

واکاوی موانع و چالش‌های سیاست‌گذاری آموزشی حوزه حمل‌ونقل هوایی (مورد مطالعه: دانشکده صنعت هوایمایی)

علی چنگیزی^۱

حیدر تورانی^۲

چکیده

صنعت هوانوردی ایران ظرفیت کافی برای ارتقای جایگاه خود در جهان را دارد، اما ضریب استفاده از این ظرفیت‌ها در کشورمان ناچیز است. یکی از راه‌های جبران آن توجه به کیفیت آموزش‌هاست. هدف از این تحقیق، شناسایی چالش‌ها و موانع سیاست‌گذاری‌های آموزشی حوزه حمل‌ونقل هوایی است. این تحقیق از نوع آمیخته است. تحلیل کیفی با روش تحلیل مضمون انجام شده است. مصاحبه‌ها به طریق نیمه‌ساختاریافته از راه نمونه‌گیری هدفمند، تا رسیدن به اشباع نظری با ده نفر از مدیران، استادان و کارشناسان برای یافتن موانع و مشکلات پیش روی آموزش در حوزه حمل‌ونقل هوایی انجام شد. با تجزیه و تحلیل داده‌ها هفت مضمون اصلی شناسایی شد: منابع انسانی ناکارآمد، فقدان سیاست‌گذاری جامع، ضعف مدیریت، محیط ناپایدار، به‌روزی نبودن فناوری، ضعف آموزش و ارتباطات نامؤثر. در بخش کمی، جامعه آماری شامل ۲۸۰ نفر از دانشجویان دانشکده صنعت هوایمایی است. حجم نمونه ۱۶۹ نفر محاسبه شد که با توجه به فرمول کوکران کافی است. تحلیل کمی با استفاده از آزمون تی و فریدمن انجام شد. با استفاده از آزمون تی، تأثیرگذاری عوامل بررسی و تأیید و با استفاده از آزمون فریدمن، میزان تأثیر و اهمیت هر کدام معین شد. از بین مضامین اصلی ارتباط نامؤثر بین بخش‌های گوناگون صنعت هوایمایی مهم‌ترین مشکل و مانع سیاست‌گذاری در حوزه آموزش صنعت حمل‌ونقل هوایی است.

واژگان کلیدی: سیاست‌گذاری آموزشی، موانع سیاست‌گذاری، حمل‌ونقل هوایی، آموزش

تاریخ دریافت: ۱۳۹۹/۰۷/۲۵

تاریخ بازنگری: ۱۳۹۹/۰۸/۲۹

تاریخ پذیرش: ۱۳۹۹/۰۹/۰۸

مقدمه

تأثیری اساسی دارد. همه این‌ها بیانگر لزوم توسعه این صنعت، به‌خصوص در کشورهای درحال توسعه، است. در کشور ما، ایران، هم این صنعت در توسعه اقتصادی، اجتماعی و فرهنگی تأثیر بسزایی دارد. آگاهی از مشکلات و فرصت‌هایی که این

در قرن ۲۱، صنعت حمل‌ونقل هوایی بیانگر شرایط اقتصادی و توسعه جوامع است. این صنعت یکی از عوامل مهم توسعه در حوزه اقتصادی، فرهنگی و اجتماعی است. نباید فراموش کرد که صنعت حمل‌ونقل هوایی در تبادلات فرهنگی بین جوامع هم

۱. دانشجوی دکتری مدیریت دولتی، دانشکده مدیریت، دانشگاه آزاد اسلامی واحد تهران جنوب، تهران، ایران (نویسنده مسئول): a.changizy@gmail.com

۲. دانشیار، سازمان پژوهش و برنامه‌ریزی آموزشی، وزارت آموزش و پرورش، تهران، ایران.

هوایمایی کشوری است، اما این دانشکده به‌منزله قطب آموزشی صنعت حمل‌ونقل هوایی به‌منظور اجرای خط‌مشی‌های آموزشی و تربیت نیروی متخصص در حوزه صنعت حمل‌ونقل هوایی با چه مشکلات و موانعی روبه‌رو است تا با شناخت این مشکلات بتواند نقاط ضعف عنوان‌شده در برنامه راهبردی صنعت حمل‌ونقل هوایی (۱۳۹۷) را برطرف کند، ضعف‌هایی مانند فقدان طرح جامع آموزشی، عدم شناخت نیازهای دقیق آموزشی، مناسب و به‌روزی بودن تجهیزات آموزشی، فقدان برنامه آموزشی در بیشتر مراکز آموزشی با وجود زیرساخت‌های علمی مناسب (سازمان هوایمایی کشوری، ۱۳۹۷، ص ۳۳۶). با وجود سابقه طولانی آموزش در حوزه صنعت حمل‌ونقل هوایی در کشورمان، در گذر ایام، هنوز خط‌مشی آموزشی جامعی در حوزه آموزش در صنعت حمل‌ونقل هوایی وجود ندارد یا با موانع جدی روبه‌روست؛ بنابراین هدف این پژوهش شناسایی و اولویت‌بندی موانع و مشکلات سیاست‌گذاری خط‌مشی‌های آموزشی در صنعت حمل‌ونقل هوایی است. با شناسایی این مشکلات می‌توان سیاست‌های آموزشی را به‌گونه‌ای طراحی کرد که با محیط پرتلاطم عصر حاضر سازگار باشد.

۱. مبانی نظری

در هزاره سوم و دنیای پویای امروز، که آن را عصر دانش هم خوانده‌اند، نیاز روزافزون به دانش و فناوری، جایگاه مهم و ویژه‌ای به دانشگاه‌ها و مراکز آموزشی بخشیده است. پیشرفت اقتصادی و تربیت مردم و نسل جدید و پیشگام در زمینه خدمت به مردم، دولت، جامعه و صنعت از تعهدات عمده دانشگاه‌ها و مراکز آموزشی است (Hirsch and Weber, 1999) که طبعاً جایگاه ویژه‌ای در توسعه پایدار کشورها دارند (Yanez and Uruburu et al., 2019). سیاست‌گذاری آموزشی به‌معنای اصول سیاست‌گذاری دولت در حوزه آموزش تعریف شده است (ملکی‌پور و همکاران، ۱۳۹۷، به نقل از Ball, 2006). این سیاست‌ها تأثیر ویژه‌ای در افزایش کیفیت خروجی نظام آموزشی، یعنی دانش‌آموختگان دارند (ملکی‌پور و همکاران، ۱۳۹۷). سیاست‌های آموزشی موضوعی پیچیده و مشحون از ارزش‌های متعدد است و بر ساخته از کنش‌های اجتماعی، کنش‌هایی با شناخت ظرفیت‌های جامعه‌شناختی که به‌نوبه خود بر محیط‌های بومی، منطقه‌ای و جهانی مبتنی‌اند (عباسپور و مرادی، ۱۳۹۶). در تعریفی دیگر، می‌توان مجموعه اقداماتی را که دولت‌ها درباره آموزش و نحوه اداره، ساخت و اجرای آموزش انجام می‌دهند خط‌مشی یا سیاست آموزشی تعریف کرد (Vi-ennt and Pont, 2017, p. 19).

