

ДОРОГИЕ ДРУЗЬЯ, УВАЖАЕМЫЕ КОЛЛЕГИ!

Шереметьевский профсоюз летного состава поздравляет вас с наступающим Новым 2016 годом и Рождеством Христовым. Новый год – это особое время, когда мы подводим итоги, радуемся своим успехам и успехам своих родных, друзей, коллег, строим планы на будущее и загадываем желания.

Пусть каждый день наступающего года вселяет в ваш дом уют и согласие, приносит мир и стабильность. Пусть эти дни, пронизанные волшебством, подарят отличное настроение, а весь год будет благоприятным для вас.

Пусть Новый 2016 год станет годом творческих замыслов, захватывающих перспектив и финансовой стабильности. Уюта и радости в вашем доме. Благополучия вашим семьям. Пусть рядом всегда будут близкие люди и верные надежные друзья, поддержка которых будет вам надежной опорой.

Президент ШПЛС
Дельдюзов И.В.



Forbes

ЗАОБЛАЧНЫЕ АМБИЦИИ: КАК ВИТАЛИЙ САВЕЛЬЕВ СТРОИТ «АЭРОФЛОТ»



Гендиректор крупнейшей российской авиакомпании использует кризисы в отрасли на пользу себе и своей компании. Не последнюю роль в этом играют хорошие отношения с Владимиром Путиным

«Если Виталию Савельеву нужно выстроить с вами хорошие отношения, он будет очень приятным и ласковым. Если вы на него работаете, будьте готовы: он может кричать, топтать ногами и смешивать вас с грязью. А если вы его противник, он не остановится ни перед чем, чтобы победить». Таким гендиректора «Аэрофлота» запомнил бывший член совета директоров авиакомпании экономист Сергей Алексашенко.

Савельев возглавил главную авиакомпанию страны в 2009 году. Поменяв зятя Бориса Ельцина Валерия Окулова на финансиста с опытом работы в банках «Россия» и «Менатеп Санкт-Петербург», «Газпроме», МЭРТ и АФК «Система», в Кремле надеялись, что компания начнет новую жизнь и станет экономически эффективной. И, по мнению Алексашенко, Савельеву отчасти удалось этого добиться.

Но государство время от времени ставит перед Савельевым сложные с точки зрения бизнеса задачи. Например, купить конкурента — «Трансаэро» — вместе с его многомиллиардными долгами. Forbes выяснил, как гендиректор «Аэрофлота» пытается решать эти задачи, не навредив своей авиакомпании.

Эффективный диктатор

С начала сентября ежедневно в 10 утра и 5 вечера, включая выходные, в офисе «Аэрофлота» на Новом Арбате проходят планерки, или, как их называют сотрудники, «штабы». По решению правительственной комиссии при первом вице-премьере Игоре Шувалове «Аэрофлот» получил в управление авиакомпания

нию «Трансаэро» и заодно ее долг — 260 млрд рублей. Решение сопутствующих проблем (отмена дублирующих рейсов, перевозка пассажиров, переговоры с контрагентами и кредиторами) — главная тема «штабов».

Настаивая на переходе «Трансаэро» в группу «Аэрофлот», чиновники поставили условие: все обязательства перед пассажирами должны быть выполнены, ведь второй «ЭйрЮнион», при банкротстве которого в аэропортах по всему миру сутками сидели пассажиры альянса, никому не нужен. «Это поручение правительства, и мы обязаны его выполнить. Будет не просто, зато «Аэрофлот» станет одной из крупнейших авиакомпаний мира» — такое напутствие дал своим подчиненным Савельев на первом «штабе», посвященном «Трансаэро». Ответственным за этот проект он назначил своего заместителя по продажам и имущественным вопросам Дмитрия Сапрыкина, а всем остальным велел ему помогать.

Дисциплина при Савельеве военная: если кто-то опоздает на «штаб» хотя бы на пару минут, шеф «сотрет в порошок», рассказывает человек из окружения гендиректора «Аэрофлота». Впрочем, дело не только в «Трансаэро».

В общении с подчиненными Савельев — настоящий диктатор и такой же жесткости требует от всех топ-менеджеров группы «Аэрофлот».

Сапрыкин, заместитель по работе с клиентами Вадим Зингман, заместитель по финансам Шамиль Курмашов, пришедшие с Савельевым из АФК «Система», близки ему по темпераменту, а иначе с ним не сработаешься, объясняет собеседник Forbes. Такая судьба постигла Владимира Горбунова, первого руководителя «Добролета» (ныне «Победа») — лоукостера, запущенного в 2014 году «Аэрофлотом». До прихода в «Добролет» Горбунов возглавлял частную низко-

бюджетную авиакомпанию «Авианова» (принадлежала инвесткомпания А1) и, казалось бы, набрался опыта. Но через несколько дней после старта продаж билетов «Добролета» Савельев заменил гендиректора авиакомпании. Источник Forbes в окружении Савельева полагает, что Горбунов оказался слишком интеллигентным и мягким: встал в позицию «чего изволите», а руководитель «Аэрофлота» считает, что это проигрышная для топ-менеджера позиция.

