ШЕРЕМЕТЬЕВСКИЙ ПРОФЕССИОНАЛЬНЫЙ СОЮЗ ЛЕТНОГО СОСТАВА

ВЗЛЕТНАЯ ПОЛОСА

№ 134-135 март-апрель 2016

ШПЛС ОЖИДАЕТ ОТВЕТА

После опубликования в АККОРДе информации по поводу грядущих изменений в РПП насчёт обязательного владения навыками английского языка не ниже 4-го уровня по шкале ИКАО для подтверждения права выполнения как международных, так и полётов внутри России президент ШПЛС Игорь Дельдюжов обратился к администрации «Аэрофлота» за разъяснением следующих вопросов.

1). Когда планируются изменения РПП, предписывающие обязательность владения уровнем английского языка не ниже 4-го по шкале ИКАО?

2). Должно ли РПП соответствовать Приказу Минтранса России от 12.09.2008 N 147 (ред. от 10.02.2014) «Об утверждении Федеральных авиационных правил «Требования к членам экипажа воздушных судов, специалистам по техническому обслуживанию воздушных судов и сотрудникам по обеспечению полетов (полетным диспетчерам) гражданской авиации», в котором говорится про обязательность владения 4-м уровнем только для пилотов, выполняющих международные полёты?

1.11. Члены летных экипажей (пилоты, штурманы и бортрадисты), осуществляющие ведение радиотелефонной связи на борту воздушного судна при выполнении международных полетов в воздушном пространстве государств, не использующих при ведении радиотелефонной связи русский язык, проходят контроль знаний общего и авиационного английского языка на соответствие требованиям, установленным в разделе 1.2.9 главы 1 Приложения 1 «Выдача свидетельств авиационному персоналу» к Конвенции о международной гражданской авиации, по результатам которого им присваивается уровень владения языком.

3). Если РПП должно соответствовать ФАПам, то когда планируется изменение вышеуказанного Приказа?

4). Какие меры будут применяться к тем, кто после обучения не сможет подтвердить уровень английского языка не ниже 4-го?

5). Каким документом будет руководствоваться МКК, принимая решение о неполном соответствии занимаемой должности? Разве документ, регламентирующий аттестацию, введён в действие?

6). Будут ли изменены должностные инструкции членов экипажей ВС в связи с обязательностью знаний английского языка не ниже 4-го уровня?

ВНИМАНИЕ - ПЕРЕНОС КОНФЕРЕНЦИИ

Согласно решению Президиума от 24 марта 2016 года (Протокол №365), было принято решение о переносе ежегодной Конференции ШПЛС, ранее назначенной на 30 марта 2016 года.

Конкретную дату Конференции планируется определить на апрельском заседании Президиума ШПЛС.

ШЕРЕМЕТЬЕВСКИЙ ПРОФСОЮЗ ЛЕТНОГО СОСТАВА

ШПЛС

www.shpls.org

ДОЛЯ «АЭРОФЛОТА» НА РЫНКЕ РОССИИ В 2015 ГОДУ ВЫРОСЛА ДО 36,7%

Доля группы «Аэрофлот» на рынке России в 2015 году выросла на 5,6 процентных пункта — до 36,7% — по сравнению с 2014 годом, сообщает «Аэрофлот».

«Увеличение произошло, в основном, за счет перевозок на внутренних воздушных линиях и на фоне падения производственных показателей конкурентов», — сообщает авиаперевозчик.

Компания выполнила план по пассажиропотоку на 101%, группа — на 99,1%.

Рамблер
03.04.2016

ВЫСТУПЛЕНИЕ В. МАКАРОВА И С. ЛЕВТОНОВА НА XV СЪЕЗДЕ ПЛСР

Выступление В. Макарова и С. Левтонова на XV съезде ПЛСР 17.03.2016

Мировые события в настоящее время, безусловно, затеняют происходящее в нашей стране, а между тем, внутренние дела и проблемы напрямую влияют за нашу с вами жизнь. Авиационную общественность не может не печалить банкротство а/к «Трансаэро» - второго после «Аэрофлота» авиаперевозчика. Здесь и сейчас мы не будем рассматривать политику топ-манагеров компании, приведшую её к такому печальному финалу, да и судьба директората нас не волнует - на их благосостояние и образ жизни этот крах сильно не повлиял и не повлияет. Нас может только беспокоить дальнейшая судьба наших коллег - авиаторов: пилотов, инженеров, бортпроводников, техников. Специалисты высшего класса, каждодневным трудом своим подтверждавшие своё мастерство, талант и квалификацию, вдруг в один момент стали безработными! Их сложный и опасный труд стал не нужен стране! И хотя Гендиректор «Аэрофлота» пообещал трудоустроить 6000 специалистов из «Трансаэро», полностью это проблему не решает, да и слова г-на Савельева необходимо взять под контроль.