اجرای خط‌مشی‌ها در جوامع گوناگون با مشکلات و موانعی روبه‌روست (Batsuuri, 2016). مشکلات اجرا زمانی رخ

صنعت با آن مواجه است موجب ارائه خط‌مشی‌ها و راهبردهای مناسب‌تر برای توسعه این صنعت می‌شود (ضربایی و همکاران، ۱۳۸۸). حمل‌ونقل هوایی از امور زیربنایی و یکی از اجزای مهم چرخه تولید به‌شمار می‌رود و اساساً این صنعت در هر کشور و منطقه‌ای، از جمله ایران، راهبردی به‌شمار می‌رود (فولادچی و همکاران، ۱۳۹۷). باری، صنعت حمل‌ونقل هوایی کلید توسعه اقتصاد جهانی است. این مزیت اقتصادی گسترده در اثر ارتباط بین شهرها به‌وجود می‌آید و امکان گردش فناوری‌ها، ایده‌ها و کالا، مردم و سرمایه را تسهیل می‌کند (IATA, 2020). سازمان هوایمایی کشوری، به‌منزله سیاست‌گذار اصلی در حوزه صنعت حمل‌ونقل هوایی، در برنامه جامع این صنعت، از جمله عوامل حیاتی موفقیت آن را وجود مراکز آموزشی مهارتی دارای گواهینامه بین‌المللی ذکر کرده است (سازمان هوایمایی کشوری، ۱۳۹۷). در قرن حاضر نیروی انسانی کارآمد، سرمایه محوری هر سازمانی است (دراکر، ۱۹۹۹). کارشناسان نیز ریشه مشکلات صنعت هوانوردی را ضعف سیستم آموزشی تخصصی عنوان می‌کنند و در حال حاضر، سیستم آموزش تخصصی صنعت حمل‌ونقل هوایی را پاسخ‌گوی نیاز کشور نمی‌دانند.

سرمایه انسانی مهم‌ترین تأثیر را در رسیدن سازمان‌ها به اهدافشان دارند (خرده‌گیر و همکاران، ۱۳۹۶) و سازمان‌ها نگاه ویژه‌ای به تأثیر نیروی انسانی دارند (NG and Parry, 2016, p. 3). انسان در جهان آشوبناک امروزی مهم‌ترین اثر را در سازمان‌ها و رسیدن به اهداف سازمان‌ها دارد. نیروی انسانی کارآمد و متخصص مزیت رقابتی هر سازمانی است (Gibbs et al., 2015, p. 172). دانشگاه‌ها و مراکز آموزش عالی تخصصی از جمله سازمان‌هایی هستند که تربیت نیروی متخصص را مطمح نظر قرار داده‌اند (دوالی و همکاران، ۱۳۹۶). البته در سال‌های اخیر دانشگاه‌ها هم مثل سایر سازمان‌ها با محیطی پرتلاطم روبه‌رو بوده‌اند. فائق آمدن بر این محیط آشوبناک نیازمند تحول در اهداف و رسالت‌های مراکز آموزشی است (هاوسریت و شونفلد، ۲۰۰۸ به نقل از تقفی و همکاران، ۱۳۹۷). توسعه منابع انسانی از جمله سیاست‌ها و مسئولیت‌های دولت است که به‌نوبه خود دارای خرده‌سیستم‌های آموزش و عرضه نیروی انسانی است (پاکدل و همکاران، ۱۳۹۷). دانشکده صنعت هوایمایی به‌منزله قدیمی‌ترین مرکز آموزش نیروهای تخصصی دولتی در حوزه حمل‌ونقل هوایی شناخته می‌شود. اگرچه پیشنهاد شده است در حوزه آموزش و بهسازی دولت و افزایش نوآوری و بهره‌وری دولت، وظایف خود را در حوزه آموزش از طریق بخش خصوصی هم انجام دهد (محمودی و همکاران، ۱۳۹۶)، همچنان مهم‌ترین مرکز در آموزش نیروی متخصص در این حوزه دانشکده صنعت

ناشی از ماهیت حوزه علوم، تحقیقات و فناوری و موانع مربوط به مجریان خط‌مشی و موانع محیطی را شناسایی کرده‌اند. پورکیانی و همکاران (۱۳۹۳) جزئی‌نگری و یک‌بعدنگری و همچنین کمبود منابع انسانی شایسته و عدم تعهد و حمایت مجریان را از جمله موانع اجرای خط‌مشی قلمداد کرده‌اند. رزقی رستمی (۱۳۸۳) و کالیستا (۱۹۹۵) انتخاب ابزارهای نامناسب را به‌منزله مهم‌ترین مانع اجرای خط‌مشی عنوان کرده‌اند. داکوسکا^۱ و همکاران (۲۰۱۸) به خط‌مشی‌گذاری آموزش عالی اروپا پرداخته‌اند و بر اهمیت تحصیلات عالی در رشد اقتصادی در اتحادیه اروپا تأکید کرده‌اند. هانینگ (۲۰۰۶) مهم‌ترین مشکلات اجرای خط‌مشی عمومی در حوزه آموزش را مکان، خط‌مشی و افراد دانسته است. بیر و استات^۲ (۲۰۰۰) هم موانع اجرای خط‌مشی را سبک مدیریتی از بالا به پایین، راهبردهای نامشخص، مهارت ناکافی و اولویت‌های متعارض دانسته‌اند.

