر یک از دولت‌های مستقر ابلاغ می‌گردد. تا کنون شش برنامه‌ی توسعه برای کشور تدوین و به مرحله‌ی اجرا درآمده است.

برنامه‌ی ششم توسعه‌ی کشور برای اجرا بین سال‌های ۱۳۹۶ تا ۱۴۰۰ برنامه ریزی گردیده بود اما با توجه به عدم تدوین لایحه از سوی دولت دوازدهم، دولت سیزدهم در لایحه بودجه سال ۱۴۰۱ پیشنهاد داد تا اجرای این قانون برای این سال نیز ادامه یابد تا فرصت لازم برای تقدیم لایحه قانون پنج‌ساله‌ی هفتم توسعه به مجلس فراهم گردد. در قانون

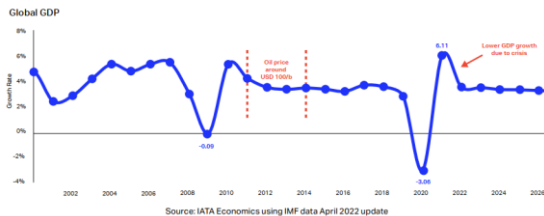
برنامه‌ی پنج‌ساله ششم توسعه کشور به حوزه‌ی حمل و نقل نیز پرداخته شده است.

حمل و نقل یکی از عوامل مهم در توسعه‌ی اجتماعی و اقتصادی هر کشوری به حساب می‌آید. پیشرفت اقتصادی هر کشور، با میزان کارایی سیستم حمل و نقل آن رابطه‌ی مستقیم داشته و امروزه رشد و توسعه‌ی یک کشور بدون زیرساخت‌های مناسب حمل و نقل مقدور نیست. حمل و نقل هوایی به دلیل سرعت بالا در جابجایی مسافر، بار و خدمات؛ انجام فرآیند سفرهای بدون وقفه (مستمر) و دسترسی سریع به دورترین نقاط از اهمیت راهبردی برخوردار است. آمارها نشان می‌دهند، حمل و نقل هوایی به خصوص در دو دهه‌ی گذشته روابط اقتصاد جهانی را تسهیل، اتصال حیاتی را در مقیاس ملی، منطقه‌ای و بین‌المللی فراهم و به ایجاد مبادلات تجاری، ترویج گردشگری و ایجاد فرصت‌های شغلی کمک شایانی نموده است. قوانین توسعه‌ی کشور یکی از مهم‌ترین حوزه‌های خط‌مشی عمومی است که دولت‌ها پس از انقلاب اسلامی؛ ملزم به تبعیت از آن بوده‌اند. این قوانین، دارای آثار متعددی است که صرفاً اقتصادی نیست. دغدغه‌ی موجود در ابرخط‌مشی‌های عمومی کشور نیز که در اسناد ابلاغی سیاست‌های کلی نظام جمهوری اسلامی ایران تبلور یافته است، لزوم توجه به اجرای این قوانین توسعه را دوچندان می‌کند. اما علی‌رغم تاکید اسناد بالادستی، تصریح قوانین برنامه‌های پنج ساله و تصویب قوانین منبعت از آن، این اهداف محقق نشده است و آمارها از ضعف اجرای قوانین توسعه در اداره‌ی امور کشور حکایت دارند که نشان‌دهنده‌ی عدم تحقق کامل اهداف مورد نظر قوانین توسعه در حوزه‌های تعریف شده و مد نظر است.

در قانون برنامه پنج‌ساله ششم توسعه کشور به حوزه‌ی حمل و نقل هوایی پرداخته شده است اما مطالعه‌ی در خصوص چگونگی پیاده‌سازی سیاست‌ها در این حوزه تاکنون در کشور انجام نشده است. انجام این تحقیق می‌تواند به تعیین چالش‌های اجرای سیاست‌های ابلاغی، کمک شایانی نماید. این پژوهش به دنبال بررسی عوامل موثر بر اجرای خط‌مشی‌های ابلاغی بخش هوانوردی و حمل و نقل هوایی مبتنی بر قانون برنامه‌ی پنج‌ساله‌ی ششم توسعه کشور به منظور پوشش نسبی خلأ دانشی مزبور، می‌باشد. بر همین اساس محقق به دنبال پاسخگویی به این سوالات بوده است که عوامل موثر بر اجرای برنامه‌های مصوب در بخش هوانوردی با محوریت برنامه پنج

نمودار ۱. درآمد شرکتهای حمل و نقل هوایی بین سالهای ۲۰۱۶ تا ۲۰۲۱ [۱]

در اقتصاد جهانی، قیمت‌های بالاتر نفت، رشد اقتصادی کشورهای واردکننده نفت را کاهش می‌دهد، در حالی که موجب افزایش فعالیت در اقتصادهای صادرکنندگان نفت می‌شود. با این وجود، رابطه‌ی میان قیمت نفت و رشد ناخالص داخلی جهانی نه ثابت است و نه خطی. نمی‌توان گفت که یک قیمت خاص نفت باعث رکود می‌شود. جالب توجه است که دوره سالهای ۲۰۱۱ تا ۲۰۱۴ دوره‌ای با قیمت نفت در سطح یا بالاتر از ۱۰۰ دلار در هر بشکه و رشد تولید ناخالص داخلی جهانی (GDP ارزش بازاری (ارزش پولی) تمامی کالاها و خدمات نهایی تولید شده در داخل مرزهای یک کشور طی دوره‌ی زمانی خاص است ولی GNP کل ارزش ریالی محصولات نهایی تولیدشده، توسط واحدهای اقتصادی مقیم کشور در دوره زمانی معین (سالانه یا فصلی) است) در حدود ۳٫۵٪ بود (نمودار ۲). این دوره نیز با تقاضای شدید برای سفرهای هوایی و خطوط هوایی روبرو بوده است. قیمت نفت بر تولید ناخالص داخلی جهانی^۲ و همچنین صنعت هوانوردی اثرگذار است [۱].



نمودار ۲. نرخ رشد تولید ناخالص داخلی جهانی [۱]

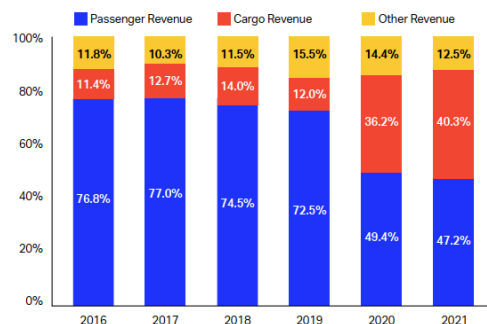
شیوع ویروس کووید ۱۹، بزرگترین چالشی است که صنعت هوانوردی تا به حال با آن روبرو بوده است و شوک‌های قبلی مانند بحران قیمت نفت در سال ۱۹۷۹، جنگ خلیج فارس، حادثه ۱۱ سپتامبر و بحران مالی جهانی ۲۰۰۸ در مقایسه با آن، حوادثی جزئی به نظر می‌رسند. این بیماری همه‌گیر اساساً ۲۰ سال دستاوردهای جهش در میزان جابجایی مسافران را در یک حرکت ناگهانی از بین برده است. در مقایسه با پیش‌بینی‌های قبل از همه‌گیری، تعداد سفر «از دست رفته» بین سال‌های ۲۰۲۰ تا ۲۰۲۲ معادل ۱٫۸ برابر مسافر کیلومتر^۳ به دست آمده در سال ۲۰۱۹ است (نمودار ۴). اگر پیش‌بینی‌ها محقق شود، در سال ۲۰۴۰، ترافیک همچنان ۶ درصد کمتر از پیش‌بینی‌های پیش از همه‌گیری خواهد بود که

ساله ششم توسعه کشور در بخش حمل و نقل هوایی کدامند؟ رتبه‌بندی عوامل موثر بر اجرای برنامه‌های مصوب در بخش هوانوردی با محوریت برنامه پنج ساله ششم توسعه کشور در بخش حمل و نقل هوایی چگونه است؟ روابط بین عوامل موثر بر اجرای برنامه‌های مصوب در بخش هوانوردی با محوریت برنامه پنج ساله ششم توسعه کشور در بخش حمل و نقل هوایی چگونه است؟

مبانی نظری

هوانوردی یکی از "جهانی‌ترین" صنایع به شمار می‌رود که ارتباط مردم، فرهنگ‌ها و مشاغل سرتاسر دنیا را تسهیل و تسریع نموده است. حمل و نقل هوایی از بدو پیدایش به رشد و گسترش خود ادامه داده است. این صنعت، بحران‌های مختلفی را پشت سر گذاشته و انعطاف‌پذیری خود را در این مسیر پر فراز و نشیب نشان داده و حالا به عنوان خدمات مورد نیاز روزانه‌ی مردم در بسیاری از کشورها تبدیل گشته است. حجم حمل و نقل هوایی از بدو پیدایش هر ۱۵ سال، دو برابر شده و سریعتر از هر صنعت دیگری در دنیا، رشد داشته است. بر اساس آمار سالانه ایکائو (سازمان بین‌المللی هواپیمایی کشوری)، تعداد کل مسافران حمل شده در سرویس‌های برنامه‌ریزی شده در سال ۲۰۱۹ (سال قبل از شیوع کووید ۱۹)، به ۴٫۵ میلیارد نفر رسیده که ۳٫۶ درصد بیشتر از سال پیش از آن بوده است، در حالی که تعداد پروازها در سال ۲۰۱۹ به ۳۸٫۳ میلیون نفر رسیده و ۱٫۷ درصد افزایش داشته است. البته سهم حمل بار در کل درآمد خطوط هوایی دنیا بین سال‌های ۲۰۱۶ و ۲۰۲۱ بیش از سه برابر شده و از ۱۱٫۴ درصد به ۴۰٫۳ درصد از کل درآمد شرکت‌های هواپیمایی بوده است (نمودار ۱) [۱].

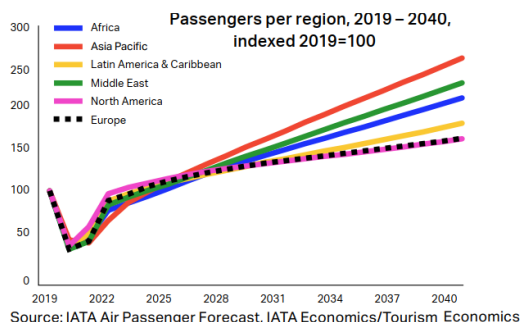
Airline revenue by source, 2016-2021, % of total



² Global GDP

³ RPK: Revenue Passenger Kilometers

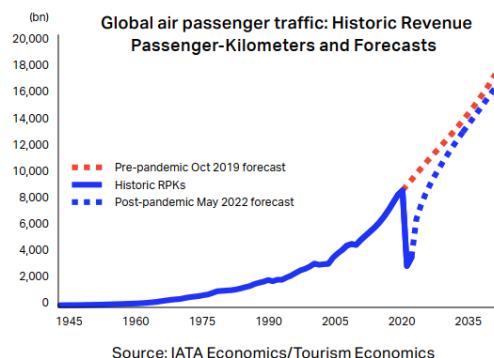
افزایش یابد و در پایان افق این پیش‌بینی، تعداد مسافران هوایی در دنیا به ۷,۸ میلیارد در سال افزایش خواهد یافت. همچنین پیش‌بینی می‌شود در منطقه آسیا/اقیانوسیه سریع‌ترین رشد در دو دهه آینده اتفاق افتد. در رتبه‌ی بعدی رشد در تعداد مسافرت‌های هوایی، کشورهای خاورمیانه قرار دارند (نمودار ۵) [۱].



نمودار ۵. تعداد مسافران در هر منطقه (آفریقا، آسیا و اقیانوسیه، آمریکای لاتین و کارائیب، خاورمیانه، آمریکای شمالی و اروپا) ۲۰۴۰-۲۰۱۹ [۱]

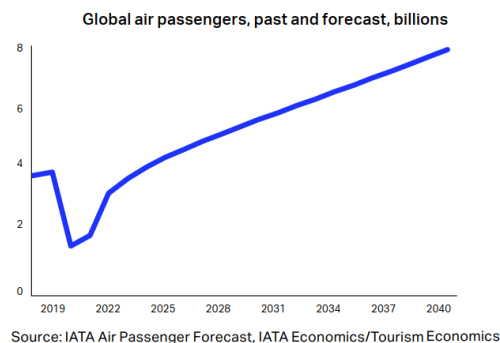
تحقیقات انجام شده در بیش از ۶۰ کشور دنیا نشان داد اشتغال مستقیم به‌ازای هر هواپیما در شرکت‌های هواپیمایی به طور متوسط در کشورهای در حال توسعه ۱۳۰ نفر، در کشورهای عضو سازمان همکاری اقتصادی و توسعه ۸۰ نفر و در سایر کشورها ۱۰۴ نفر است. این در حالی است که اشتغال مستقیم به‌ازای هر هواپیما در سایر بخش‌های صنعت هوانوردی از جمله فرودگاه، خدمات ناوبری، صنایع هوایی و سازمان‌های دولتی مستقر در فرودگاه‌ها مانند گمرک، مهاجرت و ... نیز به‌طور متوسط در کشورهای در حال توسعه ۲۵۰ نفر، در کشورهای عضو سازمان همکاری اقتصادی و توسعه ۲۸۷ نفر و در سایر کشورها به طور متوسط ۲۷۶ نفر ذکر شده است. بر این اساس اشتغال غیرمستقیم به‌ازای هر هواپیما در صنایع و خدمات زنجیره‌ی تامین نیازهای صنعت هوانوردی به‌طور متوسط در کشورهای در حال توسعه ۴۰۸ نفر، در کشورهای عضو سازمان همکاری اقتصادی و توسعه ۴۱۰ نفر و در کل دنیا ۴۳۰ نفر گزارش شده است. همچنین اشتغال القایی یعنی حمایت از مشاغل مختلف خارج از صنعت هوانوردی از طریق هزینه‌کرد شاغلان مستقیم در صنعت هوانوردی به‌ازای هر هواپیما به‌طور متوسط در کشورهای در حال توسعه ۲۳۰ نفر، در کشورهای عضو سازمان همکاری اقتصادی و توسعه ۱۹۴ نفر و در سایر کشورها ۲۰۰ نفر است. این آمارها خود به‌تنهایی نشان‌دهنده‌ی تاثیر هوانوردی و صنعت توریسم بر اقتصاد هر کشوری دارد و

این موضوع، تأثیر طولانی‌مدت این بحران تاریخی را برجسته‌تر می‌نماید (نمودار ۳) [۱].



