

تبیین و تشریح وضعیت سامانه آماد و پشتیبانی نهجا بر اساس مؤلفه‌های توان رزمی در دوران دفاع مقدس

مصطفی لطفی*^۱
محمود غلامی^۲
رهام گلرنگ^۳

چکیده

دوران دفاع مقدس دانشگاه بزرگی است که درس‌های آن بایستی به نسل‌های بعد منتقل گردد. لذا در این تحقیق به تبیین وضعیت آماد و پشتیبانی نهجا بر اساس مؤلفه‌های توان رزمی در دوران دفاع مقدس پرداخته می‌شود. این پژوهش از نظر هدف، کاربردی و از نظر ماهیت و روش تاریخی است. جمع‌آوری اطلاعات از منابع دست‌اول شامل منابع کتبی، تصویری و شفاهی صورت گرفته است. جامعه آماری پژوهش شامل کلیه اسناد و مدارک مرتبط با موضوع تحقیق و فرماندهانی می‌باشند که در دوران دفاع مقدس مسئول بوده‌اند. برابر بررسی‌های انجام‌شده وضعیت آماد و پشتیبانی نهجا جهت آمادگی هواپیماهای شکاری، آمادگی هواپیماهای ترابری، تعداد هواپیماهای بازسازی‌شده و اورهال در داخل نهجا و اقلام آمادی خریداری و واگذاری شده در دوران دفاع مقدس بر توان رزمی مؤثر بوده است. با توجه به نتایج کلی، وضعیت آماد و پشتیبانی نهجا در دوران دفاع مقدس در توان رزمی بسیار مؤثر بوده است به این دلیل که نهجا از آمادگی لازم جهت ورود به مأموریت‌های محوله برخوردار بوده است. خصوصاً در سال‌های اولیه جنگ تحمیلی نقش مهمی در جلوگیری از پیشرفت دشمن داشته است.

واژه‌های کلیدی:

دفاع مقدس، آماد و پشتیبانی، نهجا، توان رزمی

۱- دکتری مدیریت، عضو هیات علمی دانشگاه هوایی شهید ستاری

۲- استادیار دانشگاه هوایی شهید ستاری

۳- دانشجوی کارشناسی ارشد مدیریت

مقدمه

حماسه ملت ایران در دفاع مقدس، نمایشگر قله ظرفیت‌های انسانی مردم این سرزمین خدایی است. اگر ملت ایران هشت سال جنگ تحمیلی را نمی‌داشت، البته خیلی از ویرانی‌ها، فقدان‌ها، خسارت‌ها را نمی‌داشت، اما این اعتمادبه‌نفس را هم نمی‌داشت، این قدرت علمی، نظامی و پیشرفت صنعتی را هم نمی‌داشت، این عزتی را هم که در مقابل چشم جهانیان به دست آورده است، نمی‌داشت، این حالت یأس و ناامیدی از تسلط بر این ملت هم در دل دشمنان بزرگ او به وجود نمی‌آمد (مقام معظم رهبری، ۱۳۸۸).

طی سال‌های گذشته کتب و مقالات متعددی درباره هشت سال دفاع مقدس در نیروهای مسلح با قلم‌های متفاوت به رشته تحریر درآمده ولی هنوز بسیاری از معارف و حقایق آن در دل و ذهن فرماندهان، مدیران و رزمندگان است و همچنین اسناد و مدارک و یا داشت‌های خصوصی شهدای گران‌قدر به‌روشنی تحلیل نشده و هرکدام از آن‌ها می‌تواند گنجینه‌ای مهم و بارز از برگ‌های زرین تاریخ دفاع مقدس این سرزمین باشد که دنیایی از تجارب و دستاوردهای انسانی را از خودباوری‌ها و خود گذشتگی‌ها به همراه دارد. بر این اساس ضروری است که درس‌های دوران دفاع مقدس را با نقدی متفکرانه و درست به نسل‌های آینده منتقل نمود تا موجب باروری دانایی و تقویت فرهنگ پایداری گردد. بر این اساس تحلیل‌های محتوایی بر اساس اسناد و مدارک معتبر و زبان فرماندهان و مدیران آن دوران، ماه‌ها قبل از شروع انقلاب تا پایان جنگ تحمیلی گردآوری شده و اساس منابع اطلاعات این پژوهش را شکل داده است. همچنین ضروری است که فرهنگ خودباوری و استقلال را با توجه به وابستگی‌های کشور در زمینه‌های تجهیزاتی و آموزشی به غرب را شکوفا نمود و به‌عنوان یک الگو و باور در اختیار نسل جدید و آیندگان قرارداد و امید و انگیزه را برای سرعت بخشیدن به ادامه تلاش‌ها برای نسل جوان ایجاد کرد.

رژیم بعثی عراق به تقلید از راهبرد رژیم صهیونیستی در جنگ شش‌روزه اعراب و اسرائیل، حمله رعدآسایی را به‌قصد غافلگیری نیروی هوایی ایران در روز ۳۱ شهریور ۱۳۵۹ آغاز کرد. در این حمله نیروی هوایی عراق با ۱۹۲ فروند جنگنده و بمب‌افکن، پایگاه‌های هوایی، فرودگاه‌ها و اهداف راهبردی جمهوری اسلامی ایران را نشانه گرفت. در این میان، واکنش به‌هنگام و حیاتی نیروهای مسلح و پایداری مردم تمامی محاسبات دشمن را در کسب یک پیروزی برق‌آسا و رؤیایی با شکست روبرو ساخت. یکی از مهم‌ترین و اصلی‌ترین مؤلفه‌های توان نظامی و قدرت نیروهای مسلح، سامانه آماد و پشتیبانی می‌باشد. سامانه آماد و پشتیبانی متناسب با نوع نیاز و هدف، متشکل از مجموعه‌ای از سخت‌افزارها و نرم‌افزارها است که در بخش‌های مختلف

توسعه‌یافته است. آماد و پشتیبانی نیروی هوایی ارتش جمهوری اسلامی ایران در دوران دفاع مقدس با تأکید بر نیازمندی‌های تجهیزات عمده و نیروهای عملیاتی رزمی، هماهنگی در پشتیبانی در بین سطوح راهبردی، تاکتیکی و عملیاتی، مأموریت خود را به سرانجام رسانده است.

در مرحله‌ی اول جنگ تحمیلی نیروی هوایی دشمن به‌صورت تصاعدی با پیشرفته‌ترین تجهیزات شرقی و غربی نظیر انواع جنگنده‌های میراژ، سوخوی-۲۴، میگ-۲۵ و میگ-۲۹ توسط استکبار و دشمنان انقلاب اسلامی تجهیز و از طرف دیگر نهجا با تنگ‌تر شدن حلقه‌های تحریم نظامی مواجه گردید. لذا بررسی وضعیت مأموریت‌های سامانه آماد و پشتیبانی نیروی هوایی ارتش جمهوری اسلامی ایران بر اساس مؤلفه‌های توان رزمی در طول دوران دفاع مقدس از اهمیت ویژه‌ای برخوردار می‌باشد. باید به این سؤال پاسخ داد که وضعیت آماد و پشتیبانی نیروی هوایی در دوران دفاع مقدس به چه صورت بوده است؟ آیا وضعیت آماد و پشتیبانی نهجا باعث افزایش توان رزمی نیروی هوایی ارتش در دوران دفاع مقدس شده است؟ آیا نهجا توانسته است به نحو شایسته‌ای مأموریت‌های محوله را انجام دهد؟ بر این اساس هدف از این تحقیق تبیین نقش و وضعیت سامانه آماد و پشتیبانی نیروی هوایی ارتش بر اساس مؤلفه‌های توان رزمی در دوران دفاع مقدس می‌باشد.

مبانی نظری تحقیق

آماد و پشتیبانی

یکی از آیاتی که خداوند متعال در آن به نقش لجستیک^۱ به‌ویژه در سازمان‌های نظامی اشاره کرده است؛ آیه ۶۰ از سوره انفال می‌باشد. در این آیه آمده است: و هر چه در توان دارید از نیرو و اسب‌های آماده، بسیج کنید تا با این تدارکات، دشمن خدا و دشمن خودتان و دشمنان دیگری را جز ایشان که شما نمی‌شناسیدشان و خدا آنان را می‌شناسد، بترسانید و هر چیزی در راه خدا خرج کنید پاداشش به خود شما بازگردانیده می‌شود و بر شما ستم نخواهد رفت (مکارم شیرازی، ۱۳۷۶). تدارکات انجام فعالیت‌ها به منظور تضمین تأمین بودن محصول صحیح، در مقدار مناسب، در زمان مناسب و در شرایط مناسب و در مکان مناسب برای مشتری مناسب و با هزینه مناسب (انواری رستمی، ۱۳۸۰). دامنه و نفوذ لجستیک به اواخر دهه ۱۹۴۰ برمی‌گردد. دهه ۱۹۵۰ و ۱۹۶۰ تنها سازمان‌های نظامی از لجستیک استفاده می‌کردند. رفته‌رفته حوزه لجستیک به فراتر از سازمان‌های نظامی گسترش یافت. در دهه ۱۹۹۰ مدیران

بسیاری از صنایع دریافتند که برای ادامه حضور در بازار، تنها بهبود فرآیندهای داخلی و انعطاف‌پذیری در توانایی‌های سازمان کافی نیست. با چنین نگرشی، رویکردهای زنجیره تأمین و مدیریت آن پا به عرصه وجود نهاد. در این نظم جدید محصولات مطابق مشخصات دقیق ساخته شده و به سرعت در دسترس مشتریان خود در سراسر جهان قرار می‌گیرند. سیستم‌های لجستیکی باعث افزایش توانایی تحویل محصول در زمان‌های معین شده و تحویل سفارش مشتری در کمترین زمان انجام می‌شود (فیض‌آبادی، ۱۳۸۲).

مروری بر تاریخچه مسائل نظامی نشان می‌دهد که دانش لجستیک پیوسته در حال تکامل بوده در گذشته برآورد مایحتاج نیروهای نظامی به‌عهده لجستیک بود. ولی با گسترش دامنه جنگ‌ها و طولانی شدن مدت حضور نیروها، نقش لجستیک مهم‌تر شد تا رزمندگان هیچ دغدغه‌ای جز عملیات نظامی نداشته باشند. امروزه مورخان، موفقیت کشورگشایانی مانند اسکندر و چنگیز را به کارایی سیستم‌های پشتیبانی ارتش آنها مرتبط می‌دانند. در قرن ۱۷ و ۱۸ تعدادی سیستم لجستیکی با نقاط ثابت تأمین طراحی شد و پس از آن واگن‌های حمل‌ونقل نقش کلیدی پیدا کردند. جنگ‌های اول (۱۹۱۴ - ۱۹۱۸ میلادی) و دوم (۱۹۳۹ - ۱۹۴۵) جهانی، بیش از گذشته توجه سیاستمداران و فرماندهان را به اهمیت لجستیک معطوف کرد. به‌ویژه این‌که علت شکست آلمان‌ها در جنگ جهانی دوم، کم‌توجهی به لجستیک بیان شده است. پس از آن با استفاده از پژوهش‌های جدید، لجستیک روز‌به‌روز دستخوش تغییر و پیشرفت شد و متعاقب آن پیشرفت‌های فناوری اطلاعات، تحولی همه‌جانبه در دنیای لجستیک ایجاد نمود. در دنیای مدرن امروز، استفاده گسترده از لجستیک در هر دو عرصه نظامی و غیرنظامی، امری غیرقابل انکار است. در جنگ اول خلیج‌فارس در سال ۱۹۹۱، لجستیک قوی در زمینه ذخیره و توزیع تجهیزات و نیروهای انسانی به‌عنوان یکی از عوامل کلیدی موفقیت سریع آمریکا در جنگ بیان شده است. ضمن اینکه در جنگ دوم خلیج‌فارس در سال ۲۰۰۳، پیشرفت‌های جدید فناوری اطلاعات مانند سیستم‌های موقعیت‌یاب جهانی^۱ به یاری طرفین جنگ آمدند و در عین حال از مدرن‌ترین ابزار فناوری اطلاعات در برنامه‌ریزی و کنترل عملیات نظامی و پشتیبانی استفاده شد. می‌توان گفت امروزه لجستیک یکی از کلیدی‌ترین عوامل در سیاست‌گذاری جنگ، شروع یا عدم شروع آن، زمان و مکان شروع آن محسوب می‌گردد (کریمی، ۱۳۸۹).