۲. روش‌شناسی

از آنجاکه با روش‌های تحقیق کمی و کیفی به‌تنهایی نمی‌توان پیچیدگی‌های مسائل و عناصر تشکیل‌دهنده آن را مطالعه کرد، از ترکیب این روش‌ها استفاده می‌شود. این پژوهش در چارچوب رویکرد آمیخته (کیفی و کمی) و با به‌کارگیری تحلیل مضمون انجام شده است. از روش تحلیل مضمون بیشتر برای بررسی عوامل و پیامدهای خط‌مشی‌های عمومی، تحلیل دیدگاه‌های سیاست‌گذاران و مدیران و آسیب‌شناسی فرایند سیاست‌گذاری استفاده می‌شود. علاوه‌براین، در پژوهش‌های مرتبط با خط‌مشی‌گذاری از این روش برای بررسی عوامل مؤثر رد اجرای سیاست‌های مضامین و استدلال‌های سیاستی، و ادراک مدیران و سیاست‌گذاران، آسیب‌های فرایند سیاست‌گذاری و مؤلفه‌های سیاست‌ها هم استفاده شده است (کمالی، ۱۳۹۷). به‌منظور گردآوری داده‌ها در بخش کیفی از روش مصاحبه نیمه‌ساختاریافته استفاده شده است و مصاحبه‌ها تا رسیدن به اشباع نظری ادامه پیدا کرد. در این بخش نمونه‌گیری به‌صورت هدفمند^۳ انجام شد. در مجموع با ده نفر از استادان، مدیران و کارشناسان آموزش مطلع از بحث آموزش در صنعت هوانوردی مصاحبه انجام شد، پژوهشگران کدها را در قالب شش مرحله استخراج کردند و در نهایت مدل تهیه‌شده به سه نفر از استادان باسابقه مدیریتی در دانشکده صنعت هوایی (معاون آموزشی، مدیر گروه آموزشی، ریاست دانشکده) ارائه شد و قابلیت اعتماد^۴ مدل به تأیید آن‌ها رسید. در مرحله نهایی پژوهش

می‌دهد که نتایج مناسب به‌دست نیاید؛ این مشکلات مختص کشورهای جهان سوم نیست، بلکه در هر زمان و مکان و جامعه‌ای امکان وقوع دارد (Denhardt and Catlaw, 2014). موانع، سیاست‌گذار را از رسیدن به اهداف مطلوبش با مشکل مواجه می‌کند؛ به‌نحوی که تصمیم‌گیرندگان را به این نتیجه می‌رساند که سیاست اتخاذشده، دیگر تأمین‌کننده اهداف مطلوبشان نیست (رنگریز و موذنی، ۱۳۹۶). اجرای خط‌مشی‌ها در ایران هم با موانعی روبه‌روست. این موانع موجب شده است که در ایران بسیاری از خط‌مشی‌ها یا ناقص اجرا شوند یا اصلاً اجرا نشوند؛ موانعی مانند موانع مدیریتی، محیطی، منابع انسانی، ارتباطی، ماهیت خط‌مشی و سیستمی (سعیدی و دورانی، ۱۳۹۷). هدف‌گذاری مبهم و خطی‌مشی‌گذاری غیرواقعی هم می‌تواند از جمله موانع و مشکلات اجرای خط‌مشی‌های عمومی باشد (رنگریز و موذنی، ۱۳۹۶). این تصور که اگر خط‌مشی به‌درستی اجرا نشد، قصور از مجریان است چندان با واقعیت امر منطبق نیست؛ بسیاری از مسائل خط‌مشی در زمان سیاست‌گذاری رخ می‌دهد (معمارزاده، ۱۳۸۵).

مطالعات اندکی درباره موانع و مشکلات سیاست‌های آموزشی انجام شده است. ضابط‌پور کردی و همکاران (۱۳۹۸) در پژوهشی از نوع آمیخته به شناسایی و اولویت‌بندی موانع و چالش‌های اجرای خط‌مشی‌های آموزش عالی در ایران پرداخته‌اند. آن‌ها که در بخش کیفی از مصاحبه نیمه‌ساختاریافته و در بخش کمی از پرسش‌نامه‌ی ماحصل بخش کیفی استفاده کرده‌اند، با استفاده از نظر ۵۰ نفر از اعضای هیئت علمی و متخصصان آموزش عالی، ده مفهوم اصلی را استخراج کرده‌اند که عبارت‌اند از: موانع مدیریتی - ساختاری، موانع درون‌سازمانی، موانع فردی، موانع کلان‌کشوری، موانع مربوط به تدوین خط‌مشی، موانع مربوط به نظام آموزشی، موانع مربوط به اسناد بالادستی، موانع محیطی و ابزاری و در نهایت موانع اجتماعی و فرهنگی. رنگریز و همکاران (۱۳۹۷) در تحقیقی با روش فراترکیب، مهم‌ترین موانع اجرای خط‌مشی را به تدوین خط‌مشی، مجریان خط‌مشی، مدیریت، ساختار، منابع مالی، اطلاعاتی و فناوریانه و محیطی مرتبط دانسته‌اند. سعیدی و دورانی (۱۳۹۷) در تحقیقی توصیفی - پیمایشی که در بین کارکنان و مدیران حوزه ستادی وزارت نفت انجام داده‌اند، موانع مدیریت، موانع انسانی، ارتباطی، محیطی، موانع مربوط به ماهیت خط‌مشی و موانع سیستم را از جمله موانع اجرای خط‌مشی دانسته‌اند. عباسی و بیگی (۱۳۹۵) در پژوهشی با رویکرد کیفی به تبیین مشکلات اجرای خط‌مشی‌های عمومی در حوزه علوم، تحقیقات و فناوری پرداخته‌اند و ضمن مصاحبه با خبرگان (مسئولان وزارت علوم، تحقیقات و فناوری، رؤسا و معاونان دانشگاه‌ها و صاحب‌نظران این حوزه)، پنج مؤلفه شامل عملکرد افراد و نهادهای خط‌مشی‌گذار، موانع ساختاری و مدیریتی، موانع

1. Dakowska

2. Beer and Eisenstat

3. Purposive

4. Trustworthiness

مشکلات و موانع در حوزه آموزش صنعت حمل‌ونقل هوایی است. در این تحقیق از رویکرد تحلیل مضمونی کلارک و برون (2006) استفاده شده که در قالب شش مرحله انجام شده است. این تحلیل شامل فرایند مستمر رفت‌و برگشت بین داده‌ها و مجموعه کدها و تحلیل و تفسیر مستمر آن است. تحلیلگری از همان مرحله اول از مراحل شش‌گانه آغاز می‌شود؛ به‌نحوی که هیچ راه منحصر به فردی برای آغاز مطالعه برای تحلیل مضمون وجود ندارد (Braun and Clarke, 2006).

مرحله اول) مواجه شدن با داده‌ها: جست‌وجوی معانی و الگوها غوطه‌ور شدن در متن با استفاده از بازخوانی و خواندن مکرر داده‌ها.

مرحله دوم) ساختن کدهای اولیه: پس از آشنایی با داده‌ها کدهای اولیه ساخته می‌شود. در این پژوهش محقق کدگذاری را به‌صورت دستی انجام داده است. کدها ویژگی‌هایی از متن را برای محقق آشکار می‌کند که از نظر او جالب توجه هستند.