نمودار ۳. تاریخچه درآمد مسافر-کیلومتر بر حسب بلیون (میلیارد) و پیش‌بینی آن (قبل و بعد از شیوع کرونا) [۱]

خطوط هوایی در کشورهای مختلف با یک محیط رقابتی روبرو هستند که از بسیاری جهات به آنها تحمیل شده است. در این بین، اتحادیه‌های جهانی، مراکز تصمیم‌گیری اصلی به شمار می‌آیند. با این وجود، می‌توان انتظار داشت که توافقات دوجانبه یا چندجانبه بیشتری با برخی سهام‌داران بالقوه در آینده صورت پذیرد. با تمام ابهاماتی که این دوران پرتلاطم به دنبال خود ایجاد نموده است، انتظار می‌رود که سفرهای جهانی مسافران در سال ۲۰۲۴ به سطح فعالیت سال ۲۰۱۹ بازگردد (نمودار ۴) و در دو دهه آینده به طور قابل توجهی گسترش یابد [۱].



نمودار ۴. تعداد مسافران هوایی جهانی، در گذشته و پیش‌بینی آن بر حسب بلیون (میلیارد) [۱]

با وجود بحران شیوع کووید ۱۹؛ درآمد کلی هوانوردی دنیا در سال ۲۰۲۱ با رشد ۲۶,۷ درصدی نسبت به سال ۲۰۲۰ به ۴۷۲ میلیارد دلار (مشابه با سطوح سال ۲۰۰۹) رسید. رشد ۳۹,۳ درصدی در سال ۲۰۲۲ موجب افزایش درآمد این صنعت به ۶۵۸ میلیارد دلار (مشابه با سطوح سال ۲۰۱۱) گردید. پیش‌بینی‌ها نشان می‌دهد ما بین سال‌های ۲۰۱۹ و ۲۰۴۰، تعداد مسافران هوایی در دنیا با نرخ متوسط سالانه ۳,۳ درصد

نمودار ۷. درصد رشد و کاهش تعداد مسافر در بخش‌های مختلف حمل و نقل ایران بین سال‌های ۲۰۲۰-۲۰۱۵ [۳]

تعداد کل هواپیماهای مسافربری با افزایش ۱,۹ درصدی به ۳۱۷ فروند رسیده است که از این تعداد ۱۶۹ هواپیما فعال هستند. تعداد هواپیماهای سبک/تاکسی هوایی نیز تقریباً ۲۰۰ فروند است. تعداد فرودگاه‌های عمومی ۶۵ فرودگاه است و ۵ تا ۱۰ فرودگاه نیز در انتظار ساخته شدن هستند. در کشور، ۲۸ شرکت هواپیمایی وجود دارد که از این تعداد، تقریباً ۱۸ شرکت فعال هستند. شایان ذکر است در سال ۱۴۰۱ تعداد شرکت‌های ثبت شده در حال افزایش بوده و حدود ۳۰ شرکت رسیده است. شاغلان مستقیم این شرکت‌ها بیش از ۲۶ هزار نفر هستند. بیشترین تعداد مسافر حمل و نقل هوایی ایران در سال ۱۳۹۶ و در حدود ۳۵,۷ میلیون مسافر بوده است. روند تغییرات تعداد مسافران هوایی، در مجموع، صعودی، ولی دارای نوسانات متعددی است [۳]. متوسط نرخ رشد مسافران در دوره ۱۸ ساله از سال ۱۳۸۰ تا ۱۳۹۸ برابر با ۵,۸ درصد است. بر اساس گزارش‌های رسمی بانک مرکزی با عنوان حساب‌های ملی از سال ۱۳۸۴ تا ۱۳۹۹، به طور متوسط در این سال‌ها سهم مجموع انواع مختلف بخش حمل و نقل از کل تولید ناخالص داخلی بطور متوسط ۸,۵ درصد بوده است. در داخل بخش حمل و نقل نیز سهم هر کدام از شقوق حمل و نقل به طور متوسط به شرح زیر می‌باشد [۴]:

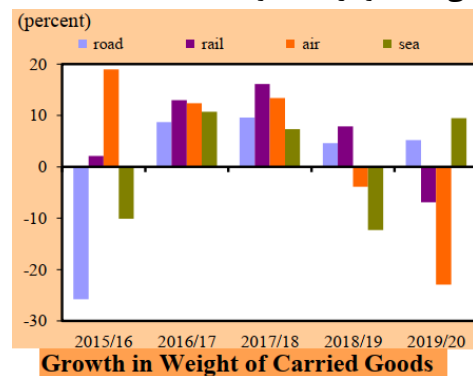
- حمل و نقل جاده ای ۸۰,۵ درصد
- حمل و نقل ریلی ۲,۳ درصد
- حمل و نقل هوایی ۶,۸ درصد
- حمل و نقل دریایی ۱۰,۴ درصد

جدول ۱. سهم انواع حمل و نقل از اقتصاد و تولید ناخالص داخلی در یک بازه ۱۵ ساله [۴]

انواع حمل و نقل	سهم از بخش حمل و نقل	سهم از کل اقتصاد	ارزش کل بر اساس آخرین GDP (هزار میلیارد تومان)
حمل و نقل جاده‌ای	۸۰,۵	۶,۸٪	۳۵۵
حمل و نقل ریلی	۲,۳	۰,۲٪	۱۰
حمل و نقل هوایی	۶,۸	۰,۶٪	۳۰
حمل و نقل دریایی	۱۰,۴	۰,۹٪	۴۶

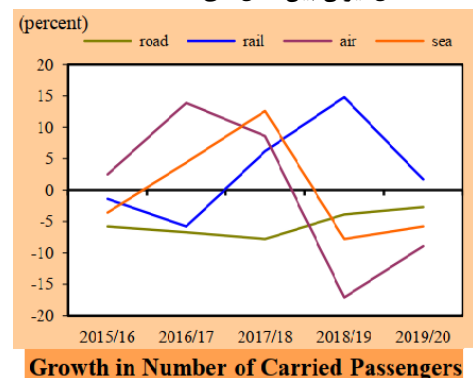
این ادعا که صنعت هوانوردی تنها بر زندگی پنج‌درصد افراد یک جامعه تاثیر می‌گذارد، ادعایی کاملاً نادرست است. دیمیتریو و همکاران (۲۰۱۷) در مطالعه‌ای آمار و ارقام گفته شده را در قالب تاثیر گردشگری و حمل و نقل هوایی بر روی اقتصاد پس از بحران کشور یونان، بررسی و تایید نمودند [۲].

با گذشت بیش از چهار دهه از انقلاب شکوهمند اسلامی ایران، حمل و نقل هوایی کشور از جمله بخش‌هایی است که به دلایل عمده، همواره دستخوش تغییر و تحول بوده و در این بین همواره سایه‌ی محدودیتها و تحریمها در این حوزه محسوس بوده است. برابری گزارش بانک مرکزی که برای سال‌های ۲۰۲۰/۲۰۱۹ منتشر شده است، تعداد کل مسافران هوایی خروجی و ورودی به ۴۵,۵ میلیون نفر رسیده است که نشان‌دهنده‌ی کاهش ۸,۳ درصدی نسبت به سال قبل از خود است. تعداد مسافران جابجا شده از طریق فرودگاه‌ها در این گزارش با ۸,۹ درصد کاهش به ۲۷,۰ میلیون نفر رسیده است. حجم محموله‌های حمل شده از طریق هوایی داخلی با ۳,۰ درصد افزایش به ۱۳,۰ هزار تن رسیده در حالی که میزان محموله‌های حمل شده از خارج از کشور به ۶۸,۷ هزار تن بوده است که نسبت به سال ۲۰۱۹/۲۰۱۸ کاهش ۲۶,۴ درصدی را نشان می‌دهد (نمودارهای ۶ و ۷) [۳].



نمودار ۶. درصد رشد و کاهش حجم بار در بخش‌های مختلف حمل و

نقل ایران بین سال‌های ۲۰۲۰-۲۰۱۵ [۳]



جمع کل	۱۰۰	۸,۵٪	۴۴۱
--------	-----	------	-----

پیشینه پژوهش

خطمشی‌های عمومی، ساز و کارهای حکمرانی ملی نظام‌های سیاسی هستند. دولت‌ها، اراده‌ی ملی را در پرتوی خطمشی‌های عمومی، اجرایی و اداره می‌نمایند. اگر نسخه‌ی تدوینی این خطمشی‌ها، بر سیاق ملاحظات علمی و سیاسی صرف، طرح‌ریزی شده باشد، کماکان دردهای ملی دوا نخواهد شد. تنها زمانی هدف یک خطمشی عمومی به سر انجام خواهد رسید که بتواند مرحله‌ی اجرای خود را نیز با موفقیت طی نماید. اجرای خطمشی‌های عمومی، شاهکار ویژه‌ی مدیریت دولتی است. کیفیت مدیریت دولتی را می‌توان از قبل میزان اجرای این خطمشی‌ها تشخیص داد [۵]. اجرای خطمشی‌ها به عملیات و اقدامات سازمان‌ها و مؤسسات مجری و چگونگی انجام دادن آن‌ها اطلاق می‌شود. این عملیات و اقدامات موجب پیاده‌سازی برنامه‌ها و رویه‌های تعیین‌شده در مرحله شکل‌گیری خطمشی می‌گردند [۶]. در واقع، مرحله‌ی اجرای خطمشی عمومی مهم‌ترین و بغرنج‌ترین مراحل فرآیند خطمشی‌گذاری عمومی است. در حقیقت اثرات و پیامدهای یک خطمشی به واسطه‌ی اجرای آن به وقوع می‌پیوندد و اجرای نامناسب خطمشی، تمام امیدها را برای رسیدن به اثرات مورد انتظار خطمشی تدوین شده از بین می‌برد [۶]. همانند بسیاری از کشورهای دیگر دنیا، انتقاداتی در خصوص چگونگی و نحوه‌ی اجرای خطمشی‌های عمومی در کشور ما نیز وجود دارد به گونه‌ی ای که سیاست‌گذاران، قانون‌گذاران و حتی خود مجریان خطمشی‌گذاری از نحوه‌ی اجرای خطمشی‌های عمومی، رضایت کامل ندارند.

اندرو - اسپید^۴ (۲۰۲۲) با تحقیقی در موضوع فرهنگ ملی چگونه می‌تواند خطمشی عمومی را شکل دهد؟ مطالعه‌ای را در خصوص خطمشی‌گذاری در پیش گرفته شده دولت چین در سال‌های اخیر در مورد انرژی، انجام داده است. این پژوهش با استفاده از مطالعه‌ی موردی خطمشی جدید در نحوه‌ی مصرف انرژی در کشور چین، به بررسی این موضوع می‌پردازد که چگونه جنبه‌های فرهنگ ملی ممکن است طراحی و اجرای خطمشی‌های عمومی را شکل دهند. این بررسی بر سبک شناختی و فرهنگ سیاسی و حقوقی کشور چین تمرکز دارد.

این محقق بیان می‌دارد که خطمشی‌های انرژی چین ترکیبی از عمل‌گرایی، مصرف‌گرایی، تناقضات داخلی است و در برخی موارد وجود ابهام و سردرگمی در اتخاذ برخی خطمشی‌ها را نشان می‌دهد. این مشاهدات با شواهد روان‌شناسی تجربی و تاریخی مطابقت دارد که نشان می‌دهد توسعه‌ی سبک‌های شناختی در چین و آسیای شرقی، مسیری متفاوت از تمدن‌های غربی با میراث فلسفی یونانی داشته است. این تغییرات سبک شناختی بین فرهنگ‌ها در عملکرد مغز و ژن‌ها منعکس می‌شود. اجرای این خط مشی همچنین متاثر از ویژگی‌هایی از دوران امپراتوری در فرهنگ سیاسی حزب کمونیست چین و نظام حقوقی معاصر کشور چین است. این مباحث، اتخاذ رویکردهای متفاوت در خطمشی عمومی را در کشورهایی با فرهنگ‌های مختلف تقویت می‌کند [۷].