لجستیک نظامی عبارت است از فعالیتی که در آن به برنامه‌ریزی، آماده‌سازی و فراهم‌آوردن پشتیبانی مادی برای نیروها مبادرت می‌شود و بدین ترتیب، آنان را قادر می‌نماید که به زندگی

^۱ - Global Positioning System (GPS)

و حرکت، دیدن آموزش در زمان صلح، بسیج و استقرار در وضعیت اضطراری و شرکت در جنگ و یا حفظ صلح پیردازند. مدیریت لجستیک به معنی تهیه و تأمین کالاها و خدمات مورد نیاز سازمان به مقدار مورد نظر و در زمان مساعد و با قیمت، مشخصات و کیفیت مناسب، نگهداری صحیح کالاها در انبار و سپس تحویل به موقع آنها به واحدهای متقاضی در آنها و یا مشتریان مربوطه می‌باشد و چون بهینه‌شدن کل لجستیک لزوماً از مدیریت هر جزء و بهینه‌سازی آن حاصل نمی‌شود، پس لازم است مدیریت بر تمام اجزاء حاکم باشد و از طریق تعامل اجزاء، عملکرد سیستم در کل بهینه شود (کریمی، ۱۳۸۹).

زنجیره تأمین، زنجیره‌ای است که همه فعالیت‌های مرتبط با جریان کالا و تبدیل مواد، از مرحله تهیه ماده اولیه تا مرحله تحویل کالای نهایی به مصرف کننده را شامل می‌شود. در ارتباط با روند تهیه کالا، دو روند یا مسیر دیگر که یکی اطلاعات و دیگری منابع مالی و اعتبارات است، نیز حضور دارد (باسو و رایت^۱، ۱۳۹۲/۲۰۰۸). مدیریت زنجیره تأمین، متشکل از شرکت‌هایی است که برای تثبیت موقعیت راهبردی و بهبود کارایی عملکرد همکاری می‌کنند. عملیات زنجیره تأمین، نیازمند فرآیندهای مدیریتی است که با گسترش نواحی عملیاتی در درون هر یک از شرکت‌ها، شرکای تجاری و مشتریان را در سرتاسر محدوده‌های سازمانی به هم پیوند می‌دهد (باورساکس، کلوس و کوپر^۲، ۱۳۸۹/۲۰۰۷). مدیریت زنجیره تأمین تمام فعالیت‌های مربوط به جریان و انتقال کالاها از مرحله موادخام تا کاربر نهایی و نیز جریان اطلاعات مربوط به آن می‌باشد. جریان مواد و اطلاعات هم به سمت بالا و هم پایین زنجیره است (آرمون، ۱۳۹۱).

آماد و پشتیبانی، مسئولیت تهیه، تأمین، انبار کردن، انتقال، توزیع و واگذاری تجهیزات، مواد و ارائه خدمات ترابری، مهندسی، تعمیر و نگهداری، تخلیه مجروحین، مصدومین و بستری کردن، تجهیز افراد و نیروهای جایگزین برای اعزام به مأموریت و غیره را بر عهده دارد که مشروح آن در آیین‌نامه‌های مرتبط آورده شده است. کارکرد آماد و پشتیبانی سنتی مبتنی بر درخواست سازمان، یگان‌ها و افراد ذینفع از منبع تدارکاتی و آمادگایی بوده که با توجه به مقدرات، محدودیت‌ها و امکانات، واگذار و ارسال می‌شود. آماد و پشتیبانی نهاجا علم طرح‌ریزی، برآورد، تهیه و تأمین، کنترل و نظارت، سازماندهی تجهیزات، تجزیه و تحلیل، عملیات انبارداری، حسابداری، واگذاری، ساخت و تولید، کنترل ماتریل و جابجایی بر روی چهار شاخه بزرگ

1- Basu & Wright

2- Bowersox, Closs & Cooper

نگهداری و تعمیر تجهیزات، آماد، پشتیبانی، فن‌آوری و ساخت می‌باشد (لطیفی، ۱۳۸۸؛ ۷۷-۹۷).

فعالیت‌های آماد و پشتیبانی در هر سازمانی و با هر نوع مأموریتی، معنا و مفهوم خاص خود را دارد. هر دو شاخه آماد و پشتیبانی نظامی و غیرنظامی دارای اجزای مشترک از جمله فعالیت‌هایی مانند کنترل موجودی، خرید، تأمین، انبارداری، بسته‌بندی، توزیع و ترابری می‌باشد. در کنار وجوه مشترک فراوان، نباید تفاوت‌ها و تمایزهای موجود بین این دو حوزه را از نظر دور داشت. از جمله این تفاوت‌ها، می‌توان به رعایت اصل کاهش هزینه و افزایش سود در فعالیت‌های آماد و پشتیبانی سازمان‌های صنعتی و بازرگانی اشاره کرد. در حالی که در آماد و پشتیبانی نظامی، به دلیل اهمیت اهداف عملیاتی، به اثربخشی آماد و پشتیبانی بیشتر توجه می‌شود. لذا اصل حداقل هزینه یا سودآوری در اولویت بعدی قرار می‌گیرد (روشنی، ۱۳۹۰). تنوع و حجم اقلام و تجهیزات در سازمان‌های نظامی، بسیار گسترده‌تر از سازمان‌های غیر نظامی است، لذا موضوع ذخیره‌سازی منابع مادی علاوه بر موارد فوق بر اساس تهدیدهای احتمالی و قطع ارتباط و پراکندگی جغرافیایی از اهمیت بیشتری برخوردار است. تفاوت‌های مذکور در سازمان‌های نظامی از نقطه نظر مسائل پشتیبانی، باعث افزایش حجم عملیات لجستیکی و در نتیجه، پیچیدگی بیشتر برنامه‌ریزی و کنترل در فعالیت‌های لجستیکی این سازمان‌ها شده است (مشبکی، ۱۳۷۷).

از نظر ویلیام جی. پاگونیس تنها دو تفاوت واقعی بین آماد و پشتیبانی نظامی و غیرنظامی وجود دارد: الف) کسب پول در برابر زندگی: آماد و پشتیبانی نظامی به جای کسب درآمد، در مورد زندگی انسان‌ها است. هدف آن، نجات جان افراد می‌باشد، اما آماد و پشتیبانی غیرنظامی، به دنبال کاهش هزینه و سودآوری است؛ ب) میانگین سن و مسئولیت نیروهای انسانی: میانگین سن نیروهای نظامی، نسبتاً جوان است. نیروهای نظامی منابع بسیار زیادی را تحت کنترل داشته و تمایل زیادی به جابجایی بسیار گسترده دارند، اما در سامانه‌های غیرنظامی، این یک مشکل مهم است، زیرا آموزش کارکنان جدید پرهزینه و زمان‌بر است (روشنی، ۱۳۹۰).

از اوایل قرن بیستم به بعد با پیدایش هواپیما (۱۹۰۳ میلادی)، نقش هوافضا روز به روز برجسته‌تر شده است. امروزه جنگ‌ها آغاز و تداوم می‌یابند و سرانجام به نقطه اوج خود می‌رسند. نتیجه آن‌ها هرچه باشد، اعم از پیروز شدن بر دشمن، توافق بر سر آتش‌بس و یا توقف عملیات جنگی، همگی در گرو اقدامات و عملیات هوایی است. با توجه به چنین شرایطی، از دست دادن کنترل هوایی به منزله مغلوب شدن در جنگ است. در نیروی هوایی مانند

نیروهای نظامی دیگر، لجستیک وظیفه پشتیبانی از عملیات‌های نظامی، مانورهای تمرینی و کلیه پرنده‌ها و وسایل زمینی و نیروی انسانی را بر عهده دارد (معتمد، ۱۳۹۴).

سیستم آماد در نهاجا یکی از سیستم‌های عظیم است که با در بر گرفتن صدها هزار قلم جنس مصرفی و ابواب‌جمعی تعمیری و داغی دار نقش بسیار مهمی در عملیاتی نگه داشتن سیستم‌ها ایفا می‌نماید. در نیروی هوایی ارتش جمهوری اسلامی ایران آماد به چهار گروه مختلف تقسیم می‌گردد که این تقسیم بندی با توجه به گستردگی عملیات آمادی در این نیرو صورت گرفته است که هر کدام از این تخصص‌ها به نوبه خود اجرای عملیات گسترده‌ای را در این نیرو برعهده دارند که به شرح زیر می‌باشند (معتمد، ۱۳۹۴).

آماد فنی: عملیات آمادی قطعات فنی و با طبقه (شماره فنی دار) در این تخصص قرار می‌گیرد که خود شامل دو تخصص حسابداری فنی و انبارداری فنی می‌باشد. این قسمت وظیفه دارد نسبت به پیش‌بینی و تهیه و واگذاری و حسابرسی کلیه نیازمندی‌های یگان‌های مختلف نهاجا از نظر تجهیزات دستگاه‌ها و قطعات مورد نیاز اقدام نموده و همچنین قطعات تعمیری را به دیوهای تعمیری فرستاده و پس از تعمیر به صورت قابل خدمت مجدداً در اختیار یگان مصرف‌کننده بگذارد و قطعات فرسوده را نیز دریافت و از حساب یگان کسر نماید (لطیفی، ۱۳۸۸).

آماد همگانی: این آماد مسئول اقلام سررشته‌داری می‌باشد که به طبقات ده گانه تقسیم می‌شود. کلیه اقلام مربوط به جیره غذایی و پوشاک و تجهیزات پرسنلی مربوط به این تخصص می‌باشد. بر مبنای اجرای طرح‌ریزی عملیات لجستیکی و پژوهش هدف‌های لجستیک آماده به ده طبقه و آماد متفرقه تقسیم می‌گردد (کمیته برنامه ریزی دوره عالی رسته‌ای عمومی نهاجا). هدف از طبقه‌بندی آماد، ایجاد یک روش اجرای آسان به منظور برنامه‌ریزی، تعیین سطوح مختلف آمادی و تعیین محل اقلام به شرح ذیل می‌باشد (لطیفی، ۱۳۸۸).

طبقه ۱- جیره غذایی: این آماد تقریباً در تمام شرایط به طور یکنواخت و روزانه مصرف می‌شود.

طبقه ۲- اقلام غیر عمده جداول سازمان و تجهیزات و جداول سهمیه و توزیع شامل: (پوشاک، تجهیزات انفرادی و غیره).

طبقه ۳- مواد نفتی، بنزین، نفت و روغن، گریس و روغن‌های عایق کاری و هیدرولیک، روغن‌های ضد زنگ، گازهای مایع و فشرده، فرآورده‌های شیمیایی، خنک کننده‌ها، ضد یخ و ذغال.

طبقه ۴- مواد ساختمانی: مصالح ساختمانی و کلیه وسایل نصب شده در ساختمان و سد و ...

طبقه ۵- مهمات: کلیه انواع مهمات، شامل مهماتش. م.ه، مواد منفجره، بمب‌ها، موشک‌ها، جنگ افزار ویژه، مین‌ها، ماسوره‌ها، موشک‌ها، راکت‌ها، چاشنی‌ها، باروت‌ها و سایر اقلام وابسته.

طبقه ۶- اقلام مورد نیاز شخصی: واکس، البسه غیرنظامی و غیره.

طبقه ۷- اقلام عمده: تانک، پرتاب کننده‌ها، خودروها، تعمیرگاه‌های سیار، جنگ‌افزارها و وسایل الکترونیک و مخابرات و غیره.

طبقه ۸- اقلام بهداری: اقلام پزشکی، دندان پزشکی و دامپزشکی شامل قطعات یدکی مربوطه.

طبقه ۹- قطعات یدکی مربوط به کلیه اقلام به استثنای قطعات یدکی مربوط به اقلام بهداری.

طبقه ۱۰- وسایلی که جهت پشتیبانی از برنامه‌های غیرنظامی به کار می‌رود. مانند وسایل توسعه کشاورزی و اقتصادی که در طبقات ۱ تا ۹ منظور نشده است.

طبقه آماد متفرقه - شامل آب، نقشه، اغتنامی، بازیافتی و غیره (لطیفی، ۱۳۸۸).

