



ČESKÉ VYSOKÉ UČENÍ TECHNICKÉ V PRAZE

FAKULTA DOPRAVNÍ

Ing. Niiazbek Surkeev

ZŘIZOVÁNÍ NOVÝCH LINEK DO VÝCHODNÍCH DESTINACÍ

Diplomová práce

2018

ČESKÉ VYSOKÉ UČENÍ TECHNICKÉ V PRAZE

Fakulta dopravní

d ě k a n

Konviktská 20, 110 00 Praha 1



K621..... Ústav letecké dopravy

ZADÁNÍ DIPLOMOVÉ PRÁCE
(PROJEKTU, UMĚLECKÉHO DÍLA, UMĚLECKÉHO VÝKONU)

Jméno a příjmení studenta (včetně titulů):

Ing. Niiazbek Surkeev

Kód studijního programu a studijní obor studenta:

N 3710 – PL – Provoz a řízení letecké dopravy

Název tématu (česky): **Zřizování nových linek do východních destinací**

Název tématu (anglicky): The Establishment of New Routes to Eastern Destinations

Zásady pro vypracování

Při zpracování diplomové práce se řiďte osnovou uvedenou v následujících bodech:

- Obecné modely letových řádů
- Popis obchodního modelu dopravce
- Analýza možností dopravního spojení s Kyrgyzstánem
- Vybavenost Kyrgyzstánu pro zabezpečení letecké dopravy
- Provozně-technické zhodnocení nové linky



- Rozsah grafických prací: dle pokynů vedoucího diplomové práce
- Rozsah průvodní zprávy: minimálně 55 stran textu (včetně obrázků, grafů a tabulek, které jsou součástí průvodní zprávy)
- Seznam odborné literatury: Pruša J. a kol.: Svět letecké dopravy. 2015
Kleer B., Cronrath E.-M., Zock A.: Market development of airline companies: A system dynamics view on strategic movements
<http://www.referenceforbusiness.com/business-plans/Business-Plans-Volume-09/Airline-Company.html>

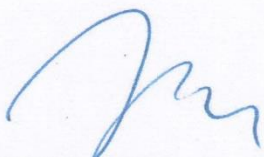
Vedoucí diplomové práce: **Ing. Eva Endrizalová, Ph.D.**
Ing. Roman Matyáš

Datum zadání diplomové práce: **28. června 2018**
(datum prvního zadání této práce, které musí být nejpozději 10 měsíců před datem prvního předpokládaného odevzdání této práce vyplývajícího ze standardní doby studia)


Datum odevzdání diplomové práce: **30. listopadu 2018**
a) datum prvního předpokládaného odevzdání práce vyplývající ze standardní doby studia a z doporučeného časového plánu studia
b) v případě odkladu odevzdání práce následující datum odevzdání práce vyplývající z doporučeného časového plánu studia


doc. Ing. Jakub Kraus, Ph.D.
vedoucí
Ústavu letecké dopravy




doc. Ing. Pavel Hrubeš, Ph.D.
děkan fakulty

Potvrzuji převzetí zadání diplomové práce.


Ing. Niazbek Surkeev
jméno a podpis studenta

V Praze dne.....11. července 2018

PODĚKOVÁNÍ

Toutou cestou chci poděkovat vedoucí diplomové práce Ing. Evě Endriazalové, Ph.D. za odborné vedení a pomoc při zpracování mé diplomové práce.

Mé poděkování patří také zaměstnancům ÚCL KR, za poskytnuté materiály a informace, též za cenné rady a připomínky.

Děkuji rovněž všem ostatním, kteří mi věnovali svůj čas a trpělivost při zpracování diplomové práce.

PROHLÁŠENÍ

Předkládám tímto k posouzení a obhajobě diplomovou práci zpracovanou na závěr studia na ČVUT v Praze Fakultě dopravní.

Prohlašuji, že jsem předloženou práci vypracoval samostatně a že jsem uvedl veškeré použité informační zdroje v souladu s Metodickým pokynem o etické přípravě vysokoškolských závěrečných prací.

Nemám závažný důvod proti užívání tohoto školního díla ve smyslu § 60 Zákona č.121/2000 Sb., o právu autorském, o právech souvisejících s právem autorským a o změně některých zákonů (autorský zákon).

V Praze 31.května 2018

.....

podpis

ABSTRAKT

Diplomová práce se zabývá o zřizování potenciálních nových letů podle dynamického růstu, statistických údajů a prediktivit určených na středoasijský, východoevropský, a východoasijský region. Jsou studovány pravidelné lety středoasijských leteckých společností, jejich charakteristiky, a použití potenciálu k rozvoji civilního letectví. Na závěr uvádím návrhy k zavedení letů, kroky k neustálému rozvoji letecké dopravy.

Klíčová slova

Středoasijské společnosti, letiště, hlavní hub, spolupráce, potenciály, zavedení linek, analýza, strategické plány, prediktivity růstu.

ABSTRACT

The diploma thesis deals with a establishment of new potential routes, according to dynamic growth, statistic data and predicates for the Central Asian, East European and East Asian regions. There are studies of the flights of Central Asia Airlines, its characteristics and the use of the potential for civil aviation development. Finally, there are suggestions for introducing flights, steps to increase aviation.

Key words:

Central Asian airlines, airports, main hub, cooperation, potentials, opening routes, analysis, strategic plans, predictions of increases.

Obsah

Seznam zkrátek	8
Předmluva	9
Úvod	10
1. Obecné modely letových řádů	12
1.1 Spoje kyrgyzských leteckých společností.....	12
1.2 Seznam kyrgyzských leteckých společností	12
1.3 Flotila.....	12
1.4 Letecké spojení tuzemských leteckých společností se kyrgyzskými městy	12
1.5 Plánované pravidelné linky	14
2. Popis business modelů dopravců	15
Air Manas	15
Air Kyrgyzstán	16
Ostatní letecké společnosti KR.....	17
Ruské.....	18
Turecké.....	18
Německé	18
Čínské	18
České	18
3. Analýza současných možností dopravního spojení s KR	19
3.1 Silniční doprava	19
3.2 Vodní doprava	19
3.3 Železniční doprava	19
3.4 Letectví.....	19
3.5 Současný stav a možností	20
4. Analýza budoucího rozvoje sítě	22
4.1. Důvod změny	22
4.2. Středoasijský závod o hlavní hub	23
4.3. Popis potenciálních hubů.....	23
4.4. Podmínky pro letecké společnosti EU	29
5. Provozně-technické zhodnocení navrhované linky	31
5.1 Koncepce hubu	33

5.3. Požadavky k hubu	34
5.4. Popis důležitých faktorů, které by mohly zvýšit propustnost letiště hubu Biškek	34
6. Vybavenost Kyrgyzstánu pro zabezpečení letecké dopravy	38
6.1 Biškek	38
6.2 Oš	39
6.3 Tamchi.....	40
6.4. Vybavenost kyrgyzských letišť	41
6.5. Historie letišť	41
6.6. Nehody a incidenty	41
7. Strategické plány rozvoje ÚCL KR.....	43
7.1. Civilního letectví: "dnes" (současná)	44
7.2. Civilní letectví: "Zítřka" (víze a vývoj)	46
7.3. Návrhy podle strategií rozvoje.....	49
8. Hlavní trendy rozvoje nových linek	52
8.1. Popis trhu SNS a Rusko.	52
8.2. Čínský trh.	53
8.3. Asijské-Pacifický trh	53
8.4. Popis trhu Evropy.....	54
8.5. Cělosvětový trh a její prediktivita do roku 2036.....	54
8.6. Strategické plány ICAO pravidelné připravované pro rozvoji nových linek.....	56
Závěr	60
Seznam literatury.....	61
Seznam grafů.....	63
Seznam tabulek.....	63

Seznam zkrátek

EEU – Evroasijské Ekonomické Unie (Rusko, Kazachstán, Bělorusko, Armenie, Kyrgyzstán)

EK – Evropská Komise

IATA – International Air Traffic Agency

ICAO – International Civil Aviation Organization

IOSA – IATA Operational Safety Audit

IKU – IATA kod letiště Tamchi

HDP – Hrubý domácí produkt

FRU – IATA kod letiště Manas

KR – Kyrgyzská Republika

LIS – Letecká informační služba

MDS KR – Ministerstvo Dopravy a Spojů KR

MLM – Mezinárodní letiště Manas

OSS – IATA kod Ošské letiště

PBN – Performance Based Navigation

RF – Ruská Federace

RK – Republika Kazachstán

SOM – Kyrgyzský som

SNS - Společenství nezávislých států

SWOT – Strengths, Weaknesses, Opportunities, Threats

UCFM – ICAO ID letiště Manas

UCFO – ICAO ID Ošské letiště

UCFL – ICAO ID letiště Tamchi

ÚCL KR – Úřad civilního letectví kyrgyzské republiky

Předmluva

Oblast středoasijského regionu byla vždy bohatá na historické události a byla v různých obdobích ovlivňována čínskou říší, muslimskou expanzí a nájezdy Turků a Mongolů. Obyvatelé byli ovlivněni různou kulturou a náboženstvím.

Není náhodou, že ve středověku vedla z východní Asie přes střední Asii do Středomoří slavná Hedvábní obchodní stezka. Myšlenka nové Hedvábní stezka opět ožívá. Projekt má zlepšit dopravní infrastrukturu mezi Asií, Evropou i Afrikou. Je třeba také poznamenat, že oblast byla kdysi centrem matematiky, filozofie, astronomie i medicíny. U Samarkandu v Uzbekistánu byla postavena astronomem a filozofem Ulugbekem první observatoř na světě.

V současné době je Střední Asie (geografické srdce Eurasie) klíčovým místem a křižovatkou mezi velkými regionálními velmocemi:

- mezi jihovýchodní Asií, Indií a Ruskem,
- mezi Čínou, Japonskem a Evropou.

Hlavním cílem vyvíjejících se středoasijských států bylo posílení státnosti a zachování nezávislosti. Tyto fáze vývoje procházejí úspěšně, a státy se začaly aktivně integrovat do globálních procesů.

Státy aktivně představují strategické plány rozvoje: posílení vztahů a spolupráce s Ruskem, Čínou, Indií, Tureckem a Evropou na základě kulturní, vědecko-vzdělávací, politické, hospodářské a finanční spolupráce.

Úvod

Včasná relevance a unikátnost diplomové práce spočívá se splňováním moderních výzev a trendů vývoje letecké dopravy, a nabízí závedení a rozšíření frekvence stavajících letů, s usazováním stávajícího dynamického růstu, se statistickými udáje, s geopolitickými výzvemi současnosti, na základě prediktivit různých mezinárodních organizací a odborníků které poskytují přesný popis procesů ovlivňujících neustalý rozvoj letecké dopravy.

Cílem práce jsou splňování nasledujících předpokladů:

- Zahájení a rozšíření frekvence stavajících letů mezi zeměmi východní Evropy a Střední Asie. Závedení nových přímých letů přispěje k zvýšení pohodlnost cestujících, k zkrácení času čekání na tranzitních zonách
- Studium moderních vyzev vývoje letecké dopravy, které určení na tyto regiony. Vyzkum nových modelů spolupráce mezi KR a zahraničními leteckými společnostmi
- Mechanismy omezení rostů emisí v atmosféře při racionálním plánování přímých letů, které budou výrazně přispívat k udržitelnému rozvoji lidstva po rámcové úmluvě OSN, podle Pařížské dohody o klimatu. Hlavním úkolem, kterého je udržení urovni oxidu uhličitého v atmosféře na současní a úsilí k dalšímu jejímu zmenšení. Harmonizace integračních postupů při plánování nových letů pro rychlé a ekologické využívání podle požádavek Pařížské dohody.
- Neustálý, nepřerušovaný, strategický rozvoj a optimalizační postupy, a na základě včasných analyz, sestávení obnovených prediktivit pro konkrétní období.
- Decentrelizační procesy pro větší hub letiště a další rozumnější, racionální distribuce letů, ke snížení ekologických škod v místech, kde se nacházejí tyto dopravní uzly.

Tema diplomové práce, má velký potenciál v rozvoji letecké dopravy a bude hybnou silou ušpešné spolupráce mezi Evropskými a kyrgyzskými společnostmi při zřizování nových letů. V rámci zapracování táto práce, uzemí KR byla určení jako transferní zona mezi Evropou a Východní Asií.

Přínosem táto práce je závedení a rozšíření frekvence stavajících letů směrem na Východní Asie s mezipřistaním na Středoasijském regionu, konkrétně popsany návrhy a předpoklady k využívání uzemí KR, jako nejdůležitějším letiště v regionu.

Podle prediktivity ICAO civilní letectví Asijské-Tichooceanského regionu rosté na 6 procent každoročné, a v roce 2034 stáne 40 procentem světové civilní letectví. Asijské-Tichooceanský region a její obchod s Evropou bude neustále vzrůstat, a proto spoje těchto regionu má světový význam v hospodařství světa. Nacházení středoasijských států mezi východní asií a evropou má klíčový význam v rozvoji ekonomiky regionu, a proto lety a spoje s větší pravděpodobnosti budou mít růst. Země středoasijského regionu stali nezávislými státy v roce 1991, od té doby

vše země posilují svou suverenitu a začínají hledat nové směry a cíle rozvoje. Co se týká civilního letectví zatím více lety se provádí a omezeny na regionalním úrovni, a proto bylo by účelné závest a rozšířit frekvence letů na nové destinací.

Civilní letectví KR je nejdůležitější součást produktivní a sociální infrastruktury, jejího efektivního fungování a udržitelnost rozvoje je předpokladem pro zajištění národní bezpečnosti, nepřerušeno (stalého) hospodářského růstu.

Statistika uvádí, že 94% zemí Kyrgyzstánu je pokrytá horami, a proto je civilní letectví, v mnoha ohledech, nejefektivnější a nejpohodlnější způsob dopravy v KR. Civilní letectví v KR poskytuje zprávy lidem, slouží k přepravě pošty, zavazadel a nákladu.

Civilní letectví přispívá k rozvoji této klíčové dopravy a posiluje rozpočet KR, v odvětví cestovního ruchu a obchodu, významně přitahuje investice do ekonomiky KR.

Kromě toho civilní letectví je vývozní průmysl a má potenciál ve vytváření nových pracovních míst s relativně vysokými mzdami.

Všechny výše uvedené informace předurčují vývoj civilního letectví jako jednu z priorit v oblasti rozvoje odvětví dopravy v zemi.

Kyrgyzští dopravci jsou v Black listu Evropské Komise z roku 2006 (včetně Air Manas, Air Biškeek, Avia Traffic Company a Air Kyrgyzstán). Zákaz letů do/z Evropy omezuje rozvoj operátorů.

Podle plánů MDS KR, tuzemské letecké společnosti mohou létat do Evropy v roce 2019. Původně se očekávalo, že dopravci budou odebrány ze seznamu black listu EK v roce 2017.

Společně s vedením Mezinárodní organizace pro civilní letectví (ICAO) a s Ministerstvem dopravy a silnic byl sestaven plán, který krok za krokem vývede kyrgyzské letecké společnosti z black listu, jehož realizace již začala ÚCLem a program splněn na 96%, kdyby se dokončila realizaci tohoto plánu do konce roku 2018, obdrží certifikát v roce 2019 letecké společnosti a začnou létat do Evropy.

ÚCL KR spolupracuje s Mezinárodní asociací leteckých dopravců (IATA) co se týká bezpečnosti a zavádění moderních technologií. V rámci memoranda, který podepsan v roce 2016, organizace bude pomáhat KR se zlepšením infrastruktury letišť a řízením letového provozu.

Spolupráce s IATA má velký význam pro civilní letectví. V roce 2018 a.s. Air Manas získala certifikát IOSA, který potvrzuje soulad s vysokými bezpečnostními standardy. Kromě toho, Kyrgyzstán spolupracuje s leteckými úřady některých cizích zemích ve sdílení osvědčených postupů a školení, jakož i spolupráce na poradní plnění norem ICAO.

KR provádí otevřenou a liberalizační politiku v letecké dopravě, s tím aby přilákat více zahraničních společností. KR nemá protekcionismus ke svým společnostům, neomezuje a naopak podporuje zahraniční společnosti a jejich vedení na trh.

1. Obecné modely letových řádů

1.1 Spoje kyrgyzských leteckých společností

Kyrgyzští letečtí dopravci provozují mezinárodní lety z Biškeku do Moskvy, Petrohradu, Novosibirsku, Krasnojarsku, Jekatěrinburgu, Dušanbe, Taškentu, Almaty, Urumčy, Dubaje, Irkutsku, Kazně, Mašhadu, Soulu a z Oše do Moskvy, Petrohradu, Krasnojarsku, Novosibirsku, Jekatěrinburgu, Irkutsku, Surgutu.

Ve vnitrostátní vzdušné dopravě byly zahájeny lety z Biškeku do Oše, Žalalabadu, Isfany, Batkenu a Karakolu.

1.2 Seznam kyrgyzských leteckých společností

V současné době je registrováno 10 leteckých dopravců: „Air Kyrgyzstán“, „AviaTrafficCompany“, „Air Manas“, „Tez Jet“, „Heli Sky“, „CAAS“, „Sky Way Air“, „SkyKGAirlines“.

"Air Kyrgyzstán" je akciová společnost ve vlastnictví státu. Tato společnost byla založena v listopadu 2005. roku. Flotila se skládá ze TU-154M, B737-400, B737-500 a A320;

"Avia Traffic Company" je akciová společnost. Byla založena v roce 2003, flotila se skládá ze letadel B737-300, BAe-146-200.