Многие наверно уже забыли, что около года назад наши с вами депутаты Государственной Думы из партии «Единая Россия», несмотря на протест всех общероссийских Профсоюзов, изменили 56-ю статью ВК РФ, запрещавшую не-гражданам России работать пилотами в российских авиакомпаниях, и сейчас только в упомянутом «Аэрофлоте» работают командирами воздушных судов более 20-ти иностранцев. Все они к нам приехали кто из Германии, кто из Чехии, кто из Польши — из Евросоюза, который наложил на Россию санкции и не думает ни отменять, ни даже извиниться! Как же так? Наши КВСы на бирже труда, а недружелюбные к нам иностранцы занимают высокооплачиваемые должности в элитной профессии!

Но даже не это самое страшное и неприятное! При избытке на рынке труда пилотов из-за банкротства «Трансаэро» выпускники летных училищ станут абсолютно невостребованными нашими авиакомпаниями и будут вынуждены навсегда уйти из профессии, не проработав и дня в небе! Это уже было в России в 90-е годы прошлого века. А ведь в лётные школы идут не простые юноши - идёт элита нашей молодёжи самые умные, самые здоровые, самые талантливые, самые надёжные граждане нашей страны! Архиважно незамедлительно из этой тупиковой ситуации найти выход.

Великий гражданин России В.О. Ключевский сказал: «История ничему не учит, но жестоко наказывает за незнание своих уроков…»

17.03.2016

ПОМОЖЕМ ВМЕСТЕ!

В сложную жизненную ситуацию попал бывший командир 207-летного отряда **Волосин Анатолий Михайлович.** Усилиями родни он лишился права собственности на жилье, в настоящее время идет судебное разбирательство.

Инициативная группа бывших пилотов помогает Анатолию Михайловичу, но нужны средства на оплату юриста. Призываем всех неравнодушных оказать материальную помощь, согласовав с координатором - старшим инженером отряда А-320 Прищепо С. Ю.

Тел.: **8 (962) 962-13-57**

Номер банковской карты «Сбербанка» **5469 3800 4394 8768**

ATO.RU

ОПРЕДЕЛИЛИСЬ ПОБЕДИТЕЛИ ЕЖЕГОДНОЙ ПРЕМИИ «КРЫЛЬЯ РОССИИ»

В понедельник, 4 апреля, в Москве состоялась XIX церемония вручения ежегодной отраслевой премии «Крылья России». Награды присуждались лучшим в своей сфере авиапредприятиям по итогам 2015 г. В 10 номинациях участников отрасли оценивало жюри, еще в двух — пассажиры.

По итогам голосования в категории «Авиаперевозки на внутренних воздушных линиях России» среди операторов, объем перевозок которых на ВВЛ в 2015 г. превысил 3 млн пасс., жюри признало лидером авиакомпанию S7 Airlines («Сибирь»). Дипломантами в этой категории стали «Аэрофлот» и «Уральские авиалинии». Аналогичным образом титулы распределились и в номинации «Электронная коммерция».

В категории «Внутренние авиаперевозки в группе 2» (среди операторов, объем перевозок которых на ВВЛ за 2015 г. составил от 0,5 до 3,0 млн пасс.) победила авиакомпания «ВИМ-авиа». Отдельно были отмечены Red Wings и «Аврора».

Жюри оценивало деятельность авиакомпаний на внутренних авиалиниях и в третьей группе — среди перевозчиков, которые обслужили на рейсах по России менее 0,5 млн пасс. Победителем в этой номинации стали «Саратовские авиалинии», дипломантами — «Оренбуржье» и «ИрАэро».

Авиакомпанией года в номинации «Международные авиаперевозки» был признан «Аэрофлот». Кроме того, жюри отметило авиакомпании NordWind («Северный ветер») и S7 Airlines.

В номинации «Деловая авиация» главный приз достался компании «Сириус-Аэро». За достижения в этой сфере были также награждены «Газпром авиа» и «Меридиан». В свою очередь, в категории «Вертолетные услуги» лучшим был признан оператор «Баркол», а титул дипломантов присужден авиакомпаниям «Газпром авиа» и «Ямал».

Отдельной премии заслужили лоукостер «Победа» и авиакомпания «Уральские авиалинии». Первая получила приз в номинации «Событие года в воздушном транспорте России», вторая — в номинации «Лучшая инженерно-техническая служба».

