

Възможности за управление на въздушния транспорт в България
(концептуален модел)

Лилия Милева

Opportunities of Air Transport Management in Bulgaria
(Conceptual Model)

Liliya Mileva

Abstract

This material relates to the preparation of a conceptual model for directions of air transport system management, which supports the thesis that the management of airlines and airports requires them to be regarded as one system. Through empirical research done at an earlier stage in this paper were identified problem areas in the system airport-airline in Bulgaria and made a conceptual model for the management of this system in Bulgaria.

Keywords: management, air transportation, Aircraft, improvement, air transport system, airport, airline, opportunities

Въведение

Летищата и авиокомпаниите са най-известните и важни партньори в системата на авиотранспорта. Въпреки тяхната взаимна системна връзка, на реалните им бизнес отношения все още се гледа скептично, отколкото чрез задълбочен анализ на причино-следствените връзки помежду им. Изследователите в световен мащаб все още широко игнорират системния анализ на тази сложна връзка на взаимодействие, въпреки че чрез него ще се улесни управлението на летища и авиокомпаниите и цялостната ефективност на системата на въздушния транспорт.

Като най-бърз вид транспорт, използван в 21-ви век, въздушният транспорт пести време, но пътниците често стават жертва на дълго чакане по терминалите, отлагане на полетите и придвижване от дома до летището, което отнема цели часове. Авиотранспортната система се развива с всеки изминал ден, но въпреки това са необходими мерки¹ за развитието ѝ в България. Чрез нея- на национално равнище пътниците ще разполагат с качествено, стабилно и сигурно пътуване, което не само да отговаря на европейските изисквания, но и да бъде пример за системата в световен мащаб.

Във връзка със подобряването на въздушния транспорт се налага да се вземат мерки и решения, свързани с неговата дейност.

Настоящият материал разглежда изготвянето на концептуален модел² представящ възможности за управление на системата на въздушния транспорт, като на по-ранен етап е доказана хипотезата³, че управлението на авиокомпаниите и летищата изисква те да се разглеждат като една система.

Обща характеристика.

Чрез направено емпирично изследване на по-ранен етап се очертават проблемните области в работата на системата летище-авиокомпания в България и е направен концептуалния модел за управлението на системата на въздушния транспорт в България.

Настоящата разработка представя модел за идентифициране както на основните елементи на отношението на летище и авиокомпания, така и на техните зависимости.

¹ Някои от тези мерки тепърва следва да се вземат, а други вече са започнали да действат.

² Концептуалният модел е съставен в два варианта- пълен (цялостен) и опростен модел, като е изведен на базата на сравнение със съществуващия досега модел на връзката летище- авиокомпания.

³ Изследването е част от дисертационен труд, във връзка с изследването на авиотранспорта в България следва управлението на авиокомпаниите и летищата изисква те да се разглеждат като една система.

Моделът разглежда средата на взаимовръзката (вътрешна и външна), свързващите елементи, които оказват влияние (история, стратегия, структура, цели и др.) на връзката и включва влиянието върху резултатите на отношенията от гледна точка на качеството на обслужване и удовлетвореността на връзката.

Моделът осигурява структуриран анализ на взаимодействието „летище-авиокомпания“ и има потенциал да подкрепи процеса на вземане на решение от страна на мениджърите на авиокомпаниите и летищните мениджъри. Освен това, чрез предоставяне на нова концептуализация на тези сложни и все още недостатъчно проучени взаимоотношения в България се осигурява база за по-нататъшни емпирични изследвания на взаимовръзката между летище и авиокомпания, тъй като това е сложна по своята същност връзка.

По света, връзката „авиокомпания- летище“ приема различни измерения. Теориите за договорните отношения между авиокомпаниите (клиент) и летищата (доставчик) вече не са норма в Европа, макар и да са били. Повече комплексни подходи за изследване са използвани в други части на света включително в азиатските и арабските страни, където се смята, че летището – оператор и авиокомпанията са от една и съща група и са част от мисията да се поддържат едни други в името на конкурентоспособността на страните и икономическото развитие.

Поради тяхната дългосрочна ориентация, някои договорни отношения имат нужда от спецификации, които се извършват като резултат от съвместната история на договарящите се страни, която служи като основа за бъдещите им взаимодействия.

След проучване на съществуващите в научната литература по управление модели за диагностика и анализ, като най-подходящ за анализ на системата се очертава моделът за съответствието на Надлер и Тушмън. Той съчетава в себе си множество елементи, които ни помагат да разберем същността на разглежданата система, а именно нейните:

Вход със- среда, история, ресурси и следващата от тях стратегия. Индивиди, задача, формална и неформална организация.

