

مراکز شهری خدمات الکترونیک هوایی (e-City Air Terminal)

رسول پوست فروشان

کارشناس ارشد هوانوردی و مدیریت فرودگاهی، اداره کل تسهیلات و تجهیزات فرودگاهی، شرکت فرودگاههای کشور، تهران، ایران
Poustforoushan@Gmail.com

محمد رضا الماسی

کارشناس ارشد هوانوردی و مدیریت فرودگاهی، اداره کل تسهیلات و تجهیزات فرودگاهی، شرکت فرودگاههای کشور، تهران، ایران
Mohammad.r.almasi@Gmail.com

چکیده

در فرایند جابجایی بار و مسافر هوایی، ارائه خدمات الکترونیکی نقش کلیدی داشته و از اهمیت فراوانی برخوردار می‌باشند. سیستم‌های رزرواسیون بلیط مستقر در سطح شهر نمونه بارزی از این خدمات است. مسافر با در دست داشتن بلیط به عنوان سند معتبر به فرودگاه مراجعه نموده و سایر فرآیندها در فرودگاه تا مرحله پیاده شدن وی در مقصد، در فرودگاه انجام می‌پذیرد.

هدف ما در این مقاله ارائه مکانیزمی است که با فراتر این روند گذاشته و بیان ایده‌ای است تا به کمک آن مسافر هوایی با استفاده از امکانات ICT، به طور موثر، با سهولت و با ایمنی و امنیت بالاتر و با بهره‌گیری از امکانات مناسبی مانند زیر ساختهای مخابراتی و الکترونیکی، کیوسکهای سلف سرویس، سیستمهای کنترل عزیمت هواپیما (DCS: Departure Control System)، سرویسهای دسترسی سریع ریلی و زمینی و استفاده از مدهای ترکیبی حمل و نقل... از منزل تا فرودگاه جابجا کرد. البته این مهم با توجه به تمرکززدایی فعالیتها، در فرودگاه نیز با حداقل ایستایی نیز همراه خواهد گردید. مراکز شهری خدمات الکترونیک هوایی در نقاط مناسبی از شهر و با چنین منظوری راه اندازی و عملیاتی خواهد گردید.

واژگان کلیدی

مراکز شهری خدمات الکترونیک هوایی، فرودگاه، خدمات الکترونیک، ICT، فرودگاه امام خمینی (ره)، پذیرش مسافر و بار هوایی (check-in)، حمل و نقل هوایی، تسهیلات فرودگاهی، سیستم کنترل عزیمت هواپیما، کارت پرواز، بلیط الکترونیکی، مدارک الکترونیکی سفر

۱- شناخت و تعریف مشکل [۱]

دسترسی سریع، راحت، ایمن و اقتصادی به فرودگاه فاکتوری ضروری و تاثیرگذار در یک مسافرت هوایی است. این موضوع بویژه در زمانی که فرودگاه در محدوده شهرهای پرجمعیت و با حجم ترافیک بالا واقع شده و دارای فاصله نسبتاً طولانی با مراکز اقتصادی و جمعیتی شهر واقع شده است، نمود بیشتری پیدا می‌کند. باید در نظر داشت که با افزایش تعداد مسافرین هوایی و توسعه و گسترش فعالیتهای فرودگاه، ماهیت و حجم ترافیک از شهر به فرودگاه و بالعکس نیز افزایش خواهد یافت. این مهم می‌تواند بر افزایش تعداد اتومبیلها و حجم ترافیک در راههای منتهی به فرودگاه اثر گذارده و باعث بروز مشکلاتی در زمینه دسترسی به فرودگاه، افزایش زمان سفر، کاهش ایمنی و امنیت و نیز مواردی مانند آن گردد.