Помимо перевозчиков жюри оценивало и деятельность аэропортов. В результате главный приз получила воздушная гавань Уфы. В качестве дипломантов были отмечены аэропорты Симферополя и Новосибирска (Толмачево).

Призы пассажирских симпатий достались российскому «Аэрофлоту» и немецкой Lufthansa. Победители были выбраны по результатам комплексного интернет-опроса пассажиров, в котором приняли участие более 7 тыс. чел. А специальным дипломом редакции журнала «Авиатранспортное обозрение» награждены операторы «Комиавиатранс» и Azur Air.

В этом году для участия в конкурсе на соискание звания «Авиакомпания года» были выдвинуты 42 российские и 53 зарубежные авиакомпании, а также семь аэропортов и других предприятий отрасли. Учредителями премии «Крылья России» выступают журнал «Авиатранспортное обозрение», консалтинговая компания «Инфомост» и российская Ассоциация эксплуатантов воздушного транспорта (АЭВТ).

04.04.2016

ТАСС

ТОПИЛИН РАССЧИТЫВАЕТ, ЧТО СБОРЫ ПФР ПОЗВОЛЯТ ВТОРИЧНО ИНДЕКСИРОВАТЬ ПЕНСИИ В ПОЛНОМ ОБЪЕМЕ

Продление программы единовременной выплаты 20 тысяч рублей из средств материнского капитала потребует 42 млрд рублей в 2016 году. Об этом сообщил журналистам глава Минируда РФ Максим Топилин.

«Расчет, конечно, есть. Если говорить о 20 тысячах, это стоит порядка 42 млрд рублей», - сказала Топилин.

По его словам, решения на этот счет пока нет.

«Мы пытаемся сейчас найти внутренние ресурсы в Пенсионном фонде, чтобы не обращаться к дополнительным деньгам. И мне кажется, нам это удается. И может так получиться, что нам не потребуется дополнительных средств на эти цели», - сказал Топилин.

Ранее вице-премьер правительства РФ Ольга Голодец заявляла, что единовременные выплаты из материнского капитала могут быть проиндексированы.

Ранее вице-премьер правительства РФ Ольга Голодец заявляла, что единовременные выплаты из материнского капитала могут быть проиндексированы.

Вторичная индексация пенсий

Также глава Минтруда РФ рассчитывает, что исполнение бюджета ПФР за три месяца позволит доиндексировать пенсии во втором полугодии 2016 года в полном объеме (по уровню фактической инфляции - прим.ред), однако решение будет принято по итогам полугодия.

«У нас нормальное исполнение бюджета Пенсионного фонда. Идем по сборам в соответствии фактически с бюджетом. Поэтому надо будет посмотреть, что будет по итогам полугодия, как мы и предполагали в законе. Будем надеяться, что ситуация будет улучшаться постоянно. Пока таких решений нет», - сказал Топилин.

В 2016 году пенсии индексировались на 4%, однако правительственный план поддержки экономики допускает возможность повторной индексации во второй половине года при наличии средств.

Повышение пенсионного возраста

Также Топилин заявил, что повышение пенсионного возраста в РФ по схеме, аналогичной повышению пенсионного возраста для чиновников, даст бюджету РФ около 40 млрд рублей в год. Это значительно меньше экономического эффекта от «замораживания» накопительной части пенсии.

«Когда мы заморозили накопительную составляющую, это дало бюджету 342-345 млрд рублей. Допустим, повышение пенсионного возраста по такой линейке, как для госслужащих, условно дает порядка 30-40 млрд рублей в год. Это сопоставимо: накопиловка и повышение пенсионного возраста? Это очень небольшой эффект», - отметил Топилин, отвечая на вопрос ТАСС, нужно ли повышать пенсионный возраст в РФ.

08.04.2016

Российская Газета RG.RU

БАСТРЫКИН: ЦЕЛЕСООБРАЗНО ВОССОЗДАТЬ МИНИСТЕРСТВО ГРАЖДАНСКОЙ АВИАЦИИ

Председатель Следственного комитета РФ Александр Бастрыкин рассказал «Российской газете» о ходе расследования последних авиапроисшествий и в целом о состоянии дел в российской авиации. Он привел данные Межгосударственного авиационного комитета (МАК), согласно которым с 2006 по 2015 год включительно в России произошло 295 авиационных происшествий, в том числе 164 авиакатастрофы. И это без учета терактов и других инцидентов, связанных с внешним вмешательством.

- Александр Иванович, в последние годы просто чередой пошли авиационные происшествия, не говоря уже об авиакатастрофах. Можно ли говорить о системном кризисе в обеспечении безопасности полетов?