Например, нужно было вести переговоры о базировании «Добролета» во Внуково или Домодедово. Вопрос сложный, ведь у этих аэропортов были свои базовые авиакомпании — «Ютэйр», «Трансаэро» (Внуково) и S7 (Домодедово). Но Горбунов не решался общаться напрямую с руководителями или владельцами аэропортов и добиваться от них разрешения на базирование и скидок. Нужно было давить на Росавиацию, чтобы ведомство побыстрее выдало перевозчику сертификат эксплуатанта, но и для этого Горбунов не подошел. В итоге вся организационная работа легла на команду «Аэрофлота».

Сейчас аэрофлотовский лоукостер «Победа» возглавляет Андрей Калмыков, жесткий управленец, работавший в «Аэрофлоте» заместителем Савельева по коммерции и производству. В деловой биографии Калмыкова есть как минимум один неприятный эпизод. В 2013 году он был отстранен от исполнения своих обязанностей из-за уголовного дела. Правоохранительные органы подозревали Калмыкова в предоставлении преимуществ туркомпаниям, принадлежащим его родственникам (до прихода в «Аэрофлот» Калмыков основал компанию-туроператора «Санрайз тур групп»). Уголовное дело не закрыто, но движения по нему нет, и обвинения Калмыкову не предъявлены. Так что Савельеву это не мешает, потому что он уверен в невинности подчиненного и его пробивных качествах.

Калмыков всегда идет напролом, к тому же, по словам одного из сотрудников, «он по-хорошему жадный, любит экономить на всем, что для лоукостера как раз благо». Савельеву это нравится.

Милый друг

Сотрудники «Аэрофлота» знают, что гендиректор бывает любезным, но только не с подчиненными, а с партнерами и знакомыми, которые могут принести пользу. Савельев в общении очень комфортный, по-другому не скажешь, считает руководитель консалтинговой компании Infomost Борис Рыбак: «Совершенно цивилизованный, не зажатый, но и не фамильярничающий. Хорошо разбирается в бизнесе, но при этом не выпендривается, как некоторые, с ним интересно общаться». Знакомый Савельева говорит, что гендиректор «Аэрофлота» действительно может быть очень приятным собеседником и даже партнером: он не противник компромисса, только если этот компромисс продуктивный. То есть выгоден «Аэрофлоту».

В 2013 году тендер на продвижение бренда авиакомпании в интернете выиграла компания Тины Канделаки «Апостол Медиа».

Услугами «Апостола Медиа» Савельев остался доволен, но это не помогло компании Канделаки победить еще в двух тендерах «Аэрофлота» на производство видеороликов в 2014 году.

Их выиграла продакшн-студия «Ривелти групп» и «ФрешПродакшн+». «Они просто взялись сделать работу за меньшие деньги, и Савельев сказал: «Нужно заключать контракт с ними, а Тине я все объясню», — рассказывает собеседник Forbes.

Еще один пример — покупка самолетов Boeing. В 2007 году при Валерии Окулове «Аэрофлот» заказал у американского производителя 22 широкофюзеляжных Boeing 787 Dreamliner. Но спустя несколько лет, уже при Савельеве, выяснилось, что выпуск Dreamliner сильно задерживается. Новый гендиректор «Аэрофлота» воспользовался ситуацией и в 2011 году предложил Boeing продать с огромной скидкой 50% 16 самолетов Boeing 777 взамен Dreamliner. Американцы вынуждены были согласиться, они надеялись, что позднее «Аэрофлот» купит и Boeing 787. Но в 2015 году Савельев довольно жестко дал понять, что «дримлайнеры» компании больше не нужны.

Аналогичных эпизодов с самыми разными партнерами, включая владельцев аэропортов, немало. По словам человека из окружения Савельева, гендиректор авиакомпании в прекрасных отношениях со многими контрагентами, но если они

перестают идти на уступки или становятся слишком навязчивыми, от бывлой дружбы не остается и следа.

Прямая линия

В одном из интервью, которое Савельев дал еще в 1990-х, работая в банке «Россия», он признался, что в детстве мечтал стать министром строительства. Мечта не сбылась, и теперь на посту гендиректора «Аэрофлота» он пытается «строить» чиновников.

По словам собеседника Forbes в окружении Савельева, у кандидата в мастера спорта по боксу в общении с чиновниками два сильных аргумента — «если вы этого не сделаете, вы враги государства» и «я сейчас пожалуюсь Путину».

«Чиновники, привыкшие к более расслабленному режиму, от такого напора обалдевают и, как правило, идут на компромисс», — говорит знакомый Савельева. Это не означает, что гендиректор ногой открывает дверь к президенту Путину и у него решает все вопросы, считает Алексашенко. Но у него точно есть прямая связь: он может приходить и рассказывать Путину о проблемах.