اسکات مک کنل^۵ (۲۰۲۱) با مبنا قرار دادن تحقیق العبیدلی و همکاران^۶ پژوهشی تکمیلی را در این زمینه انجام داده است. العبیدلی و همکاران در پژوهش خود به این نتیجه رسیده‌اند که تمرکز بر انجام و اجرای تحقیقات اجتماعی- رفتاری و بهره‌گیری از نتایج آن؛ در جامعه ممکن است تأثیر بیشتری بر توسعه و اجرای خطمشی عمومی بگذارد. پژوهش آنها (العبیدلی و همکاران) روابط پیچیده‌ای از "اثر افزایش مقیاس"^۷ و مجموعه‌ای از عوامل را نشان می‌دهد که بر میزان تکرار اثرات تجربیات مثبت به عنوان یک مداخله‌گر قوی و اثر آن بر توسعه و اجرای خطمشی عمومی تأکید دارد. آنها (العبیدلی و همکاران) با استفاده از اصول، مدل‌ها و تحلیل‌های اقتصادی، ۱۲ پیشنهاد برای بهبود روند افزایش مداخلات مؤثر و مرتبط با خطمشی ارائه نموده‌اند. اسکات مک کنل در تحقیق خود به تشریح این موضوع پرداخته است که چگونه پیشنهادها (العبیدلی و همکاران)، تعدادی از ویژگی‌های مکمل مشترک را در روانشناسی رفتاری و تحلیل رفتار واقعی افراد جامعه احصا نموده است. این بررسی بر سه مقوله متمرکز است: (۱) دیدگاه‌هایی در مورد اهمیت و چالش‌های مطالعه و کنترل رفتار (۲) رویکردهایی در خصوص تعیین ارزش اجتماعی نتایج مداخله و روش‌های دستیابی به آنها و (۳) توصیه‌هایی به محققان علوم رفتاری در زمینه

⁵ Scott Mc Connel

⁶ Al-Ubaydli et al

⁷ scale-up effect

⁴ Andrews-Speed

بین ۲۸ کشور اتحادیه اروپا و ۲۷ شریک خارجی در ۴ قاره که با اتحادیه‌ی اروپا دارای درجات مختلفی از آزادسازی بودند، محققان متوجه شدند که این خطمشی خارجی منجر به کاهش ۶ تا ۲۳ درصدی کرایه‌ها شده است. کرایه‌های پایین‌تر به نوبه‌ی خود باعث افزایش ۲۷ درصدی تقاضا و ایجاد افزایش ظرفیت برای پاسخ‌دهی به این نیاز شد [۱۱].

رینارد^{۱۰} (۲۰۱۹) به موضوع بحران خطمشی‌گذاری در اتحادیه اروپا در سال‌های اخیر پرداخته است. از دیدگاه او یک تغییر ظرفیت در مکانیزم خطمشی‌گذاری شکل گرفته است که به یکپارچگی اروپا کمک نموده است. روش‌های سنتی برای تولید خطمشی‌های جمعی اتحادیه اروپا که با تجزیه و تحلیل گسترده‌ی یک مشکل، مراحل طولانی مشاوره با ذینفعان، حمایت بی بدیل از پیشنهادها، تصمیم‌گیری‌های گاه و بی‌گاه و اجرای بلندمدت آن‌ها همراه بود جای خود را به روش‌های بحران محور برای رسیدن به تصمیمات جمعی داده است. این روش‌ها، شناسایی زود هنگام بحران بعدی، شناخت انواع خاص بازیگران و فن‌آوری‌ها، رویه‌های تصمیم‌گیری مختصر و حفظ یکپارچگی اروپا را در اولویت قرار می‌دهند. این مطالعه این تحول را به‌عنوان نوعی بحران‌زدایی در خطمشی‌گذاری اتحادیه اروپا و تغییر در فرآیندهایی که توسط آن تصمیم‌گیری‌های جمعی اتخاذ می‌شود می‌شناسد و نتایج آن را از دو دیدگاه مطالعات کلاسیک اتحادیه اروپا و مطالعات امنیتی انتقادی بررسی نموده است [۱۲].

احدزاده و همکاران (۱۴۰۰) پژوهشی با عنوان شناسایی عوامل موثر بر اجرای خطمشی‌های عمومی در وزارت نیرو انجام داده‌اند. جامعه آماری پژوهش، خبرگان صنعت آب و برق و ابزار جمع‌آوری اطلاعات، مصاحبه بوده است. نمونه‌ها به صورت هدفمند انتخاب و حجم نمونه براساس «شعب نظری» تعیین و تجزیه و تحلیل اطلاعات با استفاده از «روش تحلیل مضمون» انجام شده است. یافته‌های پژوهش، شناسایی ۱۰۵ عامل موثر در قالب ۶ مضمون فراگیر شامل خطمشی، جامعه هدف، ویژگی‌های مجریان، بروکراسی و نظام اداری و عوامل محیطی و نظارت و ارزیابی و همچنین در چارچوب نظریه اقتضایی، کشف ۱۷ عامل مؤثر جدید بوده است که با کاربست آن ضریب موفقیت اجرا در وزارت نیرو افزایش می‌یابد [۱۳].

خطمشی‌گذاری در به کارگیری ابزارهای اندازه‌گیری مشترک رفتاری در تحقیقات آتی [۹-۸].

کاربو و گراهام^۸ (۲۰۲۰) پژوهشی را با عنوان کمی‌سازی اثرات حمل و نقل هوایی بر بهره‌وری اقتصادی: یک تحلیل علی شبه تجربی را انجام دادند. آن‌ها بیان داشته‌اند که افزایش ظرفیت حمل و نقل هوایی اغلب به این دلیل توجیه می‌شود که عملکرد اقتصادی را بهبود می‌بخشد و باعث رشد می‌شود. به دلیل ماهیت بنیادی درونزای رابطه‌ی بین حمل و نقل هوایی و اقتصاد، تشخیص تجربی چنین تأثیرات علی دشوار است. این تحقیق با انجام یک مطالعه موردی از اثرات فعالیت حمل و نقل هوایی بر بهره‌وری در تعدادی از استان‌های چین، به ادبیات تجربی در مورد اثرات هوانوردی-اقتصاد کمک نموده است. برای بررسی تغییرات برون‌زا، آن‌ها از سناریوی خطمشی‌گذاری ایجاد شده با رویکرد مقررات‌زدایی بخش هوانوردی چین در سال ۲۰۰۳ استفاده نموده‌اند که در تمام استان‌های چین به جز یکن و تبت اعمال شده است. این بررسی نشان داد که این مداخله‌ی سیاستی (تغییر خطمشی)، منجر به رشد قابل توجهی در تعداد مسافران و حجم محموله‌های حمل و نقل هوایی شده است. در این مطالعه، با مقایسه تولید ناخالص داخلی به ازای هر کارمند در تبت با یک نمونه منطقه کنترل شده که تحت تأثیر خطمشی مقررات‌زدایی قرار گرفته بود، تأثیر علی حمل و نقل هوایی بر بهره‌وری برآورد شد. نتایج نشان داد که اثری مثبت و قابل توجه از گسترش هوانوردی پس از مقررات‌زدایی در سال ۲۰۰۳ بر بهره‌وری به وجود آمده است [۱۰].

اباتا و کریستدیسب^۹ (۲۰۲۰) بر نتایج خطمشی‌آزادسازی بازار حمل و نقل هوایی: شواهدی از خطمشی هوانوردی خارجی اتحادیه اروپا متمرکز گردیدند. پس از تصمیم دیوان دادگستری اروپا در سال ۲۰۰۲، که موافقت‌نامه‌های دوجانبه خدمات هوایی کشورهای عضو (BASAs) را لغو نمود، اتحادیه‌ی اروپا در چارچوب خطمشی هوانوردی خارجی خود، اجازه‌ی موافقت‌نامه‌های خدمات هوایی با کشورهای ثالث را صادر نمود. این بررسی نشان می‌دهد که اتخاذ این خطمشی، موجب نرخ بهای کرایه‌ی کمتر، افزایش کیفیت خدمات و افزایش حجم حمل بار در مقایسه با قبل شده است. با تجزیه و تحلیل جریان ترافیک طی ۱۴ سال پس از خطمشی جدید،

⁸ Jose M. Carbo & Daniel J. Graham b

⁹ Megersa Abate & Panayotis Christidis b

¹⁰ Rhinard, M.

مرتضی نصحی و همکاران (۱۴۰۰) تحقیقی را با عنوان طراحی مدل خط‌مشی‌گذاری باز انجام دادند. آنها در نتیجه‌گیری بیان می‌دارند که بی‌اعتمادی سنگینی بین مردم و سیاست‌گذاران در برخی از کشورها حاکم است و از آنجایی که به اعتقاد برخی از اندیشمندان حوزه سیاست‌گذاری عمومی، مهم‌ترین کار ویژه‌ی دولت‌ها، سیاست‌گذاری است لذا می‌توان این بی‌اعتمادی را محصول مدل / مدل‌های سیاست‌گذاری گرفته شده در آن کشورها دانست. اخیراً برخی از کشورهای دموکراتیک به منظور رفع مشکل بی‌اعتمادی عمومی به دنبال جایگزینی مدل خط‌مشی‌گذاری باز به جای مدل‌های سنتی و قدیمی خط‌مشی‌گذاری که عمدتاً بسته بوده‌اند، می‌باشند. از آنجایی که بهره‌گیری و الگو برداری از این مدل نیازمند شناسایی ابعاد مختلف آن می‌باشد تا بتواند راهنمایی برای سیاست‌گذاران و ذینفعان مختلف باشد که با بهره‌گیری از روش تحقیق کیفی منابع مختلف مرتبط (انتخاب ۳۷ منبع از ۵۰۰ منبع و تحلیل با نرم‌افزار مکس کواد ۲۰۲۰) بررسی و تحلیل انتقادی شده است و در نهایت یک مدل تئوریک خط‌مشی‌گذاری باز در این پژوهش ارائه گردیده است [۱۴].

یاوری و عزیز (۱۳۹۹) پژوهشی با عنوان اولویت‌بندی موانع و چالش‌های عدم دستیابی به اهداف برنامه‌های توسعه اقتصادی، اجتماعی و فرهنگی جمهوری اسلامی ایران در بخش کشاورزی و منابع طبیعی انجام دادند. نوع پژوهش برحسب هدف، کاربردی؛ برحسب نوع داده، کیفی بود. جامعه آماری تحقیق مطالعه شامل متخصصانی است که اطلاعات کافی و درک عمیقی از موضوع مورد مطالعه دارند که از طریق نمونه‌گیری غیر احتمالی و روش گلوله برفی، تعداد ۵۰ نفر شناسایی و مورد مطالعه قرار گرفتند. جهت انجام تحقیق از روش تصمیم‌گیری فرایند تحلیل سلسله‌مراتبی (AHP) استفاده گردید. طبق نتایج مهم‌ترین موانع و چالش‌های عدم دستیابی به اهداف برنامه‌های توسعه به ترتیب شامل موانع ساختاری، مدیریتی، موانع اقتصادی، موانع سیاسی، موانع علمی، موانع اجرایی و موانع فرهنگی - اجتماعی می‌باشند [۱۵].

پابرجا (۱۳۹۹) پژوهشی با عنوان شناسایی موانع اجرایی خط‌مشی اصلاح ساختار سازمانی دستگاه‌های اجرایی انجام داد. این پژوهش از نوع اکتشافی بوده و در سازمان توسعه تجارت ایران انجام شده است. نتایج به دست آمده نشان داد که موانع

اصلاح ساختار سازمانی دستگاه‌های اجرایی شامل موانع فردی، موانع ساختاری و موانع محیطی می‌باشد [۱۶].

نجیب‌زاده و همکاران (۱۳۹۸) پژوهشی با عنوان تبیین عوامل مرتبط با میزان اجرای خط‌مشی‌های پزشکی قانونی کشور مبتنی بر نظام ارزشی اسلامی و ارایه مدل مطلوب انجام داده‌اند. نتایج پژوهش نشان داد که بین عوامل مرتبط با میزان اجرای خط‌مشی سازمان شامل هدف‌گذاری روشن و تدوین صحیح خط‌مشی، حمایت از سوی مراجع قانونی و حقوقی، ویژگی‌های رفتاری و شخصیتی مجریان، تخصص و مهارت مجریان، گروه‌های هدف و استفاده‌کنندگان و نظام اداری و بوروکراسی کارآمد و انتخاب ابزار مناسب و منابع لازم با اجرای خط‌مشی رابطه دارند [۱۷].

طاهری عطار و همکاران (۱۳۹۸) پژوهشی با عنوان رتبه‌بندی معیارهای تاثیرگذار بر بازدارندگی اجرای خط‌مشی‌های خصوصی‌سازی در ایران انجام داده‌اند. نخست با مرور مبانی نظری، مطالعات تطبیقی و انجام مصاحبه عمیق نیمه ساختاریافته با افراد خبره، اطلاعات اولیه گردآوری و سپس با استفاده از تحلیل مضمون، موانع اجرای خط‌مشی‌های خصوصی‌سازی شناسایی، کدگذاری و تحلیل شد و سپس با استفاده از ماتریس مقایسه‌های زوجی و به کمک تکنیک تحلیل سلسله‌مراتبی (AHP)، رتبه‌بندی شدند. معیارهای اصلی به ترتیب اولویت سطوح؛ ضعف ساختاری و قدرت و انگیزه کم بخش خصوصی (۰،۱۳)، حمایت و پشتیبانی مالی ضعیف از بخش خصوصی (۰،۱۱۹)، هم‌راستایی پایین تصمیمات و اقدامات نهادهای مسئول (۰،۱۱۴)، فقدان دیدگاه آینده‌نگرانه (۰،۱۰۵)، بی‌انضباطی سیاست‌های مالی دولت (۰،۰۹۷)، فعالیت و سیطره شبه دولتی‌ها در اقتصاد (۰،۰۸۴)، محیط غیررقابتی اقتصاد ملی (۰،۰۷۶)، دخالت بیش از اندازه دولت در اقتصاد (۰،۰۶۸)، تدوین و اجرای نامناسب قوانین و مقررات (۰،۰۵۶)، سازوکار ناکارآمد و غیراصولی واگذاری (۰،۰۴۲)، ضعف سازوکار ارزیابی (۰،۰۳۱)، سازوکار نامناسب عرضه و تقاضای سهام (۰،۰۲۸)، ضعف‌های فرهنگی (۰،۰۲) و ضعف‌های روانشناختی (۰،۰۱) بودند [۱۸].

چارچوب نظری

فرآیند خط‌مشی‌گذاری، ایده‌ها و اولویت‌های دولت را در حالت‌های مختلف برای افراد یا مراجع تصمیم‌گیرنده تعیین

الزامات آن، ماهیت و طبیعت انسان، پدیده‌های اجتماعی و اصول علوم اجتماعی، عقاید بازیگران مختلف اجرا و نوع همکاری و ارتباطات بین فعالان اجرا.