برای رتبه‌بندی مضامین اصلی و مشخص شدن اهمیت عوامل از نظر دانشجویان دانشکده صنعت هواپیمایی، پرسش‌نامه‌ای با هفت سؤال طراحی شد که شامل مضامین اصلی بود. این پرسش‌نامه در اختیار دانشجویان قرار گرفت و اثرگذاری عوامل از خیلی زیاد، زیاد، متوسط کم و خیلی کم، در پرسش‌نامه پنج‌گزینه‌ای به دانشجویان ارائه شد. جامعه آماری در بخش کمی عبارت از تمام دانشجویان دانشکده صنعت هواپیمایی به تعداد ۲۸۰ نفر است. حجم نمونه با استفاده از فرمول کوکران تعیین شد. در این بخش از روش نمونه‌گیری تصادفی ساده استفاده شد. روایی پرسش‌نامه - با توجه به اینکه محتوای پرسش‌نامه براساس مضامین به‌دست‌آمده تهیه شده و عبارت است از همان مضامین - تأیید شد. در ادامه داده‌ها با نرم‌افزار SPSS تجزیه و تحلیل شدند و پایایی پرسش‌نامه با استفاده از روش آلفای کرونباخ به میزان ۰/۸۵ محاسبه شد.

۳. بخش کیفی: تجزیه و تحلیل داده‌ها و یافته‌های تحقیق

هدف پژوهش حاضر شناسایی ایده‌های اولیه برای شناسایی

جدول ۱: فرایند استخراج کدهای اولیه

کد احصاشده	متن مصاحبه
(م ۱) ضعف روابط بین‌المللی	ناپایداری سیاسی در برقراری ارتباطات خارجی در حوزه آموزش در صنعت هوانوردی اثر گذاشته است.
(م ۱) فقدان سیاست‌گذاری‌های کلان	فقدان خط‌مشی کلان و بلندمدت قابل‌انکاد در صنعت هوانوردی و آموزش آن احساس می‌شود.
(م ۳) بی‌توجهی به حوزه صنعت هوانوردی	ابعاد گوناگون صنعت هواپیمایی برای سیاست‌گذاران کلان نامشخص است.
(م ۳) فقدان ارتباطات مؤثر بین سازمان‌های متولی صنعت هوانوردی و آموزش	ارتباط سازنده‌ای بین مراکز آموزشی و صنعت هوانوردی وجود ندارد.
(م ۴) فقدان سیاست‌گذاری‌های کلان	مراکز آموزشی وابسته به صنعت بلا تکلیف هستند
(م ۱) ضعف‌های اثرگذاران در تصمیم‌گیری‌ها	ناکارآمدی گروهی از اثرگذاران به علت تاریخچه‌ای که بر کشور و صنعت و آموزش گذشته است.
(م ۳) بی‌توجهی به اشتغال‌زایی در صنعت	مشخص نبودن میزان اشتغال‌زایی صنعت هوانوردی نزد سیاست‌گذاران موجب شده است کمتر به این حوزه توجه شود.
(م ۴) تحریم‌های بین‌المللی	تحریم‌های صنعت هواپیمایی موجب ازرق افتادن صنعت شده است.
(م ۵) آموزش غیر مؤثر	سرفصل‌های دروس موجود با نیازهای صنعت هماهنگ نیست.
(م ۶) ضعف مدیریت	ضعیف بودن مدیریت در صنعت هوانوردی و مراکز آموزشی.
(م ۴) فرسودگی ناوگان هوایی	میانگین عمر ناوگان هوایی بالاست.
(م ۴) فاصله بین تئوری و عمل	به‌رو نبودن کارگاه‌های آموزشی موجب شده است بین آنچه درس داده می‌شود و آنچه نیاز است فاصله بیفتد.
(م ۵) ضعف روابط بین‌المللی خارجی	به علت فقدان ارتباطات خارجی وسایل کمک آموزشی مناسب و به‌روزی تهیه نشده است.

متن مصاحبه	کد احصاشده
استادان به‌روز نیستند و بین تئوری و آنچه در صنعت موردنیاز است، فاصله است.	(م ۶) به‌روزی نبودن استادان
منابع انسانی کارآمدی وجود ندارد.	(م ۶) منابع انسانی ناکارآمد
این تفکر که نیازی به آموزش در صنعت هوانوردی وجود ندارد، احساس می‌شود.	(م ۷) فقدان تفکر نیاز به آموزش
در جامعه اعتماد و اعتباری که به صنعت هوانوردی، به‌منزله صنعت هایتک وجود داشت، دیگر وجود ندارد و این موضوع در آموزش هم اثر گذاشته است.	(م ۷) کاهش سرمایه اجتماعی
کم‌رنگ بودن دانش استادان در حوزه حمل‌ونقل هوایی و نبود کارآموزی در این خصوص.	(م ۸) به‌روزی نبودن استادان
سوء مدیریت برنامه‌ریزان و نیازنداشتن به برنامه‌ریزی بلندمدت.	(م ۸) ضعف مدیریت و فقدان راهبردهای بلندمدت

مرحله ۳) جست‌وجوی کدهای گزینشی: در این مرحله محقق از بین کدهای اولیه احصاشده، تحلیل کدهای خود را آغاز و کدهای ناقص را حذف می‌کند و کدها را برای خلق مضمون اصلی ترکیب می‌سازد.

مرحله ۴) شکل‌گیری مضامین فرعی: محقق مضامینی را که در مرحله ۳ خلق شده است بازبینی می‌کند که شامل دو مرحله

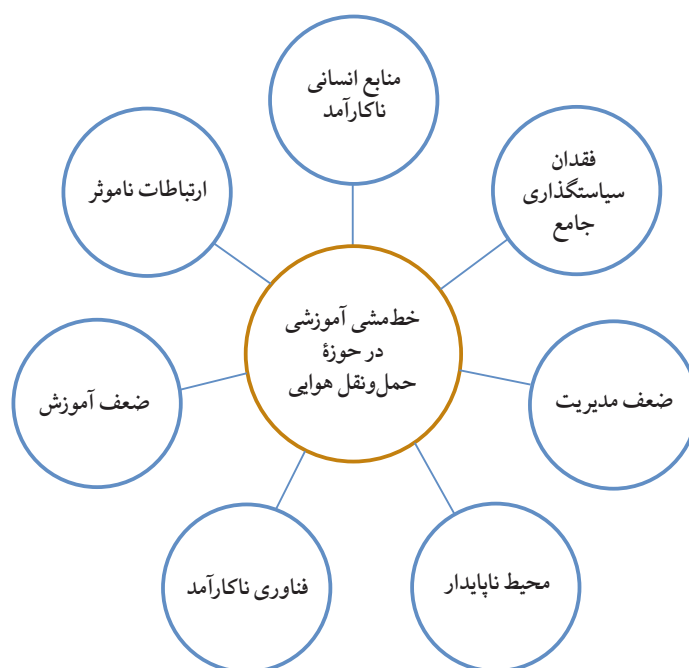
بازبینی و شکل‌دهی مضامین فرعی است و اعتبار مضامین با توجه به مجموعه داده‌ها سنجیده می‌شود.

