

ФЕДЕРАЛЬНОЕ СОБРАНИЕ РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ

Фракция Политической партии "Коммунистическая партия Российской Федерации"

**Материалы "круглого стола"
на тему:**

**Проблемы законодательного регулирования задолженности по зарплате,
допускаемой собственниками крупных компаний, в том числе
ООО "АК "ВИМ-АВИА" и "Когалымавиа"**

Москва

3 мая 2018

С Т Е Н О Г Р А М М А

**"круглого стола" фракции КПРФ на тему:
"Проблемы законодательного регулирования задолженности
по зарплате, допускаемой собственниками крупных компаний,
в том числе ООО "АК "ВИМ-АВИА" и "Когалымавиа"**

**Здание Государственной Думы. Зал 830.
3 мая 2018 года. 11 часов.**

Председательствует депутат Государственной Думы В.Ф.Рашкин

Председательствующий. Уважаемые коллеги, добрый день всем!

У нас только что прошло 1 Мая - День солидарности трудящихся. Практически все участвовали в праздновании этого дня, в разных колоннах, правда. Но во всех колоннах были лозунги: "Повышение заработной платы", "Справедливость", "Охрана труда". Поэтому разрешите, хоть и сегодня 3-го, но поздравить всех с этим днём.

Впереди ещё один самый большой праздник, 9 Мая. Там тоже будут и шествия, и митинги, и праздники, и песни. Майские у нас недели. Самая короткая рабочая неделя, два дня, это исторически. Но, несмотря на такую короткую неделю, мы запланировали проведение "круглого стола" по проблемам регулирования задолженности - и законодательной, и административной, судебной, в принципе, по этой теме. В основном, взяли на примере авиакомпаний "ВИМ-АВИА", "Когалымавиа".

Здесь также присутствуют представители шахтёров Ростовской области "Кингкоула", которыми мы также занимались, и даже рассматривали на пленарном заседании эти вопросы, невыплаты заработной платы, и что делать в этой ситуации.

Сегодня у нас присутствуют представители, и мы приглашали их, представители 11 министерств и ведомств. Приглашали 16, уже присутствуют 12, зарегистрировались.

Раздаточными материалами мы обеспечили всех присутствующих и по линии административной, правительства, всех департаментов, так и участников, пришедших на этот "круглый стол".

Всего записались на выступления заранее по данной теме, 16 человек. Мы призываем высказаться и тех, кто не записался. У нас это "круглый стол", и нам необходимо всё-таки найти золотую середину, тогда и заработная плата, люди, которые её заработали, они с кистенём, как я говорю, на улице выбивали, набивали карманы. И в то же время сохранился и бизнес, и сохранились предприятия, работающие. Поэтому, если есть желание, пожалуйста, будет возможность подойти к микрофону и дать свои предложения.

Ещё раз говорю, что в Государственной Думе это вопросы и законодательства, это вопросы и запросов, которые мы можем направлять, и предложения по парламентскому запросу, если на такое мы выйдем сегодня.

Предлагается заслушать обзорное сообщение, которое сделаю я, Рашкин Валерий Фёдорович. Я - депутат Государственной Думы, фракция "Коммунистическая партия Российской Федерации", первый заместитель председателя Комитета по делам национальностей. Но депутат, он не только рассматривает вопросы применительно того комитета, в котором находится, а вопросы все, всё, что есть у нас в обществе, мы рассматриваем.

Далее, мы предлагаем четырём уполномоченным коллективом товарищам предоставить слово для выступления по 10 минут. Остальным по 3-5 минут. Ну если есть что сказать, у нас здесь достаточно свободно, пожалуйста, можем высказаться.

И представителям министерств и ведомств предлагается ориентировочно по 10 минут, но учитывая важность их сообщений для коллектива, для работы, для законов, поправок в законы, если есть предложения конкретные, то тоже здесь мы время можем продлить.

По итогам сегодняшнего "круглого стола", как и у нас заведено по Регламенту, принимается соответствующий нормативный документ в форме резолюции, рекомендаций для изменения законодательства, рекомендаций к правительству, к административным органам. И рассылается всё это для того, чтобы исполнилось.

Я представлю тех, кто сегодня здесь есть, чтобы был понятен уровень рассмотрения в Государственной Думе на "круглом столе" приглашённых: Нерадько Александр Васильевич – руководитель Федерального агентства воздушного транспорта.

Шкловец Иван Иванович – заместитель руководителя Федеральной службы труда и занятости.

Вазюлин Сергей Анатольевич – руководитель Московского межрегионального Следственного управления на транспорте.

Кебеков Тимур Мурадинович – руководитель Приволжской транспортной прокуратуры.

Белавинцев Илья Александрович – заместитель директора Департамента государственной политики в области гражданской авиации.

Богачёв Дмитрий Владимирович – заместитель генерального директора авиакомпании "ВИМ-АВИА".

Денискин Алексей Витальевич – исполняющий обязанности начальника Управления обеспечения процедур банкротства ФНС России.

Филиппов Николай Александрович – начальник отдела защиты трудовых и экономических прав рабочего аппарата Уполномоченного по правам человека в Российской Федерации.

Шамханова Марина Дмитриевна – заместитель начальника отдела организации рассмотрения обращений граждан и юридических лиц Управления рассмотрения обращений в исполнительном производстве Службы судебных приставов России.

Заря или Зоря Юрий Алексеевич – ведущий специалист-эксперт Департамента нормативно-правового регулирования, анализа и контроля в сфере исполнительно-уголовных наказаний и судебных актов Министерства юстиции России.

Земцова Анна Васильевна – главный эксперт отдела уголовного законодательства и правового регулирования предупреждения преступности УПУ ДПД МВД России.

Горбарец Сергей Юрьевич – замдиректора Департамента оплаты труда, трудовых отношений и социального партнёрства Минтруда России.

Губин Сергей Юрьевич – руководитель Госинспекции по труду, город Москва.

Если кто-то подошёл ещё, не зарегистрировался, я не назвал, пожалуйста, тогда в рабочем порядке можно провести регистрацию и озвучить присутствие.

