

Стоит ли Монголия свеч?!

Противостояние «Эйр Астаны» и «Аэрофлота» не должно заходить в тупик из-за проходного рейса в Улан-Батор, считают эксперты.

Как сообщает kapital.kz, спор между казахстанским авиаперевозчиком «Эйр Астана» и российской авиакомпанией «Аэрофлот» продолжает свое пикирование. Несмотря на то, что начавшуюся открытую конфронтацию все же удалось своевременно погасить, решив вопрос с обоюдными рейсами авиакомпаний в Москву и города Казахстана, все же камень преткновения, коим оказался новый рейс нашего национального авиаперевозчика Астана – Улан-Батор, до сих пор находится под вопросом. Или, как уверяют участники переговоров, на стадии обсуждения. Сколько оно продлится и не приведет ли это к новой эскалации?

Переговоры с чистого нуля

Напомним, что конфликт между «Эйр Астаной» и россиянами в лице «Аэрофлота» начал неожиданно разрастаться, пока не достиг своего апогея объявлением взаимных запретов на полеты казахстанской авиакомпании в Москву и российского авиаперевозчика в семь городов Казахстана: Актау, Актобе, Алматы, Астану, Атырау, Караганду и Шымкент. Произошло это буквально на минувших выходных. Как уверяла российская сторона, авиационные власти их страны заблокировали полеты «Эйр Астаны» в Москву потому что казахстанские авиационные власти запретили «Аэрофлоту» совершать рейсы в Казахстан. То есть, по их мнению, это была лишь ответная защитная мера с их стороны. Притом что, по сути, первопричиной череды обоюдных запретов стали условия, выставленные россиянами «Эйр Астане» по новому рейсу Астана – Улан-Батор, который должен начать летать с лета текущего года. Дело в том, что новый рейс казахстанской авиакомпании, совершая вояж из нашей столицы в Монголию, должен заходить в воздушное пространство России и пролетать над ее территорией 300 километров. За это наши партнеры по ЕАЭС требуют с «Эйр Астаны» дополнительной уплаты роялти. Саму траекторию полета из Казахстана в Монголию через территорию РФ наши соседи относят к транссибирским маршрутам (ТСМ). В свою очередь в «Эйр Астане» считают, что, согласно определению Международной организации гражданской авиации (ИКАО), воздушные трассы, используемые при выполнении полетов из Казахстана в Монголию, Китай и Южную Корею, не относятся к системе транссибирских маршрутов.

К тому же в «Эйр Астане» негодуют в связи с эгоистичным подходом российской стороны, которая, как они полагают, сквозь пальцы смотрит на принципы добрососедства. Как уверяют в отечественной авиакомпании, мы не применяли никаких ограничений на использование российскими авиакомпаниями воздушного пространства Казахстана для пролета в третьи страны, так почему же российские авиационные власти так односторонне несправедливы к своему ближайшему соседу и союзнику.

Между тем сами россияне в принципе готовы пойти на уступки по роялти нового рейса «Эйр Астаны», однако взамен требуют оказать им еще большую услугу: впустить на рынок Казахстана вслед за «Аэрофлотом» еще одну российскую авиакомпанию. А это неприемлемо с точки зрения интересов отечественной гражданской авиации. Ведь если раньше на казахстанском рынке за полеты в РФ и обратно конкурировали «Эйр Астана» с «Трансаэро», а после банкротства последней – «Эйр Астана» с «Аэрофлотом», то если принять эти условия, национальная авиакомпания рискует практически потерять рынок авиаперевозок в Россию, который начнут контролировать российские авиакомпании.

Поэтому, как заверили нас в «Эйр Астане» и Комитете гражданской авиации Министерства по инвестициям и развитию РК, переговоры продолжаются. Ведь после того, как стороны все же разрешили обоюдные полеты друг другу в гости, погасив конфликт в зародыше, после чего все рейсы выполняются в прежнем режиме, камень преткновения так и не был сдвинут с мертвой точки. Рейс Астана – Улан-Батор, послуживший первопричиной спора, близкого к штопору, между авиационными властями двух стран, так и не получил консенсуса: роялти, второй российский авиаперевозчик на рынке Казахстана или полеты в Монголию через Китай?

Что же касается практики взимания роялти за пролеты над территорией одних государств в третьи страны, то, как признался нам региональный представитель по Центральной Азии Международной ассоциации воздушного транспорта (IATA) Джордан Карамалаков, в России такая практика существует. При этом он подчеркнул, что взимание роялти за пролеты транзитных воздушных судов является целиком и полностью прерогативой коммерческих договоров между сторонами. Собственно, как договорятся, так и будет: IATA здесь никому не указ.