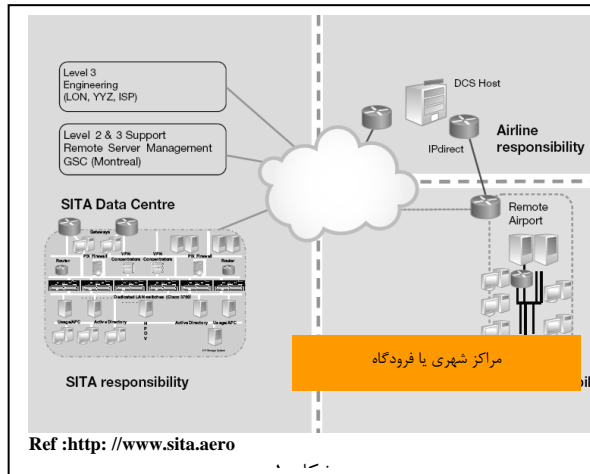
ساخت ترمینالهای مسافری در فرودگاهها و یا انبارهای کالا در اطراف فرودگاه و نیز ترمینالهای بار هزینه‌های هنگفتی در بر داشته و با توجه به این که بسیاری از فرآیندهای پردازش بار و مسافر در فرودگاه انجام می‌پذیرد، مفهوم سرعت عمل در حمل و نقل هوایی با توجه به این تمرکز وظایف، بویژه در فرودگاههای شلوغ، به مفهومی کم رنگ تبدیل شده است.

در صورت بروز هرگونه مشکل در انجام بموقع پرواز مانند تأخیرات ناشی از شرایط جوی و یا مباحث تکنیکی، حضور مسافرین، مشایعین و مستقبلین مشکلات ناهنجاری برای خود آنان در وهله اول، مسئولین فرودگاه و ایرلاین و حفاظت و امنیت فرودگاه در وهله بعد ایجاد خواهد نمود.

با توجه به این مشکلات باید مکانیزمی ایجاد نمود تا:

قابل دریافت هستند، از جمله: عملیات اصلی پذیرش بار و مسافر، و سایر خدمات جانبی مانند ارائه اطلاعات پرواز، فروش اضافه بار، امانت بار، خدمات بانکی، و مانند آن ارائه می‌شود.

مسافری استفاده کننده از مراکز شهری خدمات الکترونیک هوایی معمولاً عملیات پذیرش را انجام داده و پس از تحویل بار و دریافت کارت پرواز با آسودگی خاطر بوسیله سرویس‌های منظم حمل و نقل شهری و یا وسایط نقلیه عمومی به فرودگاه منتقل می‌شوند.



انجام برخی از امور مانند بازرسی‌های گمرکی و مهاجرتی نیز می‌تواند در این مراکز صورت پذیرد.

در شکل ۱ مکانیزم دستیابی به اطلاعات و نیز شبکه انتقال و تبادل اطلاعات مسافرو بار میان ایرلاین، مراکز و SITA مشاهده می‌گردد.

در شکل ۲ نحوه صدور کارت پرواز دارای بارکد دو بعدی را به عنوان یک ابزار در سهولت پذیرش مسافر هوایی مشاهده می‌گردد.

• اولاً چنین مشکلاتی بروز ننماید

• و در ثانی اهداف حمل و نقل هوایی مندرج در پروتکل کنوانسیون شیکاگو در حمل و نقل هوایی مبنی بر "نظم، ایمنی و امنیت و کارآیی" برآورده گردد.

۲- هدف

در این مقاله برای حل این مشکل مفهوم "مراکز شهری خدمات الکترونیک هوایی" شهری فرودگاه را مورد بررسی قرار خواهیم داد.

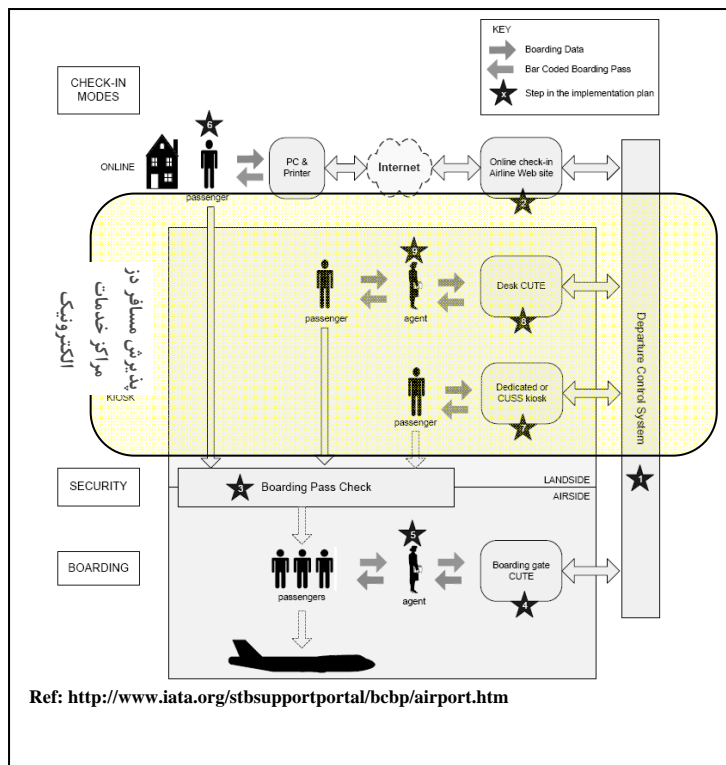
اهداف ما در استفاده از این مفهوم عبارتند از:

- تمرکز زدایی از فعالیتهای مربوط به پردازش بار و مسافر در فرودگاه با ایجاد حلقه ارتباطی میان سیستم حمل و نقل عمومی شهری و فرودگاه.
- استفاده از مدهای حمل و نقل ترکیبی و نیز کاهش مسافرت‌های غیر ضروری شهری در دسترسی به فرودگاه.
- بهره گیری از تکنولوژی ICT در تمرکز زدایی وظایف و نیز سهولت جابجایی بار و مسافر هوایی.
- دستیابی به پیشرفتهای تکنولوژیک در ارتباط با سیستمهای خدمات فرودگاهی و استفاده از مفاهیمی از قبیل پذیرش مسافر خارج از منطقه فرودگاه.
- ارتقاء سطح خدمات فرودگاهی بویژه در کلان شهرها و نیز پروازهای بین المللی

۳- تعریف مراکز شهری خدمات الکترونیک هوایی-4-9

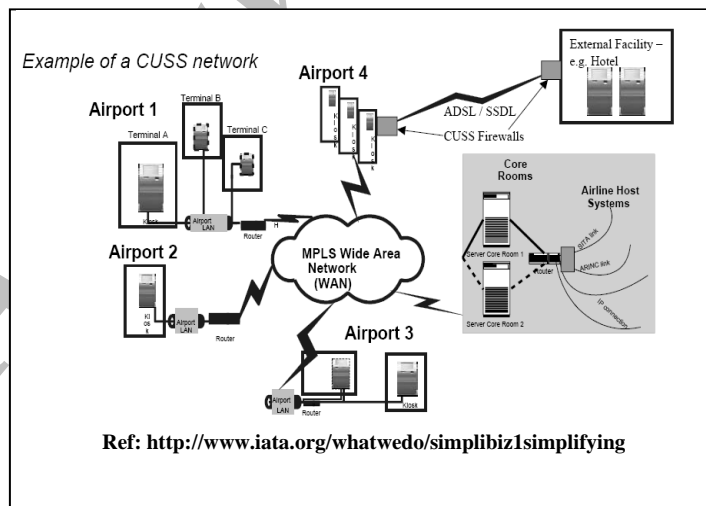
10]

"مراکز شهری خدمات الکترونیک هوایی، مراکزای است که در محدوده داخل شهر و در مکانهایی مناسب واقع شده و در آن بخشی از سرویسها و خدمات فرودگاهی که معمولاً در ترمینالهای فرودگاه



شکل ۲

در شکل ۳ نحوه ایجاد شبکه کیوسک‌های سلف سرویس در فرودگاه و نیز مراکزهای خدمات الکترونیک را مشاهده می‌نمایید.



شکل ۳

۴- مطابقت طرح با شرایط اتحادیه حمل و نقل بین المللی هوایی IATA [7-9]

یاتا به عنوان اتحادیه شرکتهای حمل و نقل هوایی، گروهی تحت عنوان StB (Simplifying the Business) ایجاد نموده است. هدف این گروه برنامه ریزی انجام اقدامات خاص در زمانی معین برای شرکتهای حمل و نقل هوایی به منظور ارائه خدمات مناسبتر و نیز صرفه جویی اقتصادی برای آنان بوده است. برآورد شده است که با پیاده سازی این برنامهها صرفه جویی معال ۶،۵ میلیارد دلار برای صنعت حمل و نقل هوایی بدست آید. شاکله و کلید اصلی این برنامهها که اهم عناوین آنها در زیر بیان خواهد شد، عبارتست از استفاده از امکانات فنی ICT در جهت کاهش هزینهها و افزایش رفاه و خدمات هوایی.

مفهوم مراکز خدمات شهری بر همین اساس پایه ریزی شده و مهم ترین رکن آن امکان وجود زیرساختهای مخابراتی و الکترونیکی است. چه در امکان ساده سازی تجارت حمل و نقل هوایی نیز جامه عمل به خود میگیرد. هر یک از مفاهیم StB در این مراکزها به نحو موثری قابل حصول و دستیابی هستند.