Уважаемые коллеги, в последние годы в экономике России всё шире разрастаются негативные тенденции деятельности крупных производственных, зачастую градообразующих единиц. Давно рухнул миф о преимуществах частного управления над государственным, подтверждением этому являются десятки тысяч предприятий, перешедших от государства в частные руки и прекративших своё существование – это факт.

Десяткам тысяч российских семей в этот период пришлось заплатить слишком высокую цену за отсутствие законодательства от реалий происходящих структурных перемен в экономике.

Если в 90-ые годы сокращение производства, выход на рынок неквалифицированного труда миллионов высокообразованных специалистов компенсировался ростом потребностей в сфере растущих как грибы охранных предприятий, вещевых рынков, то в последние десятилетия развал стратегических градообразующих предприятий ничем не возмещается. Государство стало перед проблемой массовой безработицы и далеко не всегда оказалось способным на законодательном уровне защитить россиян.

Где те рычаги, навалившись на которые, законодатели совместно с органами государственного регулирования могут добиться эффективного воздействия на частного собственника без ущемления его предпринимательского интереса, всё же вынудить его помнить, что до обеспечения его прибыли он должен сначала соблюсти условия налогового и трудового законодательства.

Планируя сегодняшнее заседание, мы ставили цель - попытаться найти хотя бы часть ответов на возникшие вызовы. Следует признать, что государством немало сделано на пути выстраивания

законодательства в этой сфере для защиты граждан. Представляется, что в сфере особо опасных производств и услуг, предпринятых усилий явно недостаточно.

Во всех профильных министерствах создано подразделение, призванное контролировать соблюдение законности как в сфере налогообложения, так и Трудового кодекса, их деятельность, на первый взгляд, полностью обеспечена законодательно и вместе с тем всё чаще мы сталкиваемся с внезапным исчезновением владельцев крупных предприятий и выясняется, что оставленные после отъезда гения предпринимательства, задолженность не только по кредитам, но и по налогам и зарплате, не может быть возмещена активами компаний.

Как происходит, что зоркое государственное око не замечает возникающего дисбаланса? В какой момент следует ввести внешнее управление, чтобы не пострадал бизнес, были соблюдены государственные интересы, прежде всего, по уплате налогов, и в тоже время всё заработанное сотрудниками было выплачено?

Крупные предприятия горнодобывающей отрасли, авиации и ряда других, входящих в сферу стратегических, безусловно, не могут эффективно работать без отлаженного механизма государственного контроля. Это подтверждается множеством примеров. Должен доложить, что в соответствии со статистикой, которая нам от Правительства Российской Федерации поступает в Государственную Думу, более трех миллиардов средств на сегодня невыплаченных только одной заработной платы, не говоря о налогах и всего остального, и кредитах.

Нашумевшая ситуация с задолженностью по зарплате в полмиллиарда рублей только рабочим "Кингкоула" в Ростовской области. Занимались, я еще раз подтверждаю, что на самом высоком уровне - и господин Медведев, и Правительство Российской Федерации, и Государственная Дума, были массовые выезды на место в Ростовской области, проходили и сейчас проходят ежедневные пикеты, ежедневные пикеты без выходных. В результате такого рассмотрения на высшем уровне и внимания федеральных структур удалось порядка 320 миллионов рублей всё-таки выплатить по заработной плате, но оставшиеся порядка 340 миллионов так и остались висеть в воздухе. Шахтеры – это элита нашего рабочего класса, осталась без получения заработной платы, а это как раз минус в воспитании детей, минус нормального питания, минус все кредиты – всё, что связано с заработной платой и жизнеобеспечением шахтеров, сегодня это в минусе. Борьба там продолжается.

Выплата, по решению суда, миллиарда рублей пилотам Шереметьевского профсоюза летного состава в "Аэрофлоте", установленная в судебном порядке, потребовала от полутора тысяч пилотов "Аэрофлота" более двух лет хождения по судебным инстанциям. Борьба за свои заработанные деньги у сотрудников авиакомпании "ВИМ-АВИА" и "Когалымавиа" уже сегодня достигла полугода и коснулась также около полутора тысяч семей. Задолженность по зарплате сотрудникам этих частных авиакомпаний приблизилась на сегодня к одному миллиарду рублей.

Сотни людей, вынужденных обивать пороги судов и чиновничьих кабинетов. Проведены десятки заседаний, даны сотни обещаний руководителей профильных ведомств нормализовать ситуацию, а воз и ныне там. Социальная напряжённость нарастает, возмущение растёт, протесты выплескиваются на улицы, ведомства и министерства пикетируются. В этой ситуации высший законодательный орган не может оставаться в стороне, людям необходима правовая поддержка и реальные выплаты за свой труд. Складывается впечатление, что государство всё меньше интересуется делами частных компаний, многие говорят о необходимости развязать руки предпринимателям, освободить их от излишней опеки. Под эти разговоры объем нарушений и уголовных преступлений, допускаемый собственниками крупных компаний, растёт как на дрожжах.

Сегодня в стране насчитывается около 100 авиакомпаний, 90 процентов перевозок выполняют 35 наиболее крупных из них. За последние три года прекратили своё существование шесть авиакомпаний. События, происходящие в двух авиакомпаниях, взятых сегодня для рассмотрения на нашем "круглом столе", как в капле воды отражают половодье обстоятельств, приводящих к длительным, а, следовательно, крупным объемам задолженности по заработной плате. Задолженности и обстоятельства, приводящие к ним, формируются не в одночасье. Индикатор неблагополучия компаний у контролирующего органа находится на виду. Это, прежде всего, объемы необслуживаемых кредитов, растущая задолженность по уплате налогов, доля задержанных рейсов в случаях с авиакомпаниями и некоторое другое.

