



برنامه‌ریزی سفرهای هوایی

(رویه و مقررات، محاسبه نرخ و معرفی بلیت)

(رشته مدیریت جهانگردی)

دکتر محسن سقائی

امروزه کتاب‌خوانی و علم‌آموزی، نه تنها یک وظیفه‌ی ملی، که یک واجب دینی است.

مقام معظم رهبری

در عصر حاضر یکی از شاخصه‌های ارزیابی رشد، توسعه و پیشرفت فرهنگی هر کشوری میزان تولید کتاب، مطالعه و کتاب‌خوانی مردم آن مرز و بوم است. ایران اسلامی نیز از دیرباز تاکنون با داشتن تمدنی چندهزارساله و مراکز متعدد علمی، فرهنگی، کتابخانه‌های معتبر، علما و دانشمندان بزرگ با آثار ارزشمند تاریخی، سرآمد دولت‌ها و ملت‌های دیگر بوده و در عرصه‌ی فرهنگ و تمدن جهانی به‌سان خورشیدی تابناک همچنان می‌درخشد و با فرزندان نیک‌نهاد خویش هنرنمایی می‌کند. چه کسی است که در دنیا با دانشمندان فرزانه و نام‌آور ایرانی همچون ابوعلی سینا، ابوریحان بیرونی، فارابی، خوارزمی و ... همچنین شاعران برجسته‌ای نظیر فردوسی، سعدی، مولوی، حافظ و ... آشنا نباشد و در مقابل عظمت آنها سر تعظیم فرود نیاورد. تمامی این افتخارات ارزشمند، برگرفته از میزان عشق و علاقه فراوان ملت ما به فراگیری علم و دانش از طریق خواندن و مطالعه منابع و کتاب‌های گوناگون است. به شکرانه‌ی الهی، تاریخ و گذشته ما، همیشه درخشان و پربار است. ولی اکنون در این زمینه در چه جایگاهی قرار داریم؟ آمار و ارقام ارائه‌شده از سوی مجامع و سازمان‌های فرهنگی در مورد سرانه‌ی مطالعه‌ی هر ایرانی، برایمان چندان امیدوارکننده نمی‌باشد و رهبر معظم انقلاب اسلامی نیز از این وضعیت بارها اظهار گله و ناخشنودی نموده‌اند.

کتاب، دروازه‌ای به سوی گستره‌ی دانش و معرفت است و کتاب خوب، یکی از بهترین ابزارهای کمال بشری است. همه‌ی دستاوردهای بشر در سراسر عمر جهان تا آنجا که قابل کتابت بوده است، در میان دست‌نوشته‌هایی است که انسان‌ها پدید آورده و می‌آورند. در این مجموعه‌ی بی‌نظیر، تعالیم الهی، درس‌های پیامبران به بشر، و همچنین علوم مختلفی است که سعادت بشر بدون آگاهی از آنها امکان‌پذیر نیست. کسی که با دنیای زیبا و زندگی‌بخش کتاب ارتباط ندارد بی‌شک از مهم‌ترین دستاوردهای انسانی و نیز از بیشترین معارف الهی و بشری محروم است. با این دیدگاه، به‌روشنی می‌توان ارزش و مفهوم رمزی عمیق در این حقیقت تاریخی را دریافت که اولین خطاب خداوند متعال به پیامبر گرامی اسلام (ص) این است که «بخوان!» و در اولین

سوره‌ای که بر آن فرستاده‌ی عظیم‌الشان خداوند، فرود آمده، نام «قلم» به تجلیل یاد شده‌است: «إِقْرَأْ وَرَبُّكَ الْأَكْرَمُ. الَّذِي عَلَّمَ بِالْقَلَمِ» در اهمیت عنصر کتاب برای تکامل جامعه‌ی انسانی، همین بس که تمامی ادیان آسمانی و رجال بزرگ تاریخ بشری، از طریق کتاب جاودانه مانده‌اند.

دانشگاه پیام‌نور با گستره‌ی جغرافیایی ایران‌شمول خود با هدف آموزش برای همه، همه‌جا و همه‌وقت، به‌عنوان دانشگاهی کتاب‌محور در نظام آموزش عالی کشورمان، افتخار دارد جایگاه اندیشه‌سازی و خردورزی بخش عظیمی از جوانان جویای علم این مرز و بوم باشد. تلاش فراوانی در ایام طولانی فعالیت این دانشگاه انجام پذیرفته تا با بهره‌گیری از تجربه‌های گرانقدر استادان و صاحب‌نظران برجسته کشورمان، کتاب‌ها و منابع آموزشی درسی شاخص و خودآموز تولید شود. در آینده هم، این مهم با هدف ارتقای سطح علمی، روزآمدی و توجه بیشتر به نیازهای مخاطبان دانشگاه پیام‌نور با جدیت ادامه خواهد داشت. به‌طور قطع استفاده از نظرات استادان، صاحب‌نظران و دانشجویان محترم، ما را در انجام این وظیفه‌ی مهم و خطیر یاری‌رسان خواهد بود. پیشاپیش از تمامی عزیزانی که با نقد، تصحیح و پیشنهادهای خود ما را در انجام این وظیفه‌ی خطیر یاری می‌رسانند، سپاسگزاری می‌نماییم. لازم است از تمامی اندیشمندانی که تاکنون دانشگاه پیام‌نور را منزلگاه اندیشه‌سازی خود دانسته و ما را در تولید کتاب و محتوای آموزشی درسی یاری نموده‌اند، صمیمانه قدردانی گردد. موفقیت و بهروزی تمامی دانشجویان و دانش‌پژوهان عزیز آرزوی همیشگی ما است.