1.3 Flotila

V rejstříku civilních letadel KR jsou zaregistrovány následující typy letadel: TU-154M, A-300, A-310, A-320/321 A320-200, 737-300/400/500/800, Bae-146-200, AN-26, IL-76, Jak-40, AN-2, IL-18, SAAB 340, AN-12, AN-26.

1.4 Letecké spojení tuzemských leteckých společností se kyrgyzskými městy

V následující tabulce ukazany všechny lety, všech leteckých společností které provozovány z letiště Manas (Biškek) do ostatních měst KR a blízkého zahraničí. Podle uvedených údajů všechny města do kterých provozovány lety, jsou města asijského regionu. V dnešním době globalizačního rozvoje mít lety a dopravní spoje jenom s městy stěžného regionu omezuje rozvoj a vývoj hospodářských, technologických, vědeckých, kulturních vztahu a integrace do světa. Což bude hrozit ztrátou nezávislosti, se stanovením závislými z regionalními velmoci, s degradací státnosti, s novými toky migrantů a sociální krizí.

Letecké společnosti	Destinace
Aeroflot	Moskva-Šeremetěvo, Petrohrad-Pulkovo
Air Astana	Almaty, Astana
Air Kyrgyzstán	Abakan, Krasnodar, Krasnojarsk-Yemelyanovo, Moskva, Domodědovo, Novosibirsk, Osh, Taškent, Urumči
Air Manas	Čeljabinsk, Delhi, Istanbul-Sabiha Gökçen, Kašgar, Krasnojarsk-Yemelyanovo, Moskva-Domodědovo, Novosibirsk, Oš, Perm, Jekatěrinburg
AtlasGlobal	Istanbul-Atatürk

Avia Traffic Company	Dušanbe, Groznyj, Isfana, Kazan, Krasnodar, Krasnojarsk-Yemelyanovo, Moskva-Domodědovo, Novosibirsk, Osh, Petrohrad, Surgut, Jekatěrinburg
China Southern Airlines	Urumči
Flydubai	Dubaj-International
Iran Air Tours	Mashhad
Pegasus Airlines	Istanbul-Sabiha Gökçen
S7 Airlines	Novosibirsk
Somon Air	Dušanbe
Tádžické Air	Dušanbe, Khujand
TezJet	Batken, Oš
Turkish Airlines	Istanbul-Atatürk, Ulánbátar
Ural Airlines	Moskva-Domodědovo, Petrohrad, Jekatěrinburg
Uzbekistan Airways	Taškent
MNG Airlines	Almaty
RUS Aviation	Sharjah
Silk Way Airlines	Baku, Urumči
Turkish Airlines Cargo	Almaty, Bangkok-Suvarnabhumi, Guangzhou, Islamabad, Istanbul-Atatürk, Shanghai Pudong
Uzbekistan Airways	Navoi

Tabulka 1. Letecké spojení všech leteckých společností s městy KR

V následující obrazce ukazány destinace mezinarodních pravidelných letů všech leteckých společností které provozovány z letiště Manas (Biškek) do blízkého zahraničí.

Obrázek 1. Destinace pravidelných letů z Biškeku



1.5 Plánované pravidelné linky

V důsledku toho, že se zvyšuje příliv turistů do země, cestovní ruch přispěje valnou měrou k rozvoji ekonomiky a samozřejmě civilního letectví. V poslední době se zvyšuje potenciál leteckých dopravců a letišť Kyrgyzstánu. Otevření a planování nových přímých linek do měst Ruska, Číny, Pákistánu a Indie jsou prioritním úkolem v zvyšování toku cestujících (většina z kterých jsou turisty a studenty z blízkého zahraničí). Byly zahájeny provozy z/do letiště "Issyk-Kul"/ Tamchy, která uvedena do provozu před dvěma roky. Přípravují se projekty otevření v letním období z letiště "Issyk-Kul"/Tamchy do Ašchabadu a Kuala Lumpur.

2. Popis business modelů dopravců

Air Manas

Air Manas – je první kyrgyzská nízkonákladová letecká společnost. „Air Manas“ byla vytvořena na základě již existující letecké společnosti, která byla založena k provádění charterových letů od roku 2006. V těchto letech odvětví civilního letectví, stejně jako ekonomika KR, procházela obtížnou fází testování, spojenou s zdlouhavým procesem přechodové ekonomiky. Po analýze situace, bylo jasné, že potřebují strategického partnera se zkušeností a odbornými znalostmi v oblasti leteckého průmyslu.

Nový impuls v rozvoji společnosti

Usilí KR po upoutání zahraničních investic se vyplatilo. Po sérii vzájemných návštěv vedení naší země v Turecku a tureckého vedení v Kyrgyzstánu, byly dány podněty k obchodním a hospodářským vztahům, a na konci roku 2012 na základě již existující letecké společnosti byla vytvořena, současná kyrgyzská letecká společnost „Air Manas“, kde 51% patří kyrgyzské straně, a 49% - jejímu strategickému partnerovi „Pegasus Airlines“, jednomu z předních leteckých nízkonákladových společností.

Takže v prosinci 2012 došlo k radikální obnově společnosti: byl přilákán strategický partner, vytvořen nový tým a nové vedení. To znamená, že v letecké společnosti začala etapa oživení. Byla vyvinutá moderní koncepce a strategie vlastního rozvoje. V procesu tvorby společnosti „Air Manas“ byl stanoven cíl: přijetí nejvyspělejších, osvědčených postupů a zkušeností v oblasti leteckého průmyslu, se zvláštním důrazem na bezpečnost a bezúhonnost, odborné přípravy a zvýšení kvalifikace zaměstnanců.

V této fázi vývoje, letecké společnosti, bylo nutné zajistit velké procento zatížení letadla pro udržitelný rozvoj. Bylo to dobré rozhodnuto a marketingový tah začít své lety pod značkou, „Pegasus Asia“. Po úspěšném uvedení na trh, v září 2015 „Air Manas“ se vrátil ke své původní značce. Je třeba poznamenat, došlo pouze k obnovení značky. Vše ostatní – struktura společnosti, mise a vize, obchodní model a plány pro další rozvoj, atd., zůstaly nezměněné, stejně jako strategické partnerství a spolupráce mezi kyrgyzskou společností „Air Manas“ a tureckou společností „Pegasus Airlines“, které pokračovaly ku prospěchu obou stran.

Dnes „Air Manas“- je jedním z nejrychleji rostoucích leteckých společností KR. Navrhovaný nový obchodní model – nízkonákladový (low cost) model letecké společnosti, se široce praktikuje v řadě cizích zemí, a přizpůsobuje se na trh středoasijského region. Základna letiště společnosti „Air Manas“ – je mezinárodní letiště „Manas“ v Biškeku, které je hlavním letištěm KR. Ve flotile, „Air Manas“ používají typ letadla „Boeing 737-400“ a „737-800“. Letiště má svůj vlastní certifikovanou letecké-technickou základnu provozní údržby letadel. Díky důsledným vzdělávacím programům, zkušené posádce a technickému personálu zajišťují maximální bezpečnost na palubě letadla, se snahou splnit vysoké standardy, aby vyhovovaly potřebám cestujících.

Hlavní prioritou společnosti „Air Manas“ je jeho závazek s mezinárodními standardy kvality a bezpečnosti. V listopadu 2014 letecká společnost se stala prvním držitelem mezinárodního certifikátu ISO 9001: 2008 systém managementu jakosti v Kyrgyzstánu. Místní letecké společnosti, získaly potřebné certifikace. Certifikace ISO 9001 je víceúrovňový proces, který pomůže naší společnosti neustále zlepšovat kvalitu práce, zdokonalování a zlepšování svých vnitřních výrobních procesů, čímž usiluje o dosažení společného cíle - spokojenost našich zákazníků.

V rámci strategie koncepce a rozvoje, letecká společnost „Air Manas“ podporuje iniciativu rozvoje ÚCL KR, který má cíl - zlepšit bezpečnostní standardy a zajistit odchod leteckých společností od černé listiny EU. Proto je nákup nového a moderního letadla, Boeingu 737-800NG, je první v Kyrgyzské republice, který představuje počátek výstupního sektoru civilního letectví naší země na novou úroveň.

Jedním z priorit je vytvoření úplně nového obchodního modelu, který bude založen na vysoké produktivitě. Nízkonákladová letecká společnost „Air Manas“ dává veřejnosti příležitost letět za velmi přijatelné ceny. S použitím moderní a flotily (nová letadla spotřebují méně paliva a je méně pravděpodobné, že dojde k poruše), tam jsou náklady na volitelných luxusních předmětů (většina z nás může udělat, aniž by business třídy kabiny v letadle, vysoce kalorické jídlo na palubě, alkoholické a nealkoholické nápoje). Toto je pouze částečný seznam hlavních zdrojů, díky čemuž „Air Manas“ letecká společnost zakládá své obchodní modely tímto způsobem, s využitím osvědčených postupů.

Air Kyrgyzstán

K dnešnímu dni letecká společnost „Air Kyrgyzstán“ je největší v Kyrgyzstánu. Společnost provozuje pravidelné a nepravidelné lety, a to jak uvnitř země, tak i do blízkého i vzdálenějšího zahraničí.

Letecká společnost „Air Kyrgyzstán“ spolupracuje se známými, více než dvaceti leteckými společnostmi světa, jakož s mezinárodními organizacemi.

Pro zlepšení a automatizaci služeb poskytovaných leteckou společností „Air Kyrgyzstán“ první zavedl elektronický prodej letenek, stejně jako elektronické vzájemné vspořádání, jakož i elektronický registrační systém na cílovém letišti. Partnerskými leteckými společnostmi jsou: Společnost zúčtování "Sophie", "The Ring", "IATVT" letiště Manas, Domodědovo, Emelyanovo, Pulkovo Tolmachevo, Koltsovo, Urumqi, Taškent, Dušanbe, Khujand, Dubaj.

Za účelem splnění mezinárodních standardů a v souladu s mezinárodními bezpečnostními normami, v roce 2011, stará flotila byla odebrána a pravidelné linky byly nahrazeny s letadly Boeing 737-400 a 737-500. Nyní jednájí s dodavateli o pronájmu dalších letadel západní produkce, splňující veškeré požadavky týkající se technických a ekonomických ukazatelů.

V současné době k letům na Boeingech připusteny 13 pilotů (6 jsou kapitány a 7 druhých pilotů) a 35 letušek. V zájmu upevnění svého vedoucího postavení na trhu v oblasti letectví, byly

zajištěny kvality služeb, které splňují světové standardy, a proto je nutné pokračovat ve vlastním vývoji.

Letecká společnost „Air Kyrgyzstan“ dnes uznávaná jako nejlepší letecká společnost KR, získala řadu prestižních ocenění a je nejvýznamnější leteckou společností Kyrgyzstánu. Získala si důvěru a uznání jak v zemi, tak i na celém světě.

Obrázek 2. Lety společnosti Air Kyrgyzstan ze Biškeku



Obrázek 3. Lety společnosti Air Kyrgyzstan z Oše



Ostatní letecké společnosti KR

Avia Traffic Company

V současné době se činnost letecké společnosti se zaměřuje na provozování letů z letišť KR, z Manasa a Oše do Istanbulu, Moskvy, Petrohradu, Jekatěrinburgu, Novosibirsku, Surgutu, Kazani, Irkutsku, Krasnojarsku, Krasnodar, Grozně, Voronezhu. Také pravidelné lety pokračují do Almaty a Dušanbe. Na vnitrostátních linkách do měst - Oš, Jalal-Abad a Isfana. Společnost plánuje do května letošního roku, začít vest pravidelné turistické lety do města Antalya a Dillí, stejně jako v zimě do Egypta. Na základě výsledků roku 2017 společnost dopravila 671 500 cestujících. Takže růst objemu cestujících ve srovnání s rokem 2016 byl 35%.

Možnosti business modelů pro zahraniční společnosti

Ruské

Aeroflot - je největší ruská letecká společnost s hlavní leteckou základnou na moskevském letišti Šeremeťjevo. Na základě prediktivit ruské letecké společnosti poroste počet cestujících ve středoasijském regionu. Mohou a mají v plánu spojit další města RF se městy KR.

Turecké

Turkish Airlines - jsou národní leteckou společností Turecka se sídlem v Istanbulu. Provozuje síť linek do 292 destinací. Hlavní základnou společnosti je Atatürkovo letiště Istanbul, další jsou Mezinárodní letiště Ankara-Esenboğa, Mezinárodní letiště Sabiha Gökçen. Turecké letecké společnosti mají již dlouhodobé stabilní vztahy s letectvím KR. Mají velké potenciály k dalšímu rozvoji.

Německé

Lufthansa - Je největší německou leteckou společností a jednou z největších korporací v letecké dopravě na světě. Obsluhuje přes 200 destinací v Evropě, Asii, Africe a Americe. Německé letecké společnosti budou mít neustálý růst počtu cestujících v letech se středoasijskými městy. Německé a evropské společnosti budou agregátory růstu spolupráce se zeměmi tohoto regionů

Čínské

Air China - je národní dopravce a hlavní letecká společnost Čínské lidové republiky. Sídlo letecké společnosti se nachází v čínském Pekingu, domácím letištem je mezinárodní letiště Capital v Pekingu. Čínské letecké společnosti v blízké budoucnosti budou otevírat letecké linky, které jsou podobné středověké obchodní Hedbavné stezce, pro svou expanzi směřovanou na západ.

České

CSA - jsou česká vlajková letecká společnost s hlavní základnou na letišti Václava Havla v Praze a sídlem na Evropské třídě na Praze 6. České letecké společnosti spolu s Korejskými společnostmi mohou zřizovat letecké spoje s mezipřistáním ve středoasijském regionu. Země středoasijského regionu mají vzrůstající vztahy s Korejskou Republikou, a to je jedním z nejdůležitějších faktorů v rozvoji a zřizování nových linek.

3. Analýza současných možností dopravního spojení s KR

Kyrgyzstán hraničí s Kazachstánem, Uzbekistánem, Tadžikistánem a Čínou.

3.1 Silniční doprava

KR je se všemi zeměmi spojena silnicemi. Velké množství nákladu, především ze Číny a do Kazachstánu a dál do Ruska provádí nákladními auty. Takže hlavní arterie je ve vnitrozemí.

Silniční doprava ve vnitrozemí je omezena v zimě, kvůli sněhovým podmínkám na hlavní nejzatíženější silnici Biškek-Oš. V poslední době vzrostla silniční nákladová doprava směrem do Kazachstánu a dál do Ruska. Je to spojeno s tím, že KR se vstupilo do EEU (Eurasijské Ekonomické Unie), která poskytuje stejná práva všem občanům EEU při dovozu zboží a potravin uvnitř unie (Rusko, Bělorusko, Kazachstán, Arménie).

Podle výše uvedených informací a tím jak se rozvíjí spoje KR s ostatními zeměmi, můžeme si říci, že silniční doprava se stále rozvíjí, především nákladní doprava. Na rozvoj a obnovení železniční dopravy je nutné investovat hodně peněz, aby ustoupila silniční dopravě. Železniční doprava by se mohla stát levnějším způsobem dopravy, ale KR zatím nemá v plánu obnovení železniční dopravy. V krátkodobém horizontu by bylo vyhodné rozvíjet leteckou dopravu. Především se očekává několikanásobný růst osobní letecké dopravy a dlouhodobý růst nákladní letecké dopravy.

3.2 Vodní doprava

Lodní doprava je provozována především na největším jezeře Issyk-Kulu. Tento druh dopravy je určen turistům, které navštěvují jezero.

3.3 Železniční doprava

Železniční spoje má se Uzbekistánem (Taškent-Biškek-Balykčy Balykčy-Biškek-Taškent, Taškent-Žalal-Abad, Žalal-Abad-Taškent) se Kazachstánem (Biškek-Almaty, Almaty-Biškek), a s Ruskem (Biškek-Moskva, Moskva-Biškek).

Železniční doprava KR naposledí byla obnovena v 80. letech minulého století.

Vyznačuje se nízkou rychlostí, pomálějším způsobem dopravy. Například spoj Biškek-Moskva trvá 3 dny a 6 hodin a jízdenka stojí 7600 somů. Naproti tomu letový spoj trvá cca za 4 hodin, a cenové 9000-11000 somů v závislosti na let. společnosti. Čína chce zavést spoj Kašgar (zapadočínské město)-Oš-Taškent. Stávět se zatím nezačalo. Část projektu Hedvabné Cesty (geopolitický projekt Číny, Čína - Střední Asie – Turecko - Evropa), by mohla zvýšit obchodovatelnost čínské zboží po celém kontinentě (Šanchaj-Lisabon).

3.4 Letectví

Hlavním důvodem proč by se měly si rozvíjet letecké linky a spoje, je dáno tím, že je letecká doprava bezpečnějším a stabilnějším způsobem dopravy.

Úřad civilního letectví KR, poskytuje všem zahraničním společnostem 5. a 7. svobody používání vzdušného prostoru uzemí. Konkrétně poskytování této svobody bylo navrhováno CSA, při domluvě letecké linky Praha-Beijing s mezipřistáním v Biškeku (upřesněd trati mezi Prahou a Beijingem). V současné době tato trať s mezipřistáním neexistuje. Mezipřistání v Biškeku používají s benefitem 5. a 7. svobody turecké společnosti Turkish Airlines a Pegasus Airlines. Zahraniční letecké společnosti platí min. daň než tuzemští dopravci. Kyrgyzské letecké společnosti nemají podporu ÚCL KR, ale oni jsou konkurenceschopni se společnostmi ze sousedních zemí (avšak podporované svými státy).