Александр Бастрыкин: Я думаю, что определенные основания для такого утверждения имеются. Об этом свидетельствуют отчеты международных организаций в области авиационной безопасности. Так, по данным Межгосударственного авиационного комитета (МАК), с 2006 по 2015 год включительно в России произошло 295 авиационных происшествий, в том числе 164 авиакатастрофы. И это исключая факты незаконного вмешательства, то есть внешнего воздействия на самолет, террористические акты и тому подобные действия. Цифры на порядок выше, чем аналогичные показатели по всем другим вместе взятым странам - участницам Межгосударственного соглашения о гражданской авиации и об использовании воздушного пространства. Стран-участниц - 11. Это государства из числа бывших союзных республик СССР. Так, всего за указанный период в этих 11 странах произошло 158 происшествий, из которых 63 авиакатастрофы.

На наличие серьезных проблем в отрасли указывают и выводы, сделанные нашими следователями по результатам предварительного расследования причин авиационных катастроф и способствовавших им условий.

- Давайте по порядку. Какие все же основные причины последних авиакатастроф - техника или так называемый человеческий фактор?

Александр Бастрыкин: Начнем с того, что много вопросов возникает к состоянию летной техники. В частности, средний возраст самолетного парка ряда российских авиакомпаний составляет более 15 лет. Не говоря уже о том, что большая часть иностранных судов, эксплуатируемых в России, имеет регистрацию иностранных государств, как правило, Ирландии, Бермудов. Подобное положение дел фактически лишает контролирующие и правоохранительные органы возможности быстрого получения полной информации о техническом состоянии эксплуатируемых воздушных судов.

Иностранные воздушные суда, эксплуатируемые на территории Российской Федерации, имеют техническую документацию на английском языке. Это объясняется тем, что действующими Федеральными авиационными правилами предусмотрено знание пилотами воздушных судов английского языка. Вместе с тем законодательство РФ не обязывает авиакомпании и авиапредприятия, эксплуатирующие иностранные воздушные суда на территории России, осуществлять перевод технической документации на русский язык. Тем самым создается возможность нарушения правил эксплуатации воздушного судна из-за неправильного перевода соответствующих документов.

К тому же иностранные самолеты должны проходить процедуры поддержания летной годности по месту регистрации, например, на тех же Бермудах.

- Напрашивается вопрос - какие меры по реформированию самой отрасли вы бы предложили?

Александр Бастрыкин: В настоящее время структуру национальных авиационных властей Российской Федерации составляют Ространснадзор, Росавиация и Министерство транспорта Российской Федерации. Зачастую предметы ведения между этими ведомствами распределены недостаточно четко, не говоря уже об ответственности. Такое положение дел противоречит нормам ИКАО, согласно которым авиационные власти в государстве - участнике Чикагской конвенции должны быть едины, во главе с конкретным лицом, отвечающим за функционирование всей отрасли, а не ее отдельных ветвей.

В этой связи представляется целесообразным рассмотреть вопрос о передаче функций этих ведомств единому госоргану - Министерству гражданской авиации, как это было во времена Советского Союза.

07.04.2016

Российская Газета RG.RU

КОМУ В ШЕРЕМЕТЬЕВО ЖИТЬ ХОРОШО

Почему в нашей рыночной экономике столько нерыночных исключений

Международный аэропорт Шереметьево снова разделят - по-новому. Круг акционеров определен, и есть почти полная ясность и с их «весомостью». Согласно указу главы государства, 1 мая нынешнего года должно быть создано АО «Аэропорт Шереметьево», в который войдет как компания, управляющая самим аэропортом, так и компании, которые работают в нем.

Доля государства в объединенном холдинге снижается более чем в 2 раза: до 31,5% против нынешних 83. Главная небесная гавань страны переходит в частные руки - это уже данность. Сразу 68,44% получит ООО «Шереметьево холдинг». В СМИ эта компания связывается обычно со структурами Аркадия Ротенберга, Александра Пономаренко и Александра Скоробогатько. Сам же «Шереметьево холдинг» в прессе называют не иначе как «дочкой» TPS Avia Holding.

Три буквы

«Принятые решения направлены на стратегическое развитие Московского авиационного узла на принципах государственно-частного партнерства», - отмечалось в президентском указе по поводу создания АО «Аэропорт Шереметьево». Речь идет о нескольких больших проектах в Шереметьево, которые в последнее время активно обсуждались: строительство нового терминала, межтерминального перехода, новых грузового и топливозаправочного комплексов в рамках развития северной терминальной зоны аэропорта.

Почему аэропорт делят с помощью административного ресурса, а не на торгах? Ответ кажется очевидным. Система торгов критиковалась многократно и на самом высоком уровне, что, возможно, сыграло на руку тем, кто уже давно и пристально приглядывался к Шереметьево.