دانشگاه پیام‌نور

فهرست مطالب

سیزده

پیشگفتار

۱	فصل اول: مقدمه‌ای بر مبانی صنعت حمل و نقل هوایی
۱	هدف کلی
۱	هدف‌های یادگیری
۲	مقدمه
۲	۱-۱ مفهوم حمل و نقل
۲	۱-۱-۱ حمل و نقل هوایی
۴	۲-۱-۱ حمل و نقل دریایی
۶	۳-۱-۱ حمل و نقل ریلی
۸	۴-۱-۱ حمل و نقل جاده‌ای
۱۰	۲-۱ تاریخچه صنعت حمل و نقل هوایی در جهان
۱۱	۱-۲-۱ تاریخچه صنعت حمل و نقل هوایی در ایران
۱۲	۲-۲-۱ تاریخچه تشکیل شرکت هواپیمایی ملی ایران (هما)
۱۴	۳-۱ اقتصاد و صنعت حمل و نقل
۱۵	۱-۳-۱ اقتصاد و حمل و نقل هوایی
۱۶	۲-۳-۱ اقتصاد سیاسی و حمل و نقل هوایی
۱۶	۳-۳-۱ تحریم آمریکا علیه جمهوری اسلامی ایران و تأثیر آن بر صنعت هواپیمایی کشور
۱۸	۴-۳-۱ تحریم «یاتا» علیه هواپیمایی جمهوری اسلامی ایران
۱۸	۴-۱ بازار و بازاریابی هوایی
۲۰	۱-۴-۱ ایجاد پرواز در مسیرهای پرتردد
۲۰	۲-۴-۱ بازار مسافر
۲۱	۳-۴-۱ نکات اصلی که خطوط هوایی در جست و جوی آن‌ها هستند.
۲۱	۵-۱ بازار مسافر هوایی در جمهوری اسلامی ایران

۲۳	۶-۱ شرایط حاکم بر صنعت حمل و نقل هوایی در سطح جهان
۲۴	۷-۱ دورنمای صنعت حمل و نقل هوایی تا سال ۲۰۱۵
۲۵	۱-۷-۱ خلاصه‌ای از سند شماره ۳۰۴ ایکانو
۲۷	۸-۱ دولت‌ها و توسعه صنعت حمل و نقل هوایی
۲۸	۱-۸-۱ فرودگاه امام خمینی (ره)
۳۰	۲-۸-۱ فرودگاه اینچون کره جنوبی
۳۱	۹-۱ جغرافیای هواپیمایی
۳۱	۱-۹-۱ جغرافیای یانایی
۳۴	۱۰-۱ مسیرهای مهم ارتباطی در سطح جهان
۳۵	۱-۱۰-۱ مسیرهای عمده ارتباطی در ایران
۳۶	۱۱-۱ مفهوم مرکز پروازی
۳۶	۱۲-۱ مفهوم شبکه پروازی شرکت‌های هواپیمایی
۳۸	۱۳-۱ انواع پرواز
۳۸	۱-۱۳-۱ پروازهای مستقیم
۳۹	۲-۱۳-۱ پروازهای اتصالی
۳۹	۳-۱۳-۱ پروازهای شاتل سرویس
۴۰	۴-۱۳-۱ پروازهای داخلی
۴۰	۵-۱۳-۱ پروازهای بین‌المللی
۴۰	۶-۱۳-۱ پروازهای چارتر
۴۰	۱۴-۱ قرارداد ارتباط هوایی
۴۱	۱-۱۴-۱ شرکت‌های طرف قرارداد با هواپیمایی جمهوری اسلامی ایران
۴۲	۱۵-۱ آزادی‌های هوایی
۴۵	۱۶-۱ حمل و نقل هوایی و گردشگری
۴۶	خلاصه فصل اول
۴۸	خودآزمایی چهارگزینه‌ای فصل اول
۴۹	خودآزمایی تشریحی فصل اول
۵۱	فصل دوم: قوانین مربوط به مسافرت‌های هوایی
۵۱	هدف کلی
۵۱	هدف‌های یادگیری
۵۱	مقدمه
۵۲	۱-۲ آداب سفر از دیدگاه دین مبین اسلام
۵۳	۱-۱-۲ گردشگری از دیدگاه اسلام
۵۳	۲-۱-۲ گردشگری از دیدگاه قرآن
۵۴	۲-۲ اطلاعات سفر
۵۵	۱-۲-۲ اطلاعات لازم قبل از عزیمت به فرودگاه
۵۶	۲-۲-۲ مقررات مسافرت کودکان