Z výše uvedenými údaji, můžeme říci, že KR má liberální politiku. Tato výhoda umožňuje moderním geopolitickým výzvám, rychlému krátkodobému růstu počtu cestujících a neustálému dlouhodobému rozvoji těm společnostem, které budou maximálně využívat tyto benefity poskytnuté ze strany KR. Zřizování nových linek a nové letecké společnosti budou zvyšovat spolupráci a konkurenceschopnost všech dopravců. Tím budou zřizována nová pracovní místa, a rozvoj infrastruktury. Cennosti a cíle, které Kyrgyzská vláda poskytuje, jsou stejná práva a svobody všem leteckým společnostem a zahraničním cestujícím jako svým obyvatelům. KR je otevřená země, a proto cestujícím z celého světa poskytuje bezvízovou návštěvu KR do pěti dnů, a po vyplnutí dne je nutné udělat registraci se kterou je možné se nacházet na území KR až 30 dní. Neplatí zde žádné omezení s dlouhodobými pobyty.

Konkrétně ze Prahy do Biškeku je možnost spojení přes Istanbul, Moskvu, Dubaj. Tyto velké letecké huby (dopravní uzly) spojují města Blízkého východu, Centrální Asii, Východně Evropy a Sibiře. Výše uvedené letiště nacházejí v klíčových místech světa mezi Evropou a Asií, a některé z nich podporovány velkou finanční podporou. Všechny výše uvedené letiště monopolizují trh a jsou překážkou k rozvoji a růstu počtu cestujících v ostatních letištích. Jistým a logickým důvodem všech argumentů musí být omezené lety z Biškeku do těchto letišť. Horším výsledkem pro cestující je dlouhé čekání a nastup na další letadlo, a neúčelnost těchto letů ze vzájemného oškození okolního prostředí.

3.5 Současný stav a možnosti

Istanbul

1. Největší město a historické centrum Turecka, výhodná geografická poloha mezi Evropou a Asií (most různých kultur)
2. Teplé klimatické podmínky, lázeňské města lákající velký počet turistů.
3. Souhrn turecké kultury, vědy
4. Přední světové letecké společnosti a nejdůležitější letiště huby

Moskva

1. Hlavní město a největší město Ruska
2. Velký počet obyvatel, cizinců (pracujících z zemí SNS a studentů ze celého světa)
3. Podpora vládou v rozšíření a rozvoje letišť
4. Turistická destinace

5. Geografická poloha a regulární spoje se všemi městy Ruska
6. Stimulace a podpora při vytváření cen na tankování

Dubaj

1. Inovativní a moderní město regionu
2. Použití vlastních potenciálů co nejmaximálněji
3. Podpora vlády v rozvoji letectví a rostů počtu cestujících a lakání odborníků v letectví ze celého světa
4. Populární turistická destinace
5. Velký počet pracujících z Jižních Asijských zemí

4. Analyza budoucího rozvoje sítě

Decentrelizace větších hubů, požadavky (rovnoměrný rozvoj)

Moderní trendy a požadavky už začínají davát nové úkoly k rozvoji v rozdělení moci a vlivů do menších měst a zemí, velkým dopravním uzlům, logistickým centrům a tradičním centrům vlivů. Rychlé tempo decentrelizace je třeba uchopit a používat co neoptimálněji, podle našich zájmů. Podpora dopravního rozvoje (včetně letectví) vytváří nová pracovní místa a podporuje hospodářský růst, a tím více lidí bude pracovat co nejblíže ke městům odkud pocházejí.

4.1. Důvod změny

Bezpečnostní situace

Dalším důležitým důvodem, proč by se měli rozdělit spoje velkých uzlů (hubu) do menších uzlů, jsou ekologické požadavky. Parižská dohoda 2018 mezinárodní smlouvá o okolním prostředí, hlavní úkol kterého je zmenšení vzrůstající tendence koncentratu emisí ve vzduchu a vlivů lidstva na přírodu. Nesplnění ekologických požadavek hrozí k bezpečí světa a stabilní fungování dopravních spoju.

Rovnoměrný rozvoj infrastruktury

Vyvoj a rozvoj nové rychlé vláky, elektrických aut.

Ekologické požadavky

Kolem velkých letišť hubu jsou velká znečištění vzduchu a zvýšeny počet emisí. Které škodlivě ovlivňují zdraví obyvatel. Hluk kolem letišť má vliv na životnost hmyzu který udržuje ekologický balans (rovnováhu).

Letecká doprava, stejně jako ostatní druhy dopravy, má nepříznivý vliv na životní prostředí. Ale má své specifické vlastnosti. Nechtěné pneumatické na životní prostředí se snižuje hlavně na dvou faktorech: na emise motorů pracujících v atmosféře a škodlivých látek obsažených ve spalinách a hluku z provozu pohonu. V zásadě se příliš neliší od vlivů na životní prostředí jiných dopravních prostředků, jako jsou automobily, motory, které také spalují uhlovodíkové palivo. Specifika letectví v tom, že za prvé, velké množství použitých pohonných hmot na jedno auto v závislosti na počet pasažerů, a za druhé, v disperzi výfukových plynů a mnohem většímu objemu vzdušného prostoru sahajícímu do stratosférické výšky. Druhá funkce, jak se zdá, je snížit poškození přírody ke specifickým oblastem v provozu letadel, ale zde je specifikem některých typů letadel, zejména výškové, což přispívá k ničení ozónové vrstvy planety. Tato hrozba může mít v blízké budoucnosti fatální následky. Není však stále jasné, až do konce povaha a mechanismy interakce ozonu a výfukových plynů motorů v atmosféře. Zdá se, že je potřeba rozsáhlý výzkum v této oblasti na mezinárodní úrovni. Hluk motoru moderních letadel během vzletu a přistání, nepříznivě ovlivňuje lidské tělo. Vzhledem k tomu, letiště jsou obvykle umístěny v blízkosti velkých měst, která mají velmi vysokou hustotu leteckého provozu, obyvatelé měst, a to zejména v oblastech, nacházejících se v blízkosti letiště, nebydlí k zdaleka

komfortně. S rostoucím objemem letecké dopravy, zvýšení výkonu motoru a hmotnosti letadla nezbytné pro potlačení hluku z letadel přerostla v komplexní problém. Proto ICAO byla nucena zavést zvláštní mezinárodní standardní „Aircraft Noise“. Státy měly mít právo zakázat létající stroje s chudými akustickými vlastnostmi mil. Snížení hluku dosáhneme konstruktivní contrivancí a zavedením speciálních technik pilotáže přidání vnějšího hluku působící v prostředí, letecké motory vznikají silná vnitřní hluku proud cestujících a členů posádky na palubě. Vnější hluk postihuje lidi krátce, uvnitř stejný - po celou dobu letu, a někdy trvá několik hodin. To se stalo jedním z důvodů, proč došlo zaprvé k odmítnutí rozšířeného používání pohonu s vrtulí, a za druhé, využívání strukturálních uspořádání letadla s umístěním motorů v ocase. Kromě určitého zlepšení požární bezpečnosti, toto uspořádání výrazně snižuje hladinu hluku v kabině.

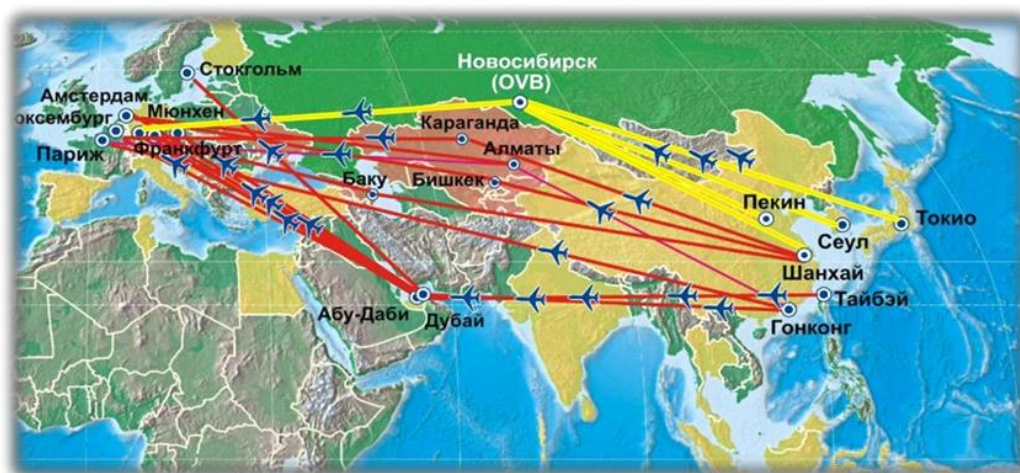
Proto by bylo lepším rozhodnutím vytváření strategie umístění některých spojů na menší letiště, s tím aby co nejméně škodily cestujícím a nezpůsobovaly jim nepohodlné a dlouhé čekání.

4.2. Středoasijský závod o hlavní hub

Středoasijský hlavní hub-letišť, bude mít světový význam.

Ve Středoasijském regionu začíná tajný závod o zavedení svého vlastního hubu mezi městy Taškent, Almaty, Biškek, Astana a Krasnojarsk.

Obrázek 4. Potenciál středoasijských měst v zavedení hub-letišť



4.3. Popis potenciálních hubů

Taškent - hlavní město Uzbekistánů, největší město ve Střední Asii. Má víc než 3 miliony obyvatel, celkem žije v Uzbekistánu cca 35 milionů obyvatel. „Mezinárodní letiště v Taškentu,“ jmenem Islama Karimova - je největší letiště ve Střední Asii, jehož struktura se skládá z mnoha služeb, které poskytují pozemní služby pro cestující, nákladní letadla na mezinárodní úrovni. Taškent spojuje všechna středníasijská města, uzbecká města s velkými uzly především s Moskvou, Dubajem, Istanbulem. Uzbekistán má několika měst, která mají víc než milion obyvatel.

Pohodná geografická rozloha která by mohla spojit Čínu, Evropu, Turecko, Rusko, Indii. Středověká historická města, lakající turisty ze celého světa (Samarkand, Buchara). Nová politická situace, reformy které provádí nová vláda, uvolnění trhu.

Letecká společnost Uzbekistan Airways je nejbezpečnější společností ve Střední Asii.

Hlavní výhodou letiště jsou jeho technické možnosti. To zahrnuje dvě dráhy - sever a jih, což odpovídá druhé kategorii ICAO a umožňuje přijímat všechny typy letadel, hlavní pojezdové dráhy, se 110 parkovacími místy letadlům pro dálkové a střední tratě.

Provedena rekonstrukce přistávací dráhy, osvětlovací zařízení, komplexu terminálu, který je vybaven moderním speciálním vybavením a technickým vybavením, mají lepší úroveň služeb pro cestující a letadla.

Letiště „Taškent“ má dva terminály pro cestující. Vzdálenost mezi terminály - 7 km. Mezi terminály jezdí taxíky a autobusy №77, 45, 47, 11. Pro skupiny je k dispozici přepravní služba «Shuttle bus» mezi terminály na základě předběžné žádosti organizací cestovního ruchu.

Odbavování a přijímání cestujících v blízkého i vzdáleného zahraničí se provádí přes pohodlný terminál Taškent-2, který je vybaven moderním zařízením.

Obrázek 5. Mezinárodní lety společnosti Uzbekistan Airways z Taškentu



Obrázek 6. Vnitrostátní lety společnosti Uzbekistan Airways z Taškentu



Almaty – je bývalé hlavní a největší město v Kazachstánu. Má více než 2 miliony obyvatel. RK má více než 18 milionů obyvatel.

Na letišti Almaty bylo uvedeno do provozu, osvětlovací zařízení, které splňuje požadavky kategorie IIIB ICAO a umožňuje vzlet a přistání v podmínkách snížené viditelnosti z 75 metrů, 19.prosince 2011. Dříve letiště zprovoznovalo zařízení kategorie IIIA ICAO, ve kterém letadla mohly přistát s viditelností více než 200 m. Náklady na modernizaci zařízení činily \$ 2.234.000. (330 milionů tenge) a byly zaplacený z vlastních prostředků letiště. [3]

Geografická rozloha a populární turistická destinace. Podpora vlády k rozvoji turistiky. Finanční a ekonomické centrum Střední Asie.

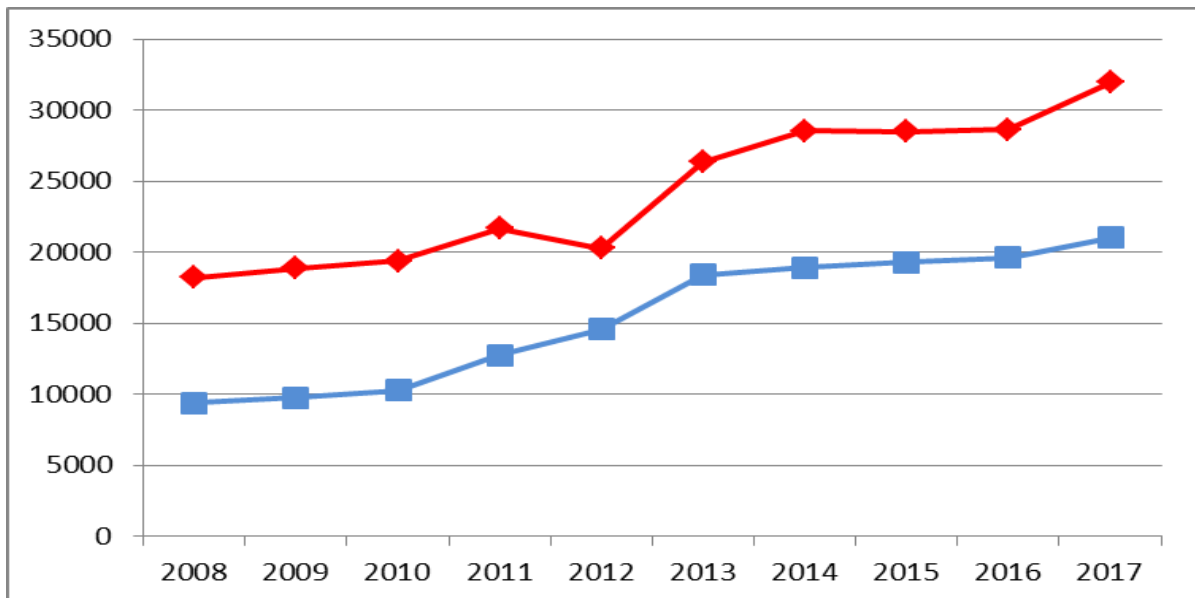
Obrázek 7. Mezinárodní lety z Almaty



Бишкек – hlavní město Kyrgyzstánu. Největší město, víc než 1 milion obyvatel. Kyrgyzstán má 6,25 milion obyvatel. Velký počet vnitrostátních migrantů. Větší počet student z Indie, Turecka a ze ostatních zemí.

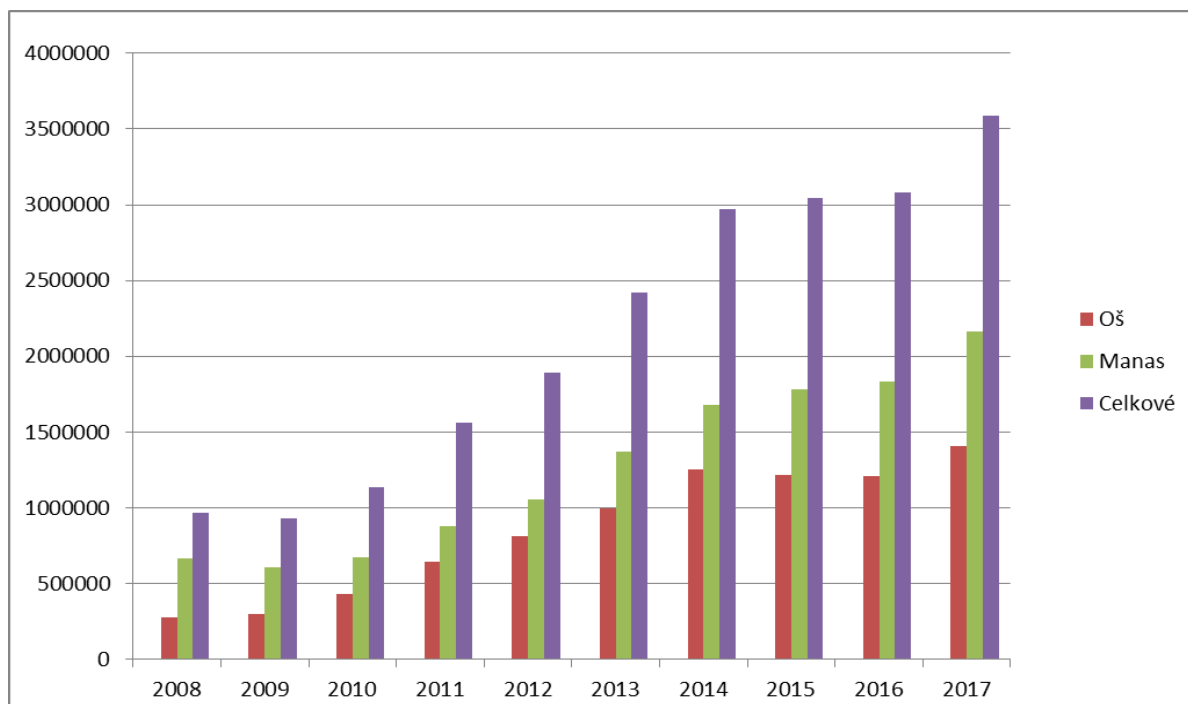
Vyhodná geografická rozloha. Liberální otevřená politika k zavedení na trh. Turistická destinace, Nomad Olympic Games. Nebezpečné letecké společnosti, všechny jsou v blacklistu EK. Multikulturismus států, víc než 80 národností.