Многие заявители из числа бывших сотрудников авиационных компаний "Когалымавиа" и "ВИМ-АВИА" стали жертвами двойного ограбления. После банкротства "Когалымавиа", они пришли на работу в "ВИМ-АВИА", которая уже на этот период работала с перебоями, допуская до 20 процентов задержек рейсов, у подавляющего большинства из них на руках имеются до сих пор неисполненные решения судов по взысканию в их пользу заработной платы.

Собственники "ВИМ-АВИА" в этот момент выбрали агрессивную стратегию поведения на рынке перевозок. Срочно набирались борта в лизинг и, соответственно, персонал, а ведь это уже повод было ввести процедуру наблюдения, начать следить за соотношением задолженности и процессом обслуживания долгов по кредитам.

Что для этого необходимо изменить или дополнить в законодательстве? Давайте обсудим. Это один из ключевых вопросов, требующий сегодня ответа.

Приступив к знакомству с ситуацией, сразу бросилось в глаза отсутствие профсоюзной организации и нежелание сотрудников ведомств вести переговоры абы с кем.

С нашей организационной помощью была создана общественная организация по защите прав сотрудников авиакомпаний. Сотрудники Роструда сначала доброжелательно отнеслись к возникновению законных представителей интересов коллектива, даже предложили помощь по уточнению формулировок в протоколе по созданию общественной организации, воспользуясь отсутствием профсоюза.

Директор Кусов, назначенный 27 декабря 2017 года, также на встрече с коллективом "ВИМ-АВИА" публично заявил о готовности работать с любой группой уполномоченных коллективом представителей.

В присутствии большой группы сотрудников и представителей всех профильных ведомств, гендиректор Кусов дал согласие на конструктивное сотрудничество с официально уполномоченными представителями, решение о доверии к ранее избранным уполномоченным было на совещании ещё раз проголосовано.

Однако вскоре благие заявления испарились, протокол просто-напросто был опротестован, и на любые попытки избранных представителей безвозмездно оказать помощь, в соответствии с декларацией, на возмещение НДС и акцизов на топливо... тот же гендиректор просто отказал в сотрудничестве без объяснения причин.

Кстати, нельзя пройти мимо вопроса о координации действий участников процесса банкротства. В полном соответствии с законодательством при возбуждении уголовного дела Следственным комитетом Российской Федерации была изъята бухгалтерская документация. Документы были описаны, были упакованы в мешки, размещены на хранение и опечатан ангар.

Однако при этом следует напомнить, что одним из путей получения относительно быстрых средств для погашения задолженности по заработной плате являлось представление в налоговые органы соответствующих деклараций, составить которые невозможно без наличия под рукой бухгалтерских документов. А ведь расчётная сумма к возмещению в случае своевременного представления деклараций позволила бы погасить заметную, значительную часть задолженности по заработной плате.

Как было сообщено представителям коллектива на запросы директора Кусова на получение доступа к документам, следствие первоначально ответило отказом, когда всё же согласие Следственного комитета было получено, то выяснилось, что для работы с документами нужны специалисты особого профиля, то последовал уже отказ директора Кусова от приглашения соответствующих специалистов, даже на безвозмездной основе.

Заранее оговорюсь, что описываю эту ситуацию со слов уполномоченных специалистов и бывшего депутата Государственной Думы Владимира Романовича Родина, он здесь присутствует, активно участвовал в подготовке этого "круглого стола", сейчас он является моим помощником. Он глубоко вник в проблему, присутствовал на встречах представителей профильных ведомств с сотрудниками авиакомпаний, не понаслышке знаком с перепиской по проблеме.

В той части, где мы опираемся на позицию пострадавших уполномоченных сотрудников, достоверность, которую, безусловно, в какой-то части можно подвергнуть сомнению, мы заранее приносим извинения.

Однако каждое принципиальное утверждение сегодня прозвучит в выступлениях сотрудников, и предлагаю их воспринимать как подтверждение отсутствия делового контакта между коллективом и государственными органами контроля, наличия недосказанности, неисполнения публичных обещаний и туманных объяснений.

Так возврат средств при представлении декларации на акцизы и налог на добавленную стоимость... собственность было обещано на совещании 17 января, проходящего, по всей вероятности, в связи с поступившим в Правительство Российской Федерации запроса с пленарного заседания Государственной Думы, он рассматривал. И пленарное заседание, значит, 450 депутатов все проголосовали за это протокольное поручение.

В президиуме собрания присутствовали представители всех уполномоченных ведомств, однако, декларация так и не была составлена, деньги так и не поступили.

На том же совещании было обещано закрыть все банковские счета, кроме основного – в банке "Зенит". Конечно, это и было сделано, и через них было осуществлено прохождение некоторых сумм мимо карманов бьющихся за зарплату работников.

Директивой Дворковича от 27 сентября 2017 года номер 6890-пп-13 генеральному директору ПАО "Аэрофлот" поручалось обеспечить незамедлительный выкуп обязательств у контрагентов, у авиакомпании "ВИМ-АВИА", возникших с 26.09.2017 года в связи с обеспечением текущей операционной и финансовой деятельности "ВИМ-АВИА" в соответствии с официальным подтверждением Росавиации.

Немало вреда процессу нормализации ситуации в "ВИМ-АВИА" наносит кадровый хаос. За последние 3,5 месяца к руководству компании пришёл третий генеральный директор. Это всегда отрицательно сказывается на деятельности устойчиво работающей компании, а тут речь идёт о банкротстве, это тем более важно.

По воле нынешнего гендиректора подана апелляция на назначение временного управляющего, действующего в интересах сотрудников, бьющихся за свои заработанные деньги. По информации от сотрудников "ВИМ-АВИА", нынешний директор, назначенный с апреля месяца, избегает общения с коллективом. Отсутствие достоверных сведений из первых уст в любом коллективе рождает фантазии, а в итоге – сеет недоверие и панику. На сегодня никто не объяснит причин неисполнения ранее данных оптимистических обещаний.