۵۷	۳-۲-۲ بار مسافر
۵۹	۴-۲-۲ حمل اضافه بار
۶۰	۵-۲-۲ اشیاء شکستی
۶۰	۶-۲-۲ اشیاء ممنوعه
۶۱	۷-۲-۲ زمان حضور در فرودگاه
۶۱	۸-۲-۲ تشریفات گمرکی پروازهای بین‌المللی
۶۲	۹-۲-۲ نصب برجسب نام و نشان بر روی بسته‌ها و جامه‌دان‌ها
۶۲	۱۰-۲-۲ بار دستی
۶۲	۱۱-۲-۲ انواع بار قابل حمل با هواپیما
۶۲	۱۲-۲-۲ مراحل پذیرش مسافر
۶۴	۱۳-۲-۲ محدودیت پول و دخانیات
۶۴	۱۴-۲-۲ توصیه‌های هنگام پرواز
۶۵	۱۵-۲-۲ توصیه‌های هنگام ورود به مقصد
۶۶	۱۶-۲-۲ خسارت یا تأخیر جامه‌دان
۶۶	۱۷-۲-۲ بیمه جامه‌دان
۶۶	۱۸-۲-۲ اطلاعات لازم برای مسافرانی که احتیاج به خدمات ویژه دارند (مسافران کم‌توان حرکتی)
۷۰	۱۹-۲-۲ برنامه ساعت پرواز
۷۲	۳-۲ انواع مسافر
۷۳	۴-۲ دفاتر خدمات مسافرتی (آژانس‌های مسافرتی)
۷۴	۵-۲ توصیه‌های لازم جهت انجام سفرهای خارجی
۷۴	۱-۵-۲ ملزومات سفر
۷۵	۲-۵-۲ توصیه‌های قبل از سفر (بهتر است مسافر به توصیه‌های زیر عمل کند)
۷۵	۳-۵-۲ توصیه‌های لازم در حین مسافرت
۷۶	۴-۵-۲ بازگشت به میهن
۷۶	۶-۲ مقایسه و تبدیل زمان کشورها
۷۸	۱-۶-۲ طریقه محاسبه
۸۰	۲-۶-۲ محاسبه مدت زمان مسافرت و پرواز
۸۱	خلاصه فصل دوم
۸۲	خودآزمایی چهارگزینه‌ای فصل دوم
۸۳	خودآزمایی تشریحی فصل دوم
۸۵	فصل سوم: فرودگاه و خدمات فرودگاهی
۸۵	هدف کلی
۸۵	هدف‌های یادگیری
۸۵	مقدمه
۸۶	۱-۳ تعریف فرودگاه
۸۶	۲-۳ اهمیت فرودگاه

۸۷	۳-۳ انتخاب محل فرودگاه
۸۸	۴-۳ تاریخچه تأسیس فرودگاه در ایران
۸۹	۵-۳ اهمیت فرودگاه از دیدگاه‌های مختلف
۹۰	۶-۳ واحدهای خدمات فرودگاهی
۹۰	۱-۶-۳ پذیرش مسافر
۹۲	۲-۶-۳ رمپ کنترل (کارکنان پارکینگ)
۹۲	۳-۶-۳ واحد کنترل بار
۹۳	۴-۶-۳ وظایف واحد اشیای گمشده و پیدا شده
۹۳	۵-۶-۳ واحد هماهنگ‌کننده پرواز
۹۴	۶-۶-۳ واحد حراست
۹۵	۷-۶-۳ وظایف واحد مهندسی و تعمیرات
۹۵	۸-۶-۳ وظایف واحد کترینگ
۹۶	۹-۶-۳ وظایف واحد دیسپچ
۹۶	۷-۳ فرودگاه‌های جمهوری اسلامی ایران
۹۷	۱-۷-۳ کد سه حرفی تعدادی از شهرها و فرودگاه‌های جمهوری اسلامی ایران
۹۹	۲-۷-۳ بهترین و پررفت‌وآمدترین فرودگاه‌های جهان
۹۹	خلاصه فصل سوم
۱۰۰	خودآزمایی چهارگزینه‌ای فصل سوم
۱۰۱	خودآزمایی تشریحی فصل سوم

فصل چهارم: سازمان‌های مرتبط با صنعت حمل‌ونقل هوایی

۱۰۳	هدف کلی
۱۰۳	هدف‌های یادگیری
۱۰۳	مقدمه
۱۰۴	۱-۴ سازمان‌های حمل‌ونقل هوایی و وظایف آنها
۱۰۴	۲-۴ تاریخچه پیدایش سازمان بین‌المللی هواپیمایی کشوری در جهان
۱۰۵	۱-۲-۴ هدف پیمان شیکاگو
۱۰۵	۲-۲-۴ تشکیل سازمان بین‌المللی هواپیمایی کشوری
۱۰۶	۳-۲-۴ هدف‌های سازمان بین‌المللی هواپیمایی کشوری (ایکائو)
۱۰۶	۴-۲-۴ وظایف سازمان هواپیمایی کشوری در فرودگاه‌ها
۱۰۷	۵-۲-۴ محل سازمان (ایکائو)
۱۰۷	۳-۴ سازمان هوانوردی فدرال (FAA)
۱۰۸	۴-۴ سازمان‌های منطقه‌ای
۱۰۸	۵-۴ سازمان‌های صنعتی یا تجاری
۱۰۸	۶-۴ انواع کنوانسیون‌های هواپیمایی
۱۰۸	۱-۶-۴ کنوانسیون رم
۱۰۸	۲-۶-۴ کنوانسیون ورشو