دمیر (۲۰۲۱) به نقل از پابلو و کالیستا این گونه آورده است که وجود برخی شرایط در اجرای موفق خط‌مشی بسیار تأثیرگذار است: بیان منطقی حل مسئله، وجود راهنمای روشن برای سازمان‌دهی مجریان، وجود مهارت‌های مدیریتی و سیاسی لازم و حفظ اولویت اهداف حتی در تغییرات شرایط اقتصادی و اجتماعی از جمله این موارد هستند [۲۰].

پرل، هاولت و رامش (۲۰۱۸) بیان داشته‌اند که ماهیت مسائل بر اجرای برنامه‌هایی که برای حل آن طراحی شده‌اند، به شیوه‌های مختلفی اثر می‌گذارند. تعدد و تنوع اهداف در برنامه‌های دولت ممکن است اجرای آن‌ها را با دشواریهای بسیاری همراه سازد. جمعیت هدف نیز عامل مؤثر دیگری بر روی اجرای خط‌مشی است. هر چه جمعیت هدف، گسترده‌تر و متنوع‌تر باشد، اثرگذاری مطلوب بر رفتار اعضا دشوارتر خواهد بود. اوضاع اجتماعی می‌تواند بر درک مجریان از مسئله و در نتیجه شیوه‌ی اجرای برنامه تأثیر گذارد. تغییرات اوضاع اقتصادی تأثیرات مشابهی بر روی اجرای خط‌مشی‌ها خواهد گذاشت. دسترسی به فن‌آوری‌های جدید نیز می‌تواند باعث دگرگونی‌هایی در پیاده‌سازی خط‌مشی گردد. تغییرات سیاسی نیز عامل تأثیرگذار مهم دیگری است که بر روی اجرای خط‌مشی‌ها اثر می‌گذارد. نحوه‌ی سازمان‌دهی تجهیزات اداری مؤسسات مجری خط‌مشی نیز شیوه اجرای خط‌مشی را تغییر خواهد داد. منابع سیاسی و اقتصادی مورد نظر گروه‌های هدف نیز بر اجرای خط‌مشی تأثیرگذارند. شفافیت در بیان اهداف خط‌مشی، به اجرای آن به مجریان کمک می‌کند. تدوین خط‌مشی باید به صورت ضمنی یا آشکار به یک نظریه علی معتبر متکی باشد تا مشخص شود چرا از موارد تعیین‌شده انتظار می‌رود مشکل موجود را برطرف کند (نگلسو و کیتتر [۲۰۲۲]، [۲۱-۲۲]).

برای آنکه خط‌مشی بتواند در اجرا موفق باشد، باید از اعتبار کافی برخوردار باشد. یکی از مطمئن‌ترین راه‌های از بین بردن یک برنامه، عدم تخصیص اعتبار لازم برای آن است. خط‌مشی برای اجرا باید حاوی مقررات روشنی باشد تا سازمان‌های مجری به‌وسیله آن‌ها خط‌مشی را به اجرا درآورند.

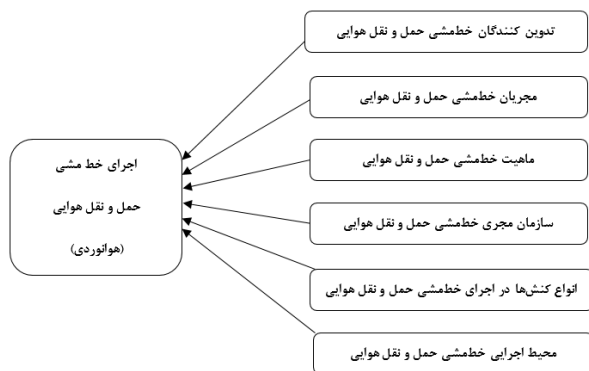
می‌کند و بدین‌وسیله، آن‌ها تعیین می‌کنند که کدام گزینه و چه وقت باید به یک اقدام عملی تبدیل شود. به‌طور کلی فرایند خط‌مشی‌گذاری شامل مراحل زیر است:

- شناخت، درک و بیان مسئله یا مشکل
- ارجاع و طرح مسئله در سازمان‌ها و مؤسسات عمومی
- شکل‌گیری، تهیه و تدوین خط‌مشی عمومی
- قانونی کردن و مشروعیت بخشیدن به خط‌مشی عمومی
- ابلاغ و اجرای خط‌مشی عمومی
- ارزیابی خط‌مشی عمومی اجراشده

خط‌مشی (سیاست): خط‌مشی یا سیاست اصل تعیین‌کننده محدوده تصمیم‌گیری برای مدیران سازمان یا هیئت مدیره می‌باشد. مدیران برنامه‌ریزی و اجرایی در هر سازمان همواره در قلمرو تعیین شده توسط خط‌مشی را مد نظر قرار داشته و تصمیمات را با قید سازگاری با خط‌مشی سازمان اتخاذ می‌نمایند. افزون بر آن خط‌مشی را باید یک معیار و شاخص مهم در کنترل و ارزیابی عملیات نیز به حساب آورد [۱۹].

اجرای خط‌مشی (سیاست): اجرای خط‌مشی، مرحله ای از فرآیند خط‌مشی‌گذاری است که بلافاصله بعد از به تصویب رسیدن خط‌مشی و جنبه‌ی قانونی پیدا کردن اتفاق می‌افتد، اجرای خط‌مشی در واقع اجرای قانون است که در آن، سازمان‌ها و کارکنان با تلاش، اهداف یک برنامه یا خط‌مشی را به نتیجه‌ی مطلوب و مثبت می‌رسانند [۲]. الوانی و شریف‌زاده (۱۳۹۶) در کتاب خود دو تعریف از اجرای خط‌مشی ارائه داده‌اند:

- تعامل بین هدف‌گذاری و اعمال و اقداماتی که در جهت حصول به آن‌ها طرح‌ریزی شده است.
 - قدرت و توانایی در ایجاد پیوندهای متوالی در زنجیره روابط علی به صورتی که نتایج مطلوب به دست آیند.
- محققان مختلف به‌نوبه‌ی خود، عوامل مؤثر بر اجرای موفق یک خط‌مشی را بررسی نموده‌اند. عوامل متعددی می‌تواند در اجرای موفق یک خط‌مشی نقش داشته باشند. توجه نداشتن به این عوامل که اجرای موفق خط‌مشی‌ها در گروهی رعایت الزامات آن است، می‌تواند در اجرای خط‌مشی‌های عمومی چالش ایجاد کند. محققان چالش‌های متعدد دیگری را نیز شناسایی کرده‌اند که برخی از مهم‌ترین این چالش‌ها عبارت‌اند از: جهانی‌شدن و



نمودار ۸. عوامل موثر بر اجرای خطمشی حمل و نقل هوایی (براساس بررسی مبانی نظری، پیشینه تحقیق)

روش پژوهش

پژوهش حاضر، به دلیل آن که به بررسی عوامل موثر بر اجرای خطمشی‌های ابلاغی بخش هوانوردی و حمل و نقل هوایی مبتنی بر قانون برنامه‌ی پنج‌ساله‌ی ششم توسعه کشور می‌پردازد و نتایج به دست آمده در حوزه هوانوردی به کار گرفته خواهد شد؛ از نظر نتیجه، کاربردی و از لحاظ روش گردآوری داده‌ها، توصیفی - پیمایشی می‌باشد. تحقیق حاضر از نوع تحقیقات توصیفی است چرا که به بررسی وضعیت موجود متغیرها می‌پردازد و از لحاظ نوع داده نیز از نوع تحقیقات کمی می‌باشد چرا که داده‌ها از طریق پرسشنامه (پیمایشی) با طیف پنج گزینه‌ای لیکرت جمع‌آوری شده است؛ همچنین به لحاظ افق زمانی از نوع مقطعی می‌باشد چرا که داده‌ها در یک مقطع زمانی گردآوری شده‌اند.

جامعه آماری این پژوهش شامل کارشناسان ستادی عملیاتی سازمان هواپیمایی کشوری و شرکت فرودگاه‌ها و ناوبری هوایی ایران می‌باشند. نمونه آماری نیز با استفاده از روشهای نمونه‌گیری تصادفی ساده انتخاب شد و جهت محاسبه حجم نمونه آماری از فرمول نمونه‌گیری از جوامع محدود کوکران استفاده شده است که فرمول مذکور به صورت زیر است:

$$n = \frac{N Z^2_{1-\alpha/2} Pq}{N\varepsilon^2 + Z^2_{1-\alpha/2} Pq}$$

$$P=0/5$$

$$q=0/5$$

$$\alpha=0/05$$

$$z_{1-\alpha/2} = z_{0/975} = 1/96$$

$$N = 250$$

$$\varepsilon = 0/05$$

همچنین وظیفه اجرا باید به سازمان مجری داده شود که از تجربه و تعهد لازم برخوردار باشد [۲۳].

براساس بررسی مبانی نظری و پیشینه تحقیق، در ۶ مولفه؛ شامل عوامل تدوین خطمشی حمل و نقل هوایی (نظام ارزیابی عملکرد، ارتباطات، جزئی نگری)، مجریان خطمشی حمل و نقل هوایی (ویژگیهای رفتاری، تخصص و مهارت، استفاده کنندگان)، ماهیت خطمشی حمل و نقل هوایی (هدف گذاری، حقوقی، عدم انعطاف)، سازمان مجری خطمشی حمل و نقل هوایی (بوروکراسی، منابع و ابزارها، زمان)، انواع کنش‌ها در اجرای خطمشی حمل و نقل هوایی (کنش نظام اداری و سیاسی، کنش نظام اداری و جامعه، گروه های فشار)، محیط سازمانی (فرهنگی، سیاسی، اقتصادی، فیزیکی)) دسته‌بندی و در قالب ۱۹ شاخص نهایی گردید که در جدول ۲ و نمودار ۸ نشان داده شده است.

جدول ۲. عوامل موثر بر اجرای خطمشی حمل و نقل هوایی

ردیف	مولفه	شاخص
۱	تدوین خطمشی حمل و نقل هوایی	نظام ارزیابی عملکرد
		ارتباطات
		جزئی نگری
۲	مجریان خطمشی حمل و نقل هوایی	ویژگیهای رفتاری
		تخصص و مهارت
		استفاده کنندگان
۳	ماهیت خطمشی حمل و نقل هوایی	هدف گذاری
		حقوقی
		عدم انعطاف
۴	سازمان مجری خطمشی حمل و نقل هوایی	بوروکراسی
		منابع و ابزارها
		زمان
۵	انواع کنش‌ها در اجرای خطمشی حمل و نقل هوایی	کنش نظام اداری و سیاسی
		کنش نظام اداری و جامعه
		گروه های فشار
۶	محیط اجرایی خطمشی حمل و نقل هوایی	فرهنگی
		سیاسی
		اقتصادی
		فیزیکی

۲۴، SMART PLS نسخه ۲ و EXPERT CHOICE نسخه ۱۱ مورد تحلیل قرار گرفت.

یافته‌ها

یافته‌های بخش کیفی

جهت پاسخ به سوال اصلی تحقیق (عوامل موثر بر اجرای برنامه‌های مصوب در بخش هوانوردی با محوریت برنامه پنج ساله ششم توسعه کشور در بخش حمل و نقل هوایی کدامند؟)، عوامل موثر بر اجرای خطمشی از مبانی نظری و پیشینه تحقیق استخراج گردید که در جدول (۴) نشان داده شده است.

جدول ۴. عوامل موثر بر اجرای خطمشی اجرای سیاستهای ابلاغی در بخش حمل و نقل هوایی مبتنی بر برنامه‌ی پنج‌ساله‌ی توسعه کشور (مستخرجه از مبانی نظری و پیشینه) [۲۵-۳۶].

ردیف	مؤلفه	شاخص	منبع
۱	تدوین خطمشی حمل و نقل هوایی	نظام ارزیابی عملکرد	وحدتی و منتظری نجف آباد (۹۹)، ضابط پور کردی و همکاران (۹۸)، علی آبادی و همکاران (۹۷)، لطیفی و کمیلی فرد (۹۷)، رنگریز و همکاران (۹۷)، عباسی و همکاران (۹۵)، مجیدپور و نامداریان (۹۴)، حاجی پور و همکاران (۹۴)، پورکیانی و همکاران (۹۳)، دانشفر (۹۳)، مقدس پور و همکاران (۹۲)
		ارتباطات	
		جزئی نگری	

از آنجا که مقدار p در دسترس نیست مقدار آن برابر با ۰/۵. در نظر گرفته می‌شود [۲۴]. در سطح اطمینان ۰/۹۵ ($\alpha=0/05$) و $N=250$ نفر که شامل تعداد کل اعضای جامعه آماری هستند و $K=0/05$ ، حجم نمونه کارکنان که جامعه محدود تلقی می‌شود به صورت زیر تعیین می‌شود:

$$n = \frac{250 \times 1.96^2 (0.5)(0.5)}{(250)(0.050)^2 + (1.96)^2 (0.5)(0.5)} = 152$$

لذا حجم نمونه به دست آمده ۱۵۲ نفر می‌باشد.

در این تحقیق جهت بررسی روایی پرسشنامه از روش روایی صوری و روایی محتوا (توسط صاحب‌نظران و خبرگان) استفاده شده است. برای پایایی از ضریب آلفای کرونباخ با استفاده شده است که نتایج در جدول (۳) آمده است.