آماد سوخت: عملیات آمادی مربوط به مواد نفتی (سوخت، روغن و گریس) در این تخصص قرار می‌گیرد.

آماد بهداری: کلیه عملیات آمادی این نوع آماد مانند انواع دیگر آماد می‌باشد و توسط دپو و یگان‌های آمادی متمرکز پایگاه‌ها انجام می‌گردد و تهیه این گونه اقلام بنا بر پیش‌بینی سالیانه بهداری نهجا توسط معاونت خرید بر حسب اعتبارات واگذار شده انجام می‌گردد. طرح تقسیم و واگذاری اقلام مذکور به یگان‌ها با نظارت و تعیین سهمیه توسط اداره بهداری نهجا انجام می‌گیرد، تجهیزات بیمارستانی مورد نیاز نیز بر حسب مورد از طریق سازمان‌ها و وزارتخانه‌های بهداری، بهداشت و بهزیستی و هلال احمر بر حسب پیش‌بینی اداره بهداری و امکانات اعتباری انجام می‌شود (لطیفی، ۱۳۸۸).

معاونت آماد و پشتیبانی نهجا بالاترین مرجع مسئول در امور لجستیک نیروی هوایی ارتش جمهوری اسلامی ایران و مسئول طرح‌ریزی (تهیه برآورد، طرح، دستور و پیوست اداری، آماد و پشتیبانی) عملیات پشتیبانی از یگان‌های رزمی نهجا است. سیاست کلی پشتیبانی از یگان‌های رزمی نیروی هوایی بر مبنای اهداف و مأموریت‌های محوله توسط این معاونت تدوین و طرح‌ریزی می‌گردد. آنگاه نتایج آن به یگان‌های تابعه ابلاغ شده و نظارت لازم بر اجرای مأموریت‌ها به طور مداوم و مؤثر انجام می‌گردد (کمیته برنامه ریزی دوره عالی رسته‌ای عمومی نهجا).

فرماندهی آماد و پشتیبانی هوایی مسئولیت‌های اجرایی امور لجستیک نیروی هوایی را به عهده دارد. این فرماندهی، همانند سایر فرماندهی‌های کلان نهجا، مستقیماً تحت امر فرمانده نیروی هوایی انجام وظیفه می‌نماید. معاونت آماد و پشتیبانی نهجا بر حسن انجام و اجرای دستورات و مأموریت‌های پشتیبانی لجستیک این فرماندهی نظارت ستادی دارد. از عمده وظایف این

فرماندهی تأمین نیازمندی‌های نگهداری، پشتیبانی آمادی، مهمات، و ترابری کلیه یگان‌های اجرایی و ستادی نیروی هوایی است (لطیفی، ۱۳۸۸).

منظور از تشکیل گردان‌های آماده‌های متمرکز پایگاه‌ها، گروه‌های پدافندی مستقل و سایر یگان‌های تابعه نهجا، پشتیبانی آمادی قسمت‌های مختلف یگان به وسیله پیش‌بینی، درخواست، دریافت، ذخیره و توزیع اقلام مختلف آمادی و تأمین کلیه نیازمندی‌های واحدهای تابعه از طریق منابع مختلف تهیه کنند. مانند: آمادگاه‌های فرماندهی آماد و پشتیبانی، منابع تهیه محلی و سایر واحدهای ارتش و نهجا هماهنگ با طرح‌ها و هدف‌های نیروی هوایی برابر با مأموریت‌های محوله تحت نظارت معاونت آماد و پشتیبانی پایگاه. سازمان گردان آمادها از آماد (فنی- سوخت- همگانی) و پنج مدیریت اصلی (اقلام مصرفی- عملیات آمادی- کنترل اقلام- مخازن- کنترل و تجهیزات) تشکیل شده است (امیرخیزی و مفیدی، ۱۳۸۳).

این گردان‌ها مسئولیت کلیه عملیات مربوط به سیستم آماده‌های پایگاه‌ها (آماد فنی و همگانی) را به عهده داشته و همچنین همکاری نزدیک با گردان‌های نگهداری در مورد نگهداری هواپیما و آرال و سایر یگان‌های پایگاه در مورد درخواست دریافت اقلام نگهداری وسایل تأسیساتی و ترابری و سوخت‌رسانی به موقع و تأمین آن می‌باشد، ضمناً مسئولین امور مربوط به انبار کردن و پخش و حسابداری اقلام آمادی به طور صحیح و همچنین نگهداری پرونده‌های آمادها را به عهده دارد (لطیفی، ۱۳۸۸).

توان رزمی

توان رزمی یا قدرت رزمی قدرتی است که در اختیار فرمانده یک یگان بوده و او می‌تواند از این قدرت برای از بین بردن دشمن و انجام مأموریت در میدان رزم استفاده نماید (دهقان، ۱۳۹۱). در فرهنگ اصطلاحات نظامی وزارت دفاع توان رزمی نیروی تخریبی و یا سازنده که یک یگان با آرایش نظامی می‌تواند بر علیه دشمن در یک زمان مشخص به‌کارگرفته و مورد استفاده قرار دهد (نشریه مشترک ۰۲-۱ وزارت دفاع آمریکا، ۲۰۰۹: ۱۰۰).

توان رزمی عبارت است از مجموع قابلیت‌ها و توانمندی‌های تخریبی و یا سازنده و همچنین قابلیت‌های اطلاعاتی که یک واحد با آرایش نظامی می‌تواند در یک زمان مشخص مورد استفاده قرار داده و آن را به‌کار گیرد (آئین نامه صحرایی ۰-۳ نیروی زمینی ارتش آمریکا ۲۰۰۸: ۱-۴). مؤلفه‌های توان رزمی در دکترین دفاع ارتش انگلستان شامل موارد زیر هستند:

الف) عوامل فکری شامل اصول جنگ، دکترین، تفکر بینشی یا فرایافتی

ب) عوامل روانی شامل انگیزه، رهبری، مدیریت. عوامل فیزیکی شامل نیروی انسانی، تجهیزات، انجام وظیفه جمعی (عملیات مشترک)، آمادگی، پایداری (آئین نامه ۲۰۰۴، بخش توان رزمی). رستمی (۱۳۸۶) عوامل توان رزمی را به دو دسته تقسیم بندی نموده است:

۱) عوامل فیزیکی: این عوامل که وجود مادی دارند، محسوس و قابل اندازه گیری هستند و نقش اساسی را در توانایی یک یگان برای جنگیدن ایفا می کنند و شامل موارد زیر می باشند: یگان های مانوری، آتش های سازمانی، آتش های غیرسازمانی، سایر عناصر پشتیبانی رزمی، پشتیبانی خدمات رزمی (همان).

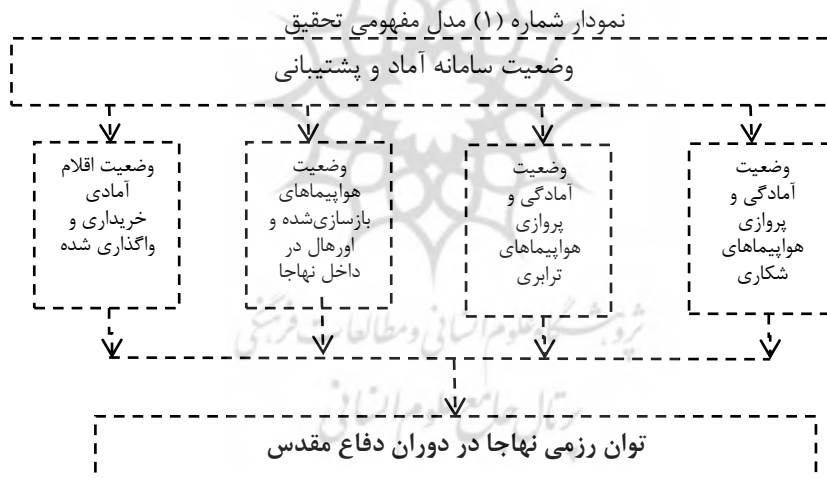
۲) عوامل غیرفیزیکی: خصائل انسانی و روحی و روانی کارکنان. اگر دو یگان نظامی را در نظر بگیریم که از لحاظ وسایل و تجهیزات و جنگ افزار از هر حیث یکسان و برابر باشند، یا به عبارت دیگر از نقطه نظر عوامل فیزیکی توان رزمی کاملاً مشابه و یکسان بوده ولی از لحاظ شایستگی های روحی و روانی متفاوت و متمایز باشند، در این صورت توان رزمی یگانی بیشتر و موثرتر است که خصائل انسانی و روحی و روانی پرسنل آن برتر و ارزشمندتر باشد. بنابراین یگانی که دارای فرمانده و ستاد لایق تری بوده و سازماندهی مناسب تری را ارائه نموده و پرسنل آن مومن تر، با روحیه تر، با انگیزه تر، آموزش یافته تر، شجاع تر، مصمم تر، مقاوم تر، باتجربه تر، منضبط تر و نسبت به سنن ملی و قومی و مذهبی خود پایبندتر باشند، از برتری چشم گیری برخوردار و یقیناً دارای قدرت جنگیدن بیشتر و برتری خواهد بود. اهم عوامل غیرفیزیکی توان رزمی عبارتند از: رهبری، سازمان، ایمان و اعتقاد، انگیزه و انضباط، آموزش، حمیت قسمتی، سنن و آداب ملی و سایر مسائل مشابه (همان: ۲۹۱).

در سنجش توان رزمی عوامل محسوس، می توان به مقدار، تعداد هر یک از آن ها با توجه به آمارها کیفیت کرد، منتهی برای سنجش عوامل نامحسوس و غیرمادی بایستی به شاخص های قابل اندازه گیری هر کدام از آن ها مراجعه کرد. به عنوان مثال انضباط را می توان با شاخص هایی از قبیل نرخ تأخیر، غیبت، فرار از خدمت مورد سنجش قرارداد. در سنجش توان رزمی هوایی می توان به مؤلفه های قابل اندازه گیری عوامل مادی و غیرمادی زیر اشاره کرد: ۱) تعداد پایگاه یا فرودگاه های آماده خدمات پروازهای نظامی اعم از باندهای اضطراری و جایگزینی؛ ۲) مجموعه واحدها و یگان های رزمی شامل تیپ ها، گردان ها و اسکادران های پروازی شکاری و ترابری؛ ۳) تعداد هواپیماهای آماده به مأموریت؛ ۴) تعداد پرنه پروازی روزانه، هفتگی و ماهانه؛ ۵) تعداد خلبانان آماده به انجام مأموریت لیدر ۱، ۲، ۳ و ۴؛ ۶) تعداد کارکنان فنی با سطوح مهارتی بالا (۳، ۵، ۷ و ۹)؛ ۷) ضریب پایداری و استمرار عملیاتی هفتگی، ماهانه و سالانه؛ ۸) تعداد طرح های عملیاتی تمرین شده؛ ۹) میزان اعتبارات واگذاری؛ و ۱۰) میزان ایمان، اعتقادات ملی

و مذهبی، آموزش، انضباط، انگیزه، روحیه، اراده‌ی ملی، اعتمادبه‌نفس، وفاداری، پایداری و صبر و استقامت، تجارب جنگی، رهبری نظامی و ...

مدل مفهومی

در این تحقیق از مدل اشاره‌شده در بخش توان رزمی استفاده‌شده است به‌عبارت‌دیگر وضعیت آماد و پشتیبانی بر اساس مؤلفه‌های توان رزمی بر اساس شاخص‌های تعداد پایگاه یا فرودگاه‌های آماده خدمات پروازهای نظامی اعم از باندهای اضطراری و جایگزینی، مجموعه واحدها و یگان‌های رزمی شامل تیپ‌ها، گردان‌ها و اسکادران‌های پروازی شکاری و ترابری، تعداد هواپیماهای آماده به مأموریت، تعداد پرانه (سورتنی) پروازی روزانه، هفتگی و ماهانه، تعداد خلبانان آماده به انجام مأموریت لیدر ۱، ۲، ۳ و ۴، تعداد کارکنان فنی با سطوح مهارتی بالا (۳)، ۵، ۷ و ۹)، ضریب پایداری و استمرار عملیاتی هفتگی، ماهانه و سالیانه، تعداد طرح‌های عملیاتی تمرین شده، میزان اعتبارات واگذاری تبیین و موردبررسی قرار می‌گیرد. در شکل زیر مدل مفهومی تحقیق بیان‌شده است.