مرحله ۵) اسم‌گذاری مضامین اصلی: در این مرحله مضمون‌های اصلی شناسایی و اسم‌گذاری می‌شود. با شناسایی ماهیت آنچه مضمون اصلی کدام جنبه از داده‌ها را در خود دارد، درنهایت هفت مضمون اصلی شناسایی شد.

جدول ۲: فرایند استخراج مضامین اصلی

مضمون اصلی	مضمون فرعی
منابع انسانی ناکارآمد	به‌روزی نبودن منابع انسانی، تراکم نیروی انسانی، به‌روزی نبودن استادان، فقدان آموزش مناسب منابع انسانی، فقدان انگیزه در بین کارکنان و استادان، محیط پراسترس و فقدان صداقت و اعتماد.
ارتباطات نامؤثر (ساختار)	ارتباطات با کارشناسان سازمان هواپیمایی کشوری، فقدان ارتباطات با شرکت‌های هواپیمایی، فقدان ارتباطات با سایر مراکز متولی آموزش، فقدان ارتباط سازنده بین دانشکده و شرکت فرودگاه‌ها، فقدان ارتباطات بین اجزای مختلف سازمان، ناهماهنگی بین ذی‌نفعان و دانشکده به‌منزله متولی آموزش، پرهزینه‌بودن ارتباطات بین‌المللی، ارتباطات درون‌سازمانی و بیرون‌سازمانی نامؤثر.
ضعف آموزش	به‌روزی نبودن آموزش‌ها، تطابق‌نداشتن آموزش‌ها با نیازهای صنعت، فقدان نیازسنجی آموزشی، به‌روزی نبودن کارگاه‌های آموزشی تخصصی، فقدان پرورش نیروهای زبده، آموزش برای آموزش و نه کاربرد، فاصله شکل‌گرفته بین دانش روز دنیا و آموزش‌های داخلی، هزینه بالای آموزش، تدوین‌نکردن دوره‌های آموزشی جدید و به‌روزی نبودن آموزش به‌صورت مجازی، سیلابس‌های آموزشی نامنطبق با صنعت هوانوردی.
فقدان قوانین و مقررات و سیاست‌گذاری جامع	مراجع متعدد تصمیم‌گیری، فقدان خط‌مشی بلندمدت و قابل‌انکاد در صنعت و طبعاً در آموزش، ناشناخته‌بودن ابعاد گوناگون صنعت هواپیمایی برای سیاست‌گذاران، فقدان چارچوب قانونی لازم، سیاست‌گذاری غلط در پذیرش دانشجو، بلا تکلیفی مراکز آموزشی وابسته به دستگاه‌های دولتی و مرتبط با صنعت، انحلال دانشکده‌های تخصصی وابسته به وزارتخانه‌ها، ناشناخته‌بودن ابعاد گوناگون صنعت برای سیاست‌گذاران.
ضعف مدیریت	نادیده‌گرفتن پیوستگی رخدادها در زمان و سازمان‌های درگیر، تغییرات مکرر مسئولان بالادستی، ناکارآمدی طیفی از اثرگذاران، بی‌کفایتی مدیران ارشد، بخشی‌نگری، مدیریت جزء‌نگر، فقدان راهبرد آینده‌نگر، روزمرگی، قوم‌گرایی.
محیط ناپایدار	کاهش سرمایه اجتماعی، تحریم‌های بین‌المللی، عدم شناسایی رقبای بومی، منطقه‌ای و جهانی، ناپایداری ارتباطات خارجی، وابستگی فنی و فناورانه به کشورهای توسعه‌یافته، محیط غیررقابتی، نداشتن اعتماد به صنعت هوانوردی.
فناوری ناکارآمد	فقدان زیرساخت‌های آموزشی به‌روز، بالابودن میانگین عمر ناوگان هوایی.

مرحله ۶) گزارش‌گیری: این مرحله شامل تحلیل و ارائه گزارش تحلیل نهایی و گزارش نگاشته شده است. در شکل ۱ مضامین به‌دست‌آمده ارائه شده است و در ادامه



شکل ۱: شبکه مضامین به‌دست‌آمده از تحقیق

۴. بخش کمی

در مرحله نهایی پژوهش برای تحلیل داده‌ها و رتبه‌بندی آن‌ها از آزمون فریدمن استفاده شد. جامعه آماری پژوهش عبارت است از دانشجویان دانشگاه صنعت هوایمایی به تعداد ۲۸۰ نفر، و حجم نمونه ۱۶۹ نفر محاسبه شد که با توجه به فرمول کوکران کافی بود؛ زیرا بنابه گفته محققان غالب‌ترین نوع همکاری و ارتباط بین دانشگاه‌ها و مراکز آموزشی و صنعت در حد به‌کارگیری دانش‌آموختگان دانشگاه‌هاست (فرتاش و خیاطیان، ۱۳۹۸). نمونه‌گیری به‌صورت تصادفی ساده انجام گرفت. در این مرحله ابتدا با استفاده از آزمون t -test تأثیرگذاری یا عدم تأثیرگذاری هر یک از عوامل بررسی شد که در نهایت تأثیر تمام عوامل تأیید شد.

جدول ۳: نتایج آزمون t

Test Value = 3					مضامین
Upper	Mean Difference	Sig. (2-tailed)	Df	t	
۰/۹۱۴۳	۰/۷۲۷۸۱	۰/۰۰۰	۱۶۸	۷/۷۰۳	منابع انسانی ناکارآمد
۱/۱۴۶۹۹	۱/۳۱۷۶۵	۰/۰۰۰	۱۶۹	۱۷/۰۸۷	ارتباطات نامؤثر
۰/۹۶۵۸	۰/۷۹۲۹۰	۰/۰۰۰	۱۶۸	۹/۰۵۴	ضعف آموزش
۱/۱۴۶۴	۰/۹۹۴۰۵	۰/۰۰۰	۱۶۷	۱۲/۸۸۵	فقدان سیاست‌گذاری جامع
۱/۱۳۵۴۹	۱/۲۱۷۶۵	۰/۰۰۰	۱۶۹	۱۷/۵۰۹	ضعف مدیریت
۰/۸۵۸۰	۰/۶۶۲۷۲	۰/۰۰۰	۱۶۸	۶/۶۷۰۰	محیط ناپایدار
۰/۰۸۷۹	۰/۹۲۳۰۸	۰/۰۰۰	۱۶۸	۱۱/۰۵۴	فناوری ناکارآمد