Каково сотрудникам компании читать интервью министра Соколова, констатирующего, что усилиями сотрудников его министерства ситуация на "ВИМ-АВИА" вовремя была нормализована, а вывоз россиян, оставшихся за рубежом, состоялся, и обязательства перед контрагентами выполнены? Однако участники сегодняшнего заседания спрашивают: а что с нашим долгом по зарплате? Ведь перечисленные обязательства удалось исполнить не только за счёт господдержки, в этом решающая роль принадлежит тем самым сотрудникам, которые так ничего и не получили за свой труд.

Здесь уместно обратить внимание, что в том же интервью министр отмечает, что в борьбе за соблюдение законности по выплате долгов по зарплате принимают участие немало министерств и ведомств, силовых структур, и каждый должен заниматься своим делом. Мне именно в этом месте хочется поставить вопросительный знак. А так ли это? Не следует ли в подобных резонансных случаях законодательно предусмотреть возможность создания оперативных межведомственных штабов с соответствующими полномочиями по нормализации ситуации?

Это краткий обзор, который конкретно касается акционерных обществ "ВИМ-АВИА" и "Когалымавиа".

И вам сообщаю, уважаемые коллеги, что заседание нашего "круглого стола" в Государственной Думе ведётся открыто, гласно. Трансляция идёт по сетям Государственной Думы во все комитеты и кабинеты депутатов, в Совет Федерации (также во все кабинеты депутатов и в Аппарат), Правительство Российской Федерации (вот сейчас идёт прямая трансляция, включены мониторы, и нас слушают). В Администрацию Президента идёт прямая трансляция. Ведётся аудио- и видеозапись нашего "круглого стола", и это всё будет запротоколировано.

Выступления участников "круглого стола" при необходимости могут размещаться в средствах массовой информации, соцсетях, Интернете. По желанию всё это будет, так сказать, запротоколировано. И материалы "круглого стола" будут разосланы всем депутатам Госдумы, членам

Совета Федерации, профильным комитетам Государственной Думы и Совета Федерации, Правительству Российской Федерации и всем участникам нашего заседания, которые зарегистрировались и были приглашены, в том числе и решение по резолюции, и наши рекомендации по изменению законодательства.

По порядку ведения мы уже озвучили.

Поэтому сейчас предоставляется слово Шерстневой Ольге Львовне. Бортпроводник "ВИМ-АВИА" и "Когалымавиа".

Значит, вам, пожалуйста, время. Включите, Оля! Микрофончик включите!

Шерстнева О.Л. Уже несколько лет как сотрудники авиационной отрасли сталкиваются в нашей стране с грубым нарушением трудового законодательства. Причиной этому, на мой взгляд, стало отсутствие независимых профсоюзных организаций в авиакомпаниях. Однако созданию данных организаций препятствуют в первую очередь сами руководители авиакомпаний. Например, в авиакомпании "ВИМ-АВИА" еще на стадии проведения собрания по вопросу создания профсоюзной организации владелец авиакомпании Рашид Мурсекаев открыто сказал: еще раз услышу слово "профсоюз", уволю.

Председательствующий. Вот так.

Шерстнева О.Л. 5 января 2018 года было проведено общее коллективное собрание двух авиакомпаний "ВИМ-АВИА" и "Когалымавиа", объединенных одной и той же проблемой, на котором была создана общественная некоммерческая организация по защите прав авиаработников и выбраны уполномоченные представители трудового коллектива. На данном собрании присутствовало 92 человека от вышеупомянутых авиакомпаний, хотя желающих было значительно больше, просто помещение, в котором проводилось данное собрание, было рассчитано всего на 80 человек. Голосование за создание данной организации было единогласным. Однако ответственные представители Роструда 17 января этого года провели повторное собрание, ссылаясь на отсутствие кворума. На этот раз количество присутствующих человек также было чуть меньше ста, но этого количества якобы достаточно было для создания вышеупомянутой организации. Однако все присутствующие единогласно подтвердили свой ранее сделанный выбор и наотрез отказались рассматривать другие кандидатуры.

После признания генеральным директором авиакомпании "ВИМ-АВИА" представителей трудового коллектива, Роструд в лице Ивана Ивановича Шкловца также поддержал общественную некоммерческую организацию по защите прав авиаработников и даже предложил юридическую помощь в оформлении уже имеющегося протокола от 05 января 2018 года.

Представители трудового коллектива 14 февраля этого года обратились за обещанной помощью в Роструд для официального признания протокола собрания от 05 января этого года. Также была обращена просьба: сделать это по возможности в сжатые сроки в связи с тем, что проблема у авиаработников усугублялась с каждым днем.

По прошествии двух недель, ввиду отсутствия информации по предоставленным контактам, указанным в заявлении от 14 февраля 2018 года, которое было принято Дудолодовым, представители трудового коллектива попытались узнать, на какой стадии находится рассмотрение данного протокола. Однако он сообщил, что не обладает информацией по данному протоколу, но обещал уточнить этот вопрос. Через два дня Дудолодов сообщил, что о протоколе можно узнать у другого сотрудника Роструда и сообщил его контактные данные. Но и тот сотрудник информацией не обладал, перенаправив к третьему сотруднику ведомства, и в течение недели представителей трудового коллектива перенаправляли от одного чиновника Роструда к другому.

С большим трудом удалось наконец-то связаться с Эдуардом Аветиковичем Акопяном, который обладал информацией о нашем протоколе, но и он не смог сообщить стадию рассмотрения протокола и попросил перезвонить через несколько дней.

В итоге 14 марта 2018 года, когда было вынесено решение Роструда о признании собрания 05 января 2018 года нелегитимным, в связи с малым количеством участников собрания. Я, представитель трудового коллектива Шерстнева Ольга Львовна, попросила помощи у сотрудников Роструда в правомерном проведении собрания трудового коллектива и объяснила, что для проведения данного собрания сотрудники, которые уже более полугода не получают свою заработную плату, не в силах

арендовать помещение вместимостью более полутора тысячи человек, или же помочь организовать электронное голосование, на что Акопян пообещал донести данный вопрос до сведения своего непосредственного руководства и сообщить о результате. Но звонка не последовало. Все мои вопросы заканчивались очередными обещаниями перезвонить. В это время всё больше и больше возрастала накаленность в трудовом коллективе в связи с таким бездушием и глухотой чиновников. Люди были накалены до предела, ведь такой цинизм бюрократов может привести к весьма необдуманным поступкам.