در راستای دستیابی به اهداف پژوهش و بر اساس پیشینه نظری و تجربی پژوهش که به ترسیم مدل مفهومی پژوهش انجامید، سؤالات پژوهش عبارت‌اند از:

- ۱) وضعیت آمادگی و پروازی هواپیماهای شکاری مؤثر بر توان رزمی نهاجا در دوران دفاع مقدس چگونه بوده است؟
- ۲) وضعیت آمادگی و پروازی هواپیماهای ترابری مؤثر بر توان رزمی نهاجا در دوران دفاع مقدس چگونه بوده است؟

۳) وضعیت تعداد هواپیماهای بازسازی شده، اورهال در داخل نهجا مؤثر بر توان رزمی نهجا در دوران دفاع مقدس چگونه بوده است؟

۴) وضعیت اقلام آمادی خریداری و واگذاری شده مؤثر بر توان رزمی نهجا در دوران دفاع مقدس چگونه بوده است؟

روش‌شناسی پژوهش

این پژوهش از نظر هدف کاربردی و از نظر ماهیت و روش، تاریخی می‌باشد و جمع‌آوری اطلاعات از منابع دست‌اول از جمله منابع کتبی، تصویری و شفاهی می‌باشد و جامعه آماری پژوهش شامل کلیه اسناد و مدارک مرتبط با موضوع تحقیق و فرماندهان مسئول در دوران دفاع مقدس می‌باشد. که از روش سرشماری استفاده شده است. ابزار اصلی جمع‌آوری اطلاعات در این پژوهش، درروش کتابخانه‌ای شامل متن‌خوانی و فیش‌برداری، سند خوانی و تصویر خوانی و درروش میدانی شامل مصاحبه بوده است. برای اعتبار پژوهش از منابع دست‌اول استفاده شده است. روش تحلیل با توجه به نوع تاریخی بودن تحقیق با استفاده از نمودار داده‌ها به صورت اطلاعات سازمان‌یافته تنظیم می‌شود به صورتی که بتوان به واقعیات حاصل از داده‌ها پی برده و نتیجه‌گیری مستندی از آن‌ها به عمل آورد.

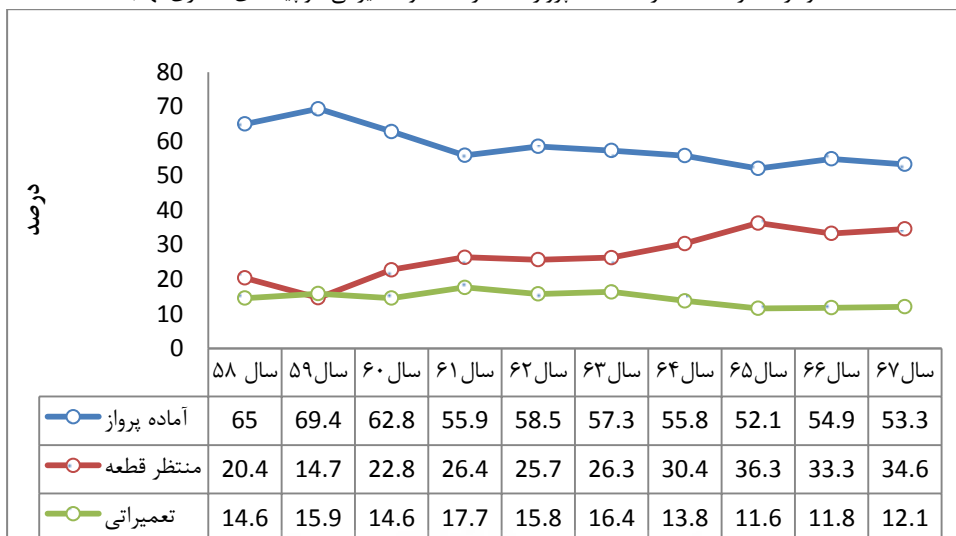
یافته‌های پژوهش

برای پاسخ به سؤالات پژوهش به تحلیل اسناد و مدارک و مصاحبه با فرماندهان پرداخته شده که یافته‌ها به صورت زیر می‌باشد.

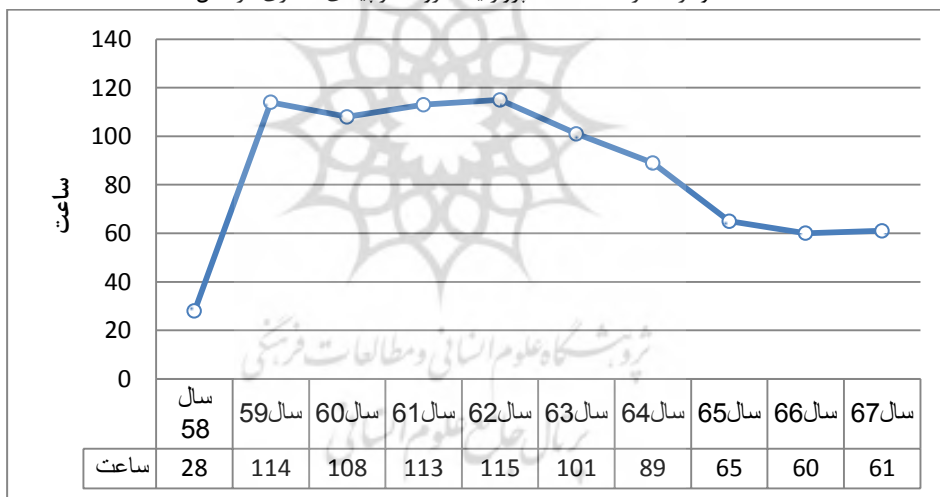
۱) وضعیت آمادگی و پروازی هواپیماهای شکاری مؤثر بر توان رزمی نهجا در دوران دفاع مقدس چگونه بوده است؟

نزدیک‌ترین سند پس از اتمام جنگ گزارش معاونت آماد و پیش نهجا در سال ۱۳۶۹ به فرماندهی وقت نهجا در خصوص وضعیت آمادگی پروازی هواپیمای شکاری بر اساس هواپیماهای منتظر قطعه و تعمیراتی و تعداد ساعات پرواز یک هواپیما در سال، سورتی پروازهای انجام شده، هواپیماهای از دست‌رفته و واگذار شده است که در نمودارهای زیر خلاصه شده است.

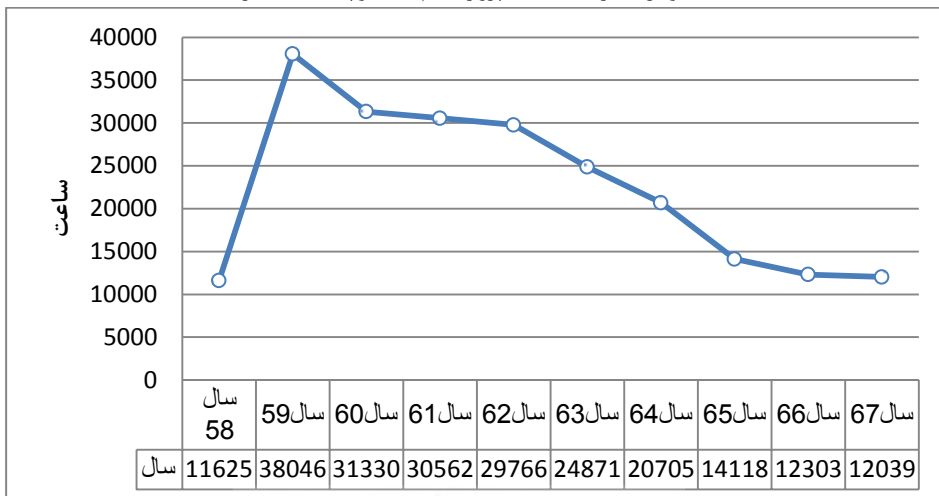
نمودار شماره (۲) ۲ درصد آماد پرواز، منتظر قطعه و تعمیراتی هواپیماهای شکاری نهجا



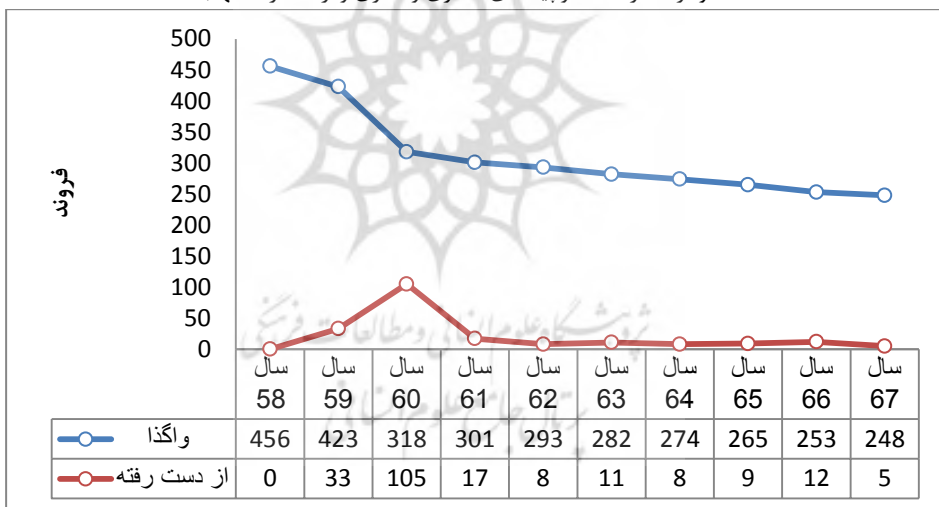
نمودار شماره (۳) ساعت پرواز یک فروند هواپیمای شکاری در سال



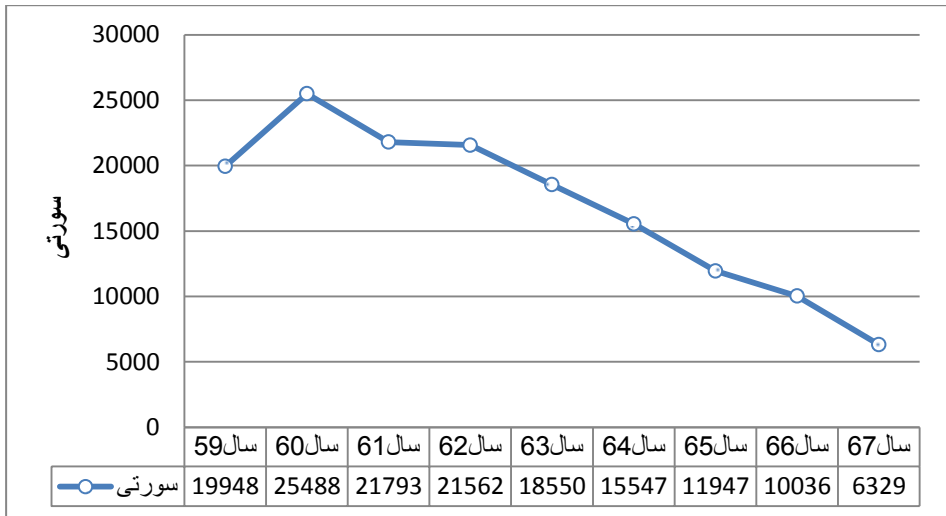
نمودار شماره ۴) ساعت پرواز انجام شده هواپیماهای شکاری