Получить представление о том, как уходят в частные руки объекты такого уровня и такой значимости, можно на примере московских аэропортов. Сегодня за государством остаются взлетно-посадочные полосы (ВПП), рулежные дорожки, перроны. Что же касается самих терминалов, то здесь расклад такой. Домодедово - полностью частный аэропорт (в прессе называются компания «Ист лайн» и Дмитрий Каменщик). Внуково - совместная собственность государства и инвесторов (здесь звучит имя Виталия Ванцева). И вот теперь сдается последний столичный государственный «аэробастион» - Шереметьево.

Ссылки на магические три буквы - «TPS» - в Шереметьево идут уже давно. Вокруг аэропорта за последние два десятка лет сложился достаточно большой круг коммерческих структур, которые оказывают неавиационные услуги. Это фирма VIP-International, ООО «Грузовой комплекс Шереметьево», ООО «Аэропорт Москва», ООО «Автопарк-М», ООО «МАШ реклама», ОАО «Империал дьюти фри», ООО «Терминал В Шереметьево», ООО «Межтерминальный переход Шереметьево» и ОАО «Аэро-Шереметьево».

Сегодня однако эксперты стали отмечать тенденцию по некоторой монополизации отрасли. Работать (и выигрывать необходимые тендеры) в Шереметьево, без трехбуквенной компании в составе учредителей, становится все сложнее. Высказывалось даже мнение, что это может коснуться столичного авиаузла в целом Эта тенденция, если ее не регулировать, может привести к монополизации всей отрасли, что негативно скажется на ценах, качестве обслуживания и на мотивации собственника внедрять современные стандарты работы. Зачем вкладывать средства в развитие, если у потребителя нет выбора?

Ясность насчет того, кто будет хозяином в Шереметьево, наступила в 2013 году, когда был объявлен победитель тендера по выбору инвестора для аэропорта. TPS Avia group, по мнению конкурсной комиссии компании «Международный аэропорт Шереметьево», победила в тендере на инвестирование в Северную терминальную зону аэропорта. Планируется, что она вложит в проекты более 800 млн долларов.

Перед подписанием договора А. Пономаренко прокомментировал ситуацию: условия действительно очень жесткие, Росимущество защитило интересы государства, и ошибкой было бы думать, что мы получили подарок с небес.

Коллапс

Однако за прошедшие с момента того тендера 2,5 года в Шереметьево мало что изменилось. Миллионные (а в рублевом эквиваленте - миллиардные) вливания пока не особо видны. Злые языки говорят даже, что аэропорт отдали просто за обещания.

Часть обещаний, кстати, можно найти на официальном сайте компании. Если коротко, то они звучат так: Международный аэропорт Шереметьево - первый российский аэропорт, который создал комплексный план перспективного развития на период до 2030 года с учетом параметров Транспортной стратегии Российской Федерации. Мастер-план предусматривает увеличение пропускной способности Шереметьево до 64 млн человек, а транзита до 25%. Для достижения стратегических целей аэропорту необходимы создание второй летной зоны и строительство независимой третьей ВПП.

Мастер-план предполагает также строительство нового грузового мультимодального комплекса, который будет соответствовать всем международным стандартам в области обработки грузов. Площадь грузового комплекса составит около 20 тыс. кв. м. Всего к 2030 году ежегодный грузопоток через Шереметьево превысит 1 млн тонн грузов. Там же говорится, что Шереметьево развивает свою стратегию в соответствии с последними тенденциями и передовым опытом в индустрии авиаперевозок, современными требованиями к международным аэропортам, включая авиационную безопасность, качество обслуживания пассажиров и авиакомпаний.Процесс развития стратегии идет, однако, несколько причудливо. Утром 1 января 2016 г., в Шереметьево, как писали СМИ, не вполне адекватный пассажир угнал микроавтобус прямо с пассажирского перрона. Угонщика задержали, хотя и не сразу.

Понять, как подобное, в принципе стало возможно, сложно, если верить декларациям с официального сайта. Тем более что в последние полгода Шереметьево не в первый раз оказывается в новостной ленте с отсутствием позитивного информповода. Так, в начале сентября 2015 г. стали появляться сообщения о сотнях тонн застрявших грузов в грузовом терминале Шереметьево. Это случилось после того, как обслуживать ведущего перевозчика - Аэрофлот - стал новый оператор: компания «Москва-Карго».