«Добролет» — хороший пример осознания лоббистского ресурса Виталия Савельева. Концепция создания лоукостера зародилась в 2012 году внутри «Аэрофлота» как ответ на обвинения в высоких ценах на авиабилеты. Савельев этой идеей загорелся и смог получить согласие на запуск лоукостера лично от Путина. Тот написал на проекте, показанном Савельевым, «Немедленно исполнить».

Правда, дальше процесс застопорился, говорит человек из окружения Савельева. В профильных ведомствах считали, что «Аэрофлот» требовал слишком многого — изменить Воздушный кодекс для введения невозвратных билетов, отменить обязательное питание на рейсах, скорректировать нормы провоза багажа и разрешить работу в российской гражданской авиации иностранцам. Чиновники и депутаты, от которых требовалось внести поправки в авиационное и трудовое законодательство, разводили руками и говорили, что запустить лоукостер можно и так, а менять законы слишком сложно.

Гендиректор «Аэрофлота» был в бешенстве, рассказывает его знакомый. Создавать на невыгодных условиях новую компанию и повторять судьбу разорившихся Sky Express и «Авиановы» Савельев не собирался. Он и его заместители писали письма, ездили на встречи и даже угрожали. По словам одного из участников переговоров, таких писем и визитов за полтора года было несколько сотен. Постепенно напуганные и истерзанные

чиновники и депутаты сдались и внесли все необходимые поправки, вспоминает собеседник Forbes.

Константин Тетерин, исполнявший обязанности гендиректора закрытого лоукостера «Авианова» после Горбунова, считает, что низкобюджетные проекты в России не получались, потому что их операционная модель была искажена в том числе из-за несовершенства российского законодательства, которое Савельеву удалось изменить. По его словам, невозвратные билеты, платный багаж и платное питание значительно влияют на снижение себестоимости бизнеса лоукостера.

Операцию по изменению законодательства для «Добролета» мог провести только Савельев, подчеркивает исполнительный директор агентства «АвиаПорт» Олег Пантелеев. «Если бы некий инвестор пришел и сказал: «Мне нужны вот эти четыре условия, и тогда я вам создам лоукостер», у него бы не получилось переписать законы и авиационные правила. При этом сам «Аэрофлот» от введения невозвратных тарифов смог сэкономить немалые деньги», — считает эксперт.

Впрочем, и Савельеву получить одобрение Путина удалось не сразу. Алексашенко вспоминает, что ввести невозвратные тарифы и разрешить иностранным пилотам работать в России гендиректор компании просил Путина еще до судьбоносного решения о создании дискаунтера. По его словам, в «Аэрофлоте» умели считать, и в какой-то момент появилась хорошая стратегия, предполагающая определенное количество самолетов и пилотов. Но стало понятно, что такого количества пилотов в России нет. Когда Савельев докладывал Путину об этом в первый раз, он не получил поддержки, говорит Алексашенко.

В августе 2014 года проект Савельева оказался в критическом положении. ЕС ввел санкции против «Добролета» из-за рейсов в Крым. Европейские контрагенты аннулировали лизинговые и страховые договоры с авиакомпанией. Гендиректор «Аэрофлота» занял жесткую позицию — как можно быстрее перезапустить лоукостер с новым названием и лицензией на полеты, хотя некоторые сотрудники «Аэрофлота» предлагали отказаться от лоукостера. И здесь опять пригласился особый режим, в котором действует гендиректор «Аэрофлота». Руководитель одного из аэропортов рассказал Forbes, что Савельев и его люди настаивали на значительной скидке на обслуживание, поскольку проект «лично одобрен Путиным и нужен стране». Через месяц лоукостер перезапустился с говорящим названием «Победа». Сегодня авиакомпания ежедневно совершает около 20 рейсов из Внуково. В конце октября ло-

укостер получил разрешение на полеты не только по России, но и в Белоруссию, Германию, Словакию и Францию.

Виртуозный исполнитель

Савельев не только с успехом добивается нужных для себя решений в кабинетах правительства. Часто ему самому приходится выполнять поручения государства, несмотря на то что они не всегда согласуются с интересами «Аэрофлота». Среди таких заданий — эксплуатация отечественных самолетов Sukhoi Superjet 100, к качеству которых многие авиаторы предъявляют претензии, удержание низких цен на билеты в Сочи во время Олимпиады, так называемые социальные тарифы на полеты в Крым и на Дальний Восток. Знакомый Савельева говорит, что это плата за так называемые роялти — платежи, которые «Аэрофлот» получает от иностранных авиакомпаний за транссибирские перелеты еще со времен СССР.

Зависимость экономики авиакомпаний от этих денег всегда была упреком руководителям «Аэрофлота», и Савельев не исключение. Алексашенко вспоминает, что еще в 2009 году совет директоров ставил задачу: работать в 0+ без учета транссибирских платежей. «Если компания не выходит никогда в убытки — это очень хороший результат, потому что пассажир — существо циничное: когда один билет стоит в два раза дешевле другого, пассажир берет самый дешевый билет. Его никак нельзя заставить платить больше, если есть какая-то конкуренция».