نمودار شماره ۵) هواپیماهای شکاری واگذاری و از دست رفته نهجا



نمودار شماره (۶) سورتی پروازهای شکاری در دوران دفاع مقدس

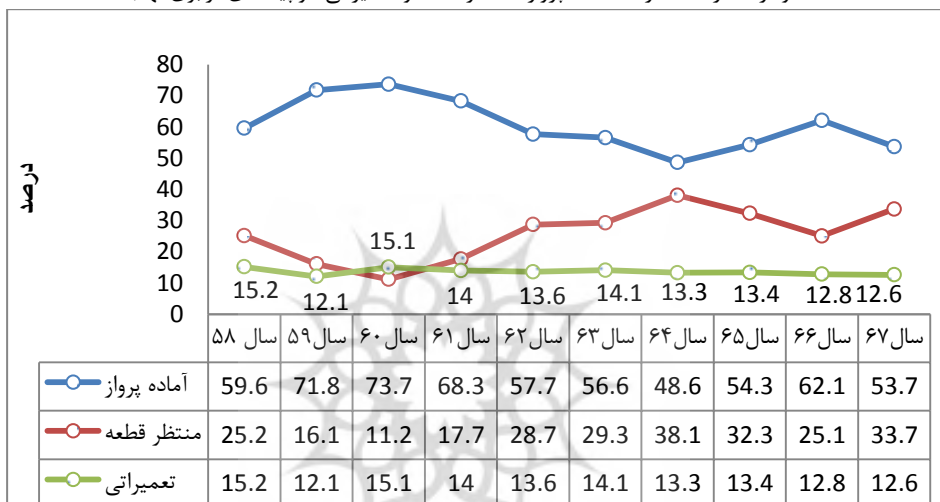


با توجه به نمودارهای فوق می‌توان نتیجه گرفت که در سال ۱۳۵۸ آمادگی عملیاتی هواپیماهای شکاری به‌طور متوسط ۶۴ درصد می‌باشد که برای هواپیمای شکاری اف. ۵ این آمادگی پروازی برابر ۷۰.۱، برای هواپیمای شکاری اف. ۴ آمادگی پروازی ۷۲.۴ و برای هواپیمای رهگیری اف. ۱۴ آمادگی پروازی ۲۸.۴ می‌باشد. در همین مقطع زمانی ۱۴.۸ درصد هواپیماهای شکاری در حال انجام تعمیرات می‌باشند که برای هواپیمای اف. ۵ این رقم ۱۰.۳ درصد برای هواپیمای اف. ۴ این رقم ۱۵.۸ درصد و برای هواپیمای رهگیری اف. ۱۴ ۲۸.۹ درصد می‌باشد. در این برهه زمانی به‌طور متوسط هواپیماهای شکاری منتظر قطعه ۲۱.۲ درصد که برای هواپیمای اف. ۵ ۱۹.۶ درصد و برای هواپیمای شکاری اف. ۴ رقم ۱۱.۸ درصد و برای هواپیمای رهگیر اف. ۱۴ رقم ۴۲.۷ درصد می‌باشد. آمادگی رزمی هواپیماهای شکاری نهاجا در دوران دفاع مقدس به‌طور متوسط ۵۸.۴ درصد می‌باشد. این آمادگی برای هواپیمای اف. ۵ در دوران دفاع مقدس ۵۶.۹ درصد و برای هواپیمای اف. ۴ این آمادگی به ۷۰.۹ درصد و برای هواپیمای اف. ۱۴ آمادگی به ۴۱.۱ می‌رسد. به‌طور متوسط ساعت پرواز هواپیماهای شکاری در هر سال ۲۳۷۴۸.۸ ساعت بوده است که این ساعت پرواز برای هواپیمای اف. ۵ به رقم ۵۸۹۱.۶ ساعت و برای هواپیمای اف. ۴ به رقم ۱۰۰۰۸ ساعت و برای هواپیمای اف. ۱۴ به رقم ۷۷۵۹ ساعت در طول دوران دفاع مقدس می‌رسد. در دوران دفاع مقدس هر فروند هواپیمای شکاری به‌طور میانگین ۹۱.۷ ساعت پرواز داشته که هر فروند هواپیمای اف. ۵ با ۵۹ ساعت پرواز، هواپیمای اف. ۴ با ۱۱۶.۳ ساعت پرواز و هر فروند هواپیمای اف. ۱۴، ۱۱۶.۳ ساعت در کل دوران دفاع مقدس پرواز نموده است.

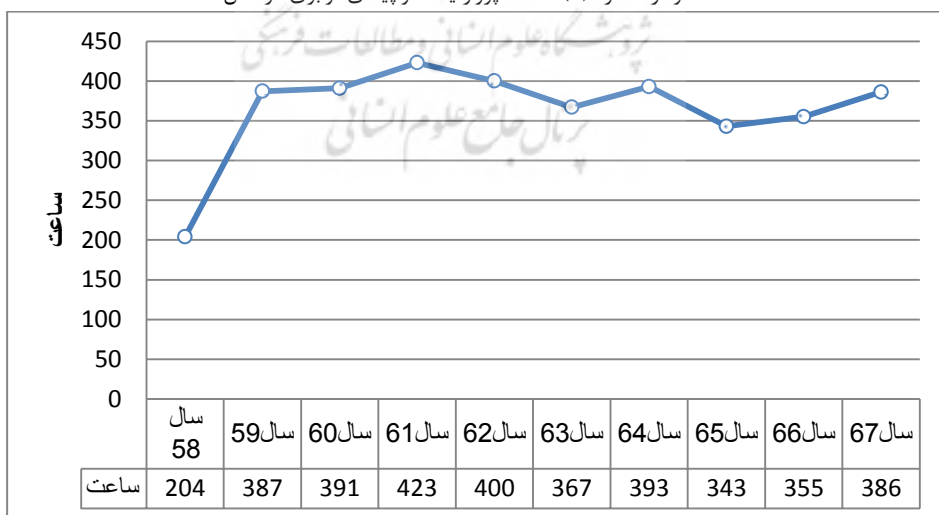
۲) وضعیت آمادگی و پروازی هواپیماهای ترابری مؤثر بر توان رزمی نهاجا در دوران دفاع مقدس چگونه بوده است؟

بر اساس نزدیک‌ترین سند پس از اتمام جنگ، گزارش معاونت آماد و پش نهاجا در سال ۱۳۶۹ به فرماندهی وقت نهاجا وضعیت آمادگی پروازی هواپیمای ترابری بر اساس هواپیماهای منتظر قطعه و تعمیراتی و تعداد ساعات پرواز یک هواپیما در سال، سوتی پروازهای انجام‌شده، هواپیماهای از دست‌رفته و واگذار شده به صورت نمودارهای زیر است.

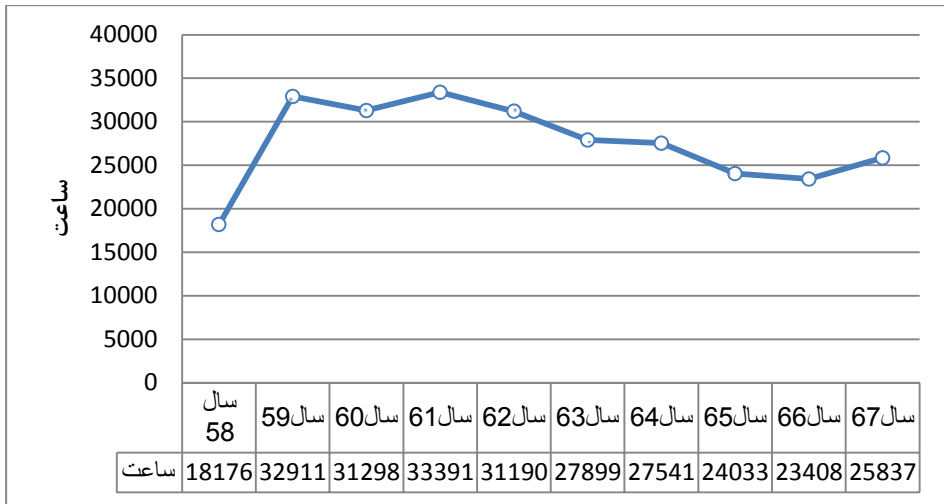
نمودار شماره (۷) درصد آماد پرواز، منتظر قطعه و تعمیراتی هواپیماهای ترابری نهاجا



نمودار شماره (۸) ساعت پرواز یک هواپیمای ترابری در سال



نمودار شماره (۹) ساعت پرواز انجام‌شده توسط هواپیماهای ترابری

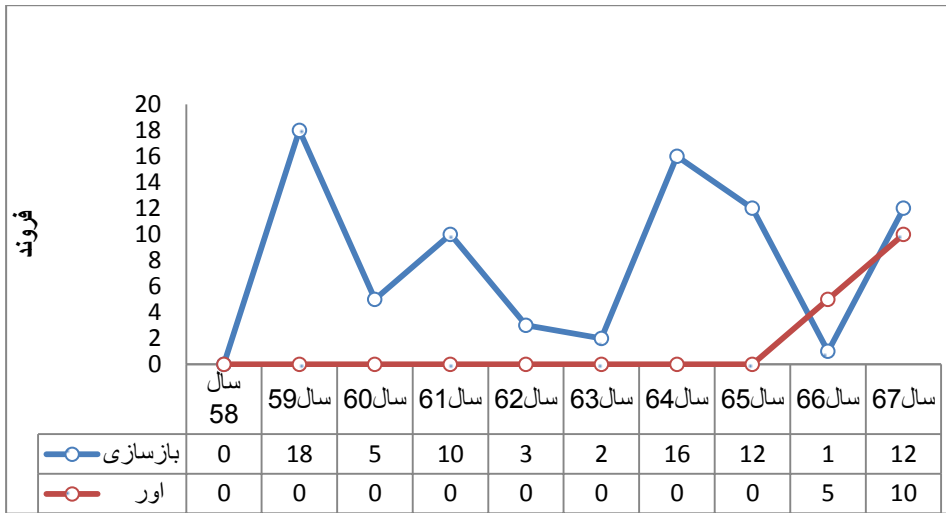


آمدگی عملیاتی در سال ۱۳۵۸ هواپیماهای ترابری به‌طور متوسط ۶۰.۷ درصد می‌باشد برای هواپیمای ترابری تاکتیکی سی. ۱۳۰ این آمادگی پروازی برابر ۶۰.۱ درصد، برای هواپیمای ترابری سنگین بوئینگ ۷۰۷ و ۷۴۷ آمادگی پروازی ۵۹.۶ و برای هواپیمای ترابری سبک اف. ۲۷ آمادگی پروازی ۷۰.۵ و برای هواپیمای شناسایی پی. ۳ اف. آمادگی پروازی ۲۵ درصد می‌باشد. در همین مقطع زمانی ۱۵.۲ درصد هواپیماهای ترابری در حال انجام عملیات تعمیرات می‌باشند که برای هواپیمای ترابری تاکتیکی سی. ۱۳۰ این رقم ۱۵.۶ درصد برای هواپیمای ترابری سنگین بوئینگ ۷۰۷ و ۷۴۷ این رقم ۱۸.۳ درصد و برای هواپیمای ترابری سبک اف. ۲۷ این رقم ۱۲ درصد و برای هواپیمای شناسایی پی. ۳ اف. این رقم ۲۵ درصد می‌باشد در این برهه زمانی به‌طور متوسط هواپیماهای ترابری منتظر قطعه ۲۵.۲ درصد که برای هواپیمای ترابری تاکتیکی سی. ۱۳۰ این رقم ۲۴.۳ درصد و برای هواپیمای ترابری سنگین بوئینگ ۷۰۷ و ۷۴۷ این رقم ۲۲.۲ درصد و برای هواپیمای ترابری سبک اف. ۲۷ این رقم ۱۷.۵ درصد برای هواپیمای شناسایی پی. ۳ اف. این رقم ۵۰ درصد می‌باشد.