Неудачный гамбит

При этом мы задались вопросом: а стоит ли игра свеч? Стоит ли рейс Астана – Улан-Батор» тех копий, которые ломаются вокруг него? Насколько тесны экономические, деловые, культурологические и туристические связи Казахстана и Монголии? Насколько новый рейс будет заполняем, рентабелен и перспективен?

Как пояснил нам руководитель ассоциации «Центр развития индустрии туризма ЮКО» Олжас Шинтаев, организация которого прорабатывает туристические маршруты по всему Казахстану, к сожалению, Монголия с точки зрения пассажиропотока не является привлекательной страной: мало граждан Казахстана будет отправляться туда как с туристическими целями, так и бизнес-миссиями. То же самое можно сказать и об обратном направлении: пассажиропоток из Монголии в Казахстан также окажется на самом минимальном уровне.

«Рынок Монголии очень узкий, население небольшое, интерес к этой стране у нас пока не на должном уровне, это своеобразная терра инкогнита. Хотя, конечно, я приветствую открытие подобного рейса как некое начало, попытку установить деловые отношения и контакты и дальше в перспективе, возможно, когда-нибудь это приведет к увеличению обоюдного интереса между нашими странами. Но, я думаю, что сейчас чисто с экономической точки зрения просто невыгодно из-за рейса в Монголию терять деньги и пассажиров на уже отработанных рейсах с Россией. Я сам, к сожалению, попал в ситуацию, когда из-за конфликта «Аэрофлота» и «Эйр Астаны» просидел всю ночь в аэропорту, ожидая своего рейса. И таких, как я, было очень много. У нас единый экономический союз, общий язык и мы просто не можем себе позволить разругаться и не договориться из-за рейса в Улан-Батор», – прокомментировал нам Олжас Шинтаев.

В свою очередь представитель Ассоциации туристских агентств Казахстана Денис Кривошеев посчитал, что рейс Астана – Улан-Батор, хоть на первый взгляд может показаться несерьезным поводом для конфликта между грандами авиаперевозок, однако следует учесть, что он умело используется как предлог для нагнетания страстей и эскалации противостояния.

«Сама по себе цена вопроса полетов в Улан-Батор и обратно очень низкая, но здесь вопрос в другом. Просто эта история стала катализатором назревших противоречий между «Аэрофлотом» и «Эйр Астаной». Причина здесь в ожесточенной конкурентной борьбе двух крупных авиакомпаний, которым становится тесно на рынке. Здесь все гораздо глубже, чем Монголия», – констатировал он.



👍 Порекомендовать текст

Поделиться в соцсетях:

Также читайте эксклюзивную информацию в соцсетях:

- [Телеграм](#)
- [Джем](#)
- [ВКонтакте](#)

Связаться с редакцией Бабра в Монголии:

bur.babr@gmail.com

Автор текста: **Валерий
Сурганов.**

НАПИСАТЬ ГЛАВРЕДУ:

Телеграм: @babr24_link_bot
Эл.почта: newsbabr@gmail.com

ЗАКАЗАТЬ РАССЛЕДОВАНИЕ:

эл.почта: bratska.net.net@gmail.com

КОНТАКТЫ

Бурятия и Монголия: Станислав Цырь
Телеграм: @bur24_link_bot
эл.почта: bur.babr@gmail.com

Иркутск: Анастасия Суворова
Телеграм: @irk24_link_bot
эл.почта: irkbabr24@gmail.com

Красноярск: Ирина Манская
Телеграм: @kras24_link_bot
эл.почта: krasyar.babr@gmail.com

Новосибирск: Алина Обская
Телеграм: @nsk24_link_bot
эл.почта: nsk.babr@gmail.com

Томск: Николай Ушайкин
Телеграм: @tomsk24_link_bot
эл.почта: tomsk.babr@gmail.com

Прислать свою новость

ЗАКАЗАТЬ РАЗМЕЩЕНИЕ:

Рекламная группа "Экватор"
Телеграм: @babrobot_bot
эл.почта: equatoria@gmail.com

СТРАТЕГИЧЕСКОЕ СОТРУДНИЧЕСТВО:

эл.почта: babrmarket@gmail.com

[Подробнее о размещении](#)

[Отказ от ответственности](#)

[Правила перепечаток](#)

[Соглашение о франчайзинге](#)

[Что такое Бабр24](#)

[Вакансии](#)

[Статистика сайта](#)

[Архив](#)

[Календарь](#)

[Зеркала сайта](#)