Изход, състоящ се от: групов и индивидуална организация. И всичко това с наличието на задължителната за отворените системи обратна връзка и прилежащите управленски процеси и процеси на трансформация.

Първата стъпка към разглеждането на модела, адаптиран за нуждите на разглежданата взаимовръзка е погледа назад към историческите корени на нейното възникване и взаимодействие.

Връзката летище- авиокомпания се променя драстично през десетилетията. За няколко десетки години след края на Втората световна война (ВОВ), е разрешено летищата да бъдат използвани от авиокомпаниите, които от своя страна имат разрешение да оперират на тях. но с ограничения по отношение на създаване на маршрути, които са в съответствие с разрешения от правителството. С тези ограничения при управлението и на двата елемента се формират договорни отношения, при които авиокомпанията заплаща определени такси за ползване на съоръжения, предоставени предварително от летището, при условията и реда, определени от летището, след като авиокомпанията е посочила каква дейност ще извършва на летището (Starkie). Следователно, що се отнася до отношенията между двата елемента⁴, тази връзка е като връзката собственик-наемател⁵, в която дадена авиокомпания плаща такси на летището, в зависимост от сроковете и условията, при които то ще бъде използвано. Според изследователите те не трябва да си взаимодействат един с друг по-нататък, защото няма място за двете страни, преговарящи поради регулациите на авиокомпаниите. Въпреки това, сериозен преход настъпва в авиационната индустрия през 1970г, с настъпването на дерегулацията (известна като либерализацията на авиокомпаниите). Благодарение на дерегулацията в сектора на въздушния транспорт в САЩ, авиокомпаниите имат свободата да

⁴ Летище и авиокомпания.

⁵ Отново според Starkie, макар и други автори след него да твърдят същото.

създават и премахват предоставяни от тях услуги, както желаят. На въздушните превозвачи са предоставени правата „да избират летищата.“ Подобно регулиране се разпространява и в други части на света, като например Европейския съюз, азиатските и латиноамерикански държави с извършването на икономическата глобализация (Smith & Cox). По този начин става ясно, че летищата, както и авиокомпаниите са изложени на силна международна конкуренция през този период.

Дерегулацията е основна заплаха както за летищата, така и за авиокомпаниите, които до този момент плащат на летищата такси на фиксирана цена. Те имат възможност да водят преговори с летищните оператори за поддръжка или разширяване на въздушните маршрути. Например, когато една авиокомпания планира да стартира нова услуга, превозвачът вече е в състояние да работи с няколко летища, за да извлече отстъпки от таксите за компанията. Летищата искат авиокомпаниите да извършват колкото се може повече полети, когато е възможно и трябва да привличат своите пътници, така че да увеличат своите приходи и печалба. Ето защо, за да привлекат авиокомпаниите, летищните оператори вече трябва да им осигурят стимул, така че те да могат да се конкурират с други конкурентни летища. За да се справят с положението, някои летища решават да направят отстъпка от таксата за кацане на авиокомпаниите, които оперират с нова услуга, като същевременно други летища започват да правят отстъпки от таксата за пътническите съоръжения (известни като PFC⁶) за всеки допълнителен обем на превозените пътници от авиокомпаниите. Освен това, тъй като авиокомпаниите могат свободно да сложат край на неизгодни за тях самолетни услуги, летищните оператори също трябва да предвиждат бюджет за маркетингови дейности, за поддържане на самолетните услуги или да стимулират търсенето на пътуване в случай че услугата трябва да бъде премахната, а броят на пътниците намален.

Тези дейности изискват финансиране, което трябва да бъде получено или от повишаване на продажбите или от рационализиране на летищните операции и намаляване на разходите за експлоатация. Летищата трябва да положат усилия за собственото си оцеляване на пазара на авиоуслуги.

В резултат на това, дерегулацията позициите на летищата отслабва. Това е и причината, поради която става ясно, че летищата са жертви на дерегулацията от страна на авиокомпаниите.