Получается, что с конца 2017 года и по сей день Роструд, который должен нам помогать в решении наших проблем, по факту же делает все возможное, чтобы нам помешать. При этом возникает только один вопрос: а зачем нужен Роструд? Чем он занимается? За что его сотрудники получают немалые деньги?

В конце апреля на счет авиакомпании "ВИМ-АВИА" поступили деньги от налоговых органов в качестве возврата с топливных акцизов за август 2017 года, что хватило для частичного погашения задолженности перед сотрудниками за ноябрь и декабрь-месяц. Для того, чтобы эта выплата произошла, трудовой коллектив с утра до ночи разбирает мешки с документами, хранящиеся на пыльном складе после переезда офиса. Представители трудового коллектива, для выдачи данных с арестованного сервера, вели постоянные переговоры со Следственным комитетом, который пошел навстречу трудовому коллективу и разрешил снять копии с документов.

Также трудовой коллектив регулярно обивал пороги Следственного комитета, прокуратуры, отраслевых ведомств. Работая на чистом энтузиазме, офисные сотрудники оформляли документы для создания деклараций в налоговую службу. Однако, как выяснилось 25 апреля из СМИ, всю эту работу проделал Роструд, и все, чего сумели добиться работники трудового коллектива, – это неустанная забота Роструда. На самом деле никто из наших работников эту заботу не прочувствовал. А вот постоянные препоны, создаваемые Рострудом, – это факт.

Единственное, что им удалось сделать, – это вывесить в офисе распечатки информации о вакансиях в нескольких авиакомпаниях, которые, как выяснилось, набирают ограниченное количество сотрудников, причем до 30 лет. На одной из встреч со Шкловцом ему было указано на этот факт, но чиновник сказал, что такого просто быть не может. Проверить этот факт очень легко, изучив возрастные данные кандидатов, которым было отказано в приеме на работу, и кого приняли. Трудовой коллектив авиакомпании "ВИМ-АВИА" расценивает данную деятельность как имитацию работы данного органа.

Также просим заметить, что сотрудники авиакомпании, которые уже 10 месяцев остаются без заработной платы, находились в тяжелом финансовом положении. Надеясь на экономическую стабильность и развитие страны, многие наши сотрудники брали кредиты и ипотеки, и теперь длительные просрочки по выплатам и долгам загоняют их в долговые ямы, а ведь у многих вдобавок на иждивении находятся дети и пожилые родители. Почему бы здесь Роструду не проявить свою значимость, оказать содействие в переговорах с банками или предложить какую-либо альтернативную помощь?

Роструд на всех собраниях косвенно обвиняет наших сотрудников в бездействии, которое привело к долгам, забывая о том, что офис авиакомпании длительное время был заблокирован, и получить свои документы для дальнейшего трудоустройства было попросту невозможно. Да и как можно было уходить из авиакомпании, не получив многомесячный долг по зарплате?

Тем не менее, представители Роструда регулярно призывали к увольнению, уверяя, что сокращения ждать не стоит, так как денег по сокращению все равно не будет. Поверив данным словам чиновников, большая часть сотрудников после разблокировки офиса уволилась, и как следствие, оказались в реестровых платежах. Останутся ли денежные средства у авиакомпании для погашения перед ними задолженности по заработной плате, неизвестно. Те же, кто уволился позже, находятся в текущих платежах и на данный момент имеют первоочередное право на получение задолженности по заработной плате.

На собрании чиновники Роструда как мантру повторяют одно, что сотрудникам нужно устраиваться на работу, а не ждать призрачных денег. Но и тут возникает вопрос: как людям устроиться на работу, если их летные документы были просрочены авиакомпанией? Авиация – это

специфическая отрасль, в которой регулярно проводятся профильные медицинские осмотры, подтверждение квалификационной годности и другие профессиональные мероприятия. Без действующих документов устроиться на работу в другую авиакомпанию не получится. Стоимость же самостоятельно продлить все необходимые документы выходит порядка 40 тысяч рублей. В связи с этим у сотрудников возникают все новые и новые долги, но Роструду и эта проблема неизвестна, зато известно, как обвинить самих работников во всех бедах, которые с ними происходят.

Каждый раз в СМИ возникают новые и новые публикации, в которых говорится, что абсолютно все высокие чины держат нашу проблему под контролем. Но так ли это? Также писали они в ситуации с "Когалымавиа". Хочу напомнить, что в данном случае прошло более трёх лет. Несколько раз на собраниях в Роструде я лично задавала вопрос об этой авиакомпании, но сотрудники Роструда сказали, что не помнят, в чём там была проблема и не готовы комментировать. Видать, так держали ситуацию под контролем, что даже забыли о ней.

Сейчас Роструд просит расширить полномочия. Мы же, видя подобную работу Роструда, просим расширить полномочия профсоюзов и общественных организаций, так как стало абсолютно понятно, что инспектирующим органам наши проблемы не интересны. Мы просим упростить создание профсоюзов и организовать их в каждой крупной авиакомпании и хорошо проверить работу Роструда.

Наряду с авиакомпанией "ВИМ-АВИА" существует ещё целый ряд авиапредприятий, где точно такая же ситуация с многочисленными долгами перед трудовым коллективом. Многие из них уже в списке банкротов, а работники уже похоронили свои надежды на честно заработанные деньги. Одной из таких компаний были авиакомпания "Когалымавиа". История её конца в следующем: на российском туристическом рынке появилась новая турфирма "TUI", это международная компания, имеющая свои филиалы по всему миру. Наконец, она решила открыть свой филиал и в России, заключив сотрудничество с полуобанкротившейся авиакомпанией "Когалымавиа", вложив в неё немалые финансовые средства. "TUI" практически дала новую жизнь этой авиакомпании, надеялась на плодотворное и длительное сотрудничество. "TUI" провела ребрендинг своего российского компаньона, и после заключения контракта в 2012 году авиакомпания приобрела новое название "METROJET".