Růst počtu letů.[1]



Ve výše uvedeném grafu ukazány růst počtu letů v období 2008-2017 let. Červenou barvou jsou označeny všechny lety, modrou mezinárodní lety. Podle grafu můžeme konstatovat dvounásobní růst za posledních 10 let, s předpokladem dalšího růstu v budoucnosti.

Harmonogram růstu počtu cestujících. [2]








V tomto harmonogramu je vidět růst počtu cestujících pro letiště Oš, Manas a celkově ze všech letišť v KR. Červená označuje cestující pro letiště Oše, zelená hlavní letiště Manas a fialová cestujících ze všech letišť KR.

Podle výše uvedených údajů můžeme vidět růst počtu cestujících a letů na letištích KR.

Rok	Oš	Manas	Celkové
2008	275526	667243	965759
2009	299451	604963	927339
2010	430305	673463	1135294
2011	642766	879259	1562755
2012	810285	1052640	1893033
2013	997050	1372380	2420253
2014	1253914	1679800	2971965
2015	1217427	1778603	3042392
2016	1210572	1834277	3082931
2017	1409768	2164858	3586337

Tabulka 2. Počet cestujících na letištích KR za posledních 10 let

V této tabulce je přesný počet odbavených cestujících na letištích KR za posledních 10 let. V souladu se všemi údaji můžeme s jistotou předpokládat neustálý růst cestujících.

A319		
Délka [m]	33,84	
Rozpětí křídél [m]	34,10	
Dolet [km]	4700-6800	
Cestovní rychlost [km/h]	850	
MTOW [kg]	75 500	
Počet sedadel	134	
Šířka kabiny [m]	3,70	
Délka kabiny [m]	19,80	
A320		
Délka [m]	37,57	
Rozpětí křídél [m]	33,91	
Dolet [km]	5600	
Cestovní rychlost [km/h]	850	
MTOW [kg]	77 000	
Počet sedadel	160	
Šířka kabiny [m]	3,70	
Délka kabiny [m]	22,40	
A321		
Délka [m]	44,51	
Rozpětí křídél [m]	34,10	
Dolet [km]	5 600	
Cestovní rychlost [km/h]	850	
MTOW [kg]	89 000	
Počet sedadel	220	
Šířka kabiny [m]	3,70	
Délka kabiny [m]	34,44	
A330-300		
Délka [m]	63,6	
Rozpětí křídél [m]	60,3	
Dolet [km]	10500	
Cestovní rychlost [km/h]	870	
MTOW [kg]	242000	
Počet sedadel	295	
Šířka kabiny [m]	5,28	
Délka kabiny [m]	50,35	
B737-800		
Délka [m]	39,5	
Rozpětí křídél [m]	35,7	
Dolet [km]	5665	
Cestovní rychlost [km/h]	852	
MTOW [kg]	79000	
Počet sedadel	189	
Šířka kabiny [m]	3,54	
Délka kabiny [m]	38	

Tabulka 3. Typy letadel, které by mohly letát na naplánovaných destinacích.

Obrázek 8. Návrh zavedení letů s mezipřistáním v Biškeku



Ve výše uvedeném obrázku je jasně vidět zeměpisnou atraktivitu Středoasijského regionu při zavedení letů z Evropy do Východní Asii.

4.4. Podmínky pro letecké společnosti EU

Podepsat s Ruskem vzájemné smlouvy a jejich rozšíření. Každá letecká společnost by měla používat co možná nejméně typů letadel, aby údržba a výcvik pilotů byl co nejméně nákladný. Před otevřením nové linky do ruských měst je důležité provést analýzu a spočítat z jakých měst a z jakých zemí lidé létají do ČR přes Moskvu a St.Peterburg.

Výhody:

- Vyšší zaměstnanost
- Zlepšení ekonomiky letišť
- Rozvoj regionů
- Příliv turistů

Jeden z důležitých faktorů je aby létali do ČR nejen do Prahy, ale i do Pardubic (alternativa pro cestovatele Moskva-Praha, Moskva-Krakov, Wroclaw), Brna (Moskva-Praha, Moskva-Bratislava, Moskva-Vídeň) a Ostravy (Moskva, St. Petersburg - jižní Polsko)

Střední Asijský trh je pro evropské letecké společnosti uzavřený.

Cestující ze Střední Asie letají přes Moskvu, Istanbul, Dubaj. Pro cestující z Evropy nejsou tato spojení pohodlná z hlediska čekání v transferních zónách. A proto by bylo výhodné vytvořit nové letecké linky, letající do Středníasie přímo. Za posledních 5 let roste turistický zájem o země Středníasie, a proto vytvoření přímých linek je velice žádané.

Výhody:

- naplnění kapacit malých letišť, zvýšení efektivity;
- zvýšení příjmů letových poplatků;
- zkrácení celkového času pro cestující z jiných regionů;
- snížení emisí, hluku, negativních vlivů na životní prostředí v okolí velkých letišť hubu

Nevýhody :

- Investice k rozvoji letištní infrastruktury, rozšíření modernizace terminálů.

5. Provozně-technické zhodnocení navrhované linky

Vzdálenost navrhované letů

Praha – Taškent 3900 km

Praha – Biškek 4100 km

Praha – Almaty 4300 km

Vyhodné typy letadel

Nevyhody

Málý počet cestujících ze Střední Asii, a větší počet cestujících z Evropy a to zejména sezonní cestující (letní, zimní period).

Nacházení některé společností v blacklist EK, což jím zakazováno letat do Evropy

Cena odbavení

Ze letu z Německa do Číny můžeme zařídít technické přistání v Biškeku. Existuje pět silných konkurentů: Almaty, Karaganda, Krasnojarsk, Novosibirsk a Taškent.

Charterové lety zatím nepreferují přistání v Biškeku, protože v ruských letištích je cena leteckého paliva o 20% levnější než v KR. Kromě toho letecká společnost může přeplatit vše ostatní – k letišti, k letecké navigaci, za cargo terminál služby, ale to bude ještě pokryt všemi jejími náklady díky úsporám z pohonných hmot.

Za druhé, tamních letištích je vždy praxe slev na „tehstopy“- zastavení letadlo do 24 hodin na letišti bez vykládání a nakládání. Oficiální ceny v Almaty a Taškentu dražší než v Biškeku na 10 tisíc dolarů pro full service průměru „Boeing 747-200“proti našim 7000 dolarů. Ale, v Taškentu i v Almaty jsou větší slevy až do 70%, a ve skutečnosti dopravce zaplatí od 3000 dolarů, což je dvakrát levnější než úředné poplatky Biškekského letiště. Na základě toho Biškek má v plánu zavedení slev ve výši 50%, a také 2000 dolarů na letištní pozemní odbavení a 1,5 tisíce dolarů za poskytování letových navigačních služeb.

Cena leteckého paliva za tunu:

Biškek - 1230 dolarů;

Almaty – 1391 dolarů;

Taškentu – 1800 dolarů;

Novosibirsku a Krasnojarsku, které jsou v těsné blízkosti ropných rafinerií - 950 dolarů.

Zvýšení cen v RK a bude mít jistý vliv na ceny v KR. KR splnuje 20% své potřeby, zbývající 80% se zakoupí z Ruska. KR nakupuje palivo z Ruska, přichází skrze RK.

Některé nevýhody, které brání zvýšení počtu charterových letů do Kyrgyzstánu. Sloužil jedné letadlové lodi budou muset vypořádat s třemi různými společnostmi - letového provozu (vzduch), na letišti (pozemní), manipulace s nákladem a tankování společnosti. V jiných městech, tam jsou tři společnosti pod jednotným vedením, a my jsme tři různé struktury, nemají žádný vliv na sebe navzájem.

Podrobný popis plánované linky

Pro letecké společnosti je důležité, aby se o ceně pohonných hmot jednalo nejméně 30 dnů ode dne zveřejnění. V Biškeku, tankovací společnosti mohou přijmout jednu cenu, a změnit jí do jednoho týdne (možná to není závislé na nich).

Poplatek za vzlet a přistání letadla je stanoven ve výši 643 somu na každou tunu hmotnosti. Pro srovnání, v Almaty, tento poplatek je 1109 somu a v Taškentu - 685 somu na tunu.

1 dolar = 68 somů

KR má v plánu zvýšit počet charterových letů do Biškeku. V uplynulém roce bylo 60-80 charterových letů za měsíc. Nyní je více než sto, z nichž polovina - zcela nové. V březnu, přibylo 12 nových tras, byly odebrány z Taškentu a Almaty.

Stávající komplex letiště je schopen zvládnout třikrát více cestujících, než dříve. V roce 2011 bylo přepraveno 1,562755 lidí. To je skutečná kapacita terminálu - 4,8 milionu lidí.

Ke zvýšení přepravy cestujících je potřebné provést obnovu terminálu. Musíme si přiznat slabé technické vybavení pozemních služeb, to znamená, že slouží více letům.

Například palubu letadla v zimě musíme ošetřit speciální kapalinou, která by neměla tvořit led. Priorita se dává pravidelným linkám, aby se dodržel přísný harmonogram. Měli jsme případ, kdy charterový let s 300 vojáky na palubě, musel odletět se 4 hodinovým zpožděním po odbavení třech pravidelných letů. Také máme nedostatek zařízení pro čištění toalet, remorkéry a parkování. Runway je máme dobré a parkoviště až pro 20 letadel.

Od 5. července každou středu do konce srpna, 30 letadel bude létat z Taškentu do letiště Tamchi, se 190 cestujícími na letadle „Boeing 757“vystoupí lety na trase Taškent - Tamchi - Taškentu. doba letu - 1 hodina 20 minut. Let stojí \$ 340.

Také otevření přímých letů do Issyk-Kul z největších měst na Sibiři - Novosibirsk. Embraer 170 rovina S7 Airlines ve středu a v pátek budou lety Novosibirsk - Tamchi - Novosibirsk. Doba letu - 2 hodiny 50 minut.

Očekáváme obnovení mezinárodních letů Astana - Tamchi - Astana, Almaty - Tamchi - Astana a Almaty - Tamchi - Almaty. O cenách za tryskové palivo, charterové lety do Kyrgyzstán a „inteligentní“ silnice na letišti „Manas“ v Kazachstánu cen deregulace leteckého paliva vedlo k prudkému nárůstu cen pohonných hmot. Tak, podle kazašských médií, prodejní cena leteckého paliva se v roce 2012 zvýšila o 200% ve srovnání s rokem 2010. Ceny v Kazachstánu jsou jedny z nejvyšších na světě. Almaty a Karaganda - mezi nejlepšími konkurenty v Biškeku užívajících

charterové lety. Na situaci leteckých pohonných hmot v Kyrgyzstánu, a o tom, jak růst cen v sousední zemi může mít vliv na lety do Biškeku,

Úkoly, které má před sebou letiště „Manas“ plní úspěšně. Nyní vedení ke vypracování strategického plánu společnosti pro další rozvoj ve čtyřech hlavních oblastech:

- rozšíření infrastruktury, rekonstrukce budov na letišti „Manas“, „Oš“ a „Issyk-Kul“;
- modernizace a technické dovybavení;
- zvýšení podílu leteckých a neleteckých příjmů, rozvoj tarifní politiky přilákání leteckých společností a rozšíření seznamu leteckých služeb;
- zavedení systému managementu bezpečnosti, školení zaměstnanců, poskytování pozemní služby pro automatizaci procesů.

Letiště „Manas“ za minulý rok sloužilo 2,164 milionů lidem, se 400 zaměstnanci v jedné směně. Letiště v Londýně „Heathrow“ sloužilo více než 60 milionům lidem, ale na jedné směně funguje také 400-600 lidí. Stejný počet lidí zvládne mnohem více letů automatizací procesů. Realizace této myšlenky je závislá na financování a času. A proto musíme si zvýšit efektivitu letiště a používat potenciál co nejmaximálněji.

5.1 Koncepce hubu

Koncepce hub-letiště, tranzit a transfer cestujících

- Hlavní hub-letiště je ve skutečnosti, tranzit a transfer z letišť. Doprava prostřednictvím největších zahraničních hubů je organizována na principu "huby" a "paprsky". Na začátku roku hub letiště shromažďová prostřednictvím dálkových cestujících, meziregionální a mezikontinentální linky. Tito cestující jsou pak odesíláni na regionální a místní trasy (paprsky) v cílových koncových bodech, kde je to pro hlavního dopravce létat nerentabilní.
- Počet transferových cestujících na letištích Frankfurt, Amsterdam, Kodaň je více než 40 % počtu cestujících na pravidelných linkách v Bruselu a Heathrow více než 30 %. Doprava cestujících může být pouze na pravidelných linkách, tuzemských i zahraničních společností. Cestující ví předem, kdy má létat dále od letiště, ale to vyžaduje tvorbu hlavního letiště se spojovacími vlnami a odpovídající infrastrukturu. Obvykle cestující procházejí přes transferové zony (hub-letiště) zde pouze přestupují na další letadlo.
- Nejúspěšnější v oblasti exportu služeb v letecké dopravě jsou země na Středním východě. Za 1 milion dolarů hrubý domácí produkt (HDP) Spojené arabské emiráty a Katar 93,0 přitahuje 88,4 transferového cestujícího. Následují asijsko-tichomořské země Singapur a Hongkong.
- V Evropě níže uvedených ukazatelů a rozsah od 10 do 20 cestujících. V některých zemích je počet mezinárodních transfer cestujících je srovnatelný s místní (počáteční/koněčny) a Katar je jedinou zemí na světě, kde je transferních cestujících více než počáteční/koněčny. Ve Spojených Arabských Emirátech, Nizozemí a Singapuru je na 2 cestující transferní jen 1.
- Mnoho zemí se snaží získat stabilní dodatečný příjem z transferových cestujících. Například v Singapuru, Kuala Lumpur, Hong Kongu, Dubaí, atd. V těchto městech existují speciální

programy, například "Singapur mezipřistání svátky". V rámci těchto programů jsou zjednodušené vízové požadavky. Mezi tyto programy patří návštěva mnoha turistických atrakcí.

Faktory atraktivity pro uzlového letiště-hubu:

- Geopolitické pozice (hlavní město centrem hospodářského prostoru);
 - Rozvoj její infrastruktury (letištní, pro cestující a cargo terminálu, dopravní spojení, systém ATC);
 - Kapacita a vývoj na domácím i mezinárodním dopravním trhu;
 - Úroveň služeb pro cestující a náklad na letišti. Další kritéria pro zvýšení úrovně služeb pro stanovení uzlového letiště:
- Schopnost organizovat požadovaný počet spojů a nedostatek omezení jejich růstu. (není omezená možnost růstu kapacity/dalšího rozvoje). Na hlavní zahraniční hub-letištích je průměrný počet příjždějících letů, se kterým je možné provést minimální čas pro změnu na odlet se pohybuje mezi 50-70 jednotkami přiletu a odletu za hodinu (Frankfurt, Amsterdam), 20-30 letu (Helsinky, Vídeň). Úkolem uzlového letiště je koncentrace příchozích toků letů a distribuování je do odchozího směru organizováním takzvaně "styčných vln letu."(spojovacích vln dopravy)
- Propustnost cestujících, nákladů a schopnost poskytovat a zajišťovat dlouhodobou vysokou úroveň služeb pro letecké společnosti a cestujícím. Komplex letiště, komfort a úroveň služeb v letecké dopravě ovlivňuje volbu cestujícího při přestupu z uzlového na regionální letiště.

5.3. Požadavky k hubu

Komplexní mezinárodní letiště hubu musí splňovat určité požadavky:

- Schopnost zajistit čas transferu v souladu s požadavky na dopravce a na celosvětovou praxi prostřednictvím uspořádání dalších letů podle rozvrhu. Optimální doba pro spojení je dosaženo zaměřením na příchozím a odchozím mezinárodním a domácím počtu cestujících v jednom letištním areálu na přítomnosti odpovídajícímu systému zavazadlového zpracovávání.
- Možnost rozvoje letiště a letištního areálu. Oblast letišť, počtu a umístění drah, vzdálenost od letiště do města, za přítomnosti nebo nepřítomnosti půdního fondu pro rozvoj letiště ukládají omezení ohledně kapacity a schopnosti celého letiště. Obvykle uzlové letiště mají dva nebo více nezávislých drah, což umožňuje efektivnější využití možnosti zvýšení počtu letu. Možnosti budování nové přistávací dráhy jsou vážně omezeny s zákony životního prostředí a nedostatkem prostoru. V této situaci, rozšíření šířky pásma a dalších letištních zařízení, například terminály pro cestující a jiné, ztrácí smysl.