От друга страна, дерегулацията създава и нови възможности. Тя предоставя свободата на пазара да се установят нови самолетни компании и по-специално, довежда до появата на нискотарифните превозвачи (LCCS). Те са в състояние да печелят и придобият печалба от маршрути, които традиционните превозвачи, предоставящи пълно обслужване не успяват да обслужват. Нискотарифните превозвачи постигат това, чрез съкращаване на всички видове разходи и запазване на самолетен билет на постоянно ниска цена, което създава и постоянно търсене и съответно приходи. Ето защо, много от летищата се стремят да привлекат нискотарифните авиопревозвачи, за да възстановят маршрутите, чийто удостоверения и лицензи за сигурност или са намалени или премахнати поради главоломно растящите цени на горивата или икономическия спад.

Това са тенденциите в развитието на авиационната индустрия и промяната в отношенията на летищата и авиокомпаниите през последните няколко десетилетия. В резултат на дерегулацията, летищата променят своя бизнес модел в сравнение с този, при който печалбата е придобита от финансови средства и такси, които авиокомпаниите плащат, по образец, при който се генерират печалби от приходи от пътници. Тези пътници се привличат към използване на услугите на въздушните превозвачи, като се намаляват таксите, които след това може да доведат до разширяване на съществуващите и добавяне на нови маршрути. Това а означава, че управлението на летището вече се измества към подход, който

⁶ PFC fee- Passenger Facility Charge.

разглежда работата на летището в авиационната му част и насочва вниманието към авиационните разходи, като например разходи за поддръжка на пистата, обхващащи доходи от „авиационната“ страна на бизнеса, като например таксите за кацане и приходите от наземни услуги на летището, за осигуряване на „не-въздушните“ разходи. По този начин ще се достигне до управление на система, при която всички приходи на летището са пряко подчинени на идеята за определяне на летищните такси, за да се реализира печалба.

Въпреки това, единствено с промяна на подхода за покриване разходите, едва ли разходите на летищата могат да продължават да нарастват в бъдеще. Авиокомпаниите и летищата са клиенти и доставчици на авиоуслугата, чиято цел е превозване на пътници и товари от т. А. До т. Б.. В този смисъл авиокомпаниите плащат на летищата за използването от тях, но на този етап следва да не се забравя, че мениджмънта и на двата типа организации се стреми да получи приходи чрез привличане на пътници. И летища и авиокомпаниите се нуждаят от хора или стоки за превоз, така че и двете страни трябва да могат да си сътрудничат помежду си по отношение на стимулиране на търсенето и цялостното управление на системата.

Обособени от възможностите за по-голям избор и концентрация в рамките на производството, по-малко летища могат да станат главни (основни)⁷. В същото време, все повече авиокомпаниите образуват съюзи и става възможно за летищата, да разширят мрежите си дори, ако те не се използват като център от съответната авиокомпания. Тук става ясно, че летищата трябва да могат да направят повече, за да привлекат различни авиокомпаниите и маршрути вместо просто да намаляват или освобождават от такси.

Причини за взаимодействие на системата.

В своята дейност летища и авиокомпаниите са равни и преследват общи цели. Авиокомпаниите и летищата са част от една система, която изисква към управлението да се подходи системно. Причините за това могат да бъдат класифицирани по следния начин:

Общи интереси:

1. Предоставяне на ефективни услуги;
2. Качествено и навременно обслужване на пътниците по време на полет, включващо удобство и комфорт;
3. Сигурност и защита (преди, по време на и след полет, в рамките на летището и на територията на въздухоплавателното средство);
4. Подходяща информация и означения за авиокомпаниите, летищата и летищните оператори;
5. Достатъчно съоръжения;
6. Разходи;
7. Конкурентни цени и стойности за паричните услуги;

Исторически причини

1. Още от възникването на авиацията и на авиоуслугата в исторически аспект авиокомпаниите и летищата действат като единна система;
2. Авиокомпаниите и летищата преследват една и съща цел – печалба, чрез превозване на хора от т. А до т. Б ;

Други причини:

1. Летищата предоставят на авиокомпаниите площ за излитане и кацане, пространство за изчакване на пътниците (чакални), място за продажба на билети и други съпътстващи услуги.
2. Авиокомпаниите осигуряват персонала, който ще извършва полета и ще се грижи за пътниците по време на самия полет.

⁷ Т.нар. летище- hub.