۱۰۹	۴-۶-۳ کنوانسیون ژنو
۱۰۹	۴-۷ تاریخچه تأسیس سازمان هواپیمایی کشوری در ایران
۱۱۰	۴-۸ انجمن بین‌المللی حمل‌ونقل هوایی
۱۱۱	۴-۸-۱ هدف‌های تأسیس یاتا
۱۱۱	۴-۸-۲ شرایط عضویت در یاتا
۱۱۱	۴-۸-۳ امتیازات عضویت در یاتا
۱۱۱	۴-۸-۴ کمیته‌های یاتا
۱۱۲	۴-۹ سازمان بهداشت جهانی
۱۱۳	۴-۱۰ سازمان جهانی جهانگردی
۱۱۴	۴-۱۰-۱ مهمترین برنامه‌های سازمان جهانی جهانگردی
۱۱۴	۴-۱۰-۲ اقدامات سازمان جهانی جهانگردی
۱۱۵	خلاصه فصل چهارم
۱۱۵	خودآزمایی چهارگزینه‌ای فصل چهارم
۱۱۷	خودآزمایی تشریحی فصل چهارم
۱۱۹	فصل پنجم: اصول نرخ‌گیری و صدور بلیت‌های داخلی و خارجی
۱۱۹	هدف کلی
۱۱۹	هدف‌های یادگیری
۱۲۰	مقدمه
۱۲۰	۵-۱ تعریف بلیت
۱۲۰	۵-۲ انواع بلیت
۱۲۱	۵-۳ نحوه صدور بلیت داخلی
۱۲۶	۵-۴ ضوابط تغییر رزرواسیون
۱۲۸	۵-۵ مفاهیم طبقه‌بندی نرخ
۱۲۸	۵-۵-۱ طبقه Siti
۱۲۸	۵-۵-۲ طبقه Soto
۱۲۹	۵-۵-۳ طبقه Soti
۱۲۹	۵-۵-۴ طبقه Sito
۱۲۹	۵-۶ قوانین و مقررات نرخ‌سازی و صدور بلیت‌های خارجی
۱۳۰	۵-۷ روش نرخ‌سازی بلیت‌های خارجی
۱۳۰	۵-۷-۱ مفهوم نرخ‌سازی
۱۳۲	۵-۷-۲ بخشودگی مایلی
۱۳۳	۵-۸ نحوه صدور بلیت‌های خارجی
۱۳۳	۵-۹ تعریف مسیر یک‌طرفه
۱۳۳	۵-۹-۱ محاسبه نرخ مسیر یک‌طرفه در طبقه Siti
۱۳۵	۵-۹-۲ انواع گران‌ترین نرخ میانی
	۵-۹-۳ مراحل محاسبه نرخ مسیر پروازی در صورتی که مسافت پیموده‌شده بیشتر از حداکثر مسافت

۱۳۶	مجاز بین دو نقطه باشد و مقدار «سورشارژ» بیش از ۲۵٪ شود.
۱۳۸	۵-۱۰ تعریف مسیر دوطرفه: (رفت و برگشت)
۱۴۰	۵-۱۱ محاسبه نرخ مسیر دوطرفه در طبقه Siti
۱۴۱	۵-۱۱-۱ محاسبه نرخ مسیرهای سرکل تریپ «رفت و برگشت چرخشی»
۱۴۱	۵-۱۲ روش محاسبه نرخ بلیت از طریق نرخ کمکی جهت نرخ سازی سراسری
۱۴۲	۵-۱۳ روش محاسبه نرخ مسیرهای مختلط
۱۴۴	۵-۱۴ محاسبه نرخ مسیرهای مخصوص
۱۴۴	۵-۱۴-۱ محدودیت نرخ های فوق
۱۴۷	۵-۱۵ محاسبه نرخ و صدور بلیت الکترونیکی در سیستم های گابریل و آماد اوس
۱۴۷	۵-۱۵-۱ محاسبه نرخ مسیر پروازی با استفاده از سیستم گابریل
۱۴۸	۵-۱۵-۲ طبقه رزرو داخلی و خارجی در سیستم گابریل
۱۴۸	۵-۱۵-۳ مرحله صدور بلیت
۱۵۰	۵-۱۶ روش رزرو جای مسافر با استفاده از سیستم آماد اوس
۱۵۱	۵-۱۶-۱ نحوه محاسبه نرخ مسیر در سیستم آماد اوس
۱۵۲	۵-۱۷ بلیت های تخفیف دار
۱۵۳	۵-۱۸ چگونگی پرداخت هزینه های متفرقه
۱۵۵	۵-۱۹ چگونگی صدور بلیت های حواله ای
۱۵۶	۵-۲۰ صدور بلیت الکترونیکی با استفاده از اینترنت
۱۵۷	۵-۲۱ کاربرد تکنولوژی اطلاعات در برنامه ریزی حمل و نقل هوایی
	۵-۲۲ چگونگی صدور بلیت برای خانواده معظم شهدا، جانبازان، معلولان، اساتید دانشگاه، دانشجویان، کودکان و اطفال
۱۵۹	۵-۲۳ آشنایی با کتاب های مخصوص محاسبه نرخ بلیت
۱۶۲	۵-۲۳-۱ مفهوم علامت ها در کتب یاتایی
۱۶۵	۵-۲۳-۲ چگونگی استفاده از کتاب راهنمای مسافرتی
۱۶۶	۵-۲۴ راهنمای تکمیل بلیت های خارجی
۱۷۱	خلاصه فصل پنجم
۱۷۳	خود آزمایی چهارگزینه ای فصل پنجم
۱۷۳	خود آزمایی تشریحی فصل پنجم
۱۷۵	
۱۷۷	فصل ششم: گذرنامه و روادید
۱۷۷	هدف کلی
۱۷۷	هدف های یادگیری
۱۷۸	مقدمه
۱۷۸	۶-۱ گذرنامه: (اجازه نامه عبور از مرز)
۱۷۸	۶-۲ رویه و مقررات ورود و خروج جمهوری اسلامی ایران
۱۷۸	۶-۲-۱ نکات ضروری گذرنامه
۱۸۳	۶-۳ انواع گذرنامه