Разницу почувствовали все и сразу. Напрасно думать, что работа грузового терминала затрагивает интересы только юридических лиц и компаний. Пострадали и простые граждане. Чего стоила только, например, ситуация с загранпаспортами! Сданные в региональные визовые центры и «улетевшие» в столичные консульства для получения визы, паспорта доставлялись в Шереметьево «Аэрофлотом». Ценные посылки с загранпаспортами, «зависшие» среди других грузов, заставили здорово поволноваться руководителей курьерских служб и позволили им, как говорится, своими глазами увидеть масштаб логистического коллапса в аэропорту и его последствия. Некоторые группы туристов в те дни вообще испытали настоящий шок, получив паспорта с визами за два (!) часа до вылета в тур. А некоторые крупные компании, например, тот же DHL, в пожарном порядке стал переводить грузопотоки из Шереметьево в Домодедово.

Менее расторопные и просто ничего не подозревающие владельцы грузов оказались в ловушке. Грузовой терминал в считаные часы завалило до предела, груз стали оставлять под открытым небом. Смешались в кучу клетки с животными, контейнеры с оборудованием и продуктами… Было очевидно, что сбой в грузотерминале ежечасно ухудшает ситуацию до состояния коллапса.

И последние стали первыми

А ведь подобное развитие событий эксперты предвидели и предупреждали - и руководство «Аэрофлота», и Шереметьево. Но и тут особую роль сыграл… конкурс! Осенью 2014 г. «Аэрофлот» объявил о проведении конкурса на право заключения договора на оказание услуг по обработке грузов на рейсах компании в Шереметьево. В нем участвовали две компании - «Шереметьево-Карго» (многолетний партнер авиаперевозчика на внутренних и международных рейсах) и «Москва-Карго» (зарегистрирована 26 ноября 2014 года). Последний был признан первым.

Заявки участников организаторы конкурса оценивали по нескольким критериям. Они, как и выводы экспертов, были оглашены во время судебных слушаний. В суд обратились представители ОАО «Шереметьево-Карго», требуя признать недействительным так называемый открытый запрос предложений на право заключения договора с «Аэрофлотом» на обработку грузов.

Эксперты пытались проанализировать ситуацию. При всей субъективности экспертных выводов они сводятся к следующему: если «Москва-Карго» и «переиграл» соперника, то по единственному показателю - цене. Но вот что интересно: при анализе коммерческих предложений был сделан еще один вывод, удививший многих. Да, тарифы «Шереметьево-Карго» выше, чем у второго претендента. Но, по мнению тех же экспертов, для «Аэрофлота» на международных воздушных линиях, получается, выгоднее работать с ООО «Москва-Карго», а на внутренних - с ОАО «Шереметьево-Карго». Но проводить в данном случае лобовые столкновения по усредненным показателям тарифов никто не захотел, мол, некорректно. А ведь соответствие «Шереметьево-Карго» стандартам Международной ассоциации воздушного транспорта неоднократно подтверждал и сам «Аэрофлот» по итогам внешнего аудита. Компания располагала также положительными отзывами от крупнейших авиакомпаний и грузовых операторов.

Однако, хотя некоторым экспертам выбор авиаперевозчика в пользу «Москва-Карго» показался странным, можно позавидовать уверенности в своей правоте конкурсной комиссии: ведь ее представители из чего-то исходили, когда делали вывод об умении «Москва-Карго» работать по международным стандартам приемки грузов. Почему же победителем стала компания с такими скромными показатели грузооборота? Он на уровне 100 тыс. тонн в год, что в 2,7 раза меньше, чем у «Шереметьево-Карго».

Наконец один из основных вопросов: почему за семь месяцев, которые прошли с момента признания «Москва-Карго» победителем конкурса, эта компания не смогла подготовиться к началу работы? Не успела или не хватило силенок? И можно ли предположить, что в конкурсной документации победителем были предоставлены недостоверные данные и комиссию ввели в заблуждение?

Логистика контроля

Передел «грузового бизнеса» в Шереметьево дорого обошелся представителям многих отраслей российской экономики. Не менее болезненный удар был нанесен по репутации и «Аэрофлота», и Шереметьево. Отсюда следуют вполне резонные вопросы: есть ли информация о том, что спустя семь месяцев после начала работы новый грузовой оператор наладил в полном объеме логистический контроль? Из-за медленной комплектации и проблем с отправкой груза рейсы не задерживаются? Как подготовлен персонал? Хорошо ли обучен? Нуждается ли в дополнительном контроле?

Предыдущий грузовой оператор внедрял современные информационные технологии в течение 20 лет. Об эффективности его работы можно судить хотя бы по такому факту: за время так называемых «коротких рейсов» при стоянке приземлившегося самолета 45 минут «Шереметьево-Карго» успевает подготовиться к приему грузов и получить все разрешительные документы. Это удается за счет отлаженной работы по стандарту IATA e-Freight.