С помощью "TUI" бюджет "METROJET" был значительно расширен и появилась возможность перспективного развития, но по неизвестным причинам владелец авиакомпании использовал эти финансовые средства по своему усмотрению, и это вместо того, чтобы направить их на текущий ремонт и обслуживание самолётов, на профилактические работы и подготовку к высокому сезону. В результате в самый разгар летнего сезона в 2013 году начались массовые задержки и отмены рейсов, в связи с техническими неисправностями авиапарка.

Руководивший на тот момент авиакомпанией генеральный директор Руденко был снят с занимаемой должности, но исправить ситуацию было уже невозможно: репутация турфирмы "TUI" в глазах российских туристов была катастрофически подорвана. В связи с этим в 2014 году она отказалась от услуг "METROJET". Из-за отсутствия финансирования и лишившись многочисленных рейсов и направлений, а также из-за повышения курса доллара, авиакомпания "Когалымавиа" опять оказалась в тяжёлом положении, начались задержки в выплате заработной платы, которые переросли затем в многочисленные долги. В это время на должность генерального директора был назначен Мордвинцев, который провёл собрание трудового коллектива с просьбой проявить немного терпения и поддержать родное предприятие, красочно описав радужные перспективы развития. Он при этом убеждал, что задержки по выплате заработной платы будут длиться не более месяца, а деньги при этом будут находиться в банке под процентами, которые в дальнейшем пойдут на выкуп самолётов из лизинга.

Однако через несколько месяцев, когда долги по заработной плате составляли уже почти три месяца, состоялось ещё одно собрание, но на этот раз уже по требованию трудового коллектива. На резонный вопрос: так что же с выкупом самолётов и долгами по зарплате, уже новый гендиректор Снаговский ответил совсем другое, что владелец авиакомпании Лепиев вместо выкупа самолёта решил приобрести несколько иностранных отелей. Ситуация складывалась к полному развалу авиакомпании. Однако очень скоро точку в деятельности "METROJET" поставила страшная катастрофа 31 октября

2015 года над Синайским полуостровом в Египте, где в этой страшной катастрофе погибли наши друзья и коллеги.

Ещё через месяц, в связи со сбитым в Турции российским военным самолётом, было закрыто туристическое направление в Турцию. Таким образом, у авиакомпании больше не осталось направлений. Но и тогда генеральный директор Снаговский, избранный буквально за несколько недель до трагедии, просил трудовой коллектив поддержать авиакомпанию и не увольняться, обещая, что акционеры предпринимают всевозможные меры для "оживления" авиапредприятия.

К тому же высшие чиновники России также обращались к работникам авиакомпаний с просьбой помочь в эвакуации наших граждан с египетских курортов. Задержки по зарплате составляли уже более четырёх месяцев. В феврале 2016 года "METROJET", руководство "METROJET" вынудило весь лётный персонал уйти в отпуск за свой счёт, но уже в марте стало просить уволиться по собственному желанию. Содействия в трудоустройстве, со стороны работающего для этого госоргана, оказано не было: Роструд, Минтранс, Росавиация, Администрация президента, несмотря на многочисленные письма от трудового коллектива, а на просьбу авиаперсонала внимание не обратили. Прошло уже три года, задолженность по заработной плате перед сотрудниками авиакомпании "METROJET" до сих пор не погашена.

Отдельно несколько слов о процедуре банкротства в стадии наблюдения, в которой временной управляющей была назначена Багавиева Римма Габдуллоевна. Были выявлены явные нарушения закона – некорректность последовательности действий, то есть проводились неполные выплаты при непонятном порядке очередности кредиторов. А текущие платежи странным образом были отодвинуты на последнее место.

Что же до бывших работников "METROJET". Кто сумел найти работу в авиакомпании "ВИМ-АВИА", то и они недолго радовались стабильному заработку, так как через полтора года, не дождавшись выплат от "METROJET", снова остались без заработанных денег. Подобная ситуация в гражданской авиации происходит год за годом и стала, к сожалению, уже обычным делом. Как можно в подобной ситуации планировать собственное будущее, брать ипотеки, кредиты, растить детей, думать о материнстве? О какой стабильности можно говорить, если завтра любая авиакомпания в нашей стране может стать банкротом или единственным, на что мы можем рассчитывать, это материнский капитал? Кстати, среди тех, кто сейчас борется за возвращение заработной платы, есть женщины, находящиеся в декретном отпуске. А как жить семьям, у которых оба кормильца работают в одной и той же обанкротившейся авиакомпании? Те чиновники, кто надеется на то, что мы прекратим бороться за свои права, глубоко ошибаются, мы продолжим наши акции в рамках существующего законодательства, а в дальнейшем будем обращаться в международные суды, приоритет которых прописан в нашей Конституции. Спасибо.

Председательствующий. Спасибо, Ольга Львовна.

(Аплодисменты.)

Спасибо огромное.

Пожалуйста, в соответствии с нашей договорённостью слово предоставляется Тахман Дмитрию Витальевичу, бортпроводнику "ВИМ-АВИА".

Подготовиться Галеевой.

Пожалуйста.

Тахман Д.В. Добрый день, дамы и господа!

Хотелось бы обратить ваше внимание на проблему, которая возникла 28 сентября 2017 года, и эта проблема сыграла большую роль при досрочном увольнении сотрудников и их трудоустройстве, и получении половины суммы задолженности по зарплате, а также явилась отправной точкой в принятии решения многих сотрудников.

Все вы знаете, что в конце сентября авиакомпания прекратила чартерные перевозки пассажиров из-за наличия финансовых проблем. По указу президента была создана специальная комиссия, которая начала заниматься проблемами, сложившимися в авиакомпании, а именно вывозом пассажиров из мест отдыха и поддержанием финансовой деятельности авиакомпании. Этой комиссией было принято решение, что вывод пассажиров будет производиться силами сотрудников авиакомпании "ВИМ-АВИА", при этом будет задействован её флот, а также частично в этом будут принимать участие и

другие авиакомпании. На момент принятия данного решения в нашей авиакомпании имелась задолженность по заработной плате за июль и август месяцы.