Но у «Аэрофлота» даже в лучшие годы не всегда получалось работать безубыточно за вычетом денег от иностранных авиакомпаний.

В 2010 году чистая прибыль компании по МСФО составила 7,7 млрд рублей против 12,3 млрд рублей транссибирских платежей, в 2012-м — 5,2 млрд рублей против 15,6 млрд рублей. А в 2014 году «Аэрофлот» показал убыток 17 млрд рублей, но при этом получил от иностранных авиакомпаний 21,6 млрд рублей. Человек в окружении Савельева утверждает, что «транссибирские» деньги «Аэрофлот» тратит не на себя, а как раз на социальные проекты. Одно только субсидирование дальневосточных перевозок — удержание тарифов в размере 18 000 рублей за полет туда-обратно (кроме аналогичной госпрограммы) ежегодно обходится «Аэрофлоту» в \$150 млн. И это без учета субсидирования полетов в Крым, поддержки Сколково, эксплуатации Sukhoi Superjet.

История Superjet — давняя головная боль «Аэрофлота». «Все понимают, что он недотягивает по характеристикам, но сделать мы ничего не можем», — при-

знается собеседник в авиакомпании. Аргументация государства: на создание отечественного самолета потрачены миллиарды долларов, и «Аэрофлот» просто обязан его использовать там, где возможно. Контракт на поставку этих самолетов был подписан еще при Валерии Окулове, и тогда «Аэрофлот» получил весьма выгодные условия. Однако Савельев не устает напоминать, как много его компания сделала для Superjet. «Уверен, что этот аргумент еще неоднократно будет использован в разных дискуссиях», — считает Олег Пантелеев из «АвиаПорта».

В какой-то момент между главой Объединенной авиастроительной корпорации (в ее состав входит разработчик Sukhoi Superjet — компания «Гражданские самолеты Сухого») Михаилом Погосяном и Савельевым начался конфликт. Савельев требовал доработать самолет, а Погосян обвинял «Аэрофлот» в неумении использовать технику, приводя в пример опыт его эксплуатации в Мексике.

В конце 2014 года Путин вызвал руководителей на ковер и выступил в роли арбитра. Вскоре Погосян ушел в отставку. Впрочем, знакомый Погосяна уверен: вряд ли конфликт с Савельевым был причиной отставки руководителя ОАК, разве что одним из поводов. Критика со стороны «Аэрофлота» пошла на пользу проекту Superjet, а «принуждение» авиакомпаний покупать новые разработки — обычная практика: когда Airbus выпустил свой самолет A300, Air France и Lufthansa, которые были тогда госкомпаниями, пришлось поддержать европейского производителя.

Любые общественно значимые действия Савельев реализует так, чтобы попутно решить важные для компании задачи или получить выгоду напрямую, считает Олег Пантелеев из «АвиаПорта».

Взять хотя бы историю с «Трансаэро».

Изначально Савельев был категорически против перехода «Трансаэро» вместе с долгом под контроль «Аэрофлота».

На совещании у Шувалова он грозился уволиться, ведь такой долг мог обрушить компанию, говорят два источника Forbes из окружения Савельева. Это была не переговорная позиция, а реальная угроза, поясняет один из них.

Вот условия, на которых он согласился заниматься «Трансаэро»: банки списывают кредиты или покрывают их госгарантиями, а «Аэрофлот» примет на себя лишь лизинговый долг «Трансаэро» в размере 80 млрд рублей; государство снимает с «Аэрофлота» социальную нагрузку, на которую авиакомпания тратила свою чистую прибыль, например, отчисления в Сколково в размере \$20 млн ежегодно; владельцы «Трансаэро» — семья

Плешаковых — передают «Аэрофлоту» не менее 75%+1 акция компании (у Плешаковых было не более 50%, остальное они должны были купить или собрать у других акционеров до 30 сентября). В ином случае сделки не будет. Шувалов понимал, что кроме «Аэрофлота» перевезти пассажиров не удастся никому, и отдавал себе отчет, что для авиакомпании это обернется серьезной финансовой нагрузкой, знает федеральный чиновник. «Если вам позвонит знакомый и скажет: завтра у тебя поселится моя мама с кучей родственников, а ты должен кормить их всех три раза в день и платить по их кредитам, а еще им нравится твой комод — пусть заберут. Так ведь нельзя, поэтому Шувалов максимально, как мог, поддерживал Савельева: никто не был заинтересован в том, чтобы «Аэрофлот» рухнул», — говорит собеседник Forbes.