جدول ۳. پرسشنامه تحقیق

متغیر	شماره سوالات	ضریب آلفای کرونباخ
تدوین خطمشی حمل و نقل هوایی	۱ تا ۷	۰,۷۸۰
مجریان خطمشی حمل و نقل هوایی	۸ تا ۱۶	۰,۸۵۲
ماهیت خطمشی حمل و نقل هوایی	۱۷ تا ۲۳	۰,۸۴۱
سازمان مجری خطمشی حمل و نقل هوایی	۲۴ تا ۳۲	۰,۸۶۳
انواع کنش‌ها در اجرای خطمشی حمل و نقل هوایی	۳۳ تا ۳۹	۰,۷۹۵
محیط اجرایی خطمشی حمل و نقل هوایی	۴۰ تا ۴۷	۰,۸۱۳

در بخش آمار توصیفی از میانگین و انحراف معیار استفاده شد و در بخش آمار استنباطی ابتدا از آزمون کلموگروف اسمیرنوف برای تشخیص نرمال بودن داده‌ها و آزمون KMO و بارتلت جهت بررسی کفایت نمونه‌گیری و تحلیل عاملی تاییدی جهت بررسی روابط بین متغیرها و شاخص‌ها استفاده شد که نتایج آنها به ترتیب در جداول ۵ و ۶ نشان داده شده است. همچنین برای رتبه‌بندی متغیرها (عوامل) از روش AHP و جهت تحلیل همبستگی متغیرها (عوامل) از ضریب همبستگی اسپیرمن استفاده شد که نتایج آن به ترتیب در جدول ۱۱ و ۱۲ نشان داده شده است. داده‌ها توسط نرم‌افزار SPSS، نسخه

علی آبادی و همکاران (۹۷)، لطیفی و کمیلی فرد (۹۷)، مقدس پور و همکاران (۹۲)	منابع و ابزارها	نقل هوایی	
	زمان		
کاشمی نژاد، الوانی و جمشیدی ایوانکی (۹۸) و عباسی و همکاران (۹۵)	کنش نظام اداری و سیاسی	انواع کنش‌ها در اجرای خط‌مشی حمل و نقل هوایی	۵
	کنش نظام اداری و جامعه		
	گروه‌های فشار		
وحدتی و منتظری نجف آباد (۹۹)، ضابط پور کردی و همکاران (۹۸)، علی آبادی و همکاران (۹۷)، رنگریز و همکاران (۹۷) و عباسی و همکاران (۹۵)، حاجی پور و همکاران (۹۴)، پورکیانی و همکاران (۹۳)، مقدس پور و همکاران (۹۲)	فرهنگی	محیط اجرایی خط‌مشی حمل و نقل هوایی	۶
	سیاسی		
	اقتصادی		
	فیزیکی		

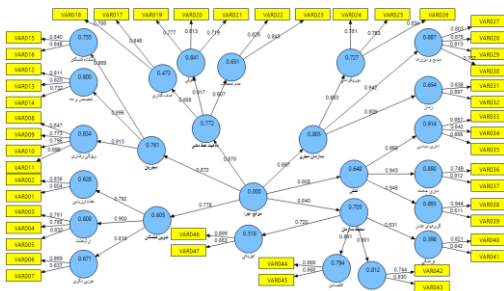
یافته‌های بخش کمی

از نظر جنسیت ۵/۳ درصد اعضای نمونه را زنان و ۹۴/۷

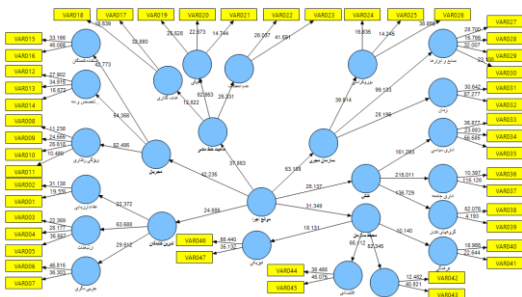
درصد را مردان تشکیل می‌دهند. از نظر مدرک تحصیلی ۲۵ درصد از اعضای نمونه فوق دیپلم، ۴۸/۷ درصد کارشناسی، ۲۴/۳ درصد کارشناسی ارشد و ۲ درصد دکتری می‌باشند که بیشترین فراوانی مربوط به کارشناسی می‌باشد. از نظر سابقه کار ۱۰/۵ درصد از اعضای نمونه بین ۱ تا ۱۰ سال سابقه کاری دارند، ۳۱/۶ درصد بین ۱۱ تا ۲۰ سال و ۵۷/۹ درصد بیش از ۲۰ سال سابقه کاری دارند که بیشترین فراوانی مربوط به گروه ۲۰ تا ۳۰ سال می‌باشد.

وحدتی و منتظری نجف آباد (۹۹)، ضابط پور کردی و همکاران (۹۸)، علی آبادی و همکاران (۹۷)، لطیفی و کمیلی فرد (۹۷)، رنگریز و همکاران (۹۷) و عباسی و همکاران (۹۵)، مجیدپور و نامداریان (۹۴)، حاجی پور و همکاران (۹۴)، پورکیانی و همکاران (۹۳)، دانشفر (۹۳)، مقدس پور و همکاران (۹۲)	ویژگیهای رفتاری	مجریان خط‌مشی حمل و نقل هوایی	۲
	تخصص و مهارت		
	استفاده کنندگان		
وحدتی و منتظری نجف آباد (۹۹)، ضابط پور کردی و همکاران (۹۸)، لطیفی و کمیلی فرد (۹۷)، رنگریز و همکاران (۹۷) و عباسی و همکاران (۹۵)، حاجی پور و همکاران (۹۴)، پورکیانی و همکاران (۹۳)، مقدس پور و همکاران (۹۲)	هدف گذاری	ماهیت خط‌مشی حمل و نقل هوایی	۳
	حقوقی		
	عدم انعطاف		
ضابط پور کردی و همکاران (۹۸)	بوروکراسی	سازمان مجری خط‌مشی حمل و	۴

شده از تحلیل عاملی تاییدی استفاده گردید که در ادامه نتایج ارائه می‌گردد. بعد از اطمینان از کفایت داده‌های تحقیق برای انجام تحلیل عاملی، لازم است از صحت مدل‌های اندازه‌گیری متغیرهای تحقیق اطمینان حاصل کنیم. لذا در ادامه مدل‌های اندازه‌گیری این متغیرها به ترتیب آورده می‌شود. این تحلیل توسط مدل‌سازی معادلات ساختاری و با استفاده از نرم افزار آماری PLS انجام شده است. نمودارهای ۹ و ۱۰ مدل اندازه‌گیری متغیرها را در حالت تخمین استاندارد و ضرایب معناداری را نشان می‌دهد.



نمودار ۹. خروجی نرم افزار درباره ضرایب استاندارد (بار عاملی) مدل اندازه‌گیری متغیرها



نمودار ۱۰. خروجی نرم افزار درباره ضرایب معناداری مدل اندازه‌گیری متغیرها

تحلیل عاملی تاییدی درصدد تعیین این مساله است که آیا تعداد عامل‌ها و بارهای عاملی متغیرهایی که روی این عامل‌ها اندازه‌گیری شده‌اند با آنچه بر اساس تئوری و مدل نظری انتظار می‌رفت انطباق دارد یا خیر؟ به عبارتی، این نوع تحلیل عاملی به آزمون میزان انطباق و هم‌نواپی بین سازه نظری و سازه تجربی تحقیق می‌پردازد. مقادیر روی نمودارها نشان‌دهنده بارهای عاملی (نمودار ۹) و ضرایب معناداری (نمودار ۱۰) هستند. با توجه به نمودار (۹) بار عاملی همه سوالات بیشتر از ۰/۵ هست و با توجه به نمودار ۱۰ ضرایب

با توجه به جدول (۵) نتایج آزمون کولموگروف-اسمیرنوف، چون مقدار سطح معنی‌داری همه متغیرهای تحقیق کوچک‌تر از مقدار خطا ۰,۰۵ می‌باشد، لذا نتیجه می‌گیریم توزیع همه متغیرها غیرنرمال می‌باشد. بنابراین برای آزمون فرضیات تحقیق از آزمون‌های ناپارامتریک (SMART PLS) استفاده نموده‌ایم.

جدول ۵. آزمون کولموگروف-اسمیرنوف متغیرهای تحقیق

متغیر	Sig (سطح معنی داری)	α (مقدار خطا)	نتیجه آزمون
تدوین خطمشی حمل و نقل هوایی	۰,۰۰۰	۰/۰۵	غیر
مجریان خطمشی حمل و نقل هوایی	۰,۰۰۰	۰/۰۵	غیر
ماهیت خطمشی حمل و نقل هوایی	۰,۰۰۰	۰/۰۵	غیر
سازمان مجری خطمشی حمل و نقل هوایی	۰,۰۰۰	۰/۰۵	غیر
انواع کنش‌ها در اجرای خطمشی حمل و نقل	۰,۰۰۰	۰/۰۵	غیر
محیط اجرایی خطمشی حمل و نقل هوایی	۰,۰۰۰	۰/۰۵	غیر

برای بررسی کفایت نمونه‌گیری از آزمون KMO ^{۱۱} که مقدار آن همواره بین ۰ تا ۱ در نوسان است استفاده شده است. اندازه کفایت نمونه KMO و همچنین آزمون معناداری کرویت نمونه (بارتلت) نیز در تحلیل عاملی توسط SPSS به ترتیب برابر با ۰/۷۸۴ و ۰/۰۰۰ است. که نشان‌دهنده کفایت نمونه‌ها برای انجام تحلیل عاملی می‌باشد (جدول ۶).

جدول ۶: خروجی آزمون KMO و بارتلت

شاخص	KMO	بارتلت	Sig (سطح معنی داری)	درجه آزادی	نتیجه آزمون
مقدار	۰/۷۸۴	۳۰۳/۴۸۳	۰/۰۰۰	۱۵	تایید

نتایج تحلیل عاملی تاییدی عوامل: به منظور شناسایی و دسته‌بندی عوامل موثر بر اجرای برنامه‌های مصوب در بخش حمل و نقل هوایی (هوانوردی)، شاخص‌های استخراج شده از مبانی نظری و پیشینه تحقیق دسته‌بندی گردید. به منظور بررسی و تحلیل شاخص‌های سنجش هر کدام از عوامل احصا

¹¹Kaiser-Meyer-Olkin Measure of Sampling Adequacy

خطمشی حمل و نقل هوایی	کنش نظام اداری و جامعه	۳۶	۰,۷۴۹	۱۰,۶۴۵	تایید
	گروه‌های فشار	۳۷	۰,۹۱۲	۱۱۴,۴۳۶	تایید
		۳۸	۰,۹۴۴	۵۱,۱۹۳	تایید
		۳۹	۰,۵۱۱	۴,۱۰۶	تایید
	فرهنگی	۴۰	۰,۸۱۵	۱۶,۹۷۰	تایید
		۴۱	۰,۸۴۷	۲۱,۸۵۱	تایید
	سیاسی	۴۲	۰,۷۴۴	۱۲,۲۸۲	تایید
		۴۳	۰,۸۳۰	۴۰,۸۲۱	تایید
	اقتصادی	۴۴	۰,۹۰۳	۶۳,۰۶۱	تایید
		۴۵	۰,۹۰۲	۶۱,۴۸۵	تایید
	فیزیکی	۴۶	۰,۸۹۱	۶۷,۷۸۶	تایید
		۴۷	۰,۸۴۸	۲۸,۴۹۵	تایید

معنی‌داری به دست آمده از ۱/۹۶ بزرگتر می‌باشند؛ بنابراین هیچ شاخصی از مدل حذف نشده است. در جدول (۷) بارعاملی و ضرایب معنی‌داری مدل اندازه‌گیری متغیرها نشان داده شده است.

جدول ۷- بار عاملی و ضریب معناداری سوالات پرسش‌نامه

نتیجه	ضریب معناداری	بار عاملی	شاخص‌ها	مولفه‌ها	
تایید	۱۷,۷۱۶	۰,۸۰۴	۱	نظام	تدوین خطمشی حمل و نقل هوایی
تایید	۳۰,۸۹۰	۰,۸۳۸	۲	ارزیابی عملکرد	
تایید	۱۲,۴۲۴	۰,۷۸۱	۳	ارتباطات	
تایید	۲۸,۴۷۰	۰,۷۸۸	۴		
تایید	۳۵,۴۴۲	۰,۸۳۲	۵		
تایید	۴۷,۸۲۲	۰,۸۶۹	۶	جزیی	
تایید	۳۳,۵۰۸	۰,۸۳۷	۷	نگری	
تایید	۱۱,۴۱۲	۰,۶۴۷	۸	ویژگی های رفتاری	مجریان خطمشی حمل و نقل هوایی
تایید	۲۴,۰۹۵	۰,۷۷۳	۹		
تایید	۲۴,۱۵۳	۰,۷۹۴	۱۰		
تایید	۱۰,۰۸۷	۰,۶۹۶	۱۱	تخصص و مهارت	
تایید	۲۸,۵۶۶	۰,۸۱۱	۱۲		
تایید	۳۰,۱۸۱	۰,۸۲۰	۱۳		
تایید	۱۳,۷۸۱	۰,۷۳۲	۱۴	استفاده کنندگان	
تایید	۲۸,۳۳۷	۰,۸۴۰	۱۵		
تایید	۴۵,۶۶۶	۰,۸۴۸	۱۶	هدف گذاری	ماهیت خطمشی حمل و نقل هوایی
تایید	۳۳,۸۰۷	۰,۸۴۶	۱۷		
تایید	۱۷,۴۴۲	۰,۷۸۸	۱۸		
تایید	۲۶,۴۵۹	۰,۷۷۷	۱۹	حقوقی	
تایید	۲۳,۳۸۳	۰,۸۱۳	۲۰		
تایید	۱۴,۶۶۶	۰,۷۱۹	۲۱		
تایید	۲۸,۴۲۴	۰,۸۲۶	۲۲	عدم انعطاف	
تایید	۳۹,۳۳۱	۰,۸۴۳	۲۳		
تایید	۱۵,۹۹۲	۰,۷۶۱	۲۴	بوروکراسی	سازمان مجری خطمشی حمل و نقل هوایی
تایید	۱۴,۲۱۷	۰,۷۸۳	۲۵		
تایید	۳۹,۵۵۹	۰,۸۳۴	۲۶		
تایید	۲۶,۲۸۵	۰,۸۰۳	۲۷	منابع و ابزارها	
تایید	۱۵,۷۳۲	۰,۶۷۵	۲۸		
تایید	۳۴,۲۱۷	۰,۸۱۳	۲۹		
تایید	۲۴,۰۶۳	۰,۷۸۷	۳۰	زمان	
تایید	۳۰,۱۸۲	۰,۸۳۸	۳۱		
تایید	۷۳,۲۰۴	۰,۸۹۷	۳۲		
تایید	۳۷,۳۶۲	۰,۸۵۷	۳۳	کنش نظام اداری	انواع کنش‌ها در اجرای
تایید	۲۷,۹۸۷	۰,۸۴۲	۳۴		
تایید	۶۳,۵۸۹	۰,۸۵۵	۳۵		

بررسی پایایی

آلفای کرونباخ معیاری کلاسیک برای سنجش پایایی و سنجش‌ای مناسب برای ارزیابی پایداری درونی (سازگاری درونی) محسوب می‌شود. در مورد پایداری درونی باید گفت که یکی از مواردی که برای سنجش پایایی در روش مدل‌سازی معادلات ساختاری به کار می‌رود، پایداری درونی مدل‌های اندازه‌گیری است. در حقیقت پایداری درونی نشانگر میزان همبستگی بین یک سازه و شاخص‌های مربوطه به آن است. مقدار بالای واریانس تبیین شده بین سازه و شاخص‌هایش در مقابل خطای اندازه‌گیری مربوط به هر شاخص، پایداری درونی بالا را نتیجه می‌دهد. مقدار آلفای کرونباخ همبستگی سوالات یک متغیر (فارغ از مدل) را نشان می‌دهد. مقدار آلفای کرونباخ بالاتر از ۰/۷، بیانگر پایایی قابل قبول است. در جدول (۸) مقادیر آلفای کرونباخ برای تمامی متغیرها از مقدار ۰/۷ بیشتر بوده که بیانگر پایایی پرسشنامه است.