27 сентября 2017 года сотрудники нашей авиакомпании были ошеломлены сообщением из средств массовой информации о том, что владельцы авиакомпании супруги Мурсекаевы покинули территорию Российской Федерации, а генеральный директор и главный бухгалтер находятся под арестом. Несколько дней сотрудники находились в панике и замешательстве, пока на корпоративную почту 28 сентября не пришло письмо следующего содержания. У меня имеется скрин с почты, которая у нас была, сейчас её, естественно, так как сервер заблокирован, невозможно открыть, но скрин имеется. Содержание сообщения следующее: "Уважаемая команда бортпроводников "ВИМ-АВИА"! В сложное для авиакомпании время мы более всего заинтересованы в сохранении самого ценного ресурса – вас.

На настоящее время информация следующая. Бухгалтерия оповестила о полном погашении зарплаты за июль сегодня, 28 сентября 2017 года. Государственная поддержка в виде инвестиций в фонд заработной платы сотрудников "ВИМ-АВИА" поступила на счёт Росавиации сегодня, 28 сентября 2017 года. В течение двух-трёх рабочих дней будет произведена выплата зарплаты всем сотрудникам авиакомпании за август-месяц. Инвесторы заинтересованы в сохранении бизнеса. Работа авиакомпании продолжается".

И дополнение, что большая просьба ко всем. Не пользуйтесь непроверенной информацией и слухами, уточняйте информацию на текущее время у дежурных инструкторов офиса во избежание неприятностей с выполнением служебных обязанностей по трудовому договору, выполняйте все необходимые действия по оформлению официальных бумаг о возможных причинах отказа от работы.

И также дополнение, которое тоже, кстати, самое немаловажное и на что повлияло то, что я говорил в начале. Росавиацией введён мораторий на приём сотрудников "ВИМ-АВИА" в другие авиакомпании до 28 октября 2017 года. Письмо подписано директором по сервису авиакомпании "ВИМ-АВИА".

Что хотелось бы сказать? Что, во-первых, это письмо оказало негативное воздействие на наших сотрудников, а именно бортпроводников и пилотов при попытке трудоустроиться в другие авиакомпании. Они встретились с проблемой при устройстве, а именно, их просили подождать до окончания действия моратория, то есть до 28 октября. Сотрудникам в открытую говорили, что Росавиация оказывает давление на руководство других компаний и рекомендует временно не брать на работу сотрудников авиакомпании "ВИМ-АВИА" до указанного срока. Действительно, отказ был не во всех авиакомпаниях, но проблема состоит в том, что при устройстве на новое место работы бортпроводники и пилоты должны учитывать наличие имеющихся у них типов ВС. А если такового нет, то ждать придётся до 28 октября или переучиваться за свой счёт. Я хочу напомнить, что деньги не платились с июля-месяца. Считаем, что данный мораторий был попыткой остановить массовые увольнения работников предприятий, иначе вывоз пассажиров другим способом был бы невозможен. Как потом оказалось, была ещё одна причина немаловажная. Из средств массовой информации постоянно приходили новости, потому что более мы ничем не могли пользоваться. Это информационный вакуум, в котором находилась наша авиакомпания. Прошу прощения. Приходили новости, что сотрудникам авиакомпании будет погашена задолженность по заработной плате, что, кстати, отражалось и в письме от 28 сентября, которое я вам только что зачитал, и никто из сотрудников не будет ущемлён в своих правах. На деле же оказалось, что работники, которые уволились 15 октября и ранее, то есть по закону две недели отработанного времени должно быть, которое как раз и предоставлялось сотрудникам, что без отработки двух недель увольнение не предоставлялось. Получили эти сотрудники большую часть своих денег, таких было единицы. Это были сотрудники, которые уже не в первый раз попали в такую ситуацию в других авиакомпаниях, таких как "Коголымавиа", "Трансаэро" и просто не поверили очередным обещаниям чиновников. Также в их составе были и люди, которые только что обучились в нашей авиакомпании в учебном центре и просто всего-навсего имели на руках свидетельство бортпроводника, но не имели допуска на типы воздушных судов, поэтому к ним... тоже они не имели возможности дальше работать в нашей компании.

Люди же, которые впервые столкнулись с данной ситуацией, не могли поверить в тот факт, что столь серьёзные заявления столь значимых и влиятельных представителей государства могут оказаться всего лишь способом красиво решить данную проблему за счёт сотрудников авиакомпании, которые, оказавшись в авиакомпании... оставшись в авиакомпании, не поддавшись всеобщей панике, честно продолжали выполнять свою работу, при этом веря обещаниям Росавиации, Министерству транспорта и руководству авиакомпании, и остались без средств к существованию, так как я говорил, 15 октября выплата денежных средств полностью прекратилась. Спустя время появилась информация о смене генерального директора. Находясь в информационном вакууме, мы не знали чему и кому верить. Но вместо сокращения сотрудников, так как компания прекратила свою операционную деятельность 29 октября, господин Кононенко, являющийся на то время генеральным директором, издал приказ о временной приостановке деятельности авиакомпании по вине работодателя, и сотрудники были переведены на неполный рабочий день с оплатой две трети. Но эта оплата также оказалась условной, и тогда сотрудники авиакомпании стали массово увольняться.

Но даже в этой ситуации в авиакомпании постоянно подогревался интерес к продолжению деятельности, где бизнесмен Борис Карлов предлагал свой план по спасению авиакомпании, который на деле оказался всего лишь затягиванием времени.

Все последующие после Кочнева Александра Яковлевича генеральные директора, сменяющиеся один за другим, были попыткой помешать сотрудникам получить причитающуюся им заработную плату и выводом активов из авиакомпании.