Компания наладила систему электронного документооборота, создала современную производственную информационную систему, которая позволяет не только оперативно принимать и сортировать грузы, но и отслеживать их передвижение по терминалу в режиме реального времени. Для особых грузов (ядерные материалы, взрывчатые и радиоактивные вещества, хрупкие, дорогостоящие и т. п.) предусмотрена особая маркировка. Кстати, для их перевозки за пределами терминала разработана целая система охраны и мониторинга маршрута следования с системой спутникового позиционирования.

Одномоментная замена IT-технологий логистики в любом крупном международном аэропорту на всего лишь намерение работать по низким тарифам может, как правило, обернуться нехорошими последствиями, вплоть до провала. Значит, организация системы грузового обслуживания может вернуться на годы назад? Повернет от лучшего к худшему?

К сожалению, во многих случаях торги, конкурсы, запросы котировок показали рыночную нежизнеспособность и полную несостоятельность с точки зрения поддержания конкуренции. Премьер-министр Дмитрий Медведев, анализируя слабые места в системе госзакупок, отметил, что пока не хватает единых стандартов. «Существует множество способов закупки, что, с одной стороны, вроде бы и правильно, но, с другой стороны, не позволяет оценивать ситуацию в целом и не позволяет отделять закупки, которые осуществляются на конкурентных принципах, от других, - сказал премьер. - Есть ситуации, когда использование конструкции единственного поставщика неоправданно и обусловливается только одним - ведомственными интересами, а значит, интересами конкретных лиц».

Что ж удивляться, что итоги тендера «Аэрофлота» - непрозрачного, с неочевидными критериями - суд оставил без изменений, приняв сторону авиакомпании?

Невольные и каменщик

За последние годы гражданская авиация оказалась богатой на события. Среди наиболее громких - история с «Трансаэро». Ее банкротство произошло

стремительно и бесконфликтно. Перевозчик просто канул в историю.

18 февраля нынешнего года после допроса в СКР председатель Совета директоров Домодедова Дмитрий Каменщик был задержан по обвинению в нарушении ч. 3 ст. 238 УК РФ (выполнение работ или оказание услуг, не отвечающих требованиям безопасности, повлекшее по неосторожности смерть двух или более лиц) по делу о теракте 2011 года. Суд заключил его под домашний арест.

Новость про задержание миллиардера Каменщика прошла на фоне реформирования всего московского авиаузла и стала косвенным подтверждением того, что дела с реорганизацией авиаузла и «расстановкой собственников» идут по законам рынка, но... с исключениями. Нынешней весной московский авиаузел ждет еще несколько важных событий. Должен открыться четвертый аэропорт в Раменском. А 20 мая будет выбран новый Совет директоров Шереметьево. То есть передел собственности будет оформлен официально, с перечислением ответственных лиц. Надо ли ждать сюрпризов? Вряд ли. В гражданскую авиацию, это замечено не сегодня, пришли «системообразующие персоны». Идет централизация отрасли, которая, видимо, отодвигает конкуренцию на задворки.

Пассажиры, кстати, это уже почувствовали, после того как, например, иностранные перевозчики начали сворачивать полеты в России и обанкротилась «Трансаэро». Данность на сегодня такова. Но монополия на пассажиропоток гарантирует и монополию на бюджетную поддержку. Не весть какие деньги, скажут скептики. Но мы вправе знать, как тратятся государственные средства. И большие, и малые. Кстати, и нынешние владельцы Шереметьево бизнес начинали не с покупки пароходов и самолетов. Но, как показывает практика, грамотный системный подход во всем - и в подборе персонала, и в маркетинге, и выборе друзей и партнеров - открывает даже ворота в небо.

05.04.2016

XI МЕЖДУНАРОДНЫЙ СПОРТИВНЫЙ ОТРАСЛЕВОЙ ПРАЗДНИК

6.02.16 г. на спортивной арене международного выставочного центра «Крокус – Экспо» состоялся XI международный спортивный отраслевой праздник, посвященный «ДНЮ ГРАЖДАНСКОЙ АВИАЦИИ».

На этом празднике были представлены 17 команд, которые участвовали в турнирах по мини-футболу, волейболу и настольному теннису.

По настольному теннису - Минченков Игорь занял 1 место, а Кошелев Виталий – 3 место. На 2-ом месте был Еремеев Денис из а/к «Аэрофлот».

В турнире по волейболу в упорной борьбе 1 место завоевала команда «Аэрофлот», на 2ом - месте команда « S7 Airlines»,усиленная игроками из бывшей компании «Трансаэро» ,на 3-ем месте очень дружная команда «Волго-Днепр».