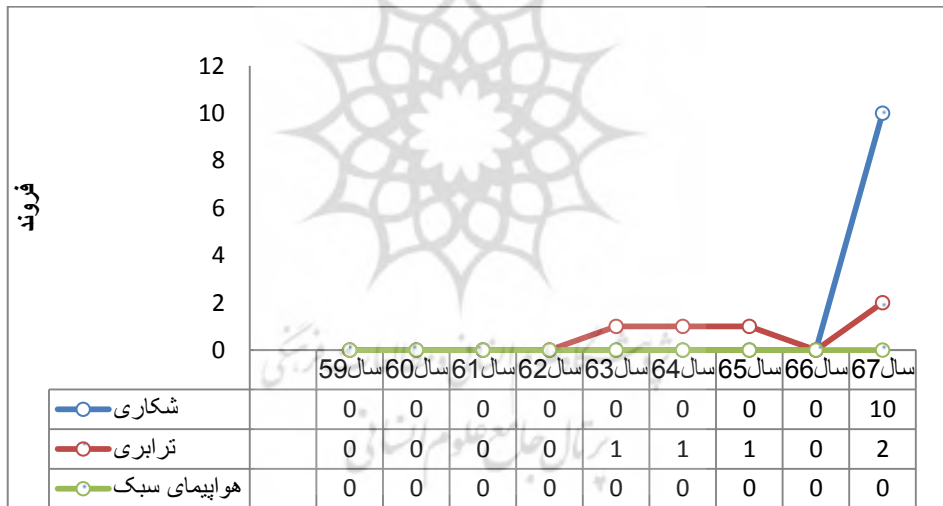
۳) وضعیت تعداد هواپیماهای بازسازی‌شده، اورهال در داخل نهاجا مؤثر بر توان رزمی نهاجا در دوران دفاع مقدس چگونه بوده است؟

نزدیک‌ترین سند پس از اتمام جنگ، گزارش معاونت آماد و پش نهاجا در سال ۱۳۶۹ به فرماندهی وقت نهاجا هواپیماهای بازسازی‌شده و اورهال نهاجا در انواع هواپیماهای شکاری به‌صورت جدول زیر است. بر اساس نمودارهای ارائه‌شده تعداد هواپیماهای بازسازی‌شده اف. ۴ ۳۷ فروند می‌باشد.

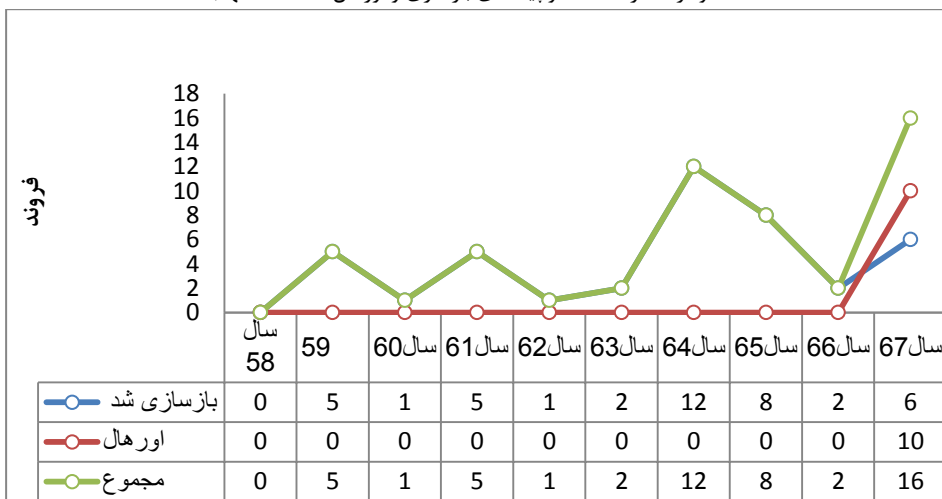
نمودار شماره (۱۰) هواپیماهای بازسازی و اورهال شده نهجا



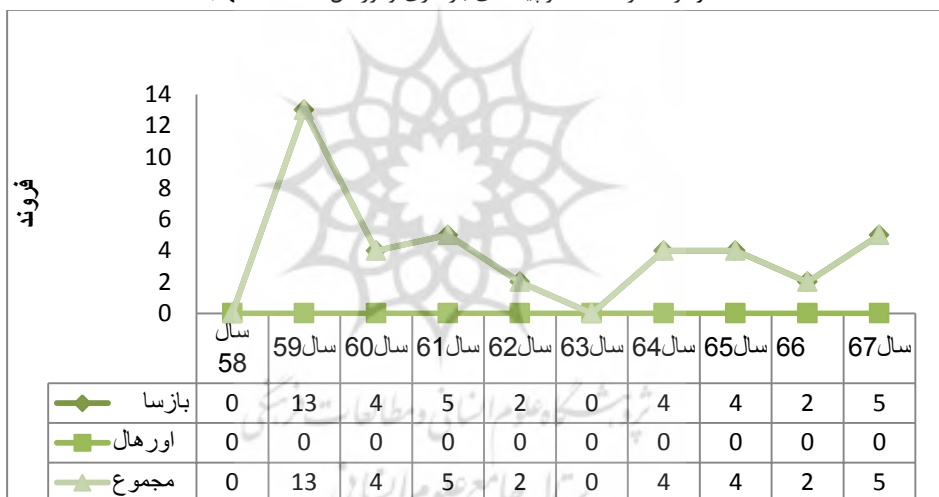
نمودار شماره (۱۱) هواپیماهای اورهال شده نهجا



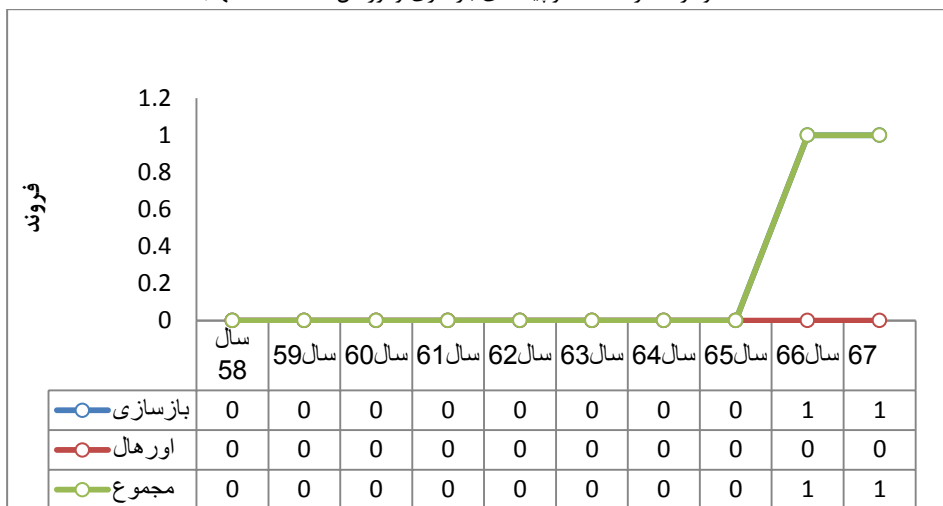
نمودار شماره (۱۲) هواپیماهای بازسازی و اورهال شده F-5 نهاجا



نمودار شماره (۱۳) هواپیماهای بازسازی و اورهال شده F-4 نهاجا

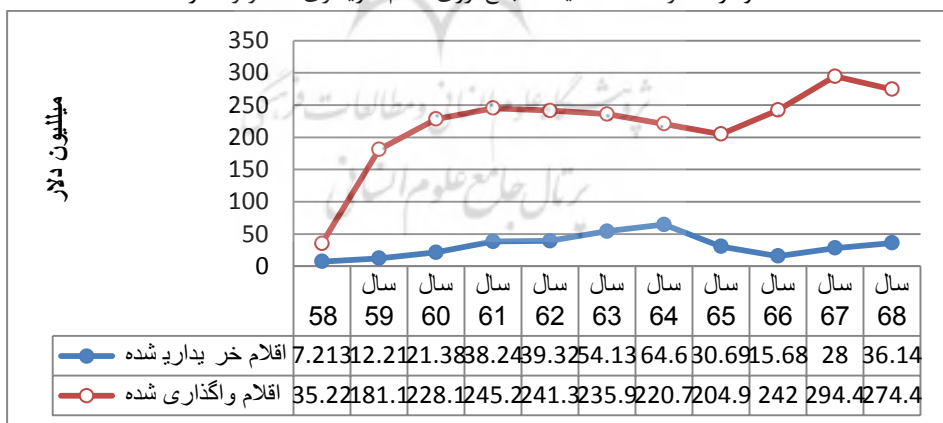


نمودار شماره (۱۴) هواپیماهای بازسازی و اورهال شده F-14 نهجا

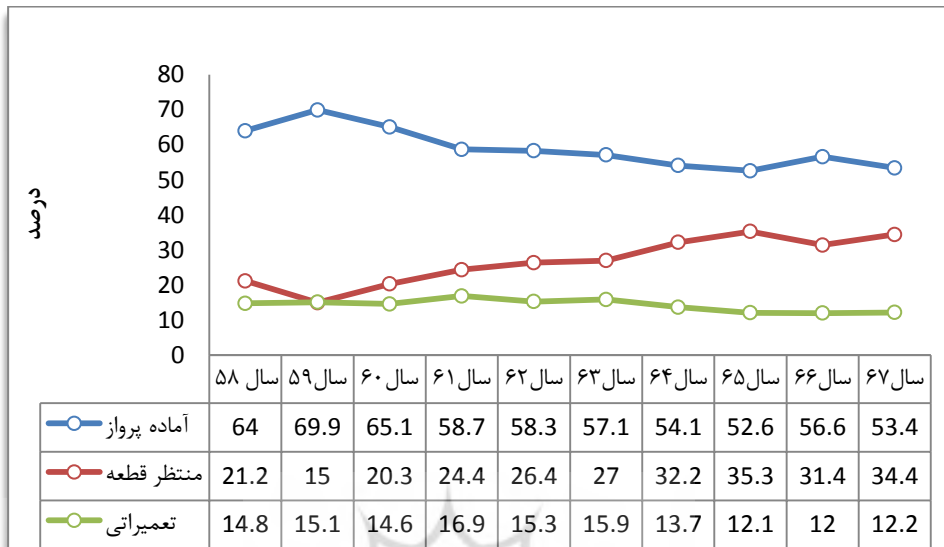


۴) وضعیت اقلام آمادی خریداری و واگذاری شده مؤثر بر توان رزمی نهجا در دوران دفاع مقدس چگونه بوده است؟
 نزدیک‌ترین سند پس از اتمام جنگ، گزارش معاونت آماد و پیش نهجا در سال ۱۳۶۹ به فرماندهی وقت نهجا در خصوص وضعیت آمادی نهجا به صورت نمودارهای زیر است.

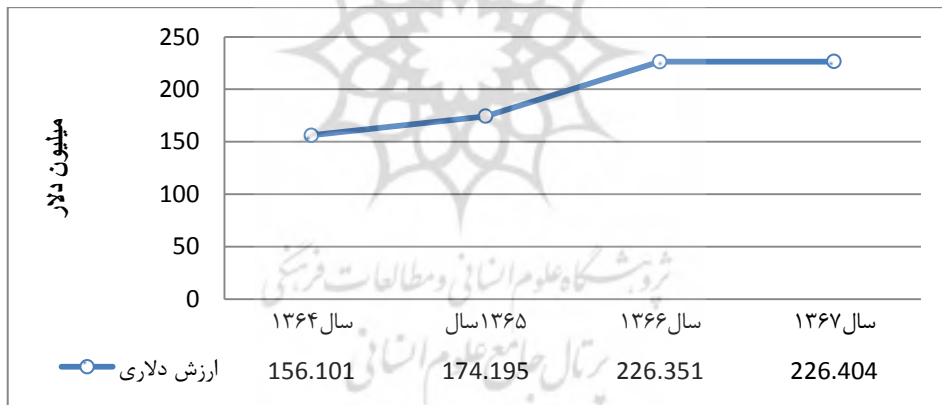
نمودار شماره (۱۵) مقایسه مبلغ ارزی اقلام خریداری شده و واگذار شده



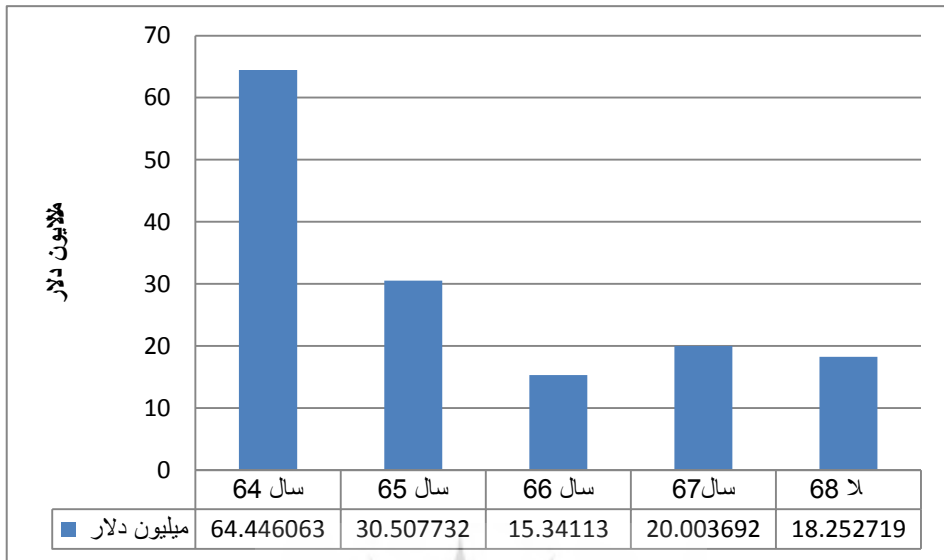
نمودار شماره (۱۶) وضعیت درصد آمادگی و پروازی هواپیماهای شکاری و ترابری نهاجا