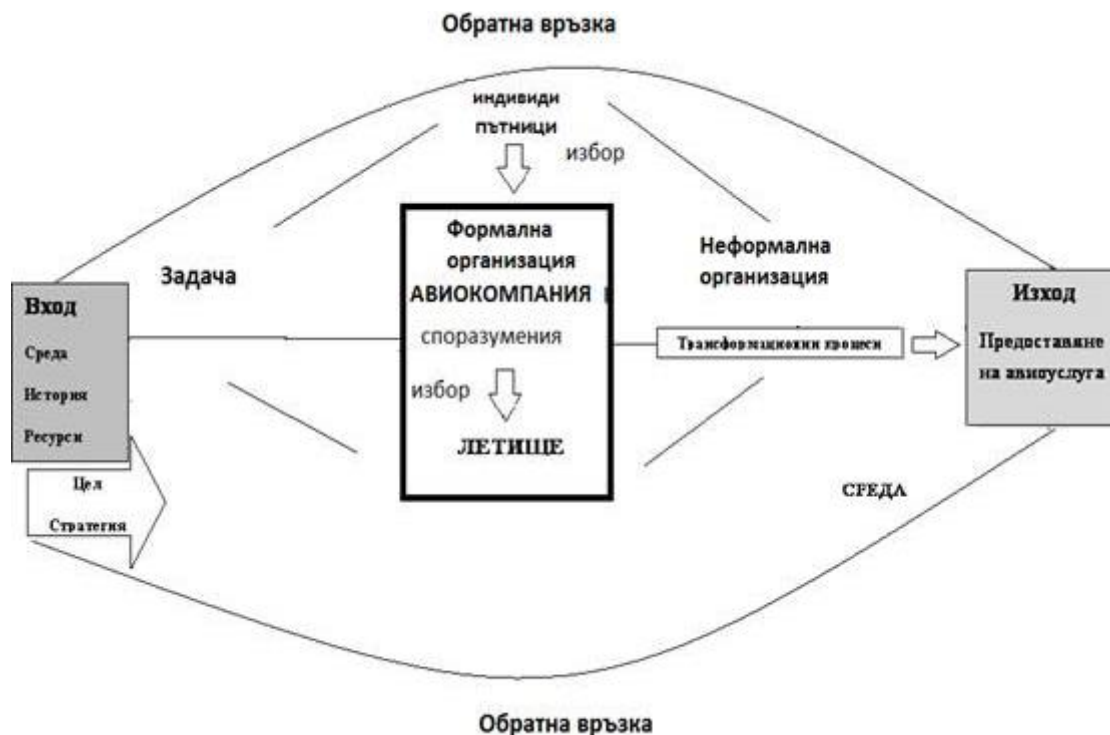
3. Управлението на летището се грижи за сигурността и безопасността на пътниците преди и след полет.

4. Авиокомпаниите заплащат такси на летищата.

5. Летището предоставя наземен обслужващ персонал.

6. Летищата най-често са отдавани на концесия, като се съфинансират от таксите, които авиокомпаниите им заплащат.

Системата на въздушния транспорт според избрания модел за съответствието би изглеждал по този начин (Фиг. 1):



Фигура 1. Системата на въздушния транспорт по модела на Надлер и Тушман

В този вид обаче системата не работи ефективно, след като стана ясно, че летище и авиокомпания са равноправни елементи на системата. След избора на модел за диагностика и разглеждането на системата на авиотранспорта спрямо този модел, за целите на изследването е направено анкетно проучване, чрез което се очертават основните възможности за подобряване на управлението на авиотранспортната система. За да се изследва конкуренцията на пазара на авиослужбите не трябва да се пренебрегва и мнението и отношението на пътниците, които като клиенти са основната движеща сила на въздушния транспорт. Те избират между редица критерии при вземането на решение за закупуване на самолетен билет. В проучването участват 391 души, различни по възраст, пол и професия, ползващи въздушни превози. Участниците в анкетното проучване посочват степента на удовлетвореност от ползването на въздушен транспорт в България. Анкетираниите посочват и слабите места на системата, по отношение на комплексната авиослужба като дават оценка за качеството на системата за резервация и закупуване на самолетен билет, за качеството на обслужване от страна на персонала на авиокомпаниите и летищата (съответно квалифициран и неквалифициран персонал), за комуникацията и обратната връзка с клиентите.