- برنامه e-ticketing در حال اجرا و در آژانسهای فروش بلیط ایرلاینهای تحت نظارت یاتا پیاده سازی شده است.
- کارت پروازهای دارای بارکد دوبعدی

BCBP (Bar Coded Boarding Pass)

این کارت پروازها همانطور که در شکل شماره ۱ نشان داده شده است قابل صدور از منزل، مراکز و نیز فرودگاه و کانترها را خواهند داشت و هزینه سرسام آور کارت پروازهای مغناطیسی را بسیار کاهش خواهند داد. مسافر می‌توند به سهولت در این روش پذیرش شود.

- کیوسکهای سلف سرویس

CUSS (Common User Self Service) Kiosks

امکان نصب این کیوسکها در مراکز وجود داشته و مسافری می‌توانند خدمات پذیرش و صدور کات پرواز و نیز سایر خدمات شهری نظیر رزرو هتل و... را به کمک آنها انجام دهند.

- e-fright

BIP (Baggage Improvement Program)

- Fast Travel Program

۵- منافع ناشی از پیاده سازی

در زیر برخی از منافع و فواید اصلی این طرح به تفکیک برای اداره کنندگان فرودگاه، مسافرین و مستقبلیین و شرکتهای هواپیمایی آورده شده است.

۵-۱- مدیریت فرودگاه

- کاهش زمان فرایند پردازش مسافر در فرودگاه ،
- توزیع فرایند پذیرش در فرودگاه و مراکز شهری خدمات الکترونیک هوایی،
- ارتقاء کیفیت و سطح خدمات فرودگاهی از طریق اطلاع رسانی در مواقع خاص از جمله در مورد پروازهای لغو شده و یا دارای تاخیر و حضور مسافر در فرودگاه پس از حصول اطمینان از انجام پرواز در مراکز شهری خدمات الکترونیک هوایی و در زمان مناسب،
- کاهش نقاط ایستایی و کم شدن طول صفهای مسافرین برای دریافت خدمات در ترمینال فرودگاه

۵-۲- افزایش ظرفیت ترمینال مسافری فرودگاه

- کاهش فضای مورد استفاده برای پردازش مسافرین از جمله: میزهای پذیرش، مکان برای پرداخت عوارض خروج از کشور و غیره در ترمینال فرودگاه و بالطبع افزایش فضاهای قابل استفاده در فرودگاه،
- انتقال بخشی از مراسم بدرقه و استقبال از مسافرین بین ترمینالهای شهری و فرودگاهی و در نتیجه افزایش فضای عمومی در ترمینال فرودگاه،
- ایجاد ارتباط منظم و برنامه‌ریزی شده بین فرودگاه و حمل و نقل شهری،
- کم شدن تراکم مسافرین و مشایعین در فرودگاه،
- افزایش ظرفیت ارائه خدمات جانبی مانند پارکینگ خوردو در فرودگاه،
- کاهش نیاز به تجهیزات و تسهیلات ترمینالی در فرودگاه از قبیل: چرخ دستی، صندلی، سیستم تهویه و....
- افزایش درآمدهای فرودگاه از طریق اجاره و واگذاری حق الامتیاز ارائه خدمات در مراکز شهری خدمات الکترونیک هوایی مانند:

- اماکن به شرکتهای هواپیمایی، بانکها،

حرکت مسافر به فرودگاه، امکان هر تصمیم‌گیری برای مسئولین مربوطه و نیز مسافران ایجاد خواهد شد.

از سویی دیگر با توجه به الزام سازمان بین‌المللی هواپیمایی کشوری ICAO در صدور مدارک الکترونیکی سفر توسط کشورها [3]، در این مراکز می‌توان به نحو مناسبی فرایند بازرسی‌های مربوطه را بانجام رساند.

بهداشت

مقررات بهداشتی با توجه به امکان سهولت حضور مسئولان مربوطه در مراکز شهری خدمات الکترونیک هوایی می‌تواند به طور موثرتری با اجرا درآمده و به عنوان مثال در صورت لزوم واکسیناسیون و صدور اسناد مربوطه، این اقدام به طور موثرتری بانجام خواهد رسید.