جدول ۸. شاخص‌ها و مقادیر مربوط به مدل اندازه‌گیری متغیرها

متغیر	میانگین واریانس استخراجی	پایایی ترکیبی	ضریب تعیین	الفای کرونباخ	پایایی اشتراکی
تدوین	۰,۵۲	۰,۸۴	۰/۶۰۵	۰,۷۷	۰,۵۲
مجریان	۰,۵۱	۰,۸۶	۰/۷۶۱	۰,۸۰	۰,۵۱
ماهیت	۰,۶۲	۰,۸۳	۰/۷۷۲	۰,۶۹	۰,۶۲
سازمان	۰,۵۳	۰,۸۵	۰/۸۰۵	۰,۷۸	۰,۵۳
کنش	۰,۶۴	۰,۸۴	۰/۶۴۷	۰,۸۱	۰,۶۴

روایی واگرا: در نهایت روایی واگرا سومین معیار سنجش برازش مدل‌های اندازه‌گیری در روش PLS است. روایی واگرایی در این روش از دو طریق سنجیده می‌شود: الف) روش‌های بارهای عاملی متقابل؛ (ب) روش فورنل و لارکر^{۱۵}. در این پژوهش از روش دومی برای سنجش روایی واگرایی استفاده شده است. به زعم فورنل و لارکر (۱۹۸۱)، روایی واگرایی وقتی در سطح قابل قبولی است که میزان میانگین واریانس استخراج شده برای هر سازه بیشتر از واریانس اشتراکی بین آن سازه و سازه‌های دیگر در مدل باشد. با توجه به جدول (۹) می‌توان گفت که روایی واگرایی در حد قابل قبولی قرار دارد. چرا که جذر میانگین واریانس استخراج شده برای هر متغیر بیشتر از همبستگی آن متغیر با سایر متغیرها است. بنابراین روایی واگرایی متغیرهای پرسش‌نامه مورد تایید است.

جدول ۹. روایی واگرایی متغیرها

متغیر	۱	۲	۳	۴	۵	۶
تدوین	۰/۷۲					
مجریان	۰/۲۲	۰/۷۱				
ماهیت	۰/۲۰	۰/۴۶	۰/۷۹			
سازمان	۰/۵۰	۰/۵۳	۰/۶۳	۰/۷۳		
کنش	۰/۳۳	۰/۷۳	۰/۶۴	۰/۷۰	۰/۸۰	
محیط	۰/۴۱	۰/۶۹	۰/۶۱	۰/۶۴	۰/۴۰	۰/۷۷

بر این اساس عوامل موثر بر اجرای سیاست‌های ابلاغی قانون برنامه‌ی پنج‌ساله‌ی ششم توسعه کشور در بخش حمل و نقل هوایی از ۶ عامل تشکیل شده است که در جدول ۱۰ نشان داده شده است.

جدول ۱۰. عوامل موثر بر اجرای برنامه‌های مصوب در بخش حمل و

نقل هوایی (هوانوردی)

عوامل	مفهوم سازی	گویه‌ها
عامل اول	تدوین خطمشی حمل و نقل هوایی	۱ تا ۷
عامل دوم	مجریان خطمشی حمل و نقل هوایی	۸ تا ۱۶
عامل سوم	ماهیت خطمشی حمل و نقل هوایی	۱۷ تا ۲۳
عامل چهارم	سازمان مجری خطمشی حمل و نقل هوایی	۲۴ تا ۳۲
عامل پنجم	انواع کنش‌ها در اجرای	۳۳ تا ۳۹

محیط	۰/۵۹	۰/۸۵	۰/۷۰۱	۰/۷۶	۰/۵۹
------	------	------	-------	------	------

بررسی پایایی ترکیبی^{۱۲} مدل اندازه‌گیری: از آنجایی که معیار آلفای کرونباخ یک معیار سنتی برای تعیین پایایی سازه‌ها هست، روش PLS معیار مدرن‌تری نسبت به آلفا به نام پایایی ترکیبی به کار می‌برد. این معیار توسط ورتس و همکاران^{۱۳} (۱۹۷۴) معرفی شد و برتری آن نسبت به آلفای کرونباخ در این است که پایایی سازه‌ها نه به صورت مطلق بلکه با توجه به همبستگی سوالاتشان با یکدیگر محاسبه می‌گردد (همبستگی سوالات یک متغیر در مدل). در نتیجه برای سنجش بهتر پایایی در این روش، هر دوی این معیارها به کار برده می‌شوند. مقدار پایایی ترکیبی یک سازه از یک نسبت حاصل می‌شود که در صورت این کسر، واریانس بین یک سازه با شاخص‌هایش به اضافه مقدار خطای اندازه‌گیری می‌آید. در صورتی که مقدار آن برای هر سازه بالای ۰/۷ شود، نشان از پایداری درونی مناسب برای مدل‌های اندازه‌گیری دارد. شایان ذکر است که معیار پایایی ترکیبی در مدل‌سازی معادلات ساختاری معیار بهتری از آلفای کرونباخ به شمار می‌رود. با عنایت به موارد فوق و با توجه به جدول (۷) مقدار تمامی متغیرها بیش از ۰/۷ هستند، برازش مناسب مدل‌های اندازه‌گیری تایید می‌شود.

معیار پایایی اشتراکی^{۱۴}: قابلیت تعمیم‌پذیری در یک نمونه دیگر از همان جامعه در روش پی. ال. اس، با استفاده از معیار فوق ارزیابی می‌گردد. این مقدار باید بیشتر از ۰/۵ باشد. جدول (۷) مقادیر فوق از که حاصل خروجی نرم‌افزار است را نشان می‌دهد.

روایی هم‌گرا: روایی هم‌گرا دومین معیاری است که برای برازش مدل‌های اندازه‌گیری در روش PLS به کار برده می‌شود. شروط روایی هم‌گرا عبارتند از: همه بارهای عاملی معنادار باشند. که با توجه به خروجی مدل اصلاح شده این شرط تامین شد. همه بارهای عاملی بالای ۰/۵ و یا بالای ۰/۷ باشند. مقدار میانگین واریانس استخراجی از ۰/۵ بزرگتر باشد و مقدار پایایی ترکیبی از مقدار میانگین واریانس استخراجی بزرگتر باشد که با توجه به جدول ۷، همه این شرایط برقرار است بنابراین روایی هم‌گرای مدل تایید شده است.

^{۱۲}CR(Composit reliability)^{۱۳}Werts et al^{۱۴}Communality^{۱۵} Fornell & Larcker

۶	۰,۰۵۲	تدوین خطمشی حمل و نقل هوایی	۶
---	-------	-----------------------------	---

همان‌گونه که در جدول ۱۱ مشاهده می‌شود، سازمان مجری خطمشی حمل و نقل هوایی بالاترین ضریب وزنی (۰,۳۱۵) را در بین عوامل شناسایی شده دارد و در رتبه اول قرار گرفته است. بعد از آن مجریان خطمشی حمل و نقل هوایی با ضریب وزنی ۰,۱۸۳، انواع کنش‌ها در اجرا با ضریب وزنی ۰,۱۳۸، ماهیت خطمشی حمل و نقل هوایی با ضریب وزنی ۰,۱۲۸، محیط اجرایی خطمشی حمل و نقل هوایی با ضریب وزنی ۰,۰۸۰ و تدوین خطمشی حمل و نقل هوایی با ضریب وزنی ۰,۰۵۲ قرار دارند. که پایین‌ترین رتبه مربوط به تدوین می‌باشد.

بررسی روابط میان عوامل: هدف از طرح این سوال، بررسی روابط بین موانع اجرای برنامه‌های مصوب در بخش هوانوردی با محوریت برنامه پنج‌ساله‌ی ششم توسعه کشور در بخش حمل و نقل هوایی بود که به همین منظور از آزمون ضریب همبستگی اسپیرمن استفاده شد. با توجه به غیر نرمال بودن توزیع متغیرهای تحقیق، جهت بررسی روابط بین عوامل موثر بر اجرای برنامه‌های مصوب در بخش حمل و نقل (هوانوردی) با محوریت برنامه پنج ساله ششم توسعه کشور در بخش حمل و نقل هوایی از ضریب همبستگی اسپیرمن استفاده گردید که فرضیه صفر و فرضیه یک آن به صورت زیر طرح گردید و نتایج در جدول ۱۲ آمده است.

$$H_0: \rho = 0$$

$$H_1: \rho \neq 0$$

جدول ۱۲. ماتریس همبستگی اسپیرمن در مورد روابط بین عوامل موثر بر اجرای برنامه‌های مصوب در بخش هوانوردی

ردیف	متغیرها	۱	۲	۳	۴	۵	۶
۱	تدوین خطمشی حمل و نقل هوایی	۱					
۲	مجریان خطمشی حمل و نقل هوایی	۰,۶۴۹	۱				
۳	ماهیت خطمشی حمل و نقل هوایی	۰,۳۸۱	۰,۳۶۴	۱			
۴	سازمان	۰,۱۹۱	۰,۴۶۷	۰,۳۵۱	۱		

عامل ششم	خطمشی حمل و نقل هوایی	محیط اجرایی خطمشی حمل و نقل هوایی
		۴۰ تا ۴۷

رتبه بندی عوامل: برای پاسخ به این سوال از تحلیل سلسله مراتبی (AHP) استفاده شده است. بدین صورت که پس از تکمیل پرسشنامه‌ها، با استفاده از نرم‌افزار Expert Choice نظرات افراد با هم دیگر تلفیق شد. این نرم افزار دارای امکانات گسترده‌ای در استفاده از روش AHP و به دست آوردن ماتریسهای زوجی افراد و تلفیق ماتریسهای افراد گوناگون و تبدیل به یک ماتریس واحد از طریق میانگین تک تک عناصر ماتریس افراد را دارد. روش کار به این صورت است که پس از تکمیل پرسشنامه تک به تک امتیاز پرسش‌نامه‌ها به صورت انفرادی در نرم افزار وارد می‌شود و پس از این‌که کلیه پرسش‌نامه‌ها وارد نرم افزار شد نرم افزار یک ماتریس تلفیقی که امتیاز تمامی افراد به صورت میانگین در آن قرار دارد ایجاد می‌کند و به همه گزینه‌ها و معیارها با در نظر گرفتن امتیاز وزن می‌دهد و به صورت انفرادی در اختیار ما می‌گذارد.



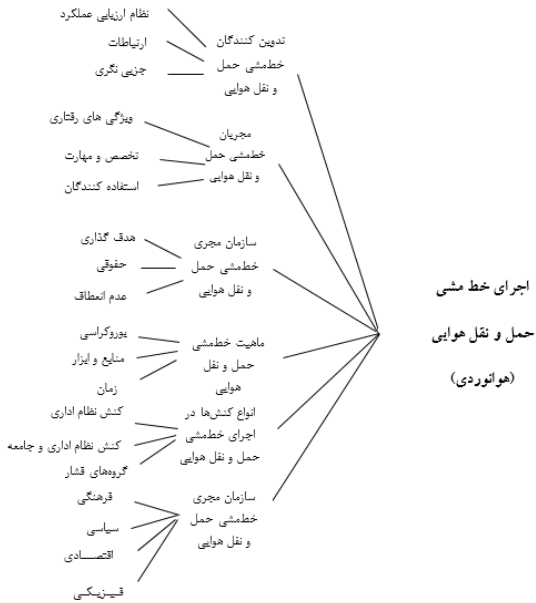
نمودار ۱۱. ضرایب رتبه‌ای عوامل موثر بر اجرای برنامه‌های مصوب در بخش حمل و نقل هوایی

نمودار ۱۱ نتایج حاصل از تحلیل سلسله عوامل موثر بر اجرای برنامه‌های مصوب در بخش حمل و نقل هوایی را نشان می‌دهد. با توجه به ضریب سازگاری بدست آمده (CI=0.07 < 0.1) پایایی پرسش‌نامه تایید شده و رتبه‌بندی انجام گرفته مورد پذیرش قرار می‌گیرد.