Интерес представляват възможностите за управление на авиотранспорта, очертани според анкетираниите респонденти. Препоръките относно работата на авиокомпаниите отново са свързани с повече дестинации (52%), подобряване на обслужването, обучение на

персонала и обратна връзка с клиентите, по-ниски цени и полети до повече летища в страната, не само до София. Подобряване на комуникацията между летища-авиокомпани и пътници. Обратна връзка с клиентите. Повече информация. Тук анкетираните отчитат комбинирането на други видове транспорт с въздушния, липсата на удобства за пътуване от и до летищата, най-често чрез градски транспорт и липсата на конкуренция. Летищата в София и Варна са най-често използваните, като летище София (91% от запитаните често пътува от София) има почти монополно положение, поради предлагането на повече дестинации. Относно летищата във Варна и Бургас, те се стопанисват от един и същ концесионер. Варна, като летище обслужва целия Североизточен регион и като цяло това не е достатъчно. Конкуренция правят летищата в Румъния – Хенри Коанда (Отопени) и Банеаса в Букурещ. Графиците, създават неудобство за пътниците. Пътниците желаят полети без или с по-малко прекачвания на достъпни цени. Това би развило авиотранспорта в България. Освен това в годините на прехода, летища остават безстопанствени или с малко авиокомпани, като летището в Пловдив. Вътрешнодържавните полети са лукс. Единствените са по линията София-Варна. Държавата има нужда от полети и по другите ни направления, като това ще допринесе за развитието на въздушния ни транспорт, за бизнеса, обучението, културата.

Управлението на въздушния транспорт следва да се разглежда интегрирано, тъй като цялата система е взаимозависима и свързана. С подобряването на комуникацията и обратната връзка между елементите следва да се развие въздушния транспорт в България. Инфраструктурата на летищата, като част от системата е влошена от години, но това допринася за проблемите. Възможностите за подобряване очертават и нужда от сериозна работа по инфраструктурата- реконструкция, модернизация. Някои от летищата се подобряват, но това не е достатъчно. Инвестирайки в нов терминал, обикновено се изоставя стария, който (като често срещана практика в България) не се използва за нищо. Според резултатите от проучването би следвало да се пренасочат някои от полетите към старите терминали, като например полети на нискотарифни авиокомпани, чартъри, товарни или вътрешнодържавни.

Междувременно става ясно, че жителите на Североизточна България често използват летищата на Букурещ (61%). Таксиметрови и други транспортни компании са открили пазарна ниша, като предлагат транспорт от Варна, Шумен, Русе и др. Близки до Букурещ места до Летище Отопени в Букурещ на атрактивни цени. „По-близо, бързо и евтино ми излиза да пътувам от Варна до Русе и Букурещ, отколкото да ходя чак до София и да губя време...“ споделят пътниците.

От друга страна държавата засега се намесва единствено с отдаването на концесия на летищата, както ще се случи скоро (2016-2017 г.) с летище София, което досега беше едно от малкото в България летища, неотдадени на концесия все още. Планове за това летателната площадка в Балчик- бивша военна авиобаза да бъде „клон“ на летище Варна, с което ще се покрият нуждите на Североизточния регион. Към момента окончателно решение не е взето и летище Балчик се използва основно за нуждите на „Албена“ АД и други туристически компании.

Относно запитването за препоръките за подобряване на организацията на работата на летищата в България част от хората смятат, че инфраструктурата на летищата е лоша, недовършена, има нужда от подобряване. 58% от запитаните не харесват обслужването от страна на българските летища и авиокомпани. По отношение на това трябва да се спомене, че инфраструктурата на летищата е основополагаща за успешната работа и функциониране на самото летище и на авиокомпаниите, работещи на него съответно. Още веднъж се доказва, необходимостта от интегрирано разглеждане на работата на летища и авиокомпани. По своята същност площта на летището и добрата инфраструктура са изключително важни. Тъй като притежаваните от авиокомпаниите самолети се помещават на съответно(и) летище (а),

тези самолети имат нужда първо от паркинг, т.е. площ за съхранение. Но тази площ се използва при определени условия- заплащане на съответната такса от страна на авиокомпанията към летището. Летището от своя страна е длъжно да спазва изискванията за съхранение, стопанисване и летищни такси, както и условията за обслужване на самолети на различните авиокомпаниии. Летищата.чрез инфраструктурата си позволяват на някои от тях да се паркират, излитат и кацат въздухоплавателни средства с по-голям капацитет. Някои от самолетите, притежавани от авиокомпаниите обаче са с такива технически размери, че при лоша, недобре поддържана инфраструктура и малки площи не могат да кацнат на някои от летищата. За тези цели е нужно да се подобри инфраструктурата на летищата, да се увеличат площите за излитане. кацане и местата за съхранение на въздухоплавателните средства. Подмяна на стълбовете, чрез промяна на местоположението им, ще позволи преминаването по една от пътеките за рулиране на по-големи самолети. По този начин ще се избегне пренасочването на големи самолети към други летища. Така ще бъдат избегнати и парични загуби за летищата и за авиокомпаниите съответно. В тази посока за сега развитие има само при летище София, където са планирани подобни промени⁸.