Хотя сделка не состоялась, Савельев может утверждать, что сделал все, что мог: это Плешаковы не собрали необходимый «Аэрофлоту» пакет. Итог операции: главного конкурента нет, его сертификат эксплуатанта отозван; завершив проект без социального взрыва, «Аэрофлот» получил 56 международных маршрутов «Трансаэро» и договорился с лизингодателями о переуступке части его флота. А больше ничего и не нужно. С многомиллиардным долгом будут разбираться другие люди. За день до того, как Росавиация отозвала сертификат эксплуатанта, о решении купить «Трансаэро» заявил совладелец S7 Group Владислав Филев. Его супруга Наталья Филева говорит, что переход части маршрутов и самолетов «Трансаэро» к «Аэрофлоту» для нового владельца не страшен: «Остались другие маршруты и самолеты». «Аэрофлот» выполнил задачу по перевозке пассажиров «Трансаэро» — честь ему и хвала, хотя вообще-то за это должен отвечать Минтранс», — отметила Филева.

По словам знакомого Савельева, гендиректор «Аэрофлота» крайне амбициозен и хочет войти в историю. «Я не помню, чтобы я считал его мнение неправильным. Работая в «Газпроме», он всегда выступал за интересы «Газпрома», — вспоминает его бывший коллега по «Газпром» Александр Рязанов. Тогда шла смена поколений (после ухода Рема Вяхирева. — Forbes), нужно было разобраться, куда идут финансовые потоки. «Савельев сделал их более прозрачными. А потом неожиданно покинул компанию», — вспоминает Рязанов. В 2009 году один из бывших менеджеров газового монополиста рассказывал газете «Ведомости», что амбиции Савельева не понравились главе «Газпрома» Алексею Миллеру. По масштабу «Аэрофлот» несравним с «Газпромом», но в своей отрасли это лидер, и Савельев играет там первую скрипку.

10.12.2015

Коммерсантъ®

«АЭРОФЛОТ» ВЫХОДИТ ИЗ КРУПНЕЙШЕЙ ОТРАСЛЕВОЙ ОРГАНИЗАЦИИ



Бурные перемены в российской авиационной отрасли затронули и крупнейшую лоббистскую структуру — Ассоциацию эксплуатантов воздушного транспорта (АЭВТ). Как стало известно «Ъ», из ассоциации вышел крупнейший участник рынка — группа «Аэрофлот», на которую приходится не менее трети перевозок в РФ. По данным «Ъ», поводом для этого стал конфликт между АЭВТ и компаниями, позиции сторон особенно сильно разошлись в момент передела рынка при уходе с него «Трансаэро».

Как рассказали «Ъ» источники, знакомые с ситуацией, вчера правление АЭВТ рассматривало вопрос о выходе группы компаний «Аэрофлот» из состава ассоциации. Уведомление об этом руководство «Аэрофлота» ранее направило в АЭВТ.

АЭВТ — крупнейшее отраслевое объединение, основанное в ноябре 1991 года как организация авиапредприятий и организаций гражданской авиации СССР. Членами ассоциации являются 28 авиакомпаний России (более 80% перевозок в РФ, при этом на группу «Аэрофлот» за девять месяцев 2015 года пришлось 35,2% пассажиров). Задача АЭВТ — выработка и реализация единой политики в гражданской авиации. Президентом АЭВТ с мая 2014 года является Владимир Тасун.

Господин Тасун и представитель «Аэрофлота» вчера не ответили на запросы «Ъ». Но, по словам источников «Ъ», выход «Аэрофлота» из АЭВТ

«назревал уже давно». В течение года ассоциацию покинули его дочерние «Донавиа», «Оренбургские авиалинии» и «Россия». По словам собеседников «Ъ», «Аэрофлот» самостоятельно отстаивал «свои крупные интересы» и «в коллективном голосе не очень нуждался». Одним из исключений был вопрос господдержки «ЮТэйр» и «Трансаэро», который обсуждался в начале года. Тогда «Аэрофлот» и S7 объединили позиции и предложили от лица АЭВТ правительству ряд мер для разрешения проблем, которые могли возникнуть с уходом проблемных компаний.

Ситуация в АЭВТ обострилась осенью с уходом с рынка «Трансаэро», поясняет один из собеседников «Ъ». «В ситуации, когда половина рынка фактически отошла госкомпаниям («Аэрофлоту» — «Ъ»), в АЭВТ начали раздаваться достаточно резкие заявления и явно не в поддержку «Аэрофлота», — говорит он. — Такая позиция выглядит логичной, поскольку в АЭВТ входят и другие компании, также рассчитывавшие на свою долю на рынке». Так, жесткую реакцию ассоциации вызвала безальтернативная передача «Аэрофлоту» наиболее прибыльных зарубежных маршрутов «Трансаэро» — как вознаграждения за вывоз пассажиров авиакомпании. «Наверняка можно было рассмотреть более приемлемые варианты поддержки компании, которые не ущемляли бы интересы других», — говорит собеседник «Ъ». Источники «Ъ» считают, что «точка невозврата» в отношениях «Аэрофлота» и АЭВТ была пройдена тогда, когда стало ясно, что АЭВТ поддерживает покупку совладельцем S7

Владиславом Филевым 51% акций «Трансаэро», тем самым способствуя возрождению конкурента госкомпании.