۵-۵- خطوط هوایی

- افزایش سرعت پردازش مسافر در فرودگاه،
- افزایش کارایی و کاهش صف و تراکم مسافر در ترمینال فرودگاه،
- توزیع فرآیندپذیرش در فرودگاه و مراکز شهری خدمات الکترونیک هوایی،
- ارتقاء کارایی و اثربخشی پرسنل شرکت هواپیمایی،
- ارائه اطلاعات لازم به مسافران در خصوص وضعیت پروازها و چگونگی سرویس دهی شرکت در شرایط تأخیر و یا ابطال پرواز در مراکز شهری خدمات الکترونیک هوایی

۶- بررسی استفاده از مراکز شهری خدمات الکترونیک

هوایی در برخی از فرودگاههای جهان [11-12]

این مراکز در اکثر کشورهای جهان، در مجاورت شبکه‌های اصلی حمل و نقل شهری مانند: ایستگاههای مرکزی قطار یا ایستگاههای بزرگ مترو و دارای امکان دسترسی به انواع وسایل نقلیه عمومی واقع هستند. برای مثال می‌توان به ترمینال‌های شهری مشترک فرودگاههای بین‌المللی هاندا (Haneda) و فرودگاه بین‌المللی ناریتا در توکیو (T-CAT)، اشاره کرد. در این مراکز، خطوط قطار سریع-السیار ویژه‌ای به منظور حمل و نقل مسافران بین مراکز شهری خدمات الکترونیک هوایی و فرودگاه در نظر گرفته شده است.

در بسیاری از کشورهای اروپایی و آمریکا نوع توسعه یافته تری از این تسهیلات دیده می‌شود. در این کشورها، خدماتی توسط برخی

- واگذاری امتیاز حمل و نقل مسافر و بار بین مراکز شهری خدمات الکترونیک هوایی و فرودگاه،

- تبلیغات،

- اجاره فروشگاه‌ها و غرفه‌ها در مراکز شهری خدمات الکترونیک هوایی

۵-۳- مسافران، مشایعین و مستقبلیین

- ایجاد امنیت بیشتر برای مسافریین، مشایعین و مستقبلیین،
- کاهش هزینه‌های مسافر بدلیل عدم نیاز به حمل بار و صرف هزینه‌های اضافی مربوط به آن، استفاده از وسایل نقلیه عمومی و غیره،
- وجود سرویسهای منظم حمل و نقل بین مراکز شهری خدمات الکترونیک هوایی و فرودگاه،
- عدم نیاز و یا کاهش وابستگی مسافر به خدمات جانبی در فرودگاه مانند پارکینگ خوردو، تبدیل ارز و مانند آن،
- صرفه جویی مسافر در زمان به علت توزیع فرایند پذیرش در فرودگاه و مراکز شهری خدمات الکترونیک هوایی،
- انجام مراسم استقبال و یا بدرقه مسافریین در مراکز شهری خدمات الکترونیک هوایی و عدم نیاز بدرقه کنندگان و مستقبلیین به طی مسافت طولانی جهت حضور در فرودگاه،
- افزایش ایمنی و اطمینان خاطر مسافریین، مشایعین و مستقبلیین

۵-۴- سازمانهای بازرسی مسئول در فرودگاه [2]

گمرک

با استقرار نیروهای گمرک در مراکزهای مذکور، پذیرش بار همراه مسافر انجام و در صورت بروز هرگونه مشکل مسافر می‌تواند قبل از رسیدن به فرودگاه، بدون قرار گرفتن در وضعیت‌های استرس زا اقدام مناسب را انجام دهد. با تحویل بار مسافر در مراکز معضلات جابجایی بار تا فرودگاه از دوش مسافر برداشته خواهد شد.

امکان تبادل اطلاعات و داده‌های مربوط به بار مسافر از طریق سیستم مکانیزه با فرودگاه تبادل می‌گردد.

گذرنامه

با توجه به سهولت دسترسی به بانکهای اطلاعاتی پلیس، ثبت احوال و سایر بانکهای اطلاعاتی کشور و نیز کنترل مدارک سفر قبل از

سیستم‌های اطلاعات پرواز و سیستم کنترل عزیمت هوایما)

ب: سایر شرکتها، تجهیزات و سیستمهایی که با توجه به ماهیت وجودی و شرح وظایف مربوطه می‌توانند مراکز شهری خدمات الکترونیک هوایی فرودگاه مستقر شوند.