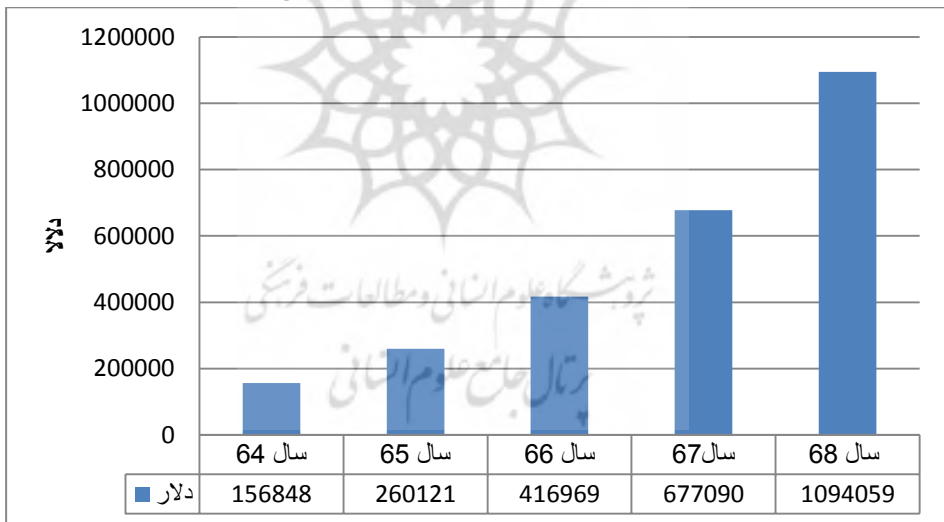
نمودار شماره (۱۷) ارزش دلاری قطعات مصرف‌شده از موجودی مخازن نهاجا که جایگزین نگردیده است



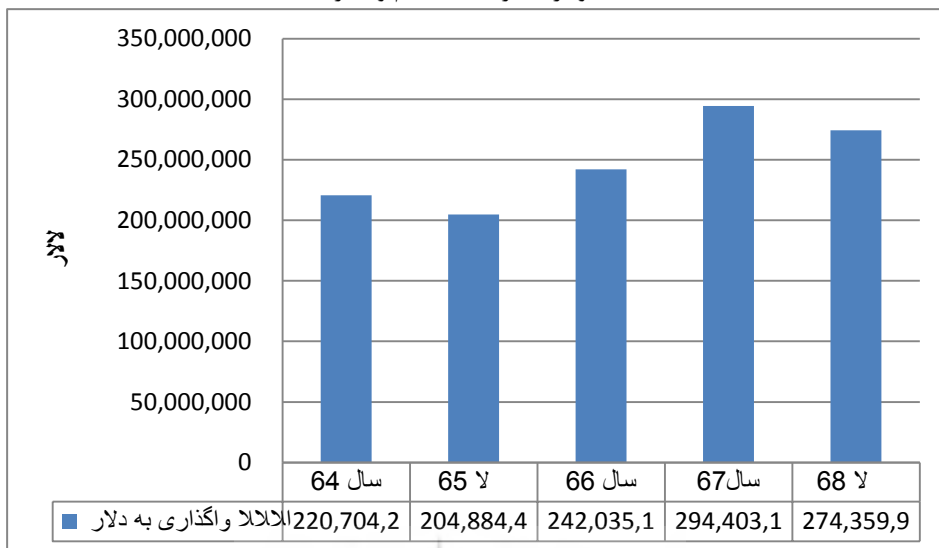
نمودار شماره (۱۸) اقلام خریداری داخل



نمودار شماره (۱۹) اقلام خریداری از خارج



نمودار شماره (۲۰) اقلام واگذاری



در سال ۱۳۶۴ خریدهای داخلی در ۶ ماهه اول سال بالغ بر ۵۳۵۷۵ دلار و در شش‌ماهه دوم ۱۰۳۲۷۳ دلار بوده است. خریدهای خارجی در شش ماه اول سال ۲۲۹۴۸۴۹۷ دلار و در شش‌ماهه دوم ۴۱۴۹۷۵۶۶ دلار بوده است. اقلام واگذاری در شش‌ماهه اول ۹۰۴۱۷۴۶۹ دلار می‌باشد و در شش‌ماهه دوم اقلام واگذاری ۱۳۰۲۸۶۷۴۶ دلار می‌باشد. با توجه به بررسی مبالغ هزینه شده جهت خریداری اقلام و مبالغ واگذار شده در سال ۱۳۶۴ می‌توان به این نتیجه رسید که در این سال مبلغ ۱۵۶۱۰۱۳۰۳ دلار ارزش قطعات مصرف شده از موجودی مخازن نهاجا می‌باشد که جایگزین نگردیده است. لازم به ذکر است اقلام مصرف شده بر اساس قیمت‌های فروش شرکت‌های سازنده قطعه محاسبه گردیده و عامل مهم تورم جهانی و قیمت‌های بازار سیاه در نظر گرفته نشده است.

در سال ۱۳۶۵ خریدهای داخلی در ۶ ماهه اول سال بالغ بر ۸۲۵۷۹ دلار و در شش‌ماهه دوم ۹۸۷۱۸ دلار بوده است. خریدهای خارجی در شش ماه اول سال ۱۴۲۸۰۳۳۴ دلار و در شش‌ماهه دوم ۱۶۲۲۷۳۹۸ دلار بوده است اقلام واگذاری در شش‌ماهه اول ۱۰۸۵۷۹۳۵۸ دلار می‌باشد و در شش‌ماهه دوم اقلام واگذاری ۹۶۳۰۵۰۴۶ دلار می‌باشد. با توجه به بررسی مبالغ هزینه شده جهت خریداری اقلام و مبالغ واگذار شده در سال ۱۳۶۵ می‌توان به این نتیجه رسید که در این سال مبلغ ۱۷۴۱۹۵۳۷۴ دلار ارزش قطعات مصرف شده از موجودی مخازن نهاجا می‌باشد که جایگزین نگردیده است. در سال ۱۳۶۶ خریدهای داخلی در ۶ ماهه اول سال بالغ بر ۱۰۹۲۲۳ دلار و در شش‌ماهه دوم ۲۳۳۶۱۱ دلار بوده است. خریدهای خارجی در شش ماه

اول سال ۹۲۳۴۲۸۳ دلار و در شش‌ماهه دوم ۶۱۰۶۸۴۷ دلار بوده است. اقلام واگذاری در شش‌ماهه اول ۱۱۲۷۴۱۳۱۳ دلار می‌باشد و در شش‌ماهه دوم اقلام واگذاری ۱۲۹۲۹۳۸۱۰ دلار می‌باشد. با توجه به بررسی مبالغ هزینه شده جهت خریداری اقلام و مبالغ واگذار شده در سال ۱۳۶۶ می‌توان به این نتیجه رسید که در این سال مبلغ ۲۲۶۳۵۱۱۵۷ دلار ارزش قطعات مصرف شده از موجودی مخازن نهاجا می‌باشد که جایگزین نگردیده است. لازم به ذکر است اقلام مصرف شده بر اساس قیمت‌های فروش شرکت‌های سازنده قطعه محاسبه گردیده و عامل مهم تورم جهانی و قیمت‌های بازار سیاه در نظر گرفته نشده است.

در سال ۱۳۶۷ خریدهای داخلی در ۶ ماهه اول سال بالغ بر ۱۲۹۳۷۰ دلار و در شش‌ماهه دوم ۷۸۶۴۸۴۹ دلار بوده است. خریدهای خارجی در شش ماه اول سال ۸۸۴۹۹۲۸ دلار و در شش‌ماهه دوم ۱۱۱۵۳۷۶۴ دلار بوده است. اقلام واگذاری در شش‌ماهه اول ۱۳۳۳۹۸۳۰۶ دلار می‌باشد و در شش‌ماهه دوم اقلام واگذاری ۱۶۱۰۰۳۸۰۸ دلار می‌باشد. با توجه به بررسی مبالغ هزینه شده جهت خریداری اقلام و مبالغ واگذار شده در سال ۱۳۶۷ می‌توان به این نتیجه رسید که در این سال مبلغ ۲۶۶۴۰۴۲۰۳ دلار ارزش قطعات مصرف شده از موجودی مخازن نهاجا می‌باشد که جایگزین نگردیده است. در سال ۱۳۶۸ خریدهای داخلی در ۶ ماهه اول سال بالغ بر ۱۰۶۴۴۵۸۴ دلار و در شش‌ماهه دوم ۷۲۴۶۴۸۰ دلار بوده است. خریدهای خارجی در شش ماه اول سال ۹۶۴۲۰۲۲ دلار و در شش‌ماهه دوم ۸۶۱۰۶۹۷ دلار بوده است. اقلام واگذاری در شش‌ماهه اول ۱۲۲۸۲۰۹۰۸ دلار می‌باشد و در شش‌ماهه دوم اقلام واگذاری ۱۵۱۵۳۹۰۰۷ دلار می‌باشد. با توجه به بررسی مبالغ هزینه شده جهت خریداری اقلام و مبالغ واگذار شده در سال ۱۳۶۸ می‌توان به این نتیجه رسید که در این سال مبلغ ۲۳۸۲۱۶۱۳۰ دلار ارزش قطعات مصرف شده از موجودی مخازن نهاجا می‌باشد که جایگزین نگردیده است.

تجزیه و تحلیل یافته‌ها

با توجه به تجزیه و تحلیل سؤال اول می‌توان نتیجه گرفت که وضعیت آمادگی هواپیماهای شکاری نهاجا در دوران دفاع مقدس به‌طور متوسط ۶۴ درصد بوده که نشان‌دهنده وضعیت مطلوب و آماده بودن تجهیزات می‌باشد و هرچقدر به پایان جنگ تحمیلی نزدیک می‌شود از توان رزمی نیروهای مسلح کاسته می‌شود در نیروی هوایی نیز کاهش پرواز در انواع هواپیماهای شکاری اف. ۵، اف. ۴ و اف. ۱۴ تا سال ۱۳۶۶ به علت کاهش تعداد هواپیما، بودجه و ارز واگذاری، کاهش توان خرید قطعات حیاتی ویژه از منابع خارجی، حصر اقتصادی و نظامی ایران و طبعاً کاهش درصد آمادگی و افزایش درصد هواپیماهای منتظر قطعه می‌باشد. همچنین

بیشترین سورتی پرواز در اوایل جنگ در سال ۱۳۵۹ بوده است که نشان می‌دهد که نیروی هوایی در اوایل جنگ از آمادگی کاملی برخوردار بوده و نقش برجسته‌ای در جلوگیری از پیشروی نیروهای دشمن داشته است. بر همین اساس بیشترین سانحه هوایی رخ داده است که نشان از جان‌فشانی و فداکاری خلبانان و کارکنان معاونت آماد و پشتیبانی در آماده‌سازی هواپیماها دارد.