5.4. Popis důležitých faktorů, které by mohly zvýšit propustnost letiště hubu Biškek

Migrace ze KR

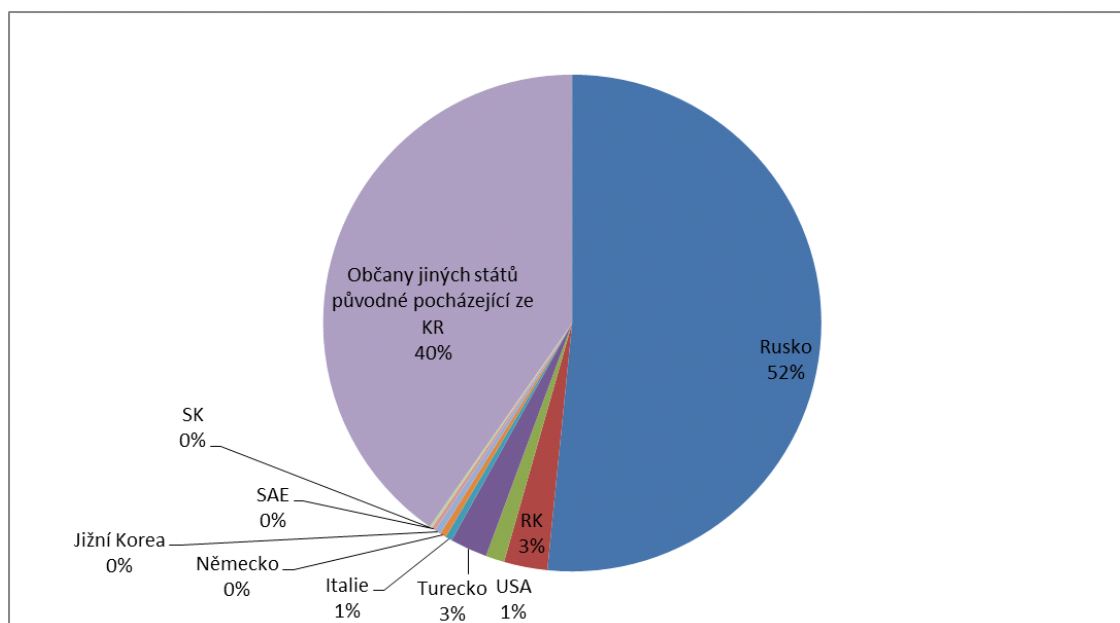
Počet obyvatel KR stanovených migračními orgány v hostitelských zemích v roce 2018.

Celkový počet obyvatel Kyrgyzské republiky stanovených migračními orgány v hostitelských zemích v roce 2018:

Země	Občane KR, (tisíc lidí)
RF	640
RK	35
Turecko	30
USA	15
Italie	5,5
Korea	5
Německo	5
Spojené Arabské Emiraty	3
Velká Britanie	2

Tabulka 4. Občane KR pracující v zahraničí

Diagram 1. Občané KR a občané jiných států původně pocházející z KR, které se nacházejí mimo KR [4]



Převody peněz migrantů, prováděny prostřednictvím přenosového systému podle Národní banky Kyrgyzské republiky pro rok 2016 v Kyrgyzstánu 1991,3 milionů amerických dolarů byly přeložené, a za 11 měsíců roku 2017 - 2288,09 milionů amerických dolarů, což je o 20 % více než za stejně sledované období loňského roku.

Z léta roku 2014 do konce roku 2015 kleslo počet pracujících v zahraničí, hlavně v Rusku, tak, jak byla krize a klesání rublu vůči ostatním měnám. Pak přišel jistý růst počtu pracujících v Rusku, normalizace rublu, vstup KR do EEU, ve které občané KR měli stejná práva jako všichni občané EEU (Ruska, Běloruska, Kazachstánu, Arménie). Podle prediktivit odborníků v krátkodobém periodu bude vzrůstat počet pracujících občanů KR mimo tuzemsko.

Faktory které potvrdí výše uvedené informace:

-Pomalé tempo vytváření nových pracovních míst k rychlému růstu ekonomicky aktivních občanů za posledních 10 let (deficit).

-Pomalý růst platů a hospodařství, rychlý růst cen potravin a zboží.

Vnitrostátní migrace

Na pozadí nedostatku orné půdy na jihu země, nedostatečnému růstu průmyslu a zvýšení počtu ekonomicky aktivních obyvatel, neustále roste proud vnitřní migrace z jihu země. V této souvislosti v Chujském kraji a ve městě Biškek se stabilně zvyšuje tok vnitřních migrantů. Za poslední 27 let, podle oficiálních údajů více než 1,5 milionu obyvatel změnilo trvale bydliště na vnitrozemi. Výše uvedených údajů roste vnitrostátní cestování obyvatel, a v posledních letech neustále roste počet cestujících letadly (to zejména v zimě).

Turistika

Z antičnických dob území Kyrgyzstánu byl důležitým místem na nejvytíženějších mezinárodních tranzitních spoje, diplomatické a kulturní komunikace mezi Východem a Západem. Zabírá výhodná geografická poloha na obchodních cestách, absorbuje sama o sobě kulturní úspěchy na východ a na západ.

V poslední dobu turistická destinace do Kyrgyzstánu se popularizuje na světě. V nejpopulárnějších novinách ve všech seznamů populárních turistických destinací, turistika v KR jsou první desítky a pětce. Přispívá k popularizaci turistiky do KR liberalní zákony, není nutnost mít víza k návštěvě KR, což ulehčí turistům přístup do území.

V posledních pěti letech, podíl služeb cestovního ruchu v rozmezí 3,4-4,7 % HDP.

Podle mezinárodních expertů Kyrgyzstán využívá svůj turistický potenciál z méně než 15 %, je to nízkým podílem cestovního ruchu na HDP. Podle světové cestovní asociace a asociace cestovního ruchu, je Kyrgyzstán na 103.místě, zatímco globální průměr je 5,2 %.

Příjmy z cestovního ruchu v roce 2014 činily 560.5 milionů dolarů. Kyrgyzstán navštívilo přes 3 miliony lidí.

Kyrgyzstán může rozvíjet, rekreační druhy turistiky, ekoturistiku, turistické akce, dobrodružství i ethnotourismus. Každý region může vybrat a objevit některé z výše uvedených typů cestovního ruchu.

Existuje potenciální zdravotní turistika (prevence nebo rehabilitace). Takže bereme na vědomí mezinárodní události, například navrhovaného konceptu "Světové hry nomádů", které se konají jednou za dvě roky.

V poslední světové hře nomádů se zúčastnilo více než 60 zemí světa. V konceptu her jsou národní hry Středoasijských a Sibiřských národů. V dobu kdy se konají hry přijíždí mnoho turistů ze celého světa.

Cestovní ruch je jedním z prioritních odvětvích hospodářství v Kyrgyzstánu. Pro rozvoj domácího a mezinárodního cestovního ruchu má země bohaté přírodní rekreační a ekologické capacity. V Kyrgyzstánu jsou známé horské vrcholy jako vrchol Poběda (7439 m), vrchol Lenina (7134 m), Julské Alpy (6995 m) jeden z nejdelších ledovců "Jenylchek" je také turistickou atrakcí po celém světě.

Na území republiky je 14 rezortů a rekreačních oblastů, 10 horských středisek a horolezeckých klubů. Rekreační hodnoty v země podléhají existenci velkých zásob bahna, minerální vody a tepelných zdrojů, ekologicky čisté a téměř nedotčené krajiny. To vše dohromady vytváří jedinečné podmínky pro turistiku a rekreaci v Kyrgyzstánu, a dlouhodobému neustalému růstu počtu turistů.

Kromě přírodních zajímavosti má Kyrgyzstán bohatou historickou minulost. Skrze něj procházely velké hedvábné stezky. Na území republiky je více než 5 tisíc historických a kulturních památek.

Nomad Olympic Games

Celosvětové lidové hry tradičních národnosti, které se konají jednou za 2 roky. V posledních hrách v tomto roce se zúčastnilo 1200 sportovců ze 62 států celého světa. V dobu, kdy se konají hry KR navštěvují velký počet turistů.

6. Vybávenost Kyrgyzstánu pro zabezpečení letecké dopravy

V Kyrgyzstánu jsou 11 letišť. Tato letiště jsou provozována společností Mezinárodní Letiště Manas s.r.o, u které 80% akcií je ve vlastnictví státu. Letiště Manas (Biškek), Oš, Issyk-Kul (Tamchi) a Karakol jsou mezinárodní letiště.

Letiště v KR byla postaveno a uvedeno do provozu v 60-80 letech minulého století. Nebyly provedeny generální opravy umělých krytin, došlo k pokrytí opotřebených drah, pojezdových drah a zástěry letišť, odpisy a zastarávání rozhlasových zařízení a meteorologické komunikace. Letiště domácí letecké linky potřebuje rekonstrukci nátěrů v pracovní oblasti (dráhy, pojezdové dráhy a zástěry) Letiště potřebuje generální opravy a zakrytí. Provést opravy je možné v nadcházejících letech.

6.1 Biškek

Popis letiště Manas hlavního města Kyrgyzstánů

Mezinárodní letiště Manas (IATA: FRU, ICAO: UCFM) (dříve UAFM) je hlavní mezinárodní letiště v Kyrgyzstánu se nachází 25 kilometrů (16 mi) na sever-severozápadně od hlavního města Biškeku,

Country	Kyrgyzstan
ICAO ID	UAFM
Time	UTC +6(+7DT)
Latitude	43.061306 43° 03' 40.70" N
Longitude	74.477556 074° 28' 39.20" E
Elevation	2,090 ft / 637 m
Type	Military and Civil, joint use airport
Magnetic Variation	005° E (01/06)
Operating Agency	CIVIL GOVERNMENT, (LANDING FEES AND DIPLOMATIC CLEARANCE MAY BE REQUIRED)
Alternate Name	None
Near City	Bishkek
Operating Hours	24 HOUR OPERATIONS
Communications	BISHKEK, TWR 118.1

Tabulka 5. Obecná informace letiště Manas (Biškek)

Domácí letiště pro společnosti:

Air Manas

Avia Traffic Company

Air Kyrgyzstan

Webová stránka www.airport.kg

6.2 Oš

Oš - jeden z největších letišť Fergánského údolí. Letiště je součástí MLM s.r.o. Letiště se nachází 9 km severněji od Oše, nejdůležitějšího města jihu Kyrgyzstánu. Hlavním účelem mezinárodního letiště Oše - je uspokojování potřeb letecké dopravy celého jihu Kyrgyzstánu. Město Oš se nachází ve vzdálenosti 389 km od Biškeku, 322 km od Taškentu, 103 km z Namanganu, 43 km od Andižane.

Letiště má tři pojezdové drahy, a peron má 14 parkovacích míst. Betonová dráha má délku 2814 m a maximální šířku 45 m, datum uvedení do provozu. - 1974. Do mezinárodního provozu byl uveden v roce 1992. Hlavní operátoři jsou: Air Kyrgyzstán, Avia Traffic Company.

Mezinárodní letiště Oš provozuje pozemní odbavení letadel domácích i mezinárodních leteckých společností, naplánované, pravidelné i charterové lety, stejně tak poskytuje služby non-letectví podnikání. Letiště je schopné přijímat všechny typy letadel.

Cílem všech letištních služeb je maximální zkrácení doby trvání operací pro příjem, odbavování cestujících, zavazadel, nakládu a vykládání a servis letadel na bezpodmínečné dodržování požadavků ochrany letectví.

V posledních letech byla odbavovací hala rozšířena na plohu 2160 m², z 5000m² do 7160m², což umožnilo zvýšit kapacitu 450 cestujících za hodinu až ke 600 cestujícím za hodinu.

V roce 2012, Ošské letiště dopravilo 810285 cestujících, a v roce 2017 - 1358937 cestujících. To znamená, že nárůst byl 59,6% oproti roku 2012.

Avia Traffic Company	Bishkek, Irkutsk, Krasnoyarsk-Yemelyanovo, Moscow-Domodedovo, Moscow-Zhukovsky, Novosibirsk, St Petersburg, Surgut, Yekaterinburg
China Southern Airlines	Ürümqi
Air Manas	Bishkek, Dushanbe, Krasnoyarsk-Yemelyanovo
Globus	Moscow-Domodedovo
S7 Airlines	Novosibirsk
Tez Jet Airlines	Bishkek, Issykkul/Tamchi
Air Kyrgyzstan	Bishkek, Krasnoyarsk-Yemelyanovo, Surgut
Ural Airlines	Moscow-Domodedovo, Moscow-Zhukovsky, St. Petersburg, Yekaterinburg

Tabulka 6. Letecké společnosti a její destinace

Country	Kyrgyzstan
ICAO ID	UAFO
Time	UTC +5(+6DT)
Latitude	40.608989 40° 36' 32.36" N
Longitude	72.793269 072° 47' 35.77" E
Elevation	2927 feet 892 meters
Type	Civil
Magnetic Variation	004° E (01/06)

Operating Agency	CIVIL GOVERNMENT, (LANDING FEES AND DIPLOMATIC CLEARANCE MAY BE REQUIRED)	
Alternate Name	None	
Near City	Osh	
Operating Hours	24 HOUR OPERATIONS	
Communications	OSH	TWR 118.3

Tabulka 7. Obecná informace Ošské letiště

6.3 Tamchi

Mezinárodní letiště Tamchi (IATA: IKU ICAO: UCFL) – se nachází ve vesnici Tamchy, Issyk-Kulském kráji KR. V roce 2016 mezinárodní letiště „Issyk-Kul“ získala IATA kód - IKU. Letiště zahájila činnost v roce 1975 jako nahradní letiště pro blízké letiště Cholpon-Ata (nyní zaniklý). Runway a terminál byly postaveny v roce 2003. Toto letiště je v provozu 24 hodin denně. Letiště se nachází 35 km od města Cholpon-Ata, patří do skupiny 4D (klasifikace ICAO). Letiště je ve výšce 1653,8 metrů, délka dráhy 3800 m, šířka - 45 m. Povrchová úprava: armobeton. Letiště má parkovací místa pro 7 letounů. Otevření prvního letu bylo zahajeno v roce 2017.

V roce 2016 bylo rekonstruováno, bylo instalováno nové moderní světelné signální zařízení, přístrojový přistávací systém ILS, meteorologická zařízení, modernizované elektrické soustavy, rekonstruován terminál, prodloužena draha atd. Letiště schváleno pro použití celý den od 29. srpna 2016.

Tez Jet	Osh
Uzbekistan Airways	Tashkent
S7 Airlines	Novosibirsk
Qazaq Air	Almaty

Tabulka 8. Letecké společnosti a její destinace letů

Country	Kyrgyzstan	
ICAO ID	UAFL	
Time	UTC +5(+6DT)	
Latitude	42.588333 42° 35' 18.00" N	
Longitude	76.713333 076° 42' 48.00" E	
Elevation	5423 feet, 1653 meters	
Type	Civil	
Magnetic Variation	004° E (01/06)	
Operating Agency	CIVIL GOVERNMENT, (LANDING FEES AND DIPLOMATIC CLEARANCE MAY BE REQUIRED)	
Alternate Name	YSYKKUL	
Near City	Cholpon-Ata, Balykchy	
Operating Hours	SEE REMARKS FOR OPERATING HOURS OR COMMUNICATIONS FOR POSSIBLE HOURS	
Communications	YSYKKUL	TWR 118.7

Tabulka 9. Obecná informace letiště Tamchi

6.4. Vybavenost kyrgyzských letišť

Letiště Manas je v provozu 24 hodin denně a jeho systém ILS CAT vyhovuje normám ICAO II, který umožňuje provoz letadel s nízkým stropem (30 metrů (98 ft)) a viditelností (350 metrů (1,150 ft)). Je to také místo tranzitního střediska v Manas, dříve známý jako Manas letecká základna, základna amerického letectva podpůrné operace Trvalá svoboda a Mezinárodních bezpečnostních podpůrných sil v Afghánistánu.

6.5. Historie letišť

Letiště Manas bylo postaveno jako náhrada za staré letiště Biškeek, které bylo umístěno na jih od města, a pojmenovano podle kyrgyzského epického hrdiny Manas, na podnět nejvýznamnějšího spisovatele i intelektuála země, Čingize Ajtmatova. První letadlo přistálo v Manas v říjnu 1974, se sovětskou Premierem Alexejem Kosyginem na palubě. Aeroflot zahájil letištního první pravidelný let Moskva-Domodědovo dne 4. května 1975.

Když Kyrgyzstán získal nezávislost od Sovětského svazu v roce 1991, letiště neinvestovalo do rozvoje infrastruktury, zůstalo zanedbané téměř deset let a zustalo tak 60 vraků letadel vrtulníků ze sovětské éry, byly ponechány v zastaví na letišti, rampě na východním konci pole.

Se začátkem operace Trvalá svoboda, Spojené státy a jejich koaliční partneři okamžitě hledali povolení u kyrgyzské vlády využít letiště jako vojenskou základnu pro operace v Afghánistánu. Koaliční síly přišly na konci prosince 2001 a okamžitě na letišti viděli nebývalý rozmach operací a zařízení. Opuštěná letadla byla vrácena do pastvin vedle ramp, aby vytvořila prostor pro koaliční letadla a velké, polopermanentní hangáry byly konstruovány tak, aby se staly domácí pro koaliční stíhací letadla.

V roce 2004, byla přidána nová parkovací rampa v přední části terminálu pro cestující, aby se zvětšil prostor pro větší benzínového čerpadla a dopravních letounů, jako je KC-135 a C-17.

Přibližně v téže době, kdy kyrgyzská vláda provádí zásadní rozšíření a rekonstrukci terminálu pro cestující, financovanou částečně z rozsáhlých přistávacích poplatků placených koaličních sil.

Terminál letiště prošel rekonstrukcí a redesign v roce 2007. Současná IATA kódové označení FRU pochází ze Sovětského jména města Biškeku, pak volal Frunze. V roce 2012 odbavilo 1,056,000 cestujících.