جدول ۱۱. مقادیر ضرایب وزنی عوامل متغیرها

ردیف	عوامل موثر	ضریب وزنی	اولویت
۱	سازمان مجری خطمشی حمل و نقل هوایی	۰,۳۱۵	۱
۲	مجریان خطمشی حمل و نقل هوایی	۰,۱۸۳	۲
۳	انواع کنش‌ها در اجرای خطمشی	۰,۱۳۸	۳
۴	ماهیت خطمشی حمل و نقل هوایی	۰,۱۲۸	۴
۵	محیط اجرایی خطمشی حمل و نقل هوایی	۰,۰۸۰	۵

هوایی (فرهنگی، سیاسی، اقتصادی، فیزیکی)) دسته‌بندی و در قالب ۱۹ شاخص نهایی گردید که در نمودار ۱۲ نشان داده شده است.



نمودار ۱۲. مدل تحلیلی عوامل موثر بر اجرای خط‌مشی‌های ابلاغی در بخش هوانوردی و حمل و نقل هوایی مبتنی بر قانون برنامه‌ی پنج‌ساله‌ی ششم توسعه کشور

به منظور بررسی روابط بین متغیرها و شاخص‌های شناسایی شده از تحلیل عاملی تاییدی استفاده شد که خروجی آن نشان‌دهنده‌ی وجود رابطه معنی‌دار بین اجزای مدل بود. به طور کلی نتایج به دست آمده از این تحقیق با مبانی نظری و یافته‌های تحقیقات داخلی و خارجی در این زمینه (در شاخص‌های توضیح داده شده در جدول ۱۲ از جمله تحقیق احدزاده و همکاران (۱۴۰۰)، یآوری و عزیز (۱۳۹۹)، پابرجا (۱۳۹۹)، نجیب‌زاده و همکاران (۱۳۹۸)، طاهری عطار و همکاران (۱۳۹۸)، منظری توکلی و همکاران (۱۳۹۸)، رنگریز و همکاران (۱۳۹۷)، شیخ حسنی و همکاران (۱۳۹۷)، بارانی و همکاران (۱۳۹۶)، محمدی آزاد (۱۳۹۶)، نادری‌فر و همکاران (۱۳۹۵)، مقدس پور و همکاران (۱۳۹۵)، معمارزاده و طاهرپور (۱۳۸۴)، موسلی و تومان (۲۰۲۱)، موروگورداتو و وایت (۲۰۲۰)، گایست (۲۰۱۸)، لیو و ژاو (۲۰۱۸)، فولکرد و همکاران (۲۰۱۵) و سو (۲۰۱۶) همخوانی دارد [۵] و [۱۸-۱۳] و [۲۳] و [۳۷-۴۸].

						مجرى خط‌مشی حمل و نقل هوایی	
						انواع کنش‌ها در اجرای خط‌مشی حمل و نقل هوایی	۵
						محیط اجرایی خط‌مشی حمل و نقل هوایی	۶
	۱	۰,۴۹۳	۰,۴۴۹	۰,۴۱۴	۰,۲۷۷		
	۱	۰,۵۱۵	۰,۵۷۰	۰,۳۴۶	۰,۶۷۳		

با توجه به داده‌های جدول فوق چون مقدار r در سطح $\alpha = 0.05$ ($p \leq 0.001$) برای همه متغیرها معنادار است، بنابراین فرض صفر (عدم وجود رابطه بین دو متغیر) رد و فرض تحقیق (وجود رابطه بین دو متغیر) تایید می‌گردد. به عبارت دیگر بین عوامل موثر بر اجرای برنامه‌های مصوب در بخش هوانوردی (شامل: تدوین خط‌مشی حمل و نقل هوایی، مجریان خط‌مشی حمل و نقل هوایی، ماهیت خط‌مشی حمل و نقل هوایی، سازمان مجری خط‌مشی حمل و نقل هوایی، انواع کنش‌ها در اجرای خط‌مشی حمل و نقل هوایی و محیط اجرایی خط‌مشی حمل و نقل هوایی) رابطه معناداری وجود دارد و این رابطه به صورت مستقیم و مثبت می‌باشد.

نتیجه‌گیری

این مطالعه با هدف شناسایی عوامل موثر بر اجرای سیاست‌های ابلاغی قانون برنامه‌ی پنج‌ساله‌ی ششم توسعه کشور در بخش حمل و نقل هوایی انجام گرفت. براساس بررسی مبانی نظری و پیشینه‌ی تحقیق، در ۶ مولفه؛ شامل عوامل تدوین خط‌مشی حمل و نقل هوایی (نظام ارزیابی عملکرد، ارتباطات، جزئی نگری)، مجریان خط‌مشی حمل و نقل هوایی (ویژگیهای رفتاری، تخصص و مهارت، استفاده کنندگان)، ماهیت خط‌مشی حمل و نقل هوایی (هدف گذاری، حقوقی، عدم انعطاف)، سازمان مجری خط‌مشی حمل و نقل هوایی (بوروکراسی، منابع و ابزارها، زمان)، انواع کنش‌ها در اجرای خط‌مشی حمل و نقل هوایی (کنش نظام اداری و سیاسی، کنش نظام اداری و جامعه، گروه های فشار)، محیط اجرایی خط‌مشی حمل و نقل

جدول ۱۳. مقایسه نتایج پژوهش حاضر با تحقیقات پیشین

ردیف	عوامل موثر بر اجرای خط‌مشی	تحقیقات همسو
۱	عوامل مربوط به سازمان مجری	پابرجا (۱۳۹۹)، نجیب‌زاده و همکاران (۱۳۹۸)، رنگریز و همکاران (۱۳۹۷)، محمدی آزاد (۱۳۹۶)، نادری‌فر و همکاران (۱۳۹۵)، مقدس پور و همکاران (۱۳۹۵)، معمارزاده و طاهرپور (۱۳۸۴)، فولکرد و همکاران (۲۰۱۵) و سو (۲۰۱۶)
۲	عوامل مربوط به مجریان خط‌مشی	احدزاده و همکاران (۱۴۰۰)، پابرجا (۱۳۹۹)، نجیب‌زاده و همکاران (۱۳۹۸)، طاهری عطار و همکاران (۱۳۹۸)، رنگریز و همکاران (۱۳۹۷)، بارانی و همکاران (۱۳۹۶)، نادری‌فر و همکاران (۱۳۹۵)، مقدس پور و همکاران (۱۳۹۵)، معمارزاده و طاهرپور (۱۳۸۴)، موسلی و تومان (۲۰۲۱)، موروگورداتو و وایت (۲۰۲۰) و سو (۲۰۱۶)
۳	عوامل مربوط به انواع کنش	احدزاده و همکاران (۱۴۰۰)، یآوری و عزیززی (۱۳۹۹)، طاهری عطار و همکاران (۱۳۹۸)، شیخ حسنی و همکاران (۱۳۹۷)، بارانی و همکاران (۱۳۹۶)، محمدی آزاد (۱۳۹۶)، نادری‌فر و همکاران (۱۳۹۵)، معمارزاده و طاهرپور (۱۳۸۴)، گایست (۲۰۱۸) و سو (۲۰۱۶)
۴	عوامل مربوط به ماهیت خط‌مشی	احدزاده و همکاران (۱۴۰۰)، یآوری و عزیززی (۱۳۹۹)، پابرجا (۱۳۹۹)، شیخ حسنی و همکاران (۱۳۹۷)، بارانی و همکاران (۱۳۹۶)، محمدی آزاد (۱۳۹۶)، نادری‌فر و همکاران (۱۳۹۵)، مقدس پور و همکاران (۱۳۹۵)، لیو و ژاو (۲۰۱۸) و سو (۲۰۱۶)
۵	عوامل مربوط به محیط اجرایی	احدزاده و همکاران (۱۴۰۰)، یآوری و عزیززی (۱۳۹۹)، رنگریز و همکاران (۱۳۹۷)، نادری‌فر و همکاران (۱۳۹۵)، معمارزاده و طاهرپور (۱۳۸۴)، گایست (۲۰۱۸) و سو (۲۰۱۶)
۶	عوامل مربوط به	طاهری عطار و همکاران (۱۳۹۸)، منظری

تدوین	تسوکی و همکاران (۱۳۹۸)، رنگریز و همکاران (۱۳۹۷)، شیخ حسنی و همکاران (۱۳۹۷)، بارانی و همکاران (۱۳۹۶)، محمدی آزاد (۱۳۹۶)، نادری‌فر و همکاران (۱۳۹۵)، مقدس پور و همکاران (۱۳۹۵)
-------	--

در ادامه پیشنهادهای مرتبط با عوامل شناسایی شده مبتنی بر رتبه‌بندی انجام شده بر مبنای نظرات خبرگان (مدیران و کارشناسان) ارائه شده است:

پیشنهادهای کاربردی مربوط به سازمان مجری خط‌مشی هوانوردی و حمل و نقل هوایی:

- ۱- غیر تمرکزی ساختن ساختار اداری سازمان‌های مجری و ایجاد انعطاف مورد نیاز با تفویض اختیار به بخش‌های اجرایی هوانوردی و در اختیار قرار دادن منابع مالی مورد نیاز با حفظ نظارت و ارزیابی فرآیندی و نظارت و ارزیابی پیشرفت فیزیکی و نظارت و ارزیابی فنی.
 - ۲- ارائه‌ی آموزش‌های لازم، مورد نیاز و به موقع با هدف بروز نمودن کارکنان سازمان‌های مجری مرتبط با برنامه‌های بخش هوانوردی.
 - ۳- فعال نمودن مراکز تحقیق و توسعه در سازمان‌های مجری مرتبط با بخش هوانوردی.
 - ۴- استفاده از متخصصان برنامه‌ریزی و اجرای نوین در سازمان‌های مجری برنامه‌های مصوب در بخش هوانوردی.
 - ۵- استفاده بهینه از منابع و ظرفیتهای موجود سازمانهای مجری.
- پیشنهادهای کاربردی مربوط به مجریان خط‌مشی هوانوردی و حمل و نقل هوایی:**
- ۱- انتخاب و انتصاب مدیران از میان نخبگان علمی حوزه هوانوردی به دور از نگاه‌های سیاسی.
 - ۲- توسعه دانش و آگاهی و به روز نمودن مدیران حوزه هوانوردی از طریق برگزاری کارگاه‌های آموزشی.
 - ۳- محول نمودن مسئولیت‌ها متناسب با تخصص مجریان به آنان در اجرای برنامه‌ها.
 - ۴- تقویت مهارت و توانایی‌های مرتبط با مدیریت تغییر در مدیران حوزه هوانوردی از طریق برنامه‌های

۲- برخورد با بی انضباطی‌های مالی اداری در تخصیص بودجه اجرای برنامه‌های مصوب به سایر امور در بخش هوانوردی.

۳- انجام اقدامات مورد نیاز در جهت خنثی نمودن تحریمها در بخش هوانوردی از طریق تعامل و رایزنی.

۴- پیش بینی اثر بحرانهای داخلی و خارجی موثر بر اجرای برنامه‌های مصوب در بخش هوانوردی و داشتن برنامه و راه حل در صورت وقوع آن.

پیشنهادهای کاربردی مربوط به تدوین کنندگان خط‌مشی هوانوردی و حمل و نقل هوایی:

۱- تعریف و بکارگیری نظام بازخورد از میزان اجرایی شدن برنامه‌های مصوب در بخش هوانوردی.

۲- به وجود آوردن مجاری ارتباطی با ذینفعان (ذینفعان شامل شرکتهای هواپیمایی، اجاره کنندگان خدمات، مسافران، کارکنان، جوامع محلی، تأمین کنندگان و ...) از طریق تعیین کارگروههای مشترک، برگزاری جلسات هماهنگی و

۳- تعریف خط‌مشی‌ها با رویکرد کاهش همپوشانی وظیفه‌ای سازمانهای مجری برنامه‌های مصوب در بخش هوانوردی با حذف مراجع مختلف غیر مرتبط.

۴- تغییر نگاه تصمیم گیرندگان نسبت به بخش هوانوردی.

با توجه به این که پرسشنامه ادراک افراد را از واقعیت می‌سنجد، ممکن است این ادراک کاملاً منطبق با واقعیت نباشد.

این پژوهش صرفاً در حوزه هوانوردی انجام شده است بنابراین، تعمیم نتایج آن به دیگر بخش‌ها، امکان‌پذیر نیست.

منابع و مراجع

- [1]. Global Outlook for Air Transport – IATA, 2022.
- [2]. D. J. Dimitrios, D. J., M. C. John & S. F. Maria, (2017). "Quantification of the air transport industry socio-economic impact on regions heavily depended on tourism," *Transportation Research Procedia*, 25, 5242-5254 .

توانمندسازی، آموزش و توسعه مدیران و فرآیندهای کوچینگ و منتورینگ.

پیشنهادهای کاربردی مربوط به انواع کنش‌ها در اجرای خط‌مشی هوانوردی و حمل و نقل هوایی:

۱- کاهش میزان اختلاف بین خط‌مشی‌گذاران، مجریان و کنشگران از طریق برگزاری جلسات مشترک بازننگری برنامه و ارائه بازخورد.

۲- تقویت میزان تعامل و هماهنگی بین سازمانی متولی اجرای برنامه از طریق تعیین کارگروههای مشترک، برگزاری جلسات هماهنگی و... با کنشگران.

۳- نهادینه نمودن عدم پذیرش توصیه‌های سیاسی از سوی ساختار اداری حوزه هوانوردی.

۴- ایجاد ثبات مدیریتی متولیان اجرای برنامه‌های مصوب در بخش هوانوردی.

۵- سهم ساختن و اجازه مشارکت به ذینفعان (شامل شرکتهای هواپیمایی، اجاره کنندگان خدمات، مسافران، کارکنان، جوامع محلی، تأمین کنندگان و ...) در اجرایی نمودن برنامه‌های مصوب.