Друг съвет за „правилно разпределение на ресурсите спрямо натовареността в различните часове” дават препоръка някои от запитваните.

Върху възприеманото качество на авиоуслугата роля играе взаимовръзката между летище и авиокомпания и това води до необходимост те да се управляват като система. Оценката на авиоуслугата, е комплексно възприемана от потребителя – от пътуване до летище до връщане у дома. Т.е. от достъп, връзки на летище, обслужване преди, по време и след полета. Времето за пътуване при авиотранспорта винаги е удължено, тъй като много често пътникът пътува с друг вид транспорт до летището преди и от летището след полет. Качеството на авиоуслугата се определя чрез оценката на потребителите за използваните начини на покупка и резервация на билет, достъп и цена, качество на обслужване (от страна на специализиран персонал- техници и пилоти и неспециализиран персонал) и др.

Цената на билета и местоположението на летището както и желаните дестинации са водещи критерии при пътниците. По-ниска позиция заема полетния график, породена от факта, че избор почти няма. Т.е. на пазара на авиоуслуги в България властва една единствена авиокомпания - Bulgaria Air (79 % от запитаните я използват), която влиза в ролята на монополист на българския пазар. Освен казаното до тук от БГНЕС казват, че България Еър е сред най-лошо оценените авиокомпаниии в света (за 2015), притежаваща 2 звезди⁹. Тук обаче не трябва да се подценява и ролята на така желаната и използвана от пътниците нискотарифна авиокомпания- Wizz air, която въпреки че не е българска, успешно завзема позиции на пазара, поради предпочитаната по-ниска цена на услугата. (65 %) са склонни на компромис в съотношението цена- качество. използвайки услугите на нискотарифната Wizz air. Пропуски има в системата за резервация и закупуване на билети, е усложнена, „не добре потребителски ориентирана”(52%). блокира често (36%), като удължава времето за закупуване на билет. Цените на авиоуслугите обаче, сложени на първо място от потребителите се определят от управлението на авиокомпаниите спрямо летищните такси, които тези авиокомпаниии са задължени по закон да плащат на летищата, на които оперират. От тук и отговорите на съответните въпроси можем да направим извода. че и летища и авиокомпаниии са равноправни части от авиосистемата и тяхното управление следва да се разглежда интегрирано при използване на възможностите за управление на авиосистемата.

Възможности за развитие на системата.

Спрямо резултатите от анализа се очертават следните групи за подобряване на

⁸ <http://www.sofia-airport.bg/летище-софия/прес-център/интервюта/летище-софия—инвестиции-и-високи>, последен достъп: 24.01.2016

⁹ Източник: Икономика| 02/09/2015 18:07:50

управлението на въздушния транспорт в България:

Група „човешки ресурси“ включва набор и подбор на персонала, медицинска годност, обучение, курсове и сертификация, летателен опит. Всичко изброено не би имало пълна стойност, ако не бъде контролирано. За разглежданата система важно значение има подборът на квалифицираните кадри. За България специализираните кадри се обучават във Висше военно-въздушно училище "Георги Бенковски" в Долна Митрополия (Плевенско). Бройките са изключително малко и се вземат най-успешните кадри, завършили специалност „летец-пилот“ или „техник на самолет“, както и други кадри, специализирани за работа на летище, със самолетна и друга необходима техника и оборудване.

Състоянието на инфраструктурата е друга група, определяща оценката на работата на системата: летищна мрежа, навигационно оборудване на летищата, възможност за обработване на данни на пътници и товари, включващи терминали и тяхното обслужване, складова база, граничен и митнически контрол. Система за сигурност¹⁰ срещу посегателствата върху въздухоплавателните средства, пътниците, товарите и летищата. Тук се включват още: Система за АСО (аварийно спасително осигуряване) и Противопожарно оборудване. В тази група се причислява и защитата по време на кризисни ситуации-миграционни процеси, заплахата от терористични актове, бедствия, аварии.

Контролът играе особено важна част от системата във всеки един аспект, като тук сме обособили и отделна група, наречена: Средства за контрол на въздушното пространство и управление на полетите (за осигуряване на безопасност). Тази група включва следните елементи: ефективност на разпределение/ използване на въздушното пространство между ползвателите. подаване на заявки за полети и утвърждаване на заявките. подаване на информация за излитане/ кацане за начало и край на работа. осигуряване на маршрути (възможности) за заобикаляне на райони с опасни МТО, военни полигони за стрелба против градушки (общо-опасни за въздухоплаването райони, вкл. тези, в които се водят военни действия. гъвкаво използване на въздушното пространство¹¹.