درنهایت با استفاده از آزمون فریدمن میزان تأثیر و اهمیت هریک از عوامل بررسی شد. براین اساس ارتباطات نامؤثر مهم‌ترین مشکل پیش‌روی سیاست‌گذاری آموزشی و پس از آن، ضعف مدیریت و فقدان سیاست‌گذاری جامع در حوزه آموزش حمل‌ونقل هوایی، فناوری ناکارآمدی و ضعف آموزش، منابع انسانی ناکارآمد و محیط ناپایدار در رتبه‌های بعدی قرار دارند. ضعف در این سیاست‌گذاری‌ها با تحریم‌ها و بالارفتن عمر ناوگان هوایی ایران و کاهش تعداد هواپیماهای عملیاتی همراه شده که خود موجب شده است برنامه‌ریزی‌ها در این بخش با نگاه حداقلی و حفظ شرایط موجود باشد تا پیشبرد و پیشرفت در این حوزه. با وجود این، پیشنهاد می‌شود کارگروهی برای هماهنگی بین بخش‌های گوناگون صنعت هواپیمایی با هدف سامان‌دهی امر مهم و اساسی آموزش - که پایه و اساس امنیت در صنعت هواپیمایی است - تشکیل شود تا ضمن هماهنگی بین بخش‌های متعدد، آموزش‌هایی به منظور برطرف کردن ضعف‌های صنعت باشد و این کارگروه پیشنهادی سیاستی خود را به رده‌های بالاتر برای اتخاذ سیاست‌های مناسب ارائه کند و به‌جای جزئی‌نگری و توجه به سازمان خود، شبکه‌ای تشکیل شود برای هماهنگی و همکاری. ضمن اینکه ضعف مدیریت فقط با ارائه آموزش‌های مدیریتی لازم به مدیران برطرف می‌شود که در این خصوص هم دانشکده صنعت هواپیمایی می‌تواند پیشگام باشد.

نتیجه‌گیری

باتوجه به پویایی عصر کنونی، دولت‌ها بیش از گذشته بر سرمایه‌گذاری در آموزش برای ارتقای رقابت‌پذیری صنایع و توسعه فناوری‌های پیشرفته تأکید دارند. این توجه و تأکید را می‌توان پیشران سیاست‌های آموزشی دانست (Etzkowitz, 2016). مطالعاتی که در پیشینه پژوهش به آن اشاره شد مواردی از این موانع و مشکلات را برشمرده است. ضابط‌پور و همکاران (۱۳۹۸) موانع مدیریت - ساختاری، موانع درون‌سازمانی، موانع فردی، موانع کلان‌کشوری، موانع مربوط به تدوین خط‌مشی،

جدول ۴: نتایج آزمون فریدمن

مضامین	Mean Rank
ارتباطات نامؤثر	۴/۷۷
ضعف مدیریت	۴/۴۸
فقدان سیاست‌گذاری جامع	۳/۹۹
فناوری ناکارآمد	۳/۹۲
ضعف آموزش	۳/۶۴
منابع انسانی ناکارآمد	۳/۶۳
محیط ناپایدار	۳/۵۸

محقق، تحقیق مشابه درباره سیاست‌گذاری آموزشی در صنعت حمل‌ونقل هوایی یافت نشد.

از جمله محدودیت‌های دیگر تحقیق، استفاده از نظر دانشجویان برای رتبه‌بندی موانع و مشکلات پیش‌روی سیاست‌گذاری آموزشی در صنعت حمل‌ونقل هوایی است که می‌شد این رتبه‌بندی را به استادان دانشکده هم سپرد. در تحقیقات آینده می‌شود این امر مهم را به استادان واگذار کرد.

در پایان پیشنهاد می‌شود الگوی نظام‌مندی برای سیاست‌گذاری آموزشی در صنعت حمل‌ونقل هوایی طراحی شود. همچنین پیشنهاد می‌شود پژوهشگران طراحی مدلی برای ارتباط بین صنعت حمل‌ونقل هوایی و دانشکده را مطرح‌نظر قرار دهند.

منابع

الوانی، سیدمهدی، پورسید، بهزاد، و پیکانی، مهربان‌هادی (۱۳۸۸). «مروری بر مدل‌های سیاست‌گذاری در آموزش عالی». مجلس و پژوهش، دوره پانزدهم، شماره ۵۹، ص ۷۳-۱۰۱.

پاکدل، رحمت‌اله، قلی‌پور، آری، و حسینی، سیدحسین (۱۳۹۷). «طراحی الگوی توسعه منابع انسانی». فصلنامه آموزش و توسعه منابع انسانی، دوره پنجم، شماره ۱، ص ۵۱-۷۷.

پورکیانی، مسعود، سلاجقه، فضل‌الله، و زارع‌پور، نصیرآبادی (۱۳۹۳). «تبیین موانع اجرای خط‌مشی با استفاده از بحث متمرکز گروهی (مورد مطالعه: قانون مدیریت خدمات کشوری)». مدیریت سازمان‌های دولتی ایران، دوره نهم، شماره ۳، ص ۷-۲۲.

تقنی، فاطمه، محقر، علی، برادران قهفرخی، محمدعلی، اصلانی، علیرضا و ملکی، محمدحسن (۱۳۹۵). «ارائه استعاره نوآورانه برای دانشگاه تهران متناسب با عصر جدید با استفاده از پس‌زمینه فکری گروه‌های ذی‌نفع». فصلنامه سیاست‌گذاری عمومی، دوره ۴، شماره ۳، ص ۴۷-۶۵.

خرده‌گیر، سعید، عسکری، احمد ورنجبر، مختار (۱۳۹۶). «بررسی شاخص‌های بهسازی منابع انسانی و تأثیر آن بر اثربخشی عملکرد کارکنان». فصلنامه رهیافتی نو در مدیریت آموزشی، دوره هشتم، شماره ۲، ص ۲۴۵-۲۶۲.

دراکر، پیتر (۱۹۹۹). چالش‌های مدیریت در سده بیست‌ویکم. ترجمه محمود طلوعی. تهران: خدمات فرهنگی رسا.

دوالی، محمدمهدی، ضمانتی، مجید، درویش، حسن و آذر، عادل (۱۳۹۶). «طراحی مدل شایسته‌گزینی رؤسای مراکز و واحدهای دانشگاه پیام نور». فصلنامه پژوهش‌های مدیریت منابع انسانی، دوره نهم، شماره ۳، ص ۹۷-۱۲۳.

رزقی رستمی، علیرضا (۱۳۸۳). «آسیب‌شناسی اجرای خط‌مشی‌های صنعتی کشور و ارائه الگوی پیشنهادی». رساله دکتری رشته مدیریت صنعتی، گرایش خط‌مشی. دانشگاه آزاد اسلامی واحد علوم و تحقیقات تهران.