- دفاتر فروش بلیط شرکت‌های هوایمایی
- دفاتر پذیرش بار هوایی و پست
- خدمات بانکی (پرداخت عوارض خروجی)، تبدیل ارز (صرافی)
- عرضه کنندگان خدمات تجاری (رستوران، فروشگاهها و مانند آن)

۸- مکان‌یابی مراکز شهری خدمات الکترونیک هوایی فرودگاه

بدیهی است مکان‌یابی مراکز شهری خدمات الکترونیک هوایی فرودگاه باید پس از انجام مطالعات کارشناسی در این زمینه انجام پذیرد ولیکن به منظور اجرایی نمودن طرح مراکز شهری خدمات الکترونیک هوایی فرودگاه باید موارد زیر را در خصوص مکان‌یابی ترمینال مذکور در نظر گرفت.

مکان مراکز شهری خدمات الکترونیک هوایی فرودگاهی با توجه به نوع مسافر هوایی، باید در محدوده مراکز جمعیتی شهری که از نظر اقتصادی افراد دارای امکان بیشتر برای سفر هوایی در آن سکونت دارند و در مجاورت حوزه‌های تمرکز اماکن تجاری هستند در نظر گرفته شود.

در انتخاب مکان این ترمینال‌ها فاکتورهایی نظیر دسترسی به انواع وسایل حمل و نقل عمومی شامل مترو، اتوبوس و تاکسی، نزدیکی به شبکه بزرگراههای شهری، هتل و غیره در نظر گرفته شود.

سرویسهای ویژه و منظم بصورت رفت و برگشت بین مراکز شهری خدمات الکترونیک هوایی و فرودگاه باید برای حمل و نقل مسافر و بار در نظر گرفته شود. همچنین در آینده امکان اتصال به شبکه قطار شهری و پیش بینی مترو با واگنهای خاص بطوریکه دارای واگنهای ویژه برای حمل بار و مسافر باشد مد نظر قرار گیرد.

پیش بینی‌های لازم برای محافظت از بار و همزمانی ورود بار و مسافر به فرودگاه باید در نظر گرفته شود تا از مشکلات ناشی از تأخیر زمانی بین بار و مسافر جلوگیری شود.

شرکت‌های حمل و نقل ریلی طبق توافق با برخی خطوط هوایی ارائه می‌شود. در حقیقت مسافران خطوط هوایی طرف قرارداد، در ایستگاههای مرکزی قطار شهر خود کارت پرواز را دریافت می‌کنند. سپس توسط قطار شرکت حمل و نقل ریلی طرف قرارداد به ایستگاه قطار مجاور فرودگاه در این مراکز سفر کرده و در آنجا بار خود را تحویل داده و سپس توسط مونوریل یا اتوبوس‌های اقماری، تا جلوی گیت سوار شدن به هوایما انتقال داده می‌شوند.

برای مثال در آلمان شرکت حمل و نقل ریلی Deutsche Bahn با همکاری با خطوط هوایی American Airlines, Lufthansa و Emirates Airline خدمات فوق را برای مسافرانی که از اشتوتگارت و کلن قصد عزیمت به فرودگاه فرانکفورت را دارند، ارائه می‌دهد.

۷- تجهیزات و نهادهای مستقر در مراکز شهری خدمات الکترونیک هوایی فرودگاه

الف: ارگانها، تجهیزات و سیستمهایی که با توجه به ماهیت وجودی و شرح وظایف مربوطه استقرار آنها در مراکز شهری خدمات الکترونیک هوایی فرودگاه الزامی است.

- نمایندگان شرکت‌های هوایی، فرودگاه، گمرک و نیروهای امنیتی وانتظامی
- شرکت‌های هندلینگ کننده و تجهیزات مربوط به امور هندلینگ
- وجود زیرساختهای کامل مخابراتی و ارتباطی بین مراکز شهری خدمات الکترونیک هوایی و فرودگاه
- کانتربهای پذیرش و متعلقات آن (شامل سیستم چاپ کارت پرواز و بارکد جامه دان)
- سیستم کنترل عزیمت هوایما
- تجهیزات هندلینگ بار مسافر شامل تسمه نقاله و سیستم‌های ردیابی و دسته بندی بار، تجهیزات کنترل امنیتی بار (دستگاه X-Ray)
- سیستم‌ها و تجهیزات مربوط به گمرک
- سیستم‌های اطلاعات پرواز (شامل سیستم‌های نمایش اطلاعات پرواز)
- تجهیزات شبکه به منظور ارتباط سیستم‌های مراکز شهری خدمات الکترونیک هوایی با سیستم‌های فرودگاه(شامل