۱۸۴	۴-۶ رویه و مقررات روادید جمهوری اسلامی ایران
۱۸۴	۵-۶ کشورهایی که در زمان ورود به مسافران ایرانی روادید می‌دهند
۱۸۴	۶-۶ هزینه مسافران عبوری (ترانزیت) از ایران
۱۸۵	۱-۶-۶ صدور روادید گردشگری ۱۵ روزه هنگام ورود در فرودگاه‌های ایران
۱۸۶	۲-۶-۶ شرایط برخورداری از تسهیلات روادید ۱۵ روزه
۱۸۶	۳-۶-۶ صدور روادید ۷۲ ساعته هنگام ورود
۱۸۶	۷-۶ ویزای شنگن
۱۸۷	۱-۷-۶ انواع ویزاهای شنگن
۱۸۹	۲-۷-۶ نکات مهم ویزای شنگن
۱۹۰	۸-۶ قوانین روادید (ویزا) منطقه اقتصادی اروپا
۱۹۰	۹-۶ قوانین روادید (ویزا) اتحادیه اروپا (اروپای متحد)
۱۹۵	۱۰-۶ قوانین ترانزیت کشورهای آلمان، آمریکا، ایتالیا، انگلستان، سوئیس، کانادا و هلند
۱۹۵	۱-۱۰-۶ کشور آلمان
۱۹۸	۲-۱۰-۶ کشور آمریکا
۲۰۵	۳-۱۰-۶ کشور ایتالیا
۲۰۷	۴-۱۰-۶ کشور انگلستان
۲۱۳	۵-۱۰-۶ کشور سوئیس
۲۱۳	۶-۱۰-۶ کشور کانادا
۲۱۸	۷-۱۰-۶ کشور هلند
۲۲۰	خلاصه فصل ششم
۲۲۱	خودآزمایی چهارگزینه‌ای فصل ششم
۲۲۲	خودآزمایی تشریحی فصل ششم
۲۲۳	پاسخ‌نامه خودآزمایی‌های چهارگزینه‌ای
۲۲۴	پاسخ‌نامه خودآزمایی‌های تشریحی
۲۳۱	واژه‌نامه
۲۳۳	منابع

اول دفتر به نام ایزد دانا صانع و پروردگار حی توانا

پیشگفتار

جایگاه و نقش حمل و نقل در ابعاد مختلف اقتصادی، سیاسی و اجتماعی بر کسی پوشیده نیست و به عنوان یکی از پایه های اصلی توسعه پایدار و متوازن جوامع بشری محسوب شده است. در واقع شبکه های حمل و نقل با مؤلفه هایی همچون اقتصاد، امنیت، عدالت اجتماعی، صنعت، گردشگری و... ارتباط تنگاتنگ دارد.

اهمیت این صنعت چنان است که اندیشمندان اقتصادی دنیا معتقدند این صنعت ستون فقرات توسعه هر کشور را تشکیل می دهد. با دقت در وضعیت اشتغال و نوع راه و وسایل حمل و نقل مسافربری به این نتیجه می رسیم که استفاده از هواپیما چه در مسیرهای طولانی و چه در مسیرهای کوتاه خارجی و داخلی بیشتر توسط گردشگران انتخاب و مورد استفاده قرار می گیرد. لذا ارتباط متقابلی بین صنعت گردشگری و حمل و نقل هوایی وجود دارد و در توسعه همدیگر تأثیرگذار هستند.

آگاهی از چگونگی برنامه ریزی حمل و نقل هوایی و صدور بلیت برای دست اندرکاران صنعت گردشگری (دانشجویان رشته مدیریت جهانگردی، راهنمایان تور، کارمندان و مدیران دفاتر خدمات مسافرتی و...) حائز اهمیت است. لذا تألیف کتابی تحت عنوان این موضوع ضروری به نظر می رسید. امیدوارم مطالب کتاب، راهنمایی برای عزیزان باشد.

این کتاب شامل شش فصل است. در فصل اول شاخه‌های مختلف صنعت حمل‌ونقل در ایران مورد بررسی قرار گرفته است. همچنین صنعت حمل‌ونقل هوایی و قسمت‌های آن توضیح داده شده‌است.

در فصل دوم قوانین و امور مسافرت مورد بررسی قرار گرفته است. در فصل سوم به مبحث فرودگاه و قسمت‌های مختلف آن پرداخته شده‌است. در فصل چهارم سازمان‌های مرتبط با صنعت حمل‌ونقل هوایی بررسی شده‌است. در فصل پنجم نحوه محاسبه نرخ و صدور بلیت‌های داخلی و خارجی ارائه شده‌است.

در فصل ششم قوانین مربوط به گذرنامه و روایید ارائه شده‌است. در خاتمه بر خود واجب می‌دانم از دوستانی که در تألیف این کتاب اینجانب را راهنمایی و تشویق نمودند، تشکر نمایم. ابتدا از پدر و مادر، همسر و فرزندانم تشکر می‌کنم که همیشه مشوق من در راه تحقیقات علمی بوده‌اند. همچنین از استاد خلبان آقای اصغر سقائی، مهندس فنی هُما، آقای هاشم سقائی، سرکار خانم شاه‌نظری مدیریت دفتر خدمات مسافرتی مهاجر و سرکار خانم زورین‌تن کارمندان دفتر خدمات مسافرتی سپهرسیر و آقای منصوری همکار علمی دانشگاه پیام‌نور تشکر می‌نمایم.

دکتر محسن سقائی

عضو هیئت علمی دانشگاه پیام‌نور استان اصفهان
پاییز ۱۳۹۵ سال اقتصاد مقاومتی، اقدام و عمل

فصل اول

مقدمه‌ای بر مبانی صنعت حمل‌ونقل هوایی

هدف کلی

در این فصل دانشجویان با مفهوم حمل‌ونقل و شاخه‌های آن، تاریخچه حمل‌ونقل، ارتباط حمل‌ونقل و اقتصاد، اقتصاد سیاسی، تحریم حمل‌ونقل هوایی جمهوری اسلامی ایران، نقش دولت‌ها در توسعه صنعت حمل‌ونقل، جغرافیای هواپیمایی و جغرافیای یاتایی، مسیرهای حمل‌ونقل، شبکه پرواز، مرکز پرواز و انواع پرواز آشنا می‌شوند.