رنگز، حسن و مودنی، بهرام (۱۳۹۶). «شناسایی و اولویت‌بندی موانع اجرای خط‌مشی‌های عمومی در سازمان‌های دولتی با استفاده از مدل‌های تصمیم‌گیری چند معیاره». فصلنامه خط‌مشی‌گذاری عمومی در مدیریت،

حمل‌ونقل هوایی و طبعاً آموزش آن را دچار مشکل کرده است. ارتباطات نامؤثر موجب شده است منابع آموزشی که در دانشکده تدریس می‌شود فاصله‌ای با منابع روز داشته باشد که دسترسی به آن‌ها باز براساس تحریم‌های بلندمدت صنعت حمل‌ونقل هوایی دشوار شده است، یا به علت دسترسی نداشتن به فناوری‌های روز، نیازی به روزآمدکردن منابع آموزشی احساس نشده است.

فقدان نیازسنجی از صنعت (پیامد ارتباطات نامؤثر) سبب شده است که آموزش‌ها در دانشکده چندان با آموزش‌های لازم صنعت همخوانی نداشته باشد و نیازهای آن‌ها را پاسخ‌گو نباشد. نیروی انسانی در دانشکده، اعم از استادان و کارکنان با نیازهای جدید، در شرایط متلاطم این روزها، سازگار نیستند و اراده‌ای برای برنامه‌ریزی برای آموزش و به‌روزرکردن کارکنان و استادان وجود ندارد. این صنعت سال‌ها با محیط ناپایدار و پرتلاطم روبه‌رو بوده و تحت تحریم‌های ظالمانه قرار داشته است؛ به‌نحوی که این تحریم‌ها اجازه برنامه‌ریزی‌های بلندمدت برای صنعت و طبعاً برنامه‌ریزی برای آموزش‌های موردنیاز آن را نداده است. برای بروزرفت از این وضع پیشنهاد می‌شود که:

۱) تشکیل واحدی با عنوان ارتباط با صنعت برای نیازسنجی آموزشی صنعت و برقراری جلسه‌های دوره‌ای با همه ذی‌نفعان صنعت حمل‌ونقل هوایی و با محوریت سازمان هواپیمایی کشوری به‌منزله سیاست‌گذار صنعت، و تدوین سیاستی جامع با شناسایی و مشارکت همه ذی‌نفعان در حوزه آموزش در صنعت حمل‌ونقل هوایی؛

۲) ارائه آموزش‌های مدیریتی به مدیران و نهادینه‌کردن اصل شایسته‌گزینی و فراهم‌کردن بستر مناسب برای مشارکت کارکنان و استادان در تصمیم‌گیری‌ها با استفاده از جلسه‌های هم‌اندیشی. ارائه بسته‌های آموزشی مناسب به کارکنان و تشویق آن‌ها به یادگیری مستمر، تشویق استادان به انجام کارهای پژوهشی مغفول‌مانده و ارتباط مستمر و مفید با سایر مراکز دانشگاهی برای به‌روزرکردن دانسته‌ها و دانش؛

۳) تهیه نیازهای آموزشی از داخل با شبکه‌سازی بین صنعت، دانشکده صنعت هواپیمایی و دانشگاه‌ها و مراکز دانش‌بنیان با هدف ورود به عرصه ساخت ابزار کمک‌آموزشی برای جبران نیازهایی که نمی‌توان از خارج تهیه کرد.

۴) برقراری ارتباط مؤثر با مراکز آموزشی همانند در منطقه غرب آسیا و تبادل تجربیات، دانش و دانشجو میان این مراکز برای آشنایی با آخرین فناوری‌ها در سطح بین‌المللی.

این تحقیق با محدودیت‌هایی هم همراه بوده است؛ از جمله کمبود منابع اعم از فارسی و انگلیسی و به‌ویژه به زبان فارسی. به‌خصوص درباره سیاست‌گذاری آموزشی در صنعت حمل‌ونقل هوایی تحقیق‌های اندکی ارائه شده است و باوجود تلاش