پیشنهادهای کاربردی مربوط به ماهیت خط‌مشی هوانوردی و حمل و نقل هوایی:

۱- از بین بردن تعارض برنامه‌های مصوب در بخش هوانوردی با دیگر برنامه‌های مصوب در سطح ملی با تعیین کارگروههای متخصص.

۲- توجه به شرایط محیط واقعی در تدوین خط‌مشی بخش هوانوردی با بهره‌گیری از کارشناسان مطلع این حوزه.

۳- ایجاد ثبات قوانین و مقررات مربوط به برنامه‌های مصوب در بخش هوانوردی.

۴- کاهش تعداد قوانین و مقررات متعدد (رویکرد مقررات زدایی) در تدوین برنامه‌های مصوب بخش هوانوردی که به خصوص در دهه‌ی اخیر از سوی بسیاری از کشورها در حوزه‌های مختلف و به خصوص با هدف توسعه کسب و کارها در پیش گرفته شده است.

پیشنهادهای کاربردی مربوط به محیط اجرایی خط‌مشی هوانوردی و حمل و نقل هوایی:

۱- شناسایی موانع محیط سازمانی در اجرایی شدن برنامه‌ها به منظور مرتفع ساختن آنها.

خط‌مشی‌های عمومی در وزارت نیرو. فصلنامه سیاست‌گذاری عمومی، ۷(۱)، ۹۶-۷۹.

[۱۴]. نصوحی، اعتباریان؛ هادی پیکانی، مهربان؛ و ابراهیم زاده (۱۴۰۰). تبیین مدل خط‌مشی‌گذاری باز در تحقق اصول دولت باز. چشم‌انداز مدیریت دولتی، ۱۲(۲)، ۳۳-۱۵.

[۱۵]. ییاوری، غلامرضا؛ و عزیززی، وحید (۱۳۹۹). اولویت‌بندی موانع و چالش‌های عدم دستیابی به اهداف برنامه‌های توسعه اقتصادی، اجتماعی و فرهنگی جمهوری اسلامی ایران در بخش کشاورزی و منابع طبیعی. سیاست‌گذاری اقتصادی، ۱۲(۲۴)، ۲۰۷-۲۳۵.

[۱۶]. پابرجا، نسرين (۱۳۹۹). شناسایی موانع اصلاح ساختار سازمانی دستگاه‌های اجرایی، پایان‌نامه کارشناسی ارشد دانشگاه آزاد اسلامی واحد علوم و تحقیقات تهران.

[۱۷]. نجیب‌زاده، منظری‌توکلی، فاتحی‌راد، نوید؛ و کمالی محمدجلال (۲۰۲۰). تبیین عوامل مرتبط با میزان اجرای خط‌مشی‌های پزشکی قانونی کشور مبتنی بر نظام ارزشی اسلامی و آرایه مدل مطلوب. مجله پزشکی قانونی ایران، ۱۷(۱)، ۲۶-۹.

[۱۸]. طاهری عطار، غزاله؛ پوراحمدی، معین؛ و جمالی، قاسمعلی (۱۳۹۸). رتبه‌بندی معیارهای تاثیرگذار بر بازدارندگی اجرای خط‌مشی‌های خصوصی‌سازی در ایران، مطالعات مدیریت دولتی ایران، ۲(۴)، ۱۰۱-۱۳۵.

[۱۹]. الوانی، مهدی؛ و شریف‌زاده، فتاح (۱۳۹۶). فرآیند خط‌مشی‌گذاری عمومی، چاپ چهاردهم. تهران، انتشارات دانشگاه علامه طباطبائی.

[20]. F. Demir, F. (2021). "Policy implementation. in public policy making in Turkey," (pp. 161-176). Springer, Cham.

[21]. A. Perl, M. Howlett & M. Ramesh (2018). "Policy-making and truthiness: Can existing policy models cope with politicized evidence and willful ignorance in a "post-fact" world?" *Policy Sciences*, 51(4), 581-600 .

[22]. G. L. Nguluwe & C. Keyter (2022). "Analysing the implementation of the

[3]. Annual Review, center bank of the Islamic republic of IRAN), 2019/2020.

[4]. <https://www.cbi.ir/simplelist/21895.aspx>
[۵]. مقدس پور، سعید، دانایی فرد، حسن و کردناییج، اسداله (۱۳۹۲). واکاوی عوامل کلیدی در عدم موفقیت برخی خط‌مشی‌های عمومی در ج.ا. ایران: مطالعه خط‌مشی‌های مالیاتی کشور، فصل‌نامه علمی پژوهشی مدیریت فرهنگ سازمانی، دوره یازدهم، شماره اول، صص ۳۳-۶۸.

[۶]. دانش فرد، کرم‌اله (۱۳۹۶). فرآیند خط‌مشی‌گذاری، تهران، انتشارات صفار.

[7]. P. Andrews-Speed (2022). "How may national culture shape public policy? The case of energy policy in China," *The Energy Journal*, 43(3).

[8]. S. C. O. T. T. McCONNELL (2021). "How can experiments play a greater role in public policy? Three notions from behavioral psychology," *Behavioral Public Policy*, 5(1), 50-59 .

[9]. O. Al-Ubaydli, M. S. Lee, J. A. List, C. L., Mackevicius & D. Suskind, (2021). "How can experiments play a greater role in public policy? Twelve proposals from an economic model of scaling," *Behavioral Public Policy*, 5(1), 2-49 .

[10]. M. Carbo, J. M. & D. J. Graham (2020). "Quantifying the impacts of air transportation on economic productivity: A quasi-experimental causal analysis," *Economics of Transportation*, 24, 100-195.

[11]. M. Abate, & P. Christidis (2020). "The impact of air transport market liberalization: Evidence from EU's external aviation policy," *Economics of Transportation*, 22, 100-164 .

[12]. M. Rhinard (2019). "The crisisification of policy-making in the European Union," *JCMS: Journal of Common Market Studies*, 57(3), 616-633 .

[۱۳]. احدزاده، احد؛ صیاد شیرکش، سعید؛ و جمشیدی اوانکی، مینا (۱۴۰۰). شناسایی عوامل موثر بر اجرای

- [۳۱]. حاجی پور، ابراهیم؛ فروزنده، لطف اله؛ دانایی فرد، حسن؛ فانی، اصغر. طراحی الگوی آسیب شناسی اجرای خط مشی عمومی در ایران.
- [۳۲]. پورکیانی، سلاجقه؛ زارعیپور، سنجر؛ و نصیرآبادی، فضل اله. (۲۰۱۴). تبیین موانع اجرای خط مشی با استفاده از بحث متمرکز گروهی (مورد مطالعه: قانون مدیریت خدمات کشوری). فصلنامه علمی مدیریت سازمان‌های دولتی، ۳(۱۹)، ۲۷-۴.
- [۳۳]. مقدس پور، سعید؛ دانایی فرد، حسن؛ و کردنائیچ، اسداله. واکاوی عوامل کلیدی در عدم موفقیت برخی خط مشی‌های عمومی در ج. ا. ایران: مطالعه خط مشی‌های مالیاتی کشور.
- [۳۴]. رنگریز، مودنی. (۲۰۱۸). شناسایی و اولویت بندی موانع اجرای خط مشی‌های عمومی در سازمان‌های دولتی با استفاده از مدل‌های تصمیم‌گیری چند معیاره. خط‌مشی‌گذاری عمومی در مدیریت، ۸(۴۲۸۱۳۹۶)، ۲۷-۴۳.
- [۳۵]. اله دانشفرد، کرم (۱۳۹۳). موانع اجرای خط‌مشی‌های عمومی در سازمان‌های غیردولتی (بخش خدمات پلیس + ۱۰ و دفاتر خدمات پیشخوان دولت). فصلنامه مدیریت منابع در نیروی انتظامی، ۱۳۹۳(۶)، ۵۰-۲۳.
- [۳۶]. کاظمی نژاد، ساسان؛ الوانی، مهدی؛ و جمشیدی مینا. راهبردهای اجرایی در صنعت نفت کشور بر اساس اولویت بندی عوامل مؤثر بر اجرای خط مشی‌های آن حوزه.
- [۳۷]. منظری، توکلی؛ فاتحی راد، نوید؛ و جلال کمالی، محمد. (۱۳۹۸). تبیین عوامل مرتبط با میزان اجرای خط‌مشی‌های پزشکی قانونی کشور مبتنی بر نظام ارزشی اسلامی و ارائه مدل مطلوب. مجله پزشکی قانونی، ۲۶(۱)، ۱۷-۹.
- [۳۸]. بارانی، صمد؛ فقیهی، ابوالحسن؛ و نجف بیگی، رضا (۱۳۹۶). موانع تحول نظام اداری: مطالعه ای در فرهنگ سازمانی، فصلنامه مطالعات مدیریت عمومی، سال دهم، شماره سی و ششم، ۵-۳۰.
- [۳۹]. شیخ حسنی، علی؛ فقیهی، ابوالحسن؛ و دانش فرد، کرم‌اله (۱۳۹۷). تحلیل خط مشی گذاری مالیاتی در نظام مالیات ارزش افزوده ایران، فصلنامه مدیریت

water supply and sanitation policy of 2008: A Case Study of the Onhimbu Informal Settlement, Outapi, Namibia," *Africa Journal of Public Sector Development and Governance*, 5(1), 109-129 .

- [۲۳]. معمارزاده، غلامرضا؛ و طاهرپور کلاتتری، حبیب‌اله (۱۳۸۴). شرایط و عوامل مؤثر بر اجرای خط‌مشی‌های مالیاتی در ایران، فصلنامه اقتصاد و مدیریت، شماره ۶۸، ۷۱-۸۰.
- [۲۴]. سرمد، زهره؛ بازرگان، عباس؛ و حجازی، الهه (۱۳۹۴). روشهای تحقیق در علوم رفتاری، تهران، انتشارات آگاه، چاپ سیزدهم.
- [۲۵]. وحدتی، حجت؛ و منتظری نجف‌آبادی (۲۰۲۰). عارضه‌یابی اجرای خط‌مشی‌های دولتی در دانشگاه‌های علوم پزشکی ایران با رویکرد آنتروپی شانون. راهبردهای مدیریت در نظام سلامت، ۵(۳)، ۲۰۹-۲۲۶.
- [۲۶]. ضابط پور کردی، حسین؛ امین بیدختی، علی اکبر؛ رضایی، علی محمد؛ و صالحی عمران، ابراهیم. شناسایی و اولویت بندی موانع و چالش‌های اجرای خط مشی‌های آموزش عالی در ایران.
- [۲۷]. لطیفی، م.، کمیلی فرد، م. (۲۰۱۸). شناسایی موانع عملیاتی شدن سیاست‌های کلی نظام اداری ابلاغی مقام معظم رهبری مدظله العالی. مطالعات راهبردی بسیج، ۲۱(۷۸)، ۱۰۰-۷۳.
- [۲۸]. عباسی، معتضدیان؛ و میرزایی، محمد قاسم (۲۰۱۶). بررسی موانع اجرای خط مشی‌های عمومی در سازمان‌های دولتی. پژوهش‌های مدیریت منابع سازمانی، ۶(۲)، ۴۹-۶۹.
- [۲۹]. مجیدپور، نامداریان (۲۰۱۶). شناسایی موانع اجرای اسناد سیاست علم و فناوری کشور. مدیریت نوآوری، ۴(۴)، ۳۱-۶۰.
- [۳۰]. علی آبادی، ابراهیم؛ عزیزی، محمد؛ عالم تبریز، اکبر؛ و داوری، علی. شناسایی موانع اجرای خط مشی‌های کارآفرینی و نوآوری در برنامه‌های توسعه جمهوری اسلامی ایران.

- policy for English learners. *Educational Administration Quarterly*, 56(1), 3-45.
- [45]. S. Giest (2018). "Entrepreneurial activities in policy implementation: Sweden's national wind coordinators," *Regional Environmental Change*, 18:1299-1308.
- [46]. S. Liu & X. Zhao (2019). How far is educational equality for China? Analyzing the policy implementation of education for migrant children. *Educational Research for Policy and Practice*, 18(1), 59-74 .
- [47]. S. Phulkerd, M. Lawrence, S. Vandevijvere, S., Sacks, G., Worsley, A., & Tangcharoensathien, V. (2015). "A review of methods and tools to assess the implementation of government policies to create healthy food environments for preventing obesity and diet-related non-communicable diseases," *Implementation Science*, 11(1), 1-13 .
- [48]. S. HyungSok, (2016). "Factors affecting the implementation of democratic school management policy in the republic of korea", (University of Pittsburgh).
- دولتی، دانشکده مدیریت دانشگاه تهران، دوره ۱۰ شماره ۱، ۱۳۷-۱۶۰.
- [۴۰]. رنگریز، خیراندیش؛ و لطیفی جلیسه، سلیمه (۱۳۹۷). بررسی موانع اجرای خطمشی‌های عمومی در سازمان‌های دولتی با استفاده از روش فراترکیب. *سیاستگذاری عمومی*, ۴(۱), ۱۳۸-۱۲۳.
- [۴۱]. محمدی آزاد م. (۱۳۹۶). شناسایی و رتبه بندی عوامل موثر بر اجرای خطمشی‌های مالیاتی در ایران. *فصلنامه علمی تخصصی رویکردهای پژوهشی نوین در مدیریت و حسابداری*.
- [۴۲]. نادری فر، علی؛ هراتی، محسن؛ و یونسی بارانی، نظر (۱۳۹۵). بررسی عامل‌های مؤثر بر اجرای موفق خطمشی‌های مالیاتی مصوب مجلس شورای اسلامی در اداره مالیات شهرستان زابل، *کنفرانس بین‌المللی مدیریت و حسابداری*، تهران.
- [43]. A. Moseley & E. Thomann, (2020). "A behavioral model of heuristics and biases in frontline policy implementation," *Policy & Politics*.
- [44]. M. Mavrogordato & R. S. White (2020). Leveraging policy implementation for social justice: How school leaders shape educational opportunity when implementing