6.6. Nehody a incidenty

V předjitřních hodinách dne 23. října 2002, IL-62 letadlo provozováno Tretyakovo Air Transport Company havaroval při vzletu po vyjetí na konci dráhy. Nebyly zjištěni žádní cestujících na palubě a všech jedenáct členů posádky unikl, jen s menšími zraněními. Byli léčeni v kloubu US Air Force a jihokorejské armády klinice na Manas Air Base. Letištní provoz byl obnoven dříve, než byly dokončeny dohašovací práce.

V listopadu 2004, civilní Boeing 747 nákladní dopravy špatně odbočil od přistávací dráhy. Jumbo jet byl příliš velký a těžký k pojíždění dopředu na pojezdové dráze a bez schopnosti pohybovat se v opačném směru. Proto uvízl v místě s ocasem a částečně blokoval dráhu. Letištní provoz byl

zastaven po dobu několika hodin, dokud traktor mohl táhnout 747 do pozice, ze které by mohl odjet k parkovací rampě.

Dne 26. září 2006 se letoun Kyrgyzstán Airlines Tupolev Tu-154 vzlétl k Moskva-Domodědovo srazil na dráze s US Air Force KC-135 tankeru, který právě přistál. Tupolev, s 52 cestujícími a devíti členy posádky na palubě, ztratil část svého křídla, ale byl schopen vzlétnout a provést bezpečné přistání s 2,5m části chybícího jeho křídla. KC-135, se třemi členy posádky a nákladem se skládá výhradně z vysoce hořlavého tryskového paliva, vznítil se a byl zničen. Nebyly zjištěny žádné zranění na obou letadlech.

Dne 24. srpna 2008 Iran Aseman Airlines letu 6895 (Boeing 737 operoval Itek Air) míří do Teheránu s 90 lidmi na palubě se zřítil 3 km (1,9 mil) od letiště, usmrceno 68 lidí. Dvacet dva lidí, včetně dvou členů posádky, přežilo havárii. Podle úředníka letiště, posádka hlásila technický problém na palubě a vraceli se na letiště, když letadlo šlo dolů.

Dne 28. prosince 2011 vypravila Kyrgyzstan Airlines Tu-134, které vzlétlo z Biškeku, pokusilo se přistát na Oš. Proud, nésl 80 cestujících a šest členů posádky, sjel z přistávací dráhy, rozbil jeho křídlo, převrátil se a začal hořet. 31 lidí bylo zraněno, 17 lidí bylo hospitalizováno.

7. Strategické plány rozvoje ÚCL KR

Cíle a úkoly ÚCL

ÚCL pod ministerstvem dopravy a spojů KR je podřízený orgán ministerstva dopravy a spojů KR, který vykonává státní regulaci, speciálně - výkonný dohled, regulačních a dalších funkcí v oblasti civilního letectví, které poskytuje letecké směrnice (zákoníku) KR.

ÚCL je právním nástupcem odboru civilního letectví pod MDS Kyrgyzské republiky. Letecké zákony, vyhlášky a usnesení prezidenta a vlády KR, příkazy a směrnice MDS KR, mezinárodní smlouvy, úmluvy, podepsané KR, jakož i s předpisy a jinými právními akty se řídí UCL.

Mezi hlavní úkoly agentury patří:

- Implementace státní regulace činností v oblasti civilního letectví s cílem zajistit bezpečnost letů, bezpečnosti a kvality stavebních prací a služeb.
- Uspokojení ekonomiky a potřeb obyvatelstva v letecké dopravě cestujících, zavazadel, nákladu a jiných typů služeb v civilním letectví.
- Vytváření příznivých podmínek pro bezpečný, pravidelný a efektivní leteckou dopravu a práce v letectví, rozvoj trhu služeb v civilním letectví, stejně jako uspokojení potřeb uživatelů letecké dopravy.
- Rozvoj konkurenceschopnosti v civilním letectví a ochrana zájmů uživatelů služeb, poskytovaných subjekty civilního letectví.
- Zavedení do civilního letectví v uzemí KR mezinárodních standardů a doporučených postupů (ICAO).
- Zajištění dodržování povinností vyplývajících z mezinárodních smluv KR o leteckých spojích v civilním letectví.
- Rozhodnutím prezidenta KR - zajištění využívání civilního letectví v nouzových situacích, jakož i provádění specifických programů pro obranné účely.
- Organizace pátrací a záchranné operace.
- Realizace ekonomické, vědecko-technické a inovační politiky v oblasti civilního letectví KR.

Strategický plán rozvoje

Strategií rozvoje civilního letectví KR v letech 2013-2020, organizuje činnost v oblasti civilního letectví. Cílem je vytvoření podmínek a mechanismů potřebných ke vzniku dobrých podmínek pro rozvoj průmyslu, na základě současné úrovně průmyslu. [23]

Strategie určuje priority, způsoby realizace a cíle rozvoje civilního letectví KR v letech 2013-2020.

Cíle strategického rozvoje

Strategie rozvoje civilního letectví KR v období 2013-2020 by měla zahrnout následující hlavní cíle:

- zajištění (rozšíření) nezávislého leteckého spojení s vnějším světem;

- zajištění bezpečných a ekonomický výhodných leteckých dopravců registrovaných a to jak na území KR, tak i v zahraničí;
- uspokojování potřeb národního hospodářství a obyvatelstvo v letecké dopravě;
- větší zapojení systému kyrgyzské letecké dopravy do mezinárodní letecké dopravy;
- využít příležitosti výhodné geografické polohy Kyrgyzstánu a zlepšit pozici leteckých dopravců na světovém trhu letecké dopravy.
- školení a zlepšování dovedností místních zaměstnanců pro práci v civilním leteckém průmyslu.
- zajištění souladu s programem vladní bezpečnosti letectví.

K hlavním cílům strategie rozvoje civilního letectví v období let 2013 - 2020 patří:

- zajištění bezpečnosti a ochrany v letecké dopravě;
- vývoj legislativního a právního rámce pro regulaci činnosti letecké dopravy;
- rozvoj národního systému řízení vzdušného prostoru a letových provozních služeb
- účast státních a zahraničních investic v rozvoji civilního letectví
- údržba a rozvoj letištní infrastruktury v KR.

Prioritní směry a vývoje

Na základě současné situace, lze považovat za hlavní priority rozvoje civilního letectví v KR:

- bezpečnost letů;
- vývoj výcvikových základen pro civilní letectví, vzájemně rovnoprávné spolupráce se zahraničními vědecko-technickými institucemi;
- modernizace parku civilních letadel novými typy;
- modernizace a dovybavení zařízení "řízení letového provozu" a vytvoření moderního automatizovaného systému řízení;
- zlepšení stávajících norem a formulace nových vnitrostátních právních předpisů, týkajících se činností civilního letectví podle mezinárodních norem a standardů;
- optimalizace tarifní politiky leteckých dopravců v souladu s požadavky mezinárodních organizací leteckých dopravců (IATA), na základě poptávky na trhu a potřeby pokrýt jejich vlastní náklady.

7.1. Civilního letectví: "dnes" (současná)

Retrospektiva vývoje trhu letecké dopravy

K dnešnímu dni KR podepsala 25 dohod o letecké dopravě s Ruskem, Kazachstánem, Uzbekistánem, Tádžikistánem, Turkmenistánem, Arménií, Gruzii, Běloruskem, Ukrajinou, Mongolskem, Čínou, Tureckem, Velkou Británií, Švýcarskem, Českou Republikou, Řeckem, Íránem, Pákistánem, Německem, Rakouskem, Malajsií, Indonésií, Thajskem, Indií a Jižní Koreou.

Vzhledem k tomu, že civilní letectví je jednou z nejvíce technologicky rychle rostoucích odvětví, je závislé zejména na profesionalitě a kvalifikaci pracovníků. Regulační úřad pro civilní letectví věnuje zvláštní pozornost přípravě leteckých specialistů. Jak se však ukazuje zkušenost, kyrgyzské školy „Institut Letecké Dopravy“ a „ManasTrainingCenter“ nemohou plnou měrou uspokojit potřeby civilního letectví v odbornících v oblasti letectví.

V souvislosti s očekávanou tvrdou konkurencí ze strany zahraničních leteckých společností, které mají moderní letadla, dlouholeté zkušenosti v oblasti mezinárodních letů a lepší finanční možnosti pro expanzi na domácím trhu v oblasti letectví, je zřejmé, že státní podpora by měla být směřována domácím dopravcům, včetně účinné regulace jejich přístupu na trh a tím bychom vytvořili podmínky pro konkurenceschopnost.

Na základě nedávných studií a prognózy specialistů v civilním letectví můžeme říci, že růst nákladní letecké dopravy je významnou výhodou v porovnání s osobní leteckou dopravou v příštích desetiletích. Vyhlídky vývoje trhu letecké dopravy a otevření nové mezinárodní destinace jsou spojeny především s výhodnou geografickou polohou Kyrgyzstánu v centru Eurasie, což poskytuje obrovský transitní potenciál.

Bereme na vědomí výše uvedené problémy a nedostatky v civilním letectví, státní orgány a správní subjekty v civilní letectví, vyžadují navýšení finančních prostředků a hledání nových finančních zdrojů (investorů) pro další rozvoj.

Současná infrastruktura civilního letectví

Od roku 2000 jsou rozděleny organizace, které zodpovědní za provoz a správu, řízení letového provozu a letecké dopravy. Civilní letectví je pod vedením úřadu civilního letectví při MDS KR. KR přistoupila k členským státům mezinárodní organizace pro civilní letectví (ICAO), 18.prosince 1992.

Služba letového provozu

Státní podnik "Kyrgyzaeronavigacija" poskytuje služby v letecké dopravě KR. "Kyrgyzaeronavigacija" zajišťuje a kontroluje řízení letového provozu, přistání a odlet letadel. Podnik byl založen v roce 1997 s vládním rozhodnutím č. 610 z 18.října 1997 roku. Společnost má pobočky v Biškeku a v Oši. Letecká informační služba(LIS) se vidí z Centrální letecké informační služby, která sídlí v Moskvě.

Regulace civilního letectví

V roce 2007 byla přijata aktualizovaná verze letecké legislativy KR, a během dvouletého období 2008-2009 bylo schváleno 20 předpisů civilního letectví KR, které jsou v souladu se standardy a

doporučenými postupy ICAO. Ze dne 23.června 2008 byl zvýšen počet inspektorů úřadu civilního letectví z 42 na 46 lidí, a podstatně zvýšeny mzdy zaměstnanců. Počet leteckých dopravců zaregistrovaných v KR, byly sníženy z 35 na 17, a počet zaregistrovaných letadel v KR, byl snížen z 279 na 85.

7.2. Civilní letectví: "Zítřa" (víze a vývoj)

Provozovatelé. Vyhledky pro rozvoj trhu letecké dopravy

Pro perspektivu rozvoje trhu leteckého cestování je třeba:

Chceme-li aktualizovat flotily měli, bychom podniknout následující kroky:

- Vytvořit podmínky pro obnovu loďstva poskytnutím státní daňové a celní preference v pořízení letadel a náhradních dílů;
- Vytvoření leasingové společnosti, která bude poskytovat služby na zvýhodněných (snížených sazbách bankovních úroků) pro nákup letadel národními dopravci;
- Uzavírat nové dohody společně s národními leteckými dopravci o leteckých službách, take právních, organizačních a ekonomických opatřeních ke stimulovaci národních leteckých dopravců rozšíření nabídek destinací;
- Podpořit iniciativu národních leteckých dopravců navázat hospodářskou spolupráce KR se zahraničními společnostmi, včetně těch s mezinárodními skupinami;
- Pomocť národním dopravcům při provádění auditů mezinárodních organizací (ICAO a IOSA atd.);
- Udržovat sociální odpovědnost zaměřenou na národní letecké dopravce;
- Podporovat letecké společnosti provádějící lety orientované na zvýšení cestovního ruchu;
- Údržovat projekty partnerství ve veřejném a soukromém sektoru, a zakládat heliporty v horských místech;

Infrastruktura civilního letectví v budoucnosti

Strategické cíle pro rozvoj letištní infrastruktury:

- Zřízení mezinárodního multifunkčního dopravního uzlu v rámci investičního plánu pro mezinárodní letiště Manas v časovém období 2013-2018;
- Rekonstrukce a modernizace stávajícího mezinárodního letiště Oše podle seznamu plánovaných prací a služeb v letech 2013-2018;
- Výstavba nového mezinárodního letiště v Oši, na alternativní půdě k letům z obou směrů přistání, bez překročení vzdušného prostoru sousedních států. Výstavba tohoto letiště by měla přilákat přímé zahraniční investice nebo soukromé investiční partnery. Výstavba nového letiště v Oši patří k národním bezpečnostním zájmům KR;

- Pomocí jedinečné zeměpisné polohy země přitahovat lety z Evropských dopravních uzlů (Frankfurt, Curych, Paříž, Istanbul) a leteckých uzlů Jihovýchodní Asie (Kuang-čou, Hongkong, Soul, Šanghaj, Singapur) a na Středním východě prostřednictvím mezinárodních letišť Manas a Oš;
- Vytvoření konkurenčního prostředí pozemní podpory a služeb (stravování, tankování, atd.);
- Obnova a rozvoj sítě místních letišť k uspokojení potřeb obyvatel, podle investičního plánu MLM s.r.o;
- Technická modernizace letišť Manas a Oš, zavádění nových technologií letadel, cestujících a nákladu.
- Automatizace obchodních procesů a účetnictví;
- Rozšíření nabídky služeb letecké technické základny, kompletní opravy a údržba letadel všech typů;
- Zkrácení čekací doby tranzitních cestujících na letištích Manas a Oš. Pohodlné a moderní vybavení prostoru pro tranzit;
- Rozvoj infrastruktury kolem letiště (Hotely, zvýšení parkovacích míst, atd.) zvyšují strukturu příjmů na letištích Manas a Oš (podle plánu "perspektivy rozvoje vedlejší činnost MLM s.r.o").

Strategické cíle pro rozvoj letecké navigace.

Modernizace řízení letového provozu by měla obsahovat následující součásti:

- Pozemní a kosmické nástroje a systémy pro komunikaci, navigaci, dohled.
- Poskytování meteorologických a leteckých informací,
- Údržba zařízení
- Školení personálu

S cílem optimalizovat strukturu vzdušného prostoru a jeho flexibilní využívání, zavedení oblastního ovládacího centra (ACC).

Plánování implementace modelu pružného užívání vzdušného prostoru (FUA) pro modernizaci vzdušného prostoru na základě průběžného hodnocení skutečných potřeb civilního a vojenského letectví;

Je nezbytné připravit odborníky a nakupovat zařízení, které vytvoří letecké informační služby (LIS) v KR pro migraci základní letecké databáze, k zajištění přesnosti a chronologie leteckých dat. Integace všech leteckých informačních databází (AIP) a zajištění jednotnosti informačních databází.

Uvést do provozu novou řídicí věž na letišti Manas;

Uvedení geodetického systému WGS-84 je vyžadováno při zavádění řádu vylepšení leteckého provozu, včetně globálního navigačního satelitního systému (GLONASS/GNSS);

Implementace systému řízení jakosti, který musí splňovat standardy kvality série 9001-2008 mezinárodní organizace pro normalizaci (ISO) potvrdí příslušná organizace.

Ve střednědobém horizontu do roku 2020.

- přechod od tradičních pozemních komunikačních systémů k satelitním komunikačním systémům a navigaci;
- realizace oblasti navigační cesty, jakož i navigace založené na výkonnosti (PBN);
- zavádění nových metod a technologií ATS;
- opatření v oblasti harmonizace a kompatibilita leteckých systémů s podobnými systémy členských zemí SNS a sousedními státy;
- rozšířit sítě leteckých tras k zajištění co nejúčinnějšího využívání vzdušného prostoru KR a pružně reagovat na potřeby dopravců;
- zřídit regulační rámky, standardy a normy doporučené organizací ICAO pro všechny uživatele vzdušného prostoru KR;
- Organizovat vzdělávání vysoce kvalifikovaných specialistů v zahraničních školicích centrech, řízení letového provozu a firem které dodávají vybavení;
- Vývíjet a realizovat dlouhodobé integrované programy vědeckého výzkumu aktivit zaměřených na rozvoj a zlepšování systému národní letecké dopravní služby;
- Provádět společnou organizační politiku při modernizaci technického vybavení systému řízení letového provozu KR;

V dlouhodobém výhledu po 2020.

Vytvořit integrované systémy zajištění bezpečnosti leteckého provozu, na základě pozemních, vzdušných a satelitních zjišťování a řešení konfliktních situací;

Všeobecné zavedení postupů a metod "free-flight";

Plně se integrovat do globálního leteckého navigačního systému.

Jedním z rozhodujících okamžiků pro další rozvoj civilního letectví KR se může stát zavedení pojmu "otevřené nebe" na základě politiky bilaterálních a vícestránných dohod. To přiláká zahraniční dopravce, zejména s ohledem na odchod americké základny Manas v roce 2014 a touhu transformovat letiště v hlavní logistické centrum.

Potřebujeme vše nezbytné pro tranzit letadel do Indie a jihovýchodní Asie. Aby zanikly lety do Afghánistánu a Pákistánu přes vzdušný prostor Kyrgyzstánu a Střední Asie.