- دوره هشتم، شماره ۲۸، ص ۲۷-۴۳.
- رنگریز، حسن، خیراندیش، مهدی، و لطفی جلیسه، سلیمه (۱۳۹۷). «بررسی موانع اجرای خط‌مشی‌های عمومی در سازمان‌های دولتی با استفاده از روش فراترکیب». فصلنامه سیاست‌گذاری عمومی، دوره چهارم، شماره ۲، ص ۱۸۹-۲۰۸.
- محمدی، مهتاب، الوانی، سیدمهدی، معمارزاده طهران، غلامرضا، و انصاری رناتی، قاسم (۱۳۹۶). «طراحی مدل سه‌بعدی اجرای حاکمیت خط‌مشی عمومی». فصلنامه رسالت مدیریت دولتی، سال هشتم، شماره ۲۶، ص ۱-۱۶.
- معمارزاده، غلامرضا (۱۳۸۵). «ارائه مدل پویا برای اجرای خط‌مشی عمومی». فصلنامه مدیریت، دوره سوم، شماره ۳، ص ۲-۱۴.
- ملکی‌پور، احمد، جوادی ارجمند، محمدجعفر، بشرویه‌نژاد کریمی، حسام، و زیباکلام، صادق (۱۳۹۷). «تأملی در سیاست‌گذاری آموزشی در علوم سیاسی، با تأکید بر تحلیل ایدئولوژی‌های برنامه درسی دانشجویان». پژوهش‌نامه علوم سیاسی، دوره سیزدهم، شماره ۳، ص ۱۳۵-۱۵۶.
- Batsuuri, G. (2016). "Foreign Investment Policy Implementation Effectiveness: A Case Study from Mongolia". *Imperial Journal of Interdisciplinary Research*, 2(3), P. 309-320.
- Braun, V. and Clarke, V. (2006). "Using thematic analysis in psychology". *Qualitative research in psychology journal*, 3(2), P. 77-101.
- Calista, D. (1994). *Policy Implementation*. New York: Marcel Dekker Innc.
- Dakowska, D. and Velarde, K. S. (2018). "European Higher Education Policy". In H. Heinelt & S. Münch (Eds.). *Handbook of European Policies: Interpretive Approaches to the EU* (pp.260-272). Edward Elgar.
- Denhardt, R. and Catlaw, T. (2014). *Theories of public organization*. 7th ed. Arizona: Cengage Learning
- Etzkowitz, H. (2016). "The entrepreneurial university: vision and metrics". *Industry and Education*, 30(20), P. 83-97
- Glaser, B. G. (1998). *Doing Grounded Theory: Issues and Discussions*, Sociology Press. Mill Valley, California
- Glaser, B.G. (1992). *Basics of grounded theory analysis*. Mill Valley, CA: Sociology Press .
- Gibbs, C., MacDonald, F. and MacKay, K. (2015). "Social media usage in hotel human resources: recruitment, hiring and communication". *International Journal of Contemporary Hospitality Management*, 21(2), P. 170-174.
- رنگریز، حسن، خیراندیش، مهدی، و لطفی جلیسه، سلیمه (۱۳۹۷). «بررسی موانع اجرای خط‌مشی‌های عمومی در سازمان‌های دولتی با استفاده از روش فراترکیب». فصلنامه سیاست‌گذاری عمومی، دوره چهارم، شماره ۲، ص ۱۲۷-۱۴۲.
- رنگریز، حسن، و موذنی، بهرام (۱۳۹۶). «شناسایی و اولویت‌بندی موانع اجرای خط‌مشی‌های عمومی در سازمان‌های دولتی با استفاده از مدل‌های تصمیم‌گیری چندمعیاره». فصلنامه خط‌مشی‌گذاری عمومی در مدیریت، دوره هشتم، شماره ۲۲، ص ۲۷-۴۳.
- سازمان هواپیمایی کشوری (۱۳۹۷). برنامه راهبردی صنعت حمل‌ونقل هوایی جمهوری اسلامی ایران، https://www.cao.ir/rules_and_regulation
- سرلک، محمدعلی و نوربائی، محمدحسین (۱۳۹۵). «شناسایی عوامل مؤثر بر جریان‌های شکافنده سازمان‌های دولتی با استفاده از استراتژی نظریه‌پردازی داده‌بنیاد». فصلنامه مدیریت دولتی، دوره هشتم، شماره ۴، ص ۵۵۳-۵۷۰.
- سعیدی، لیلیا و دورانی، امیر (۱۳۹۷). «شناسایی و اولویت‌بندی موانع اجرای خط‌مشی‌های دولتی در حوزه ستادی وزارت نفت». فصلنامه خط‌مشی‌گذاری عمومی در مدیریت، دوره نهم، شماره ۳۰، ص ۷۹-۸۸.
- ضابط پورکردی، حسین، بیدختی، علی‌اکبر، امین رضایی، علی‌محمد، و صالحی عمران، ابراهیم (۱۳۹۸). «شناسایی و اولویت‌بندی موانع و چالش‌های اجرای خط‌مشی‌های آموزش عالی در ایران». جامعه‌شناسی نهادی اجتماعی، دوره ششم، شماره ۱۳، ص ۲۰۳-۲۳۰.
- ضرابی، اصغر، محمدی، جمال، و سقایی، محسن (۱۳۸۸). «چالش‌های صنعت حمل‌ونقل هوایی ایران (مطالعه موردی ترافیک هوایی اصفهان)». جغرافیا و برنامه‌ریزی محیطی، دوره بیستم، شماره ۳۳، ص ۲۳-۴۲.
- عباسپور، عباس و مرادی، کیوان (۱۳۹۶). «سیاست آموزشی، بازخوانی ارزش‌های گمشده». فصلنامه سیاست‌گذاری عمومی، دوره سوم، شماره ۳، ص ۱۳۶-۱۶۰.
- عباسی، طیبه و بیگی، وحید (۱۳۹۵). «تبیین چالش‌های اجرای خط‌مشی‌های عمومی در حوزه علوم، تحقیقات و فناوری». سیاست علم و فناوری، دوره هشتم، شماره ۳، ص ۱-۱۲.
- عباسی، عباس، معتضدیان، رسول، و میرزایی، محمد قاسم (۱۳۹۵). «بررسی موانع اجرای خط‌مشی‌های عمومی در سازمان‌های دولتی». پژوهش‌های مدیریت منابع سازمانی، دوره ششم، شماره ۲، ص ۴۶-۶۹.
- فرتاش، کبارش و خیاطیان یزدی، محمدصادق (۱۳۹۸). «نقش دانشگاه‌ها و پژوهشگاه‌ها در توسعه علم و فناوری و سیاست‌های حمایت از آن‌ها». ویژه‌نامه جامع سیاست علم، فناوری و نوآوری، سال یازدهم، شماره ۲، ص ۲۵۴-۲۶۷.
- فولادچی، فاطمه، مهدوی، مسعود، و کردوانی، پرویز (۱۳۹۷). «اثرات اقتصادی فرودگاه بین‌المللی امام خمینی (ره) در توسعه سکونتگاه‌های روستایی شهرستان رباط کریم». فصلنامه اقتصاد و توسعه روستایی، سال هفتم، شماره ۳، ص ۱-۲۲.

- Hirsch, W. Z. and Weber, L. E. (1999). Challenges facing higher education at the millennium. American Council on Education/Oryx Press Series on Higher Education
- Honig, I. (2006). *New direction in education policy implementation*. New York: state university of New York Press.
- IATA (2020). <https://www.iata.org/en/iata-repository/publications/economic-reports/airline-industry-economic-performance-june-2020-report/>.
- Ng, E.S. and Parry, E. (2016). "Multigenerational Research in Human Resource Management" In M. Ronald Buckley, Jonathon R. B. Halbesleben, Anthony R. Wheeler (Eds). *Research in Personnel and Human Resources Management*, (Vol 34, p. 1-41), United Kingdom: Emerald Group Publishing.
- Viennet, R. and Pont, B. (2017). "Education policy implementation: A literature review and proposed framework". *France: OECD Publishing*.
- Yáñez, S., Uruburu, Á., Moreno, A. and Lumberras, J. (2019). "The sustainability report as an essential tool for the holistic and strategic vision of higher education institutions". *Journal of Cleaner Production*, 27 (207), p.57-66.

Challenges and Barriers of Education Policy in Air Transportation: Case Study of Civil Aviation Technology College

Ali Changizi¹
Heydar Toorani²

Abstract

Iran's aviation sector has the capacity to increase its global standing, however this capability is underutilized in our country. One approach to compensate for this is to place a premium on educational quality. The goal of this study is to identify the challenges and impediments to aviation educational policies. This is a mixed-method study. Qualitative analysis is carried by using the content analysis technique. Ten managers, professors, and experts were interviewed in a semi-structured manner to ascertain the barriers and challenges associated with aviation training. Seven major themes emerged from the data analysis: inefficient human resources, a lack of comprehensive policies, weak management, an unstable workplace, a lack of technology, inadequate training, and insufficient communication all contribute to this situation. In the quantitative section, the statistical population consisted of 280 students from the College. The sample size was 169 individuals, which was sufficient per Cochran's formula. The effectiveness and significance of factors were tested using the t-test and Friedman test, respectively. The most significant policy impediment was found to be poor communication between the aviation industry's various subsectors.

Keywords: Educational Policy Making, Policy Making Barriers, Air Transportation, Education

1. PhD student of Public Management, Faculty of Management, Islamic Azad University, South Tehran Branch, Tehran, Iran

2. Associate Professor, Organization for Educational Research and Planning, Department of Education, Tehran, Iran