هدف‌های یادگیری

- از دانشجویان انتظار می‌رود پس از مطالعه این فصل به هدف‌های زیر دست پیدا کنند.
۱. با مفهوم حمل‌ونقل و شاخه‌های آن آشنا شوند.
 ۲. با تاریخچه صنعت حمل‌ونقل هوایی در جهان و ایران آشنا شوند.
 ۳. ارتباط بین اقتصاد و صنعت حمل‌ونقل، اقتصاد سیاسی و حمل‌ونقل هوایی و تأثیر تحریم بر صنعت حمل‌ونقل هوایی آشنا شوند.
 ۴. با بازار و بازاریابی در صنعت حمل‌ونقل هوایی، مسیرهای پرتردد پروازی و بازار مسافر هوایی در ایران آشنا شوند.
 ۵. با شرایط حاکم بر صنعت حمل‌ونقل هوایی در سطح جهان و نقش دولت‌ها در توسعه حمل‌ونقل هوایی آشنایی پیدا کنند.

۶. با مفاهیم جغرافیایی هواپیمایی، جغرافیایی یاتایی، مسیرهای مهم ارتباطی در سطح جهان و ایران، مفهوم مرکز پروازی، شبکه پرواز و انواع پرواز آشنا شوند.

۷. با مفهوم قرارداد ارتباط هوایی، آزادی‌های هوایی، حمل‌ونقل هوایی و گردشگری آشنا شوند.

مقدمه

در این فصل دانشجویان با مفهوم حمل‌ونقل و شاخه‌های آن (حمل‌ونقل هوایی، دریایی، ریلی و جاده‌ای) و وضعیت انواع شاخه‌های حمل‌ونقل در جمهوری اسلامی ایران آشنا می‌شوند. در ادامه تاریخچه صنعت حمل‌ونقل هوایی در جهان و ایران، ارتباط اقتصاد و صنعت حمل‌ونقل هوایی و تأثیر اقتصاد سیاسی بر حمل‌ونقل هوایی، تحریم آمریکا بر علیه جمهوری اسلامی ایران در بخش حمل‌ونقل هوایی، تحریم انجمن حمل‌ونقل هوایی (یاتا) بر علیه هواپیمایی جمهوری اسلامی ایران، بازاریابی هوایی، بازار مسافر، شرایط حاکم بر صنعت حمل‌ونقل هوایی در سطح جهان، نقش دولت‌ها در توسعه صنعت حمل‌ونقل هوایی (نمونه موردی فرودگاه امام‌خیمینی (ره) و فرودگاه اینچون کره جنوبی) جغرافیای هواپیمایی و جغرافیای یاتایی، مسیرهای مهم ارتباطی در سطح جهان و ایران، مفهوم شبکه پرواز و مرکز پرواز، پروازهای مستقیم و اتصالی، آزادی هوایی و ارتباط صنعت حمل‌ونقل هوایی و گردشگری ارائه می‌شود.

۱-۱ مفهوم حمل‌ونقل

سازمان ملل متحد در «طبقه‌بندی فعالیت‌های اقتصادی حمل‌ونقل را حمل بار و مسافر از طریق جاده، راه‌آهن، کشتی، هواپیما و لوله تعریف کرده است. همچنین تأسیسات حمل‌ونقل نظیر ترمینال‌ها، راه‌ها، پل‌ها، تونل‌ها، پارکینگ‌ها و اجاره انواع وسایل نقلیه نیز در زمره این بخش قرار می‌گیرد» (حقی، ۱۳۸۳: ۲). برای شناخت مسائل مربوط به حمل‌ونقل و توضیح و تبیین زیر مجموعه‌های آن ضروری است:

۱-۱-۱ حمل‌ونقل هوایی

بعد از جنگ جهانی اول، از هواپیما به عنوان وسیله عمومی حمل‌ونقل و پرواز هوایی

۳ مقدمه‌ای بر مبانی صنعت حمل‌ونقل هوایی

انسان‌ها در سه مقیاس متفاوت استفاده شده‌است: ۱. هواپیمایی بین‌المللی از قاره‌ای به قاره دیگر در مسافت‌های زیاد، یعنی طی مسافت بیش از ۲۰۰۰ کیلومتر، مانند پروازهای بوئینگ ۷۴۷، ۲. پرواز در فواصل معمولی از ۳۵۰ تا ۲۰۰۰ کیلومتر، مانند پرواز هواپیمای ایرباس. ۳. هواپیما در مقیاس ناحیه‌ای که کمتر از ۳۵۰ کیلومتر پرواز می‌کند. توسعه پروازها به‌ویژه در سطح جهانی به برنامه‌ریزی‌های زیربنایی متعددی نیاز دارد که در جهت رفع نیازهای فنی و خدماتی فرودگاه‌ها انجام می‌شود. نگاهی بر وسعت بعضی از فرودگاه‌های بین‌المللی، چون فرودگاه^۱ «مونترال^۲ - اتاوا» با بیش از ۷۰ کیلومترمربع مساحت، فرودگاه «شیکاگو^۳» با بیش از ۶۰ کیلومترمربع مساحت و «دالاس^۴» با بیش از ۷۰ کیلومترمربع مساحت (فرید، ۱۳۷۰: ۲۵۲) نشانگر این واقعیت است که توسعه روزافزون هوانوردی و استفاده از هواپیما^۵ به‌عنوان وسیله نقلیه عمومی ایجاب می‌کند در جهت جواب‌گویی به نیازهای پروازهای انبوه با فراوانی مسافر، فضای وسیعی در اختیار گرفته شود و اگر بخواهیم به‌منظور تضمین حیات انسان‌ها، اطراف فرودگاه را به‌سبب آلودگی صوتی و آلودگی هوا خالی از جمعیت کنیم بر وسعت این فضا افزوده می‌شود. در این فضای وسیع، که اغلب از نواحی بکر یا مناطق روستایی متروک هستند، مجتمعی به نام فرودگاه تأسیس می‌شود که برنامه‌ریزی‌ها و تدارک مشخص زیر را می‌طلبد:

تسلط بر فضای وسیع در جهت جواب‌گویی به مسائل فنی هواپیمایی، تدارک میدان حرکت هواپیما به طول ۳ تا ۴ کیلومتر، انبار تجهیزات، آشپانه تعمیر هواپیما، فضای کافی برای مخازن سوخت، اماکن لازم برای تجهیزات آتش‌نشانی و سایر تدابیر امنیتی، اختصاص فضای وسیع به خدمات بازرگانی، ایستگاه هواپیما و بارگیری و باراندازی آن، پارکینگ اتومبیل، اماکن لازم برای تفریحات مسافران، هتل، انبار کالا، آشپزخانه و آشپانه هواپیما را باید افزود، ساخت مراکزی همچون: تأسیسات گردشگری، ساختمان‌های اداری و خدماتی فرودگاه که متضمن سرویس‌های اداری و فنی (برج کنترل و استقرار رادار) مغازه‌ها، سالن‌های انتظار است که در توسعه حمل‌ونقل هوایی بسیار مؤثر است. بدیهی است که پیشبرد این برنامه‌ریزی نیاز به سرمایه‌گذاری کلانی دارد. در صورتی که در فرودگاه‌های

1. Airport
2. Montreal-Ottawa
3. Chicago
4. Dallas
5. Airplane

ناحیه‌ای روزانه تعداد کمی هواپیما نشست و برخاست می‌کند. ساختمان‌های کوچک برای پذیرایی مسافران محلی به چشم می‌خورد. بنابراین کیفیت اشغال زمین و رابطه آن با زندگی انسان‌هایی که می‌خواهند به سرعت جابه‌جا شوند از مسائلی است که در قلمرو جغرافیای حمل‌ونقل به آن توجه می‌شود.

۱-۱-۲ حمل‌ونقل دریایی

در گذشته زندگی دریایی کاملاً سنتی بوده است. گروه‌های کوچکی از دریانوردان به صیدهای پراکنده می‌پرداختند و گاه نیز شیوه زندگی با بازرگانی دریایی از راه بنادر کوچک و یا بزرگی انجام می‌گرفت که پایگاه بازرگانان ثروتمند بود. در فاصله ربع قرن، به سبب استفاده از نفت به جای ذغال، بازرگانی و حمل‌ونقل دریایی دگرگون شد و نیمی از محموله کشتی‌ها به نفت اختصاص یافت. رشد ترافیک بنادر دریایی در درجه اول به واردات نفت و سپس به سایر کانی‌ها مربوط می‌شود.

هر کشتی سرمایه‌ای است که نباید آن را حتی برای مدت کوتاهی بی‌استفاده گذاشت و باید بهره‌وری آن زیاد باشد. این مسئله هنگامی رخ می‌دهد که کشتی در مسافت دور و با ظرفیت زیاد دچار استهلاک می‌شود. امروزه شکل آسان حمل‌ونقل دریایی و پویایی آن به سه مورد زیر بستگی دارد:

۱. وسعت میدان عمل کشتی

۲. اختصاصات و ویژگی‌های صنعتی نواحی

۳. تراکم و تمرکز فعالیت‌ها

در قرن نوزدهم ظرفیت کشتی‌ها حداکثر ۵۰۰۰ تن بود. در صورتی که امروزه ظرفیت معمولی کشتی‌ها بین ۱۰ تا ۲۰ هزار تن نوسان دارد. با بالارفتن میزان استخراج نفت در دنیا و افزایش مصرف آن، ظرفیت کشتی‌ها، به‌ویژه کشتی‌هایی که محموله آن‌ها نفت بود، تا ۵۰۰ هزار تن افزایش یافت و سفارش ساخت کشتی‌های ۸۰۰ هزار تا یک میلیون تنی نیز داده شد. در همین راستا مسائل اقتصادی، حوادث تاریخی و سیاسی می‌تواند در حمل‌ونقل دریایی مؤثر باشد. جنگ‌های شش‌روزه اعراب و رژیم اشغال‌گر قدس به بسته‌شدن کانال سوئز انجامید و نفت خاورمیانه از «دماغه امیدنیک» به بازارهای جهانی، به‌ویژه اروپا فرستاده شد. طولانی‌شدن مسیر این کشتی‌ها سبب شد تا

برای ساخت کشتی‌های نفتکش غول‌آسا سرمایه‌گذاری شود.

• حمل و نقل دریایی در جمهوری اسلامی ایران

موقعیت خاص جغرافیایی ایران به لحاظ استقرار در محل تلاقی و مسیر مبادلات بازرگانی قاره‌های آسیا، اروپا و آفریقا این کشور را به‌عنوان یکی از شرکای تجاری فعال در پیمان‌های اقتصادی منطقه‌ای و فرامنطقه‌ای متمایز کرده است. ترکیبی از این مزیت‌ها همگام با توسعه و تجهیز شبکه حمل و نقل ریلی، جاده‌ای و اتصال آن به سایر کشورها سبب گردیده است تا جایگاه بنادر شمال و جنوب کشور به‌عنوان پایانه‌های مهم حمل و نقل و ترانزیت کالا بیش از پیش آشکار شود. ساحل شمال کشور با ۷۰۰ کیلومتر طول در منطقه معتدل و مرطوب دریای خزر و سواحل جنوب کشور با ۱۸۰۰ کیلومتر طول در منطقه گرم و نیمه‌مرطوب شمال خلیج فارس و دریای عمان، افق درخشانی را برای توسعه همه‌جانبه کشور فراهم کرده است (رضوانی، ۱۳۸۰: ۲۰۸). در حال حاضر سفرهای دریایی بین بندرعباس و امارات متحده عربی به‌ویژه دبی و کویت برقرار است.