Nařízení v civilní letectví

Chceme-li dosáhnout zlepšení v systému státní regulace v oblasti civilního letectví musíme:

- Vytvořit podmínky pro vysoce kvalitní a nezávislý dohled nad bezpečností letectví a oddělit funkce příslušných kompetentních úřadů o certifikaci a dohledu;
- V zájmu osvěty v celosvětové komunitě o liberálním využívání vzdušného prostoru ÚCL KR hodlá podporovat koncept politiky otevřeného nebe politiky v rámci dvou či vícestranných smluv ve prospěch KR;
- Vytvářet podmínky pro rozvoj přestupních uzlů, s poskytováním 5. a 7. svobody. Poskytovat tyto svobody pro dopravce, které splňují zásady otevřeného neba.
- Za účelem zajištění ochrany zájmů kyrgyzských dopravců musíme dodržovat zásady proporcionality;
- Podporovat přijetí praktických opatření pro rozvoj stávajících vzdělávacích institucí a výcvikových středisek s účastí mezinárodních expertů a konzultantů pro zlepšení kvalifikace leteckého personálu;
- Rozvíjet všeobecné a ultralehké letectví prostřednictvím zřízení právního rámce (leteckých předpisů 6 části 2);
- Postupně přejít k udržitelnému financování z vlastních zdrojů s cílem snížit zátěž státního rozpočtu, modernizace a zajištění kvalitních služeb pro subjekty civilního letectví. Cílové funkce státního rozpočtu zůstává podporovat a rozvoj materiálně technické základny a lidské zdroje regulačního subjektu civilního letectví;
- Optimalizovat a zjednodušit požadavky na získání práva na užívání;
- Vytvořit příznivé prostředí, jmenovitě optimalizovat a zjednodušit regulační postupy podle zásady "jedno okno" pro civilní letectví.

7.3. Návrhy podle strategií rozvoje

Realizace této strategie umožní rozvoj odvětví civilního letectví KR, schopného zvýšit potenciál letectví zemí, k uspokojení potřeb rostoucí populace a ekonomiky, s kvalitními leteckými službami, odpovídající úrovni bezpečnosti prostřednictvím využívání nových typů letadel, modernizace leteckých navigačních zařízení, rekonstrukce a obnovy základních výrobních aktiv letišť a školení zaměstnanců.

K výše uvedenému přispěje:

- zlepšení a udržování nejvyšší úrovně bezpečnosti letů a letectví;

- optimalizace vnitrostátních právních předpisů v této oblasti a normami s mezinárodní působností;
- hmotnému růstu osobní letecké dopravy;
- k významnému nárůstu přepravy zboží a pošty;
- k modernizaci flotily;
- ku stanovení optimálního systému školení a vzdělávání zaměstnanců v oblasti leteckého průmyslu.

Faktory	Silné stránky	Slábé stránky	Možné	Hrozby
Liberální vizový režim	+			
Demokratická vláda	+			
Konkurenčeschopné ceny leteckého paliva	+			+
Atraktivita území	+			
Členství na WTO	+			
Vodní a minerální potenciál			+	+
Rychle rostoucí trh	+			
Malý počet obyvatelstva		+		
Terénní místnost	+	+	+	
Slabá infrastruktura na regionální úrovni		+	+	
Rozvoj cestovního ruchu		+	+	
Nízké mzdy		+	+	
Konkurenceschopnost s jinými regionálními letišti				+
Hospodářská politika vlády			+	+
Investiční klimat	+	+	+	+
Nedostatek strategií rozvoje letectví		+		
Omezení vzdušného prostoru v sousedních zemích		+		+
Přírodní katastrofy				+
Stabilita vnějších vztahů s Ruskem			+	+
Politika nestability		+		
Vliv Ruska na ekonomiku a vnější obchod				+
Politika dividend letišť				+
Přerušování činnosti tranzitního centra			+	+

Tabulka 10. SWOT analýza státu

Faktory	Silné stránky	Slábé stránky	Možné	Hrozby
Možnosti rozvoje	+			
Geografická poloha	+			
Konkurenčeschopné ceny služby	+	+		
Starší infrastruktura		+		
Nedostatek tranzitních zon		+		
Black List EK				+
Urovň služeb v terminálu		+		

Tabulka 11. SWOT analýza leteckých společností

8. Hlavní trendy rozvoje nových linek

Hlavní trendy světového rozvoje letecké dopravy a její předpověď. Vývojové trendy světové letecké dopravy

Současná situace a budoucnost světového trhu letecké dopravy je ve vytváření a vzniku aliancí leteckých společností a spolupráci letišť, jejichž prostřednictvím se staví dopravní sítě, které zajistí růst dopravy. Konkurence v globálním leteckém trhu je zápolení aliancí leteckých společností s hlavními centry pro zachycení větší části spotřebitelského trhu.

Rozvrh musí být stanoven tak, aby cestující mohli měnit trasy co nejrychleji. Tj letiště sbírá dopravní uzly od velkého počtu měst a distribuje je na skládané lety. Na letiště hubu musí také být vypracovány speciální technologie přepravy zavazadel, zajištění co možná nejvíce vysokou úroveň osobní služby. Tyto tendence ukládají svoje vlivy na vytváření politik korporací v letectví: na americkou společnost Boeing a na Západoevropská letadla Aliance "Airbus".

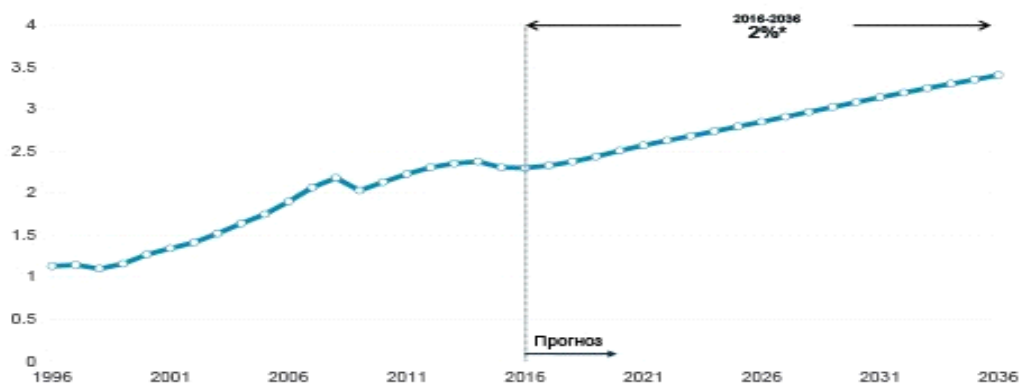
S největší pravděpodobností tato letadla mohou dodávat cestující do regionálních letišť, z nichž cestující podle vzdálenosti a cílové destinace budou létat s letadly místních leteckých společností nebo přepravováni nákladními automobily. Tak v obou směrech, jsou nadále nutné k rozvoji hub-letišť s charakteristikami, které jsou závislé na osobní dopravu a typu letadla.

8.1. Popis trhu SNS a Rusko.

SNS. Objem osobní dopravy ke 2036 v zemích SNS se zvýší o 2,5 krát. V globální osobní letecké dopravě, země v SNS regionu představují méně než 1%. Věříme, že s ohledem na tempo vývoje, s přihlédnutím ke stabilizaci migračních sazeb populace, průměrnému ročnímu nárůstu osobní dopravy v celém regionu za 20 let bude o 4,6%tní nárůst. Poptávka po nových osobních letadel v tomto regionu se odhaduje na přibližně 260 nových letadel. [7]

Rusko. Podle objemu osobní dopravní trh Ruska k dnešnímu dni je na 7. místě na světě. V roce 2036 roku ruská osobní letecká doprava se zvětší téměř 2,5 krát a dosáhne téměř 500 miliard osobokilometrů. Prediktivita na úrovni 4,1%, což je mírně pod průměrem. V průběhu příštích 20 let, podle našich odhadů, ruské letecké společnosti obdrží na základě jejich potřeb, cca 1170 nových letadel. [8]

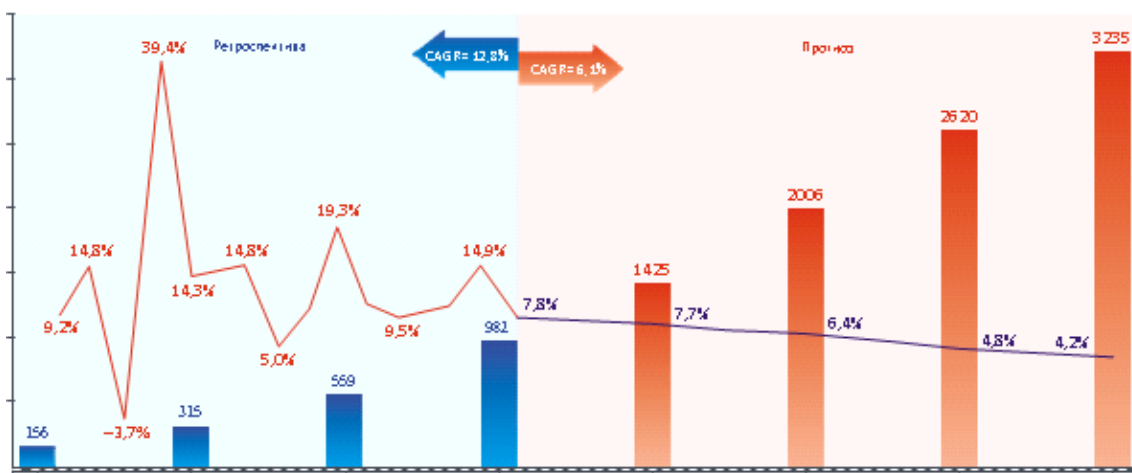
Graf 3. dynamického rozvoje a její prediktivita do 2036 roku pro SNS region a Rusko



8.2. Čínský trh.

Rychlé rostoucí trh je trh Číny. Podle prediktivity globálních institucí, Čína bude vykazovat nejvyšší dynamiku růstu osobní letecké dopravy. Což se posune ze 4. pozice na třetí pozici, přinese pouze na asijsko-pacifickém regionu a Evropě, a bude i nadále rychlejší než region který je již v Severní Americe a všech ostatních regionech dohromady. Podle předpovědi se v roce 2036 osobní doprava v Číně zvýší o zhruba 3,3 krát. Průměrné roční tempo růstu bude více než 6%, což povede k posouzení, že prognózy do roku 2036, čínský trh bude potřebovat více než 7000 letadel. To je ekvivalentní \$ 1 bilionů dolarů. [9]

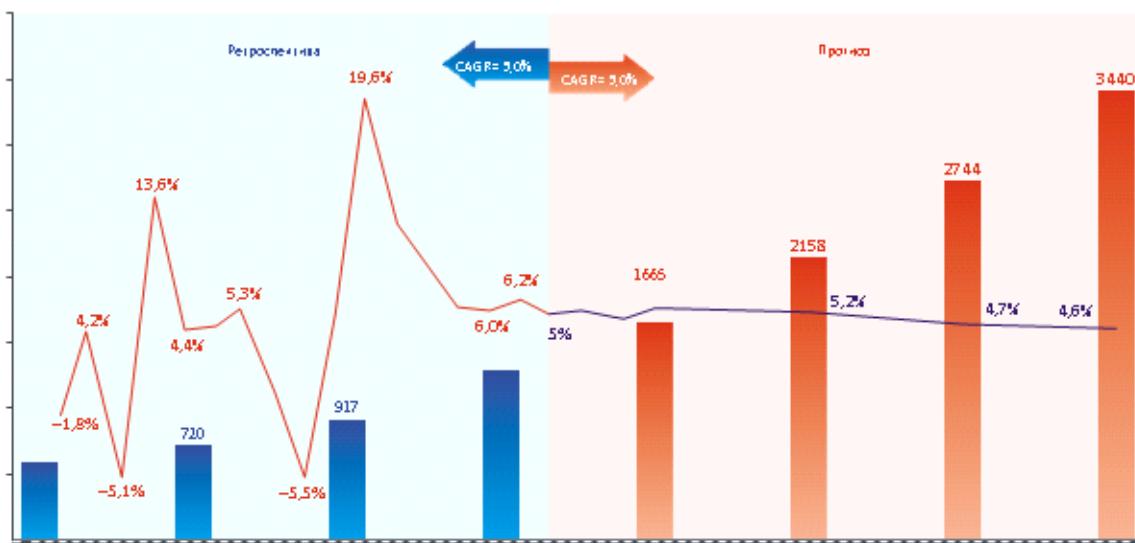
4. Graf dynamického rozvoje a její prediktivita pro Čínský trh



8.3. Asijské-Pacifický trh

Asijsko-Pacifický region, bez Číny, vyvine poměrně malý přebytek temp růstu osobní dopravy v celosvětovém průměru. Region v budoucnu bude zabírat téměř vedoucí pozici na světovém trhu. Mezi nejvýznamnější země v tomto regionu: Indie, Malajsie, Indonésie. Budou hlavní hnací silou budoucího vývoje, neboť region je atraktivní pro všechny výrobce. Podle předpovědi až do roku 2036, bude region trvat až 20% celosvětového provozu a poptávky cestujících pro nové dopravní letadlo bude více než 8600 jednotek. To bude vyžadovat větší kapacitu letadel. Podle struktury požadavků, pro tuto chvíli, aktuální objednávky již pokrývají 43% očekávané poptávky. [10]

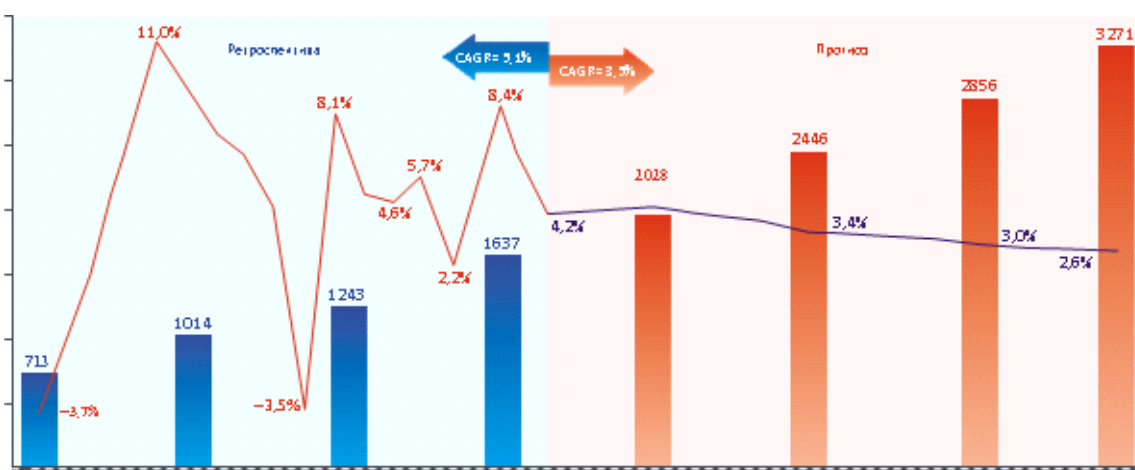
5. Graf dynamického rozvoje a její prediktivita pro Asijské-Pacifický trh



8.4. Popis trhu Evropy

Podle prediktivity si bude Evropský trh udržovat vedoucí postavení ve světovém žebříčku, a bude cítit silnou konkurenci ze strany rychle se rozvíjejících trhů. Očekává se, že se osobní letecká doprava zvýší 2 krát. Průměrné roční tempo růstu 3,5%. To naznačuje, že trh je již zcela nasycen poptávkou vážně. Podíl Evropy na celosvětovém parku letadel snížen ve 23% v roce 2016, a 19% do roku 2036. Očekává se, že evropské letecké společnosti získají více než 8 600 letadel. Tato prognóza bere v úvahu, že evropský trh je významným dárce v žebříčku sekundárního trhu. Rychle bude obnovovat svou flotilu, čímž přemístí starší letadla do jiných regionů. Objednávky v současné době nepokryjí poptávku z více než 30%. [11]

6. Graf dynamického rozvoje a její prediktivita pro Evropský trh



8.5. Cělosvětový trh a její prediktivita do roku 2036

Otevření nové letové trátě a snížení nákladů na tarif přispěly k růstu celosvětové poptávky po osobní letecké dopravě v roce 2016. Celkem letecká doprava dopravila 3,7 miliardy lidí v roce 2016, což je o 6% více než v roce 2015. Je to významný dynamický růst za posledních 10 let. Typická průměrná rychlost zvýšení segmentu LD je 5,5%. Spolu s přidáním počtu cestujících

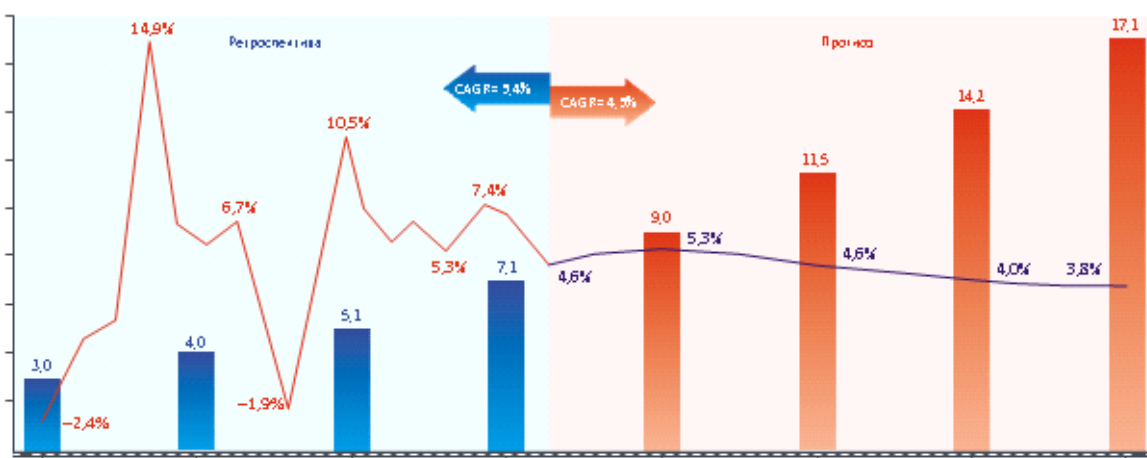
zvýšila zatížení lety o 0,1 procentního bodu a dosáhla v průměru 80,5%. Vytvoření více než 700 nových tras a snižování tarifů v průměru o \$ 44 pomohly letecké dopravě se stát dostupnější. [12] Poptávka k letecké přepravě bude neustále vzrůstat je výzvou pro vlády z celého světa, aby splnily následující požadavky:

- vybudování infrastruktury;
- optimalizace, racionalizace poplatků.