با تجزیه و تحلیل در خصوص سؤال دوم می‌توان نتیجه گرفت که آمادگی رزمی هواپیماهای ترابری نه‌جا در دوران دفاع مقدس به‌طور متوسط ۶۰.۷۵ درصد می‌باشد. این آمادگی برای هواپیمای ترابری تاکتیکی سی. ۱۳۰ در دوران دفاع مقدس ۵۵.۹۵ درصد و برای هواپیمای ترابری سنگین بوئینگ ۷۰۷ و ۷۴۷ این آمادگی به ۶۵.۲ درصد و برای هواپیمای ترابری سبک اف. ۲۷ آمادگی به ۷۹.۹ درصد و برای هواپیمای شناسایی پی. ۳ اف. آمادگی به ۲۴.۴۷ درصد می‌رسد. به‌طور متوسط ساعت پرواز هواپیماهای ترابری در هر سال ۲۸۶۱۲ ساعت بوده است که این ساعت پرواز برای هواپیمای ترابری تاکتیکی سی. ۱۳۰ به رقم ۱۴۰۵۵.۴۴ ساعت و برای هواپیمای ترابری سنگین بوئینگ ۷۰۷ و ۷۴۷ به رقم ۶۹۸۵.۲۲ ساعت و برای هواپیمای ترابری سبک اف. ۲۷ به رقم ۶۲۵۰ ساعت و برای هواپیمای شناسایی پی. ۳ اف. به رقم ۱۳۲۱.۳۳ در طول دوران دفاع مقدس می‌رسد. در دوران دفاع مقدس هر فروند هواپیمای ترابری به‌طور میانگین ۳۸۲.۷۷ ساعت پرواز داشته که هر فروند هواپیمای ترابری تاکتیکی سی. ۱۳۰ با ۳۸۹.۵۵ ساعت پرواز، هواپیمای ترابری سنگین بوئینگ ۷۰۷ و ۷۴۷ با ۳۴۹.۲۲ ساعت پرواز، هر فروند و هواپیمای ترابری سبک اف. ۲۷ با ۴۳۴.۷۷ ساعت و هواپیمای شناسایی پی. ۳ اف. با ۲۷۱.۷۷ ساعت در کل دوران دفاع مقدس پرواز داشته است.

بر اساس نمودارهای یادشده در بالا توان رزمی هواپیماهای ترابری با توجه به کمبود قطعات و مستهلک شدن هواپیماها در طول دوران دفاع مقدس تقریباً ثابت بوده است. به‌عبارت‌دیگر در اوایل دفاع مقدس و پایان دفاع مقدس یکسان بوده است که این امر نشان‌دهنده تلاش‌های مستمر کارکنان آماد و پشتیبانی نه‌جا بوده است.

با تجزیه و تحلیل در خصوص سؤال سوم می‌توان نتیجه گرفت که در سال‌هایی که به دلیل محدودیت‌های مختلف امکان تعمیر و یا تأمین قطعات کمتر بوده درصد آمادگی هواپیماها در همان سال‌ها کاهش داشته است. روند پرواز یک هواپیما در سال تغییرات محسوسی نداشته (از ۳۰ تا ۵۰ ساعت در سال نوسان داشته است). توان تعمیراتی نیروی هوایی ارتش جمهوری اسلامی ایران در زمینه تعمیرات رده پایگاهی بسیار موفق عمل کرده است که این امر جز تلاش بی‌وقفه کارکنان جمعی نبوده است.

با تجزیه و تحلیل در خصوص سؤال چهارم می‌توان نتیجه گرفت که فعالیت‌های آمادی نه‌اجا در سال‌های ۱۳۶۳ تا آذرماه ۱۳۶۹ جمع کل ارزش دلاری اقلام مصرف‌شده ۱۶۱۹۵۰۲۳۹۱ دلار می‌باشد. جمع کل ارزش دلاری اقلام تهیه‌شده ۲۴۹۸۹۰۷۱۰ و جمع کل ارزش دلاری اقلامی که جایگزین نگرديده است ۱۳۶۹۶۱۱۶۸۱ دلار می‌باشد. آمار اقلام واگذارشده در مقایسه با ارزش واگذاری به نه‌اجا جهت خرید قطعات ضروری وسائل پرنده از سال ۱۳۶۳ تا آذرماه ۱۳۶۹ بدین قرار است. تعداد مدارک اقلام تأمین‌شده ۸۰۰۱۷ و ارزش دلار آن برابر ۲۴۹۸۹۰۷۱۰ دلار می‌باشد. تعداد مدارک اقلام واگذارشده برابر ۷۶۸۹۶۴ و ارزش دلاری آن برابر ۱۶۱۹۵۰۲۳۹۱ دلار می‌باشد. تعداد مدارک اقلام تأمین نشده برابر ۸۹۵۵۴۹ و ارزش دلاری آن برابر ۵۰۲۳۷۸۰۵ دلار می‌باشد. با توجه به مدارک موجود و تحلیل آن می‌توان نتیجه گرفت ۵۰۲ درصد نیاز نه‌اجا از طریق دریافت اعتبار واگذارشده تأمین گردیده است. ۳۳۰۶۷ درصد نیاز نه‌اجا از طریق اقلام موجود در مخازن تأمین گردیده است و ۶۱۰۱۳ درصد نیاز نه‌اجا به دلیل کمبود اعتبار ارزی تأمین نگرديده است. در آذرماه ۱۳۶۹ بدون احتساب پروژه‌های مختلف در دست اجرا نیازمندی‌های نه‌اجا با توجه به تعداد مدارک تأمین نشده که برابر ۸۹۵۵۴۹ مدرک به تعداد ۱۲۸۹۳۷۴۶۸ قطعه و به ارزش دلاری ۳۱۸۹۵۳۷۸۰۵ دلار می‌باشد.

نمودارهای ارزی تهیه و واگذاری اقلام آمادی از سال ۱۳۶۴ الی ۱۳۶۹ گویای این واقعیت است که در حدود یک میلیارد و ششصد و بیست میلیون دلار از قابل‌استفاده‌ترین، حساس‌ترین و پرمصرف‌ترین قطعات مربوط به وسائل پرنده نه‌اجا از گردونه آماد نه‌اجا خارج گردیده و به دلایل گوناگون از جمله عدم امکان دسترسی به کمپانی‌های اصلی سازنده قطعه و خرید باقیمت‌های رسمی، بازار سیاه قیمت بعضی از اقلام، عدم وجود ارزش کافی و کاهش توان خرید، این مقدار قطعات به گردونه قطعه رسانی برگشت داده نشده است. خوشبختانه با وجود این همه موانع، درصد واگذاری اقلام خصوصاً قطعات تعمیر شده، و باهمت و تلاش کارکنان ایثارگر این روند سیر مناسب را طی نموده است.

کاهش و افت خریدهای نه‌اجا در سال‌های ۶۵، ۶۶ و ۶۷ به دلیل بسته شدن دفتر خرید و بازگشت تیم‌های اعزامی مستقر در مراکز خرید به میهن اسلامی بوده است. روند واگذاری قطعات در سال ۶۷ به دلیل پایان جنگ و تمایل نه‌اجا به حفظ کلیه سیستم‌ها و جنگ‌افزارها و تلاش در جهت تعمیر قطعات صورت گرفته است. روند واگذاری قطعات از سال ۱۳۶۵ سیر صعودی داشته است.

همچنین کل جنگ با ۷۰ درصد از قطعات انبارشده استفاده شده و خرید قطعات خیلی محدود بوده است. لیکن در توان رزمی تأثیر زیادی نداشته است که نشان‌دهنده موجودی انبار مناسب در زمان خرید هواپیما بوده است.

با توجه به نتایج کلی، وضعیت آماد و پشتیبانی نهجا در دوران دفاع مقدس در توان رزمی بسیار مؤثر بوده است به این دلیل که نهجا از آمادگی لازم جهت ورود به مأموریت‌های محوله برخوردار بوده است. خصوصاً در سال‌های اولیه جنگ تحمیلی نقش مهمی در جلوگیری از پیشرفت دشمن داشته است که آن‌هم به دلیل الف) مهارت و توان فنی بالای کارکنان نگهداری و تعمیر؛ ب) آموزش‌های کیفی و کامل تخصصی؛ ج) تجارب حاصل از تعمیرات مکرر و آماده‌سازی پروازی هواپیماها با توجه به شمار پروازهای زیاد در ایام گذشته؛ د) وجود منابع و کارگاه‌های تعمیراتی نسبتاً مجهز در رده‌های پایگاهی و آمادگاهی ه) وجود ذخایر مناسب آمادی و قطعات، تجهیزات، ابزارآلات و دستگاه‌ها. لذا با توجه به اینکه نیروی انسانی نقش بسیار مهمی دارد پیشنهاد می‌گردد که مسئولین تلاش کنند تعهد و تخصص را در کارکنان با شیوه مختلفی از جمله آموزش، پرورش حس تعلق و وطن پرستی افزایش دهند. با توجه به اینکه عمر خدمتی هواپیماهای شکاری و ترابری نهجا به پایان رسیده است و با عنایت به جایگزینی هواپیماهای جدید و به‌منظور حفظ آمادگی رزمی این‌گونه تجهیزات از منابع مطمئن و موجودی انبار بالا تهیه گردد.

منابع

- آشتیانی، محمدرضا، (۱۳۹۰)، تبیین مؤلفه‌های نظری عوامل غیر فیزیکی تأثیر گذار بر توان رزمی نیروهای نظامی، فصلنامه راهبرد دفاعی، شماره ۳۲، صفحه ۱۰۸-۶۹.
- آرمون، آر.ش. (۱۳۹۱). یکپارچگی و افزایش بهره‌وری در لجستیک و زنجیره تأمین. تهران: مؤسسه چاپ و انتشارات دانشگاه جامع امام حسین (ع).
- امیرخیزی، اصغر؛ و مفیدی، حسن. (۱۳۸۳). مدیریت آمادی. تهران: چاپخانه فرماندهی آماد و پشتیبانی هوایی. صص ۱۲-۳۰.
- انواری رستمی، علی‌اصغر. (۱۳۸۰). سیستم‌های خرید و انبارداری (چاپ دهم). تهران: انتشارات طراحان نشر.
- باسو، آر. و رایت، ان. جی. (۱۳۹۲). مدیریت زنجیره تأمین- مفاهیم، نظریه‌ها و کاربردها (چاپ دوم، حسین صفرزاده، مینا مصدر، و آرتیمس مسوه مبارکه، مترجمان). تهران: مؤسسه کتاب مهربان نشر. (سال چاپ اثر اصلی ۲۰۰۸)

- باورساکس، جی. دی.، کلوس، جی. دی.، و کوپر، ام. بی. (۱۳۸۹). مدیریت لجستیک زنجیره تأمین (علی فرقانی، مسعود نارنجی، و علی پورابراهیم گیل گلایه، مترجمان). تهران: جهاد دانشگاهی واحد صنعتی شریف. (سال چاپ اثر اصلی ۲۰۰۷)
- روشنی، رضا. (۱۳۹۰). بررسی نقش فرآیند و ساختار سامانه آماد و پشتیبانی در نظام دفاعی. فصلنامه علوم و فنون نظامی، ۸ (۲۱)، ۸۱.
- دانشگاه عالی دفاع ملی (۱۳۹۰)، مطالعه گروهی تدوین راهبرد ارتقای توان رزمی آجا (مبتنی بر عوامل برتر ساز) با رویکرد تهدیدات ناهمپراز، دانشکده دفاع
- فیض آبادی، جواد. (۱۳۸۲). مقدمه‌ای بر مدیریت زنجیره تأمین. ماهنامه تدبیر، (۱۳۱)، ۴۷-۵۴.
- کریمی، علی. (۱۳۸۹). کاربرد فناوری اطلاعات در لجستیک. تهران: مؤسسه چاپ و انتشارات دانشگاه جامع امام حسین (ع).
- کمیته برنامه‌ریزی دوره عالی رسته‌ای عمومی نهجا. شرح وظایف نهجا، معاونت‌ها و واحدهای اداری - قسمت اول. تهران: چاپخانه فرماندهی آماد و پشتیبانی هوایی، صص ۱۳۴-۱۳۰.
- لطیفی، اکبر. (۱۳۸۸). آماد و پشتیبانی. تهران: انتشارات دانشگاه هوایی شهید ستاری، ۹۷-۷۷.
- مشبکی، اصغر. (۱۳۷۷). مدیریت آماد و پشتیبانی. فصلنامه کنترلر، ۲، ۸۲.
- معتمد، مهدی. (۱۳۹۴). شناسایی راهکارهای کاهش هزینه‌های تأمین اقلام آماد همگانی در نهجا. پایان نامه چاپ نشده کارشناسی ارشد، گروه آماد دانشگاه علوم و فنون هوایی شهید ستاری.
- مکارم شیرازی، ناصر. (۱۳۷۶). قرآن مجید (چاپ سوم). تهران: دارالقرآن کریم، دفتر مطالعات تاریخ و معارف اسلامی.