Концептуален модел за управлението на въздушния транспорт.

Във връзка със подобряването на въздушния транспорт се налага да се вземат мерки и решения, свързани с неговата дейност. Някои от тези мерки тепърва следва да се вземат. а други вече са започнали да действат и в България, макар и много бавно.

За осъществяване на дългосрочния проект “Преструктуриране на правната база в транспортния отрасъл и нейното хармонизиране с транспортното законодателство на ЕС” е потърсена техническа и финансова помощ от Европейската комисия и правителството на Германия. Предвижда се до средата на следващата година основните нормативни документи за всички сектори на транспорта да бъдат хармонизирани със законодателството на ЕС.

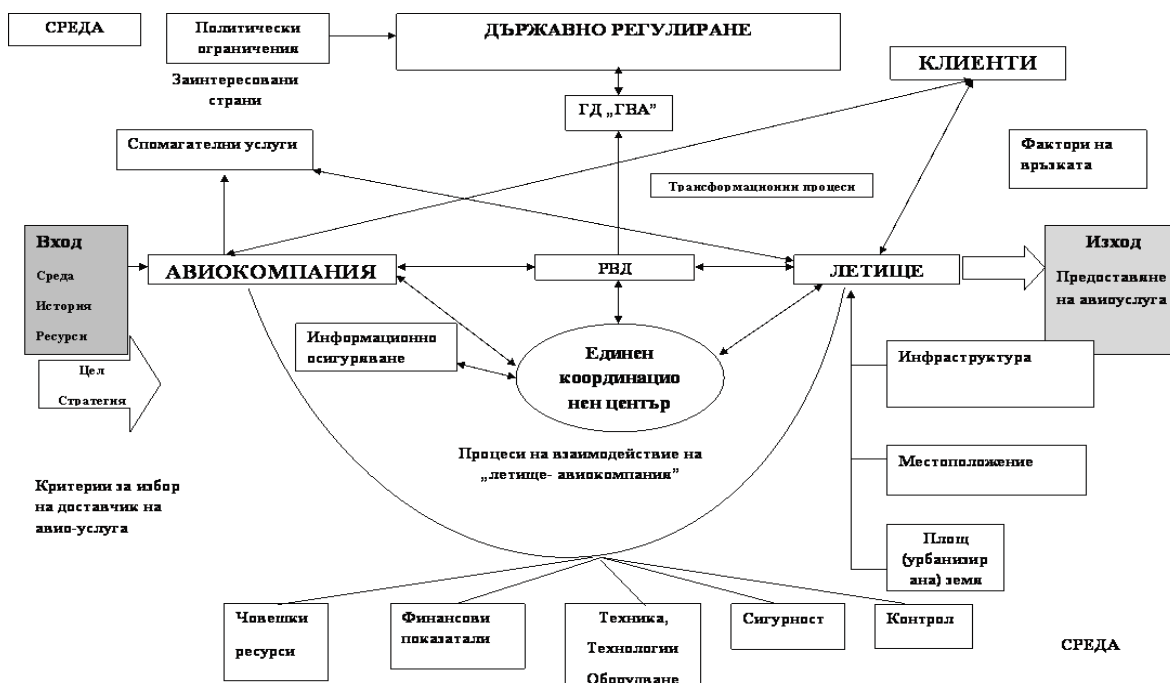
Съществува нуждата от разработването на изцяло нова правна регламентация за гражданската авиация. Липсва и закон за летищата - техният статут, организация, дейност и пр. Сегашното публично-частно партньорство в ЕС в областта на въздухоплаването има нужда от подобрене.

¹⁰ В това отношение Република България има много добра система, която гарантира сигурността на пътниците, преди. по време и след полет, като мотото е свързано с това, че един полет започва с чекирането на пътника и завършва с излизането му от коридора, водещ до терминала. Наши кадри продължават обучението си по сигурност и безопасност на полетите.

¹¹ Концепцията за Гъвкаво използване на въздушното пространство (ГИВП) е въведена в Република България през 1999 г. Основна цел на ГИВП е повишаване на ефективността при използване на въздушното пространство с отчитане нуждите на всички граждански и военни ползватели. Концепцията за ГИВП е базирана на три взаимно свързани нива на гражданско - военна координация по отношение на организацията на въздушното пространство: Стратегическо ниво 1; Предтактическо ниво 2; Тактическо ниво 3.