Rok	1900	1950	1999	2008	2050
Počet lidí(mld.)	1,65	2,521	5,978	6,707	8,909

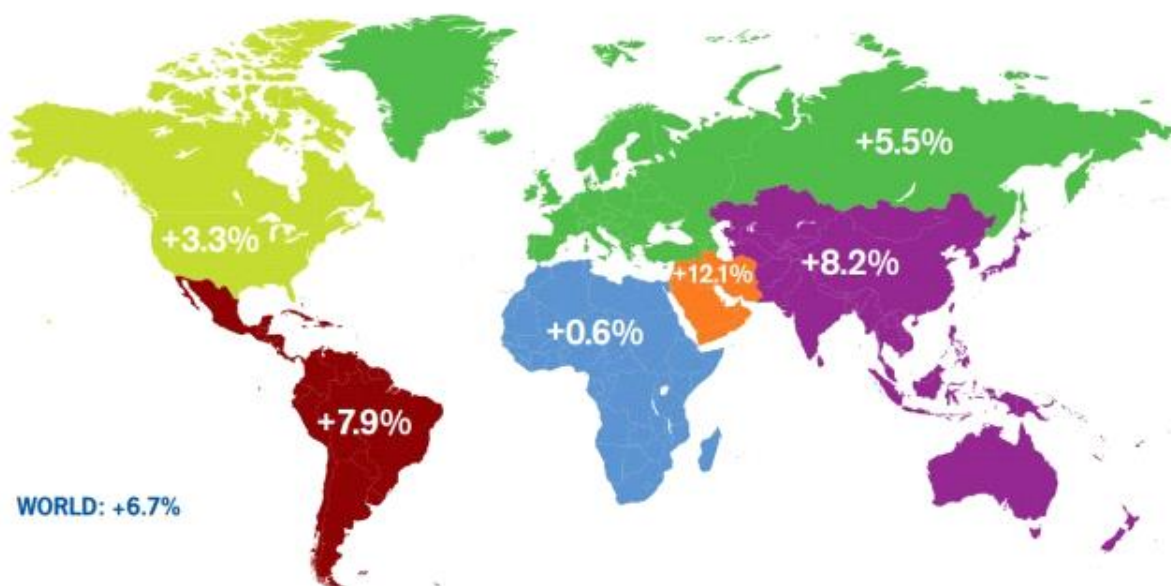
Tabulka 11. Růst počtu lidí na světě

7. Graf dynamické rozvoje a její prediktivita pro celý svět [5]



Prediktivita po regionech [6]

Obrázek 9. Prediktiva růstu po regionech



8.6. Strategické plány ICAO pravidelné připravované pro rozvoji nových linek

Strategické návrhy a postupy pravidelné připravované ICAO

ICAO si klade za cíl k dosažení své koncepční vize bezpečného a udržitelného rozvoje civilního letectví prostřednictvím spolupráce mezi členskými státy.

Pro realizaci této vize ICAO pravidelně rozvíjí strategické cíle, mezi nimiž jsou hlavními cíly jsou:

A. Bezpečnost letů.

Zvýšit úroveň bezpečnosti civilního letectví po celém světě. Pro zvýšení bezpečnosti v civilním letectví po celém světě si můžeme vzít v úvahu následující opatření:

1. Identifikování a monitorování stávajících rizikových faktorů v oblasti bezpečnosti civilního letectví. Vyvinout a zavést efektivní globální a příslušné reakce na nově vznikající rizika.
2. Zajistění a včasné provedení ustanovení ICAO průběžným sledováním pokroku směrem k dodržování ze strany států.
3. Chceme-li provést kontrolu dohledu nad bezpečnostními misemi s cílem určit nedostatky a podpořit jejich řešení ze strany států.
4. Rozvíjení globálních plánů zaměřené na řešení hlavních příčin a nedostatků.
5. Asistence států při odstranění nedostatků prostřednictvím regionálních nápravných plánů a vytvoření nevýhody pro sledování organizací dohledu nad bezpečností na regionální a subregionální úrovni.
6. Podporovat výměnu informací mezi státy, aby podporovaly vzájemnou důvěru v úroveň letecké bezpečnosti mezi státy a urychlit zlepšení bezpečnostního dohledu.
7. Podporovat včasné vyřešení kritických situací pokud jde o otázky bezpečnosti letů jsou označeny regionálním plánováním a realizaci skupin (PIRG).
8. Podpora zavádění řídicích systémů bezpečnosti ve všech zemích.
9. Asistence států za účelem zlepšení bezpečnosti prostřednictvím programů technické spolupráce a tím kritických potřeb známých dárců a finančních institucí.

B. Strategické cíle bezpečnosti letectví.

Zvýšit úroveň bezpečnosti letectví v civilním letectví po celém světě. Zvýšit úroveň bezpečnosti letectví v civilním letectví po celém světě prostřednictvím těchto opatření:

1. Identifikovat a monitorovat stávající typy bezpečnostních hrozeb pro civilní letectví a vyvinout a zavést efektivní globální a příslušnou reakci na nové hrozby.
2. Zajistit včasné provedení ustanovení ICAO průběžným sledováním pokroku směrem k dodržování ze strany států.

3. Provádět kontroly v oblasti letecké bezpečnosti, identifikovat nedostatky a podporovat jejich řešení ze strany státu.

4. Vypracovat, přijmout a prosazovat nové nebo změněné opatření ke zlepšení bezpečnosti pro cestující v letecké dopravě po celém světě a zároveň podporovat účinné postupy při překračování hranic.

5. Rozvíjet a udržovat vzdělávací balíčky pro bezpečnost letectví a e-learningových nástrojů.

6. Podporovat výměnu informací mezi státy za účelem posílení vzájemné důvěry mezi zeměmi v úrovni bezpečnosti v letectví.

7. Assistovat státům při výcviku všech kategorií zaměstnanců zapojených do provádění opatření na ochranu letectví a strategie, a tam, kde je to vhodné, certifikace těchto pracovníků.

8. Assistovat státům při řešení nedostatků souvisejících s bezpečností prostřednictvím mechanismu letectví před protiprávními činy s cílem zajistit a programy technické spolupráce.

C. Ochrana životního prostředí.

Minimalizovat negativní dopad globálního civilního letectví na životní prostředí po celém světě. Minimalizovat negativní dopad na životní prostředí ve světě civilního letectví, zejména letadel hluku a leteckých motorů s emisemi, a to prostřednictvím těchto opatření:

1. Vyvíjet, přijímat a podporovat nové nebo změněné opatření: omezení nebo snížení počtu osob postižených významně účinky hluku letadel; omezení nebo snížení vlivu leteckých motorů na kvalitu ovzduší ve městech; omezení nebo snížení celosvětových dopadů emisí skleníkových plynů v podnebí v oblasti letectví.

2. Chceme-li spolupracovat s dalšími mezinárodními orgány, zejména Rámcové úmluvy OSN o změně klimatu (UNFCCC), přispívá letectví ke globální změně klimatu. Strategickým cílem

D. Eficiency.

Zvýšit účinnost leteckého provozu. Zvýšení efektivity leteckého provozu tím, že řeší problémy, které omezují efektivní vývoj globálního civilního letectví prostřednictvím těchto opatření:

1. Vypracovat, koordinovat a provádět letové navigační plány, které snižují provozní náklady na jednotku, usnadnit zvýšený provoz (včetně osob a zboží), a optimalizovat využití stávajících a vznikajících technologií.

2. Studijní trendy, koordinovat plánování a vyvinout pokyny pro státy, které podporují udržitelný rozvoj mezinárodního civilního letectví.

3. Rozvoj poradenství, usnadňovat a pomáhat státům v procesu liberalizace ekonomickou regulací mezinárodní letecké dopravy, s příslušnými zárukami.

4. Assistovat státům ke zlepšení efektivity leteckého provozu prostřednictvím programů technické spolupráce.

E. Kontinuita.

Zachování kontinuity provozu v oblasti letectví. Identifikovat a eliminovat hrozbu kontinuity letového provozu prostřednictvím těchto opatření:

1. Assistovat státům vyřešit spory, které vytvářejí překážky pro leteckou navigaci.
2. Reakci ke zmírnění následků přírodních či lidmi ovlivněných událostí, které by mohly narušit leteckou navigaci.
3. Chceme třeba spolupracovat s ostatními mezinárodními organizacemi, aby se zabránilo šíření nemoci cestujících v letecké dopravě.

F. Právní úprava.

Posílit práva upravující mezinárodní civilní letectví. Udržovat, rozvíjet a aktualizovat mezinárodní vzdušní právo s ohledem na měnící se potřeby mezinárodního civilního letectví prostřednictvím těchto opatření:

1. Příprava mezinárodního nástroje leteckého práva vzdušného prostoru, které podporují strategické cíle ICAO a slouží jako fórum pro státy, aby vyjednaly takové nástroje.
2. Podněcovat státy, aby ratifikovaly mezinárodní nástroje a práva vzdušného prostoru.
3. Poskytování služeb pro registraci leteckých dohod a funkcí deponitáře pro mezinárodní nástroje vzdušného práva.
4. Poskytovat mechanismy pro řešení sporů v civilním letectví.
5. Poskytnout legislativní modely pro státy. Podpora provádění strategií k dosažení svých strategických cílů, je třeba:
 1. Pracovat transparentně a efektivně komunikovat a to jak interně, tak v zahraničí;
 2. Udržet efektivitu a relevanci všech dokumentů a materiálů;
 3. Řízení rizik a zmírňování rizik, strategie;
 4. Neustálé zlepšování účinnosti využívání vlastních zdrojů;
 5. Zvýšit využívání informačních a komunikačních technologií a starat se o brzké zavedení do výrobních procesů;
 6. Posouzení možného dopadů a činností na životní prostředí;
 7. Zlepšit využití různorodých lidských zdrojů v souladu s osvědčenými postupy v rámci systému OSN;

8. Efektivně pracovat na nejvyšším stupni právní platnosti.

Závěr

Po vypracování této diplomové práce, mohu s plnou jistotou říci, že byly podepřené závěry toho, že to téma je aktuální a včasné, dává odpovědi a návrhy k novým výzvám v rozvoji letectví, umožňuje leteckým společnostem možnost vstoupit na nové trhy a zvýší počet linek.

Otevření nových linek do Východních destinací, včetně do středoasijských měst, budou mít významnější roli v dalším rozvoji těchto států.

Já navrhuji:

1. Zavedení evropských leteckých společností s mezipřistáním v středoasijském regionu, na základě poskytnutých svobod vládou KR
2. Otevření škol pilotů a vzdělávacích center pro zvýšení kvalifikace odborníků a zaměstnanců
3. Splnění kyrgyzskými společnostmi všech bezpečnostních požadavků krok za krokem, a zavedení letů do Evropy

Tato práce vytváří prosperující příležitosti, podmínky a doporučení k rozvoji vztahů mezi národy, státy, a samozřejmě mezi leteckými společnostmi.

Pohodlné a rychlé cestování cestujícím.

Budou vytvářeny a vypracovány systémy a modely v provozování leteckých společností, a na základě toho letecké společnosti budou orientovány dle specifikace těchto regionů.

Odstoupení z Black Listu EK. Různá integrace podle fází vývoje leteckých společností. Impuls k otevření vzdělávacích institucí, které budou školit odborníky v oblasti letectví.

Doporučení a prediktivita, které jsou založeny na vyhledávání flexibilních a optimálních způsobů řešení a metod v organizaci práce.

Vyvážený rozvoj efektivní dopravní infrastruktury;

Zajištění dostupnosti a pohodlného letu pro široké vrstvy obyvatelstva;

Hlubší integrace ke globálnímu prostoru letecké dopravy a realizace tranzitního potenciálu země.

Zvýšení úrovně bezpečnosti letecké dopravy. Bezúhonné splnění mezinárodních norem a bezpečnostních požadavků.

Snížení škodlivých vlivů civilního letectví na životní prostředí a úkoly snížení emisí.

Seznam literatury

- (1) PRUŠA Jiří, kolektiv. Svět letecké dopravy. Praha : Galileo CEE Service ČR s.r.o., 2007. 978-80-239-9206-9.
- (2) ŽIHLA Zdeněk, kolektiv. Provozování podniků letecké dopravy a letišť. Brno : Akademické nakladatelství CERM, s.r.o., 2010. 978-80-7204-677-5.
- (3) MINISTERSTVO DOPRAVY ČR. Mezinárodní smlouvy. Ministerstvo dopravy. [Online] 30. leden 2015 [Cit:2015-05-25] Dostupné z: http://www.mdcz.cz/cs/%20Legislativa/Legislativa/Mezinarodni_smlouvy
- (4) Mezinárodní letiště Manas. Veřejna informace [Online]. [Cit:2018-01-25] Dostupné z: <http://www.airport.kg/about/mam>. [1] [2]
- (5) Úřad civilního letectví KR. [Online] [Cit:2013-02-15] Dostupné z: <http://caa.kg/ru/>
- (6) Statistics. Migration of population KR. [Online] [Cit: 2017-03-29] Dostupné z: <http://ssm.gov.kg/>. [4]
- (7) Prediktivita celosvětového trhu [Online] <https://www.aex.ru/docs/2/2017/8/14/2645/> [5], [6], [7], [8], [9], [10], [11], [12]
- (8) Mezinárodní letiště Almaty [3]
- (9) Mezinárodní veřejné údaje letišť [Online] <http://worldaerodata.com/>
- (10) Společnost Avia Traffic Company <https://www.aero.kg/o-nas>
- (11) Společnost Air Manas [Online] <https://airmanas.com/ru/about-airmanas.html>
- (12) Společnost Air Kyrgyzstan [Online] <http://www.air.kg/>
- (13) Prediktivita světového civilního letectví [Online] <https://www.aex.ru/docs/2/2017/8/14/2645/>
- (14) Air connectivity and foreign direct investments: economic effects of the introduction of new routes [Online] <https://link.springer.com/article/10.1007%2Fs12544-014-0136-2>
- (15) Strategické plány ICAO [Online] <http://www.un.org/ru/ecosoc/icao/goals.shtml>
- (16) Letecká doprava KR [Online] http://journals.manas.edu.kg/reforma/oldarchives/2003-3-19/7_851-3139-1-PB.pdf
- (17) Vládní program rozvoje civilního letectví KR [Online] <http://cbd.minjust.gov.kg/act/view/ru-ru/99092>

(18) Hospodářské možnosti KR v EEU [Online]
<http://www.foreignpolicy.ru/analyses/ekonomicheskie-vozmozhnosti-dlya-kyrgyzstana-v-eaes-vzglyad-iz-bishkeka/>

(19) Airbus: prediktivta trhu leteckých přeprávců SNS [Online]
<https://www.aex.ru/docs/2/2017/7/26/2635/>

(20) Konkurenční rozvoj ruských leteckých společností v podmínkách globalizace [Online]

<http://www.dissercat.com/content/konkurentnoe-razvitie-rossiiskoi-aviakompanii-v-usloviyakh-globalizatsii>

Seznam grafů

Graf 1. Růst počtu letů. Červené – všechny lety, modré – mezinárodní lety

Graf 2. Růst počtu cestujících pro letiště Oš, Manas (Biškeek) a celkově všech letišť v KR

Diagram 1. Občané KR a občané jiných států původně pocházející z KR, které se nacházejí mimo KR

Graf 3. Graf dynamického rozvoje a její prediktivita do 2036 roku pro SNS region a Rusko

Graf 4. Graf dynamického rozvoje a její prediktivita pro Čínský trh

Graf 5. Graf dynamického rozvoje a její prediktivita pro Asijsko-Pacifický trh

Graf 6. Graf dynamického rozvoje a její prediktivita pro Evropský trh

Graf 7. Graf dynamického rozvoje a její prediktivita pro celý svět

Seznam tabulek

Tabulka 1. Letecké spojení všech leteckých společností s městy KR

Tabulka 2. Počet cestujících na letištích KR za posledních 10 let

Tabulka 3. Typy letadel, které by mohly létat na tyto destinace

Tabulka 4. Občane KR pracující v zahraničí

Tabulka 5. Obecné informace letiště Manas (Biškeek)

Tabulka 6. Letecké společnosti a její destinace

Tabulka 7. Obecné informace Ošské letiště

Tabulka 8. Letecké společnosti její destinace lety

Tabulka 9. Obecné informace letiště Tamchi

Tabulka 10. SWOT analýza státu

Tabulka 11. SWOT analýza leteckých společností

Tabulka 12. Růst počtu lidí na světě