Источник «Ъ», близкий к ситуации, пояснил, что «выход «Аэрофлота» из ассоциации не так катастрофичен, как может показаться». «В обновленном составе АЭВТ сможет гораздо эффективнее отстаивать интересы своих членов, без оглядки на крупнейшего игрока, и так имеющего значительный лоббистский ресурс», — уверен он. Источник «Ъ» в одной из авиакомпаний считает, что после ухода «Аэрофлота» АЭВТ сможет поднять вопрос реформирования системы выплат (роялти) европейских перевозчиков за пролеты по транссибирским магистралям, часть которых ежегодно перечисляется «Аэрофлоту» еще с советских времен. Члены АЭВТ ранее предлагали распределять выплаты между игроками рынка пропорционально количеству пассажиров.

Исполнительный директор «Авиапорта» Олег Пантелеев замечает, что крупные авиакомпании, в том числе за рубежом, не всегда согласны с позицией своей лоббистской ассоциации и могут выходить из нее. Масштабы «Аэрофлота» и АЭВТ сопоставимы, считает он, и компания имеет чрезвычайно высокий вес при принятии решений. Но очевидно, что перевозчики, входящие в АЭВТ, продолжают заниматься вопросами отрасли с участием или без участия «Аэрофлота», замечает эксперт.

04.12.2015

ВЕДОМОСТИ

В РОССИИ НЕКОМУ
СЕРТИФИЦИРОВАТЬ
АВИАТЕХНИКУ

О приостановке сертификации авиационной техники говорится в письме председателя Aviационного регистра Межгосударственного авиационного комитета (АрМАК) Владимира Беспалова от 10 декабря (копия есть у «Ведомостей»). Он объясняет это «вступлением в силу постановления правительства» о передаче полномочий по сертификации авиатехники от МАКа к Росавиации.

Письмо разослано руководителям 41 российского разработчика и производителя техники, в том числе госхолдингов Объединенная авиастроительная корпорация (ОАК), «Вертолеты России», Объединенная двигателестроительная корпорация, «Иркут», РСК «Миг», утверждает источник в АрМАКе. Среди прочего регистр приостановил сертификацию самолетов Sukhoi SuperJet 100, MC-21 и Бе-200ЧС, вертолетов Ми-38-2 и «Ансат», продолжает собеседник «Ведомостей». Представители «Гражданских самолетов Сухого» (ГСС, входит в ОАК) и «Иркута»

подтвердили получение письма.

Минтранс и Росавиация начали выполнять постановление правительства, утверждают их представители. Но они не говорят, когда смогут начать сертификацию. Потребуется расширение штата. Это и соответствующее увеличение финансирования надо обосновать и согласовать в Минэкономразвития и Минфине, а потом оформить постановлением правительства, описывает федеральный чиновник. Решение о лишении полномочий АрМАКа принималось очень быстро, может, и сейчас не будут тянуть, но вряд ли можно успеть быстрее чем за два месяца и потом надо будет еще нанять специалистов, продолжает собеседник «Ведомостей». Штат АрМАКа – под 100 человек и большая часть заказов приходит из России, говорит сотрудник регистра. Нужен переходный период вплоть до года, сказал человек, близкий к Минтрансу.

«Начатые проекты сертификации затянутся месяцев на 6–8», – полагает

гендиректор Infomost Борис Рыбак. По его словам, под вопросом может оказаться и получение сертификатов на новую зарубежную технику. Но это он не считает проблемой. «Вопрос сертификации импортной авиатехники решить просто: достаточно признать сертификат страны производителя, – рекомендует эксперт. – Сертификация импортной техники – это профанация и, по сути, дополнительная плата за вход на рынок».

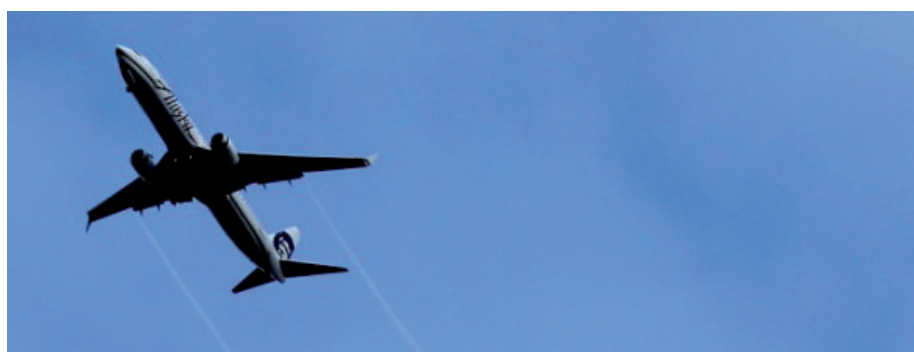
ГСС разрабатывает удлиненную версию самолета – SSJ-100 SV, ей необходима сертификация, кроме того, сертифицируются технические изменения существующих версий, смена комплектов, поясняет представитель ГСС. Существующие контракты (например, с «Аэрофлотом») выполняются, но нежелательно, чтобы неопределенность с сертификацией затягивалась, отмечает он.