15.03.2016

МПРА НОВЫЙ ЭТАП БОРЬБЫ ЗА ИНДЕКСАЦИЮ

Законопроект об обязательной индексации заработной платы, принятие которого было сорвано единороссами в Государственной Думе, будет вновь вынесен на обсуждение региональных парламентов. С такой инициативой выступили депутаты Алексей Этманов (Ленобласть), Ирина Комолова (Санкт-Петербург), Александр и Лариса Степановы (Карелия), Валерий Туруло (Кировская область).

Напомним, что проект поправок в 134 статью Трудового кодекса, разработанный в 2013-м году председателем МПРА Этмановым и депутатом Дмитрием Силаевым (фракция «Справедливой России»), вменяет в обязанность частным работодателям ежегодно повышать зарплаты работников в соответствие с официальным уровнем инфляции по региону. Отметим, что законопроект не вносит существенных новаций – право на индексацию уже прописано в ТК – он лишь закрывает лазейку, позволяющую недобросовестным работодателям в негосударственном секторе это право игнорировать.

Один из активных защитников проекта - депутат ЗАКСа Карелии, член партии «РОТФронт», Александр Степанов - подчеркивает умеренность внесенных предложений. Однако законодательная инициатива встретила ожесточенное сопротивление со стороны правительственных экспертов и депутатов от партии власти. Хотя социальная значимость проблемы очевидна, большинство думцев в ходе голосования 22 января саботировали принятие поправок. При этом против высказался лишь единоросс Ахмат Эркенов, 205 депутатов проголосовали «за», а 244 стыдливо не участвовали в голосовании. Но на этом борьба за обязательную индексацию не закончилась.

Новая редакция законопроекта была разработана с учетом критики, прозвучавшей в ходе парламентских дебатов из уст таких деятелей, как бывший рабочий «Уралвагонзавода», единоросс Трапезников. Он утверждал, что уточнение нормы закона позволит топ-менеджерам еще больше увеличить свои и без того безобразно раздутые зарплаты. Поэтому в проект включена норма, согласно которой обязательная индексация не должна распространяться зарплаты, более чем в 15 раз превышающие прожиточный минимум. 4 марта обновленный вариант поправок был подан на рассмотрение Законодательного собрания Ленинградской области. На прошлой неделе аналогичный проект был внесен Александром и Ларисой Степановым в Заксобрание Карелии. В ЗАКС Санкт-Петербурга его внесет член Объединенной компартии, депутат Ирина Комолова, а в Заксобрание Кировской области - коммунист Валерий Туруло.

«Наша инициатива востребована, несмотря на саботаж единороссов, - комментирует повторное внесение законопроекта Алексей Этманов, - Г-жа Матвиенко недавно заявила, что зарплата сотрудников Совфеда, почти 200 тысяч рублей в месяц, недостаточно высока. Наш законопроект – в интересах тех, кто получает 20 тысяч в месяц, а это большинство избирателей. «Единая Россия» должна задуматься об этом в преддверии выборов. Если наш законопроект быстро пройдет через региональные парламенты, мы рассчитываем, что он вновь поступит на рассмотрение Думы уже этим летом».

21.03.2016

О ЗВАНИИ «ВЕТЕРАН ТРУДА»

Родное и горячо любимое Правительство РФ подготовило проект постановления о ведомственных знаках отличия, дающих право на присвоение звания «Ветеран труда».

У каждого министерства будет только один такой знак отличия.

Кандидат должен одновременно соответствовать следующим требованиям:

- иметь минимум 15 лет стажа работы в отрасли;
- иметь документально подтвержденные профессиональные заслуги;
- быть награжденным иными наградами и знаками отличия соответствующего ведомства;
- не иметь неснятых и непогашенных судимостей и дисциплинарных взысканий.

Если кандидат соответствует всем формальным критериям, он может быть представлен его работодателем к награждению.

При этом кандидат должен быть предварительно согласован с профильным ведомством соответствующего субъекта РФ.

Затем документы поступают в специальную комиссию министерства, которая определяет стоит ли поддерживать ходатайство о награждении.

И только при наличии положительного решения комиссии, документы поступают к министру, который принимает окончательное решение.

P.S. Кто еще не получил Ветерана труда, бегите получайте. Поезд уходит.

Олег Бабич, ФПАД

Учредитель: Президиум Шереметьевского профсоюза летного состава. Телефон: (495) 995-16-78;
Редактор: Л. Ижипи

Адрес редакции: 141426, М.О., Химкинский р-н, А/п «Шереметьево-1», БЦ «Аэро-Плаза», оф. 509
Сайт ШПЛС: www.shpls.org E-mail: shpls@mail.ru