سازمان بنادر و کشتیرانی در ایران از سال ۱۳۴۸ شخصیت حقوقی یافت و در حال حاضر مدیریت بنادر برعهده سازمان بنادر و دریانوردی است. بنادر تجاری ایران به لحاظ وسعت و اهمیت تخلیه و بارگیری به شرح زیر طبقه‌بندی می‌شوند:

- بنداری که قابلیت پذیرش کشتی‌های اقیانوس‌پیما را دارند و به‌منظور تجارت بین‌المللی از آن‌ها استفاده می‌شود و تحت نظارت مستقیم سازمان بنادر و کشتیرانی فعالیت می‌کنند عبارت‌اند از ۵ بندر: امام خمینی با ۳۷ اسکله، شهید رجایی با ۲۴ اسکله، شهید باهنر با ۸ اسکله، شهید بهشتی با ۴ اسکله و بوشهر با ۳ اسکله در سواحل خلیج فارس و بندرانزلی با ۵ اسکله و نوشهر با ۴ اسکله در سواحل دریای مازندران.

- بنادر چندمنظوره برای تجارت منطقه‌ای و محلی: شامل بنادر شهید کلاتری، لنگه، آبادان، خرمشهر، جاسک و قسمتی از بندر بوشهر که در مجموع ۲۶۱۰ متر اسکله را دربر می‌گیرد.

- بنداری که با نظارت غیرمستقیم سازمان بنادر و کشتیرانی فعالیت می‌کنند، نظیر: خارک، سیری، لاوان، بحرگان، ماهشهر، فولاد هرمزگان، نکاء، کیش و قشم (اطلس حمل و نقل، ۱۳۸۶). کشتی‌های مدرن و مجهز و عظیم امروزی فقط

می‌توانند به بندرعباس وارد شوند. سایر بنادر جنوب مخصوص حمل کالا هستند. شکل (۱-۱).



شکل ۱-۱. موقعیت بنادر اصلی جمهوری اسلامی ایران

۳-۱-۱ حمل‌ونقل ریلی

راه‌آهن فقط وسیله ارتباطی نیست، بلکه وسیله‌ای است که با هدف‌های اجتماعی، فرهنگی و حتی سیاسی و نظامی نیز ایجاد می‌شود و به سبب ظرفیت بالایی که در جابه‌جایی انسان‌ها و حمل‌ونقل کالا دارد می‌تواند انگیزه تولید زیاد در نواحی باشد و تحرکی در زندگی گروه‌های انسانی و تعاملی میان فرهنگ‌ها و تمدن‌ها ایجاد کند. راه‌آهن به سبب تضمینی که در جابه‌جایی انسان‌ها و کالا عرضه می‌کند در کمتر از یک قرن نه تنها نقش وسیله نقلیه محلی، بلکه ناحیه‌ای و ملی را ایفا کرده است، در مقیاس قاره‌ای در چشم‌انداز جغرافیایی مناطق طبیعی تغییرات عمیق به وجود آورده و به بافت شبکه وسیعی از راه‌ها توفیق یافته است و با تغییر مقیاس ارتباط، شرایط ویژه‌ای را برای جابه‌جایی در روابط انسان‌ها و بالاخره عمران زمین

به خصوص بر روی طرح‌های اقتصادی فراهم آورده است. به طوری که امروزه راه‌آهن در اکثر کشورهای صنعتی دنیا مهم‌ترین وسیله حمل و نقل عمومی است تا آن‌جا که قطارهای پیشرفته در اروپا با سرعتی بیش از ۳۰۰ کیلومتر در ساعت با هواپیما رقابت می‌کنند.

• حمل و نقل ریلی در جمهوری اسلامی ایران

بسیاری از گردشگران، راه‌آهن را به دلیل خدمات‌دهی منظم، حرکت مداوم، حداقل احتمال بروز خطر نسبت به سایر وسایل نقلیه جاده‌ای، و امکان خواب و استراحت برای سفرهای خود انتخاب می‌کنند.

راه‌آهن سراسری ایران در مهرماه ۱۳۰۶ تأسیس و هم‌زمان ریل‌گذاری آن از تهران تا خورموج اهواز آغاز شد. راه‌آهن ایران به ۵ محور مهم تقسیم می‌شود:

۱. محور تهران - شمال: این محور به طول ۴۹۶ کیلومتر، استان‌های تهران و مازندران را پوشش می‌دهد و علاوه بر اتصال مبادی ورود و خروج کالا از بندر امیرآباد حمل مواد معدنی و صنعتی را برعهده دارد.

۲. محور تهران - مشهد - سرخس: این محور به طول ۱۱۹۶ کیلومتر استان‌های تهران، سمنان و خراسان را پوشش می‌دهد.

۳. محور تهران - اهواز - خرمشهر - بندر امام: این محور به طول ۱۰۵۲ کیلومتر استان‌های تهران، قم، مرکزی، لرستان و خوزستان را پوشش می‌دهد.

۴. محور تهران - تبریز - جلفا - رازی: این محور به طول ۱۰۷۷ کیلومتر استان‌های تهران، قزوین، زنجان، آذربایجان شرقی و غربی را پوشش می‌دهد.

۵. محور تهران - اصفهان - کرمان - بندرعباس: این محور به طول ۱۴۹۶ کیلومتر استان‌های تهران، قم، اصفهان، یزد، کرمان و هرمزگان را پوشش می‌دهد (شکل ۱-۲).