۹- برآورد منافع حاصل از طرح

مراجع

- ۱- ترجمه و تألیف: دکتر صفارزاده، محمود، مهندس معصومی غلامرضا، برنامه‌ریزی و طراحی فرودگاه، جلد اول و دوم، چاپ الغدیر، مهرماه ۱۳۷۹.
- 2- International Civil Aviation Organization, Facilitation Annex 9 to the convention on Int'l Civil Aviation, 12TH Edition, July 2005
- 3- International Civil Aviation Organization, machine readable travel documents (DOC 9303 part1-part2-part3)- part 1: Reprinted 4th ed sept-2005, part2: 3rd ed 2005, part 3: Reprinted second edition august 2005
- 4- IATA, StB division, Bar Coded Boarding Pass (BCBP) implementation Guide, 3rd edition, 2008
- 5- Airport Council Int'l, Quality of service at airports (standard and measurement), first edition, 2000
- 6- IATA, Airport development reference manual, 8th edition, 1995
- 7- Airport Council Int'l, airline 2-D bar coded boarding pass: will your airport be ready before the end of 2010?, bulletin #17, 7-oct-2008
- 8- Seminar, "Planning for airport access facilities", JICA, Japan, 2001
- 9- www.iata.org
- 10- www.sita.aero
- 11- www.airportcity-frankfurt.com
- 12- www.limousinebus.co.jp/en/timetable/haneda/tcat.html

مسئلاً تحقق این پروژه در ابتدا نیازمند سرمایه گذاری از طرف شرک فرودگاهها، خطوط هوایی و دیگر سازمان‌های مربوطه می‌باشد. با توجه به افزایش مسافرت‌های هوایی و تعداد مسافر، اجرای این طرح فرودگاه را تا حدودی از گسترش ترمینال و شرکت‌های هوایی و دیگر ارگانها را از افزایش تجهیزات و سرمایه گذاری‌های آینده بی‌نیاز می‌کند و سرمایه هزینه شده پس از مدتی به سیستم برمی‌گردد. علاوه بر این با توجه به اینکه ماهیت مراکز شهری خدمات الکترونیک هوایی، مکانی برای جمع آوری مسافر از نقاط مختلف شهر و ارسال به فرودگاه می‌باشد، چنین مکانی جذابیت‌های خاص برای سرمایه گذاری و انجام فعالیت‌های تجاری برخوردار خواهد بود. بنابراین می‌توان هزینه‌های انجام شده را از طریق واگذاری حق الامتیاز ارائه خدمات و ایجاد فروشگاهها و ارائه فعالیت‌های تجاری مستهلک نمود. همچنین تحقق این پروژه رضایتمندی بیشتری برای مسافر، خطوط هوایی، و... را به همراه دارد که این رضایتمندی، خود یکی از اهداف دولت محترم جمهوری اسلامی می‌باشد.

۱۰- نتیجه‌گیری

با توجه به تعریف و شناخت مشکل و نیز بیان مزایا و منافع حاصل از اجرای طرح برای کلیه مبادی مربوطه و بویژه مسافری، و نیز در راستای حرکت جهانی صنعت به سوی کاهش هزینه‌ها و افزایش راندمان و سطح خدمات پیشنهاد می‌گردد حداقل یک مرکز در شهر تهران برای این منظور راه اندازی گردد. مسافرین خروجی از فرودگاه امام خمینی(ره) می‌توانند از منافع این طرح بسیار سود ببرند. از سویی مسافرین فرودگاه مهرآباد نیز بویژه حجاج و سایر زائرین که از این فرودگاه استفاده می‌نمایند از منافع آن استفاده خواهند نمود.

۱۱- روش پیشنهادی اجرای طرح

- پذیرش طرح در مجمع عمومی شرکت فرودگاههای کشور و هماهنگی با ایرلاینها و شرکتهای خدمات هندلینگ
- انجام مطالعات امکان سنجی و توجیه اقتصادی پروژه
- پذیرش طرح توسط شورای شهر و شهرداری تهران
- اخذ تائیدیه وزارت راه و ترابری و سایر ارگانهای ذیربط
- تامین اعتبار اولیه وانتخاب مشاور جهت تهیه طراحی کلی پروژه (concept design)