16.12.2015

ПОДГОТОВКА ЕВРОПЕЙСКИХ
ПИЛОТОВ ВНУШАЕТ
БЕСПОКОЙСТВО

Евроконтроль провел исследование, результаты которого заставляют серьезно задуматься: сегодня самый большой риск для безопасности полетов представляют пилоты, которые неправильно реагируют на предупреждения бортовых систем об опасности столкновения в воздухе. Результат неутешительный, потому что по сравнению с предыдущим аналогичным исследованием результаты практически не изменились.

Каждый четвертый пилот при получении сигнала от бортовой системы предупреждения столкновений (TCAS) предпринимает неправильные действия — таков результат изучения почти восьмисот срабатываний TCAS за предыдущий год. Пилоты имеют короткий промежуток времени — менее 30 секунд — чтобы предпринять маневр по уклонению от столкновения, тем не менее, этого времени вполне достаточно, чтобы самолеты могли разойтись друг с другом. Однако около 8% пилотов набирали



высоту, когда система давала указание о снижении, и наоборот. Еще 17% выполняли указание системы, но делали это очень медленно или наоборот, излишне энергично, что могло привести (и иногда приводило) к возникновению конфликтных ситуаций с другими бортами.

В исследовании не раскрывается, пилоты каких авиакомпаний действовали неправильно, но указывается, что практически все инциденты происходи-

ли не в районе аэропортов, а при полетах по маршруту, а также в наборе и снижении. В результате неправильных действий авиационных происшествий не было, однако то, что количество таких инцидентов не уменьшается, заставляет авиационные организации думать, какие меры необходимы для кардинального решения проблемы.

14.12.2015



РИА НОВОСТИ

В ОП ВЫСТУПИЛИ ПРОТИВ ОТМЕНЫ ИНДЕКСАЦИИ ПЕНСИЙ РАБОТАЮЩИМ ПЕНСИОНЕРАМ

Отмена индексации пенсии может способствовать тому, что ведущие трудовую деятельность пенсионеры станут избегать официального оформления на работу и не будут платить страховые взносы, считает представитель Общественной палаты России Георгий Федоров.

Зампред комиссии Общественной палаты РФ (ОП) по социальной поддержке граждан и качеству жизни Георгий Федоров направил обращение премьер-министру РФ Дмитрию Медведеву с просьбой о недопущении отмены индексации пенсий для работающих пенсионеров.

Ранее комитет Госдумы по труду, соцполитике и делам ветеранов рекомендовал принять в первом чтении правительственный законопроект об отмене с 1 января 2016 года индексации пенсий для работающих пенсионеров.

«Работающие пенсионеры продолжают пополнять бюджет и после выхода на пенсию (работодатель производит налоговые отчисления в бюджет). Отмена индексации пенсии работающим пенсионерам дестимулирует ведущих трудовую деятельность пенсионеров работать официально и платить страховые взносы», — говорится в обращении.

Он также отметил, что причина тру-

довой деятельности пенсионеров заключается не в сохранении трудовой функции, а в катастрофической нехватке денег.

«Отмена индексации пенсии работающим пенсионерам опирается на экономию бюджетных средств. Однако почему под урезание расходов попадают одна из самых уязвимых категорий граждан — пенсионеры? На основании вышеизложенного прошу Вас принять меры по недопущению принятия подобных норм, ухудшающих условия жизни пенсионеров», — заключил Федоров.

13.11.2015

ПЕТИЦИЯ: ОТМЕНИТЕ ЗАКОН О ДИСКРИМИНАЦИИ РАБОТАЮЩИХ ПЕНСИОНЕРОВ!

change.org

15 декабря 2015 года Государственная Дума РФ приняла в третьем чтении законопроект о лишении работающих пенсионеров права на индексацию пенсий. Тем самым, пенсионеры, продолжающие работать, поставлены в неравное положение, поскольку размер их пенсии не увеличивается.

Статья 19 Конституции РФ говорит о равенстве прав человека и гражданина вне зависимости от имущественного положения.

В случае вступления в силу законопроекта № 911767-6 миллионы работающих пенсионеров останутся без повышения пенсий в 2016 году. Данная норма будет действовать и далее, следовательно, разрыв между размером пенсии работающего и неработающего пенсионера будет расти. При прекращении трудовой деятельности пенсионера, к примеру, через 5 лет, его пенсия, по оценкам экспертов, будет ниже на 30-40%, чем пенсионера, не работавшего после выхода на пенсию.

Данная норма создаст дисбаланс и огромное социальное напряжение в обществе, при экономии менее 1% средств Пенсионного Фонда РФ.

Требуем отменить (не допустить вступления в силу) законопроект в части, касающейся дискриминации работающих пенсионеров, не нарушать их конституционные права, и пенсионные права!