<http://www.atsa.bg/дейности/аеронавигационно-обслужване/увд/организация-на-въздушното-пространство>, последен достъп - 14.06.2016

Във връзка с направените досега изложение и изводи е нужно да се предложи нов модел, свързан с управлението на въздушния транспорт в България, които имат нужда от подобрене. Моделът съчетава в себе си елементите от предишния модел, адаптиран според моделът на съответствието, като елементите за подредени по различен от досегашния начин и показват наличните връзки и възможностите, на които следва да се акцентира при управлението на авиотранспортната система (фиг. 2).



Фигура 2 Концептуален модел на управлението на „летище-авиокомпания“

На входа се намират Средата, историята и ресурсите, формиращи авиотранспортната услуга в България. На изхода стоят съответно ресурсите и готовите продукти/ услуги, в случая продукта, който предоставя авиослужбата или самолетен билет, осигуряващ превоза на пътника от т. А до т. Б. За разлика от предходния модел (фиг. 2) тук вече летища и авиокомпаниите са равноправни партньори в системата.

Непосредствено до входа се намират авиокомпаниите, които са поддържани от спомагателни или съпътстващи услуги. Тези спомагателни услуги са във пряка връзка със летищата, тъй като беше доказано, че управлението на летища и авиокомпаниите трябва да се разглежда интегрирано.

Единен координационен център се грижи за това летища и авиокомпаниите да бъдат в постоянна връзка като комуникират помежду си активно. От изследването до тук стана ясно, че комуникацията съществува, но тя често се нарушава, а информацията пристига със закъснение при пътниците или не достига никога. Единният координационен център е свързан с „РВД“, а РВД от своя страна с ГД „ГВА“, която се явява част от държавното регулиране. Както стана ясно в глава втора, това е активна част от цялостната система на авиотранспорта, която се грижи за сигурността, координацията, регулацията, лицензите и др. Единен координационен център се грижи за безпроблемната комуникация и осъществяване на полети, чрез активно предаване на информация. Авиокомпаниите и летищата са свързани с клиентите, на които се предоставя авиослужбата. Процесите на взаимодействие между летищата и авиокомпаниите заемат голяма част от системата, тъй като чрез тях тя се „задвижва“ и работи. Критериите за избор на доставчик на авиослужбата са също неизменна част от системата, чрез тях се избира доставчика на услугата и условията, свързани с доставката. Не

трябва да се подценяват и заинтересованите страни от дейността на системата, тъй като те са основен елемент и предпоставка за качеството на работата. За пътниците значение има също отношението на персонала, както и възможностите за предварителна резервация. Първото може да се подобри, чрез допълнително обучение, а второто чрез подобряване на технологиите (информационни и авиационни. При всички случаи едно качествено обучение на специалисти, занимаващи се с ИТ технологии в областта на резервационните системи биха подобрили системата за закупуване и резервация на билети и биха премахнали част от проблемите, от които се оплакват пътниците. Новият концептуален модел ще спомогне за по-доброто разбиране и анализ на системата, чиито области се открояват като проблемни.

Заклучение

Тъй като системата на въздушния транспорт все още е недостатъчно добре развита и не отговаря на нуждите и очакванията на пътниците, тя следва да бъде подобрена и развита. Чрез изведения концептуален модел се очертават отделните възможности, за които трябва да се предвидят и влязат в сила конкретни мерки, като акцентът на мениджмънта да бъде върху постоянното обновление и взаимодействие на двата основни елемента: летище и авиокомпания.

Използвана литература

1. Мадгеров А.. Икономика на транспорта. Унив. изд. Стопанство София, (1992)
2. Кирова, А., Дерегулация на транспорта при прехода към пазарна икономика. Унив. изд. стопанство София, (1994)
3. Коцев, Е., Организационно поведение. Издателство А груп Русе, (2008)
4. Първанов, Х., Транспортни системи, Университетско издателство Стопанство УНСС, (2004)
5. Nadler. D.A, Organizational architecture: designs for changing organizations, San Francisco: Jossey-Bass, (1992)
6. Poh, E. (assistant director ICAO affairs) Relationship between Airlines and Airports, Strategic Airport Management Programme 9-13 April 2007
7. Shaw, St., Airline marketing and management, 7th ed. e.g. England: Ashgate, (2011)

За контакти

х.ас. Лилия Милева
Икономически университет - Варна
l.mileva@ue-varna.bg