13.11.2015

ПОЗДРАВЛЯЕМ ГОБИЛЯРОВ

ФОНД «АНТЕЙ»
и Президиум ШПЛС поздравляют:

С ВОСЬМИДЕСЯТИЛЕТИЕМ

**ФИЛАТОВА НИКОЛАЯ
АЛЕКСАНДРОВИЧА**

С ШЕСТИДЕСЯТИПЯТИЛЕТИЕМ

**КОРОТКОВА НИКОЛАЯ НИКОЛАЕВИЧА
ТЮРИНА КОНСТАНТИНА GERMAHOVИЧА**

С ШЕСТИДЕСЯТИЛЕТИЕМ

**КАРИБЯНА ИЛЛАРИОНА СЕМЕНОВИЧА
МАЗУРОВА БОРИСА АЛЕКСЕЕВИЧА
РАЗУВАЕВА ВЛАДИМИРА
ГЕОРГИЕВИЧА
ТАТАРИНОВА ЕВГЕНИЯ АЛЕКСЕЕВИЧА
ТУМБРУКАКИ ЮРИЯ ИВАНОВИЧА**

С ПЯТИДЕСЯТИПЯТИЛЕТИЕМ

ЕРЮКОВА ПАВЛА ВИКТОРОВИЧА

С ПЯТИДЕСЯТИЛЕТИЕМ

**АЛТЫННИКОВА ОЛЕГА БОРИСОВИЧА
КАШНИЦКОГО СЕРГЕЯ АНАТОЛЬЕВИЧА
КРАСНИКОВА СЕРГЕЯ
ВЛАДИСЛАВОВИЧА
КОЛМЫКОВА АНДРЕЯ АЛЕКСЕЕВИЧА
КОНДАУРОВА АЛЕКСЕЯ
ВЛАДИМИРОВИЧА
ЛОБАНЦА АЛЕКСАНДРА ВАСИЛЬЕВИЧА
ПОЗДНЯКОВА АЛЕКСАНДРА
АНАТОЛЬЕВИЧА
СКАЧКОВА АНДРЕЯ АЛЕКСАНДРОВИЧА
СУХАНОВА РОМАНА ГЕННАДЬЕВИЧА
ТАРШИНА ПАВЛА ЮРЬЕВИЧА**

**Здоровья, благополучия и
радостей Вам, друзья!**

**ПЕТЕРБУРГСКИЙ
ПРАВОВОЙ ПОРТАЛ**

КОНСТИТУЦИОННЫЙ СУД НАПОМНИЛ: ИНДЕКСАЦИЯ ЗАРАБОТНОЙ ПЛАТЫ ЯВЛЯЕТСЯ ОБЯЗАННОСТЬЮ РАБОТОДАТЕЛЕЙ



Конституционный Суд Российской Федерации в очередной раз напомнил всем работодателям, что обязанность об индексации заработной платы на размер инфляции является общей и не зависит от формы собственности и вида управления. Конституционный Суд РФ рассмотрел заявление гражданина, которому работодатель отказал в индексации заработной платы, сославшись на нормы статьи 130 Трудового кодекса РФ, а также статьи 134 Трудового кодекса РФ. По мнению организации-работодателя смысл этих статей состоит в том, что обязанность по ежегодной индексации заработной платы на уровень инфляции установлена только для государственных органов, органов местного самоуправления, а также государственных и муниципальных учреждений.

Коммерческие организации, как следует из этих статей ТК РФ, производят индексацию заработной платы в порядке, установленном коллективным договором, соглашениями, локальными нормативными актами, следовательно ее проведение оставлено на их усмотрение. Гражданин счел такие нормы статей Трудового кодекса не соответствующими нормам Конституции Российской Федерации и обратился в Конституционный Суд. Судьи с выводами гражданина не согласились, однако подтвердили в определении Конституционного Суда РФ от 19.11.2015 N 2618-О факт того, что проведение индексации заработной платы в связи с ростом потребительских цен на товары и услуги является законодательно установленной обязанностью

всех работодателей, вне зависимости от формы собственности и вида управления.

Коммерческие организации обязаны прописать процедуру индексации в коллективном договоре и издавать по этому поводу другие внутренние нормативные акты. Это является общепринятой в России мерой для обеспечения повышения уровня реального содержания заработной платы граждан. Также, судьи напомнили, что Конституционный Суд далеко не в первый раз высказал свою позицию по этому вопросу. Аналогичные разъяснения в отношении конституционности статьи 130 ТК РФ были даны в определении Конституционного Суда Российской Федерации от 17 июня 2010 года N 913-О-О, а о конституционности статьи 134 ТК РФ - в определении Конституционного Суда Российской Федерации от 17 июля 2014 года N 1707-О.

Таким образом, данное определение КС РФ является третьим, вынесенным по аналогичным поводам. В заключение КС РФ напомнил о праве работников на обращение в суд, если работодатель необоснованно отказывает им в индексации заработной платы или не включил ее в коллективный договор. Поскольку, в силу Федерального конституционного закона «О Конституционном Суде Российской Федерации» разрешение вопросов о правомерности действий конкретного работодателя в компетенцию Конституционного Суда РФ, не входит, как не относится к его полномочиям и контроль за деятельностью судов общей юрисдикции

18.12.2015