И в заключение хотелось бы сказать следующие, что мы, коллектив бывших сотрудников "ВИМ-АВИА", очень надеемся, что обещания, данные Министерством транспорта и Росавиацией, будут выполнены в полном объеме, так как мы со своей стороны работу выполнили честно и добросовестно.

Хочу отметить по поводу выплат, которые производились до 15 октября, сейчас также производились недавно выплаты, тоже не всем, как и в октябре прошлого года, ни с одной этой выплаты не были выплачены алименты людям, которые находятся с детьми, и в таком же положении находятся, как и сотрудники.

Я сам являюсь отцом двух детей, и моим детям не было выплачено ни копейки с тех сумм, которые были обещаны.

Также хотелось бы поднять вопрос о том, что нет ли такой... У бортпроводников страх, что в конце концов после того, что происходит на рынке авиационного труда, может остаться только один "Аэрофлот", как и раньше, вот, что частные компании могут уйти в небытие, потому что после того как разрушилась авиакомпания "Трансаэро", большая часть сотрудников была переведена в компании "Аэрофлот" и "Россия".

Также предлагались и нашим сотрудникам, которые в большей части были уволены, именно эти две компании - "Аэрофлот" и "Россия", как будто других компаний не существует.

Но на тот момент другим компаниям было запрещено брать, вот как я уже говорил по поводу моратория, наших сотрудников на работу.

Большое спасибо за внимание.

У меня всё.

Председательствующий. Дмитрий Витальевич, спасибо огромное за информацию.

Просьба ко всем дальше выступающим, значит, еще раз мы говорим, в Государственной Думе мы рассматриваем вопросы и проблемы законодательного регулирования и задолженности по зарплате, допускаемые собственниками крупных компаний в том числе, на примерах "ВИМ-АВИА" и "Когалымавиа".

Если есть предложения, то, пожалуйста, озвучивайте эти предложения, они будут учтены при разработке и рассмотрении на пленарных заседаниях поправок к законодательству.

А сейчас слово предоставляется Галеевой Анне Сергеевне, бортпроводник "ВИМ-АВИА".

Подготовиться Александрову.

Галеева А.С. Добрый день!

Я проработала в авиакомпании "ВИМ-АВИА" с апреля 2010 года по декабрь 2017-го, и никогда не думала, что мне придется в Госдуме обсуждать вопрос о невыплате заработной платы, и рассматривать его с точки зрения работы Федеральной налоговой службы и Следственного комитета.

После остановки летной деятельности с 27 октября 2017 года в компании был введен режим простоя. Примерно тогда же было проведено первое собрание трудового коллектива, на котором обсуждались разные варианты решения вопроса по задолженности заработной платы.

Основными источниками все-таки являлись денежные средства, которые мы могли бы получить при возврате НДС и акцизов на авиационное топливо.

Общая сумма возмещения по акцизам за авиационное топливо и НДС по данным на 16 апреля 2018 года составляет около 458 миллионов рублей.

В случае выплаты всех средств, всё равно не хватит на закрытие долга по зарплате, который сейчас уже перевалил за 700 миллионов рублей. А при погашении в первую очередь задолженности перед налоговой службой, для коллектива денег вообще не останется.

Если осенью говорилось о том, что ведется работа с ФНС по определению приоритетности выплаты заработной платы сотрудникам перед другими платежами, но дальше устных договоренностей дело не заходило.

На собрании 25 января (со слов представителя авиакомпании) руководители ФНС озвучили свою позицию, что только 20 процентов от общей суммы денежных возвратов пойдут на зарплату сотрудникам, а остальное уйдёт на уплату долгов по налогам и страховым взносам.

В скором времени в адрес ООО "Авиакомпания "ВИМ-АВИА" поступило требование номер 10 от Республики Татарстан ... ФНС №10 Республики Татарстан номер 2299 об уплате налога, сбора, страховых взносов, пеней и штрафов, процентов по состоянию на 6 февраля 2018 года, а на расчётный счёт авиакомпании в Банк "Зенит" поступили инкассовые требования на общую сумму 143,9 миллиона рублей, что соответствует данному требованию.

23 марта Федеральная налоговая служба РФ подала заявление в арбитражный суд Татарстана о включении долга перед ней в размере 333,3 миллиона рублей в реестр требований кредиторов авиакомпании "ВИМ-АВИА". Ознакомившись со сложившейся ситуацией, временный управляющий Булатова Марина Анатольевна 16 апреля отправила ходатайство в арбитражный суд, в котором на основании действующего законодательства и судебной практики она просит рассмотреть очерёдность и признать подлежащей удовлетворению в первоочередном порядке задолженность по заработной плате. Рассмотрение этого ходатайства назначено на 7 мая.

Ситуация по возврату акцизов освещена в письме бывшего генерального директора Кусова Всеволода Евгеньевича от 16 марта 2018 года. Письмо направлено старшему следователю по особо важным делам при председателе Следственного комитета Российской Федерации генерал-майору юстиции Габдуллину Рустаму Рашидовичу, в котором говорится, что декларации по акцизам на авиационное топливо были сданы, камеральная проверка уже проведена, но ИФНС Республики Татарстан и Федеральная налоговая служба до сих пор не перечисляют акцизы, ссылаясь на письмо от 10 ноября 2017 года в адрес руководителя Федеральной налоговой службы, действительного государственного советника Российской Федерации 1 класса Михаила Владимировича Мишустина с распоряжением не перечислять денежные средства без разрешения следствия.

В нашем распоряжении есть также это письмо. В нём говорится, что возбуждено уголовное дело по факту хищения денежных средств путём обмана у пассажиров авиакомпании "ВИМ-АВИА", в связи с чем адресант просит указать основания и суммы, планируемые к возмещению авиакомпанией "ВИМ-АВИА". Кроме того, заблаговременно информировать следствие о наличии оснований к возмещению бюджетных денежных средств, а также не перечислять их данному обществу без разрешения следствия в связи с намерением наложить на данные денежные средства арест в целях обеспечения исполнения приговора суда и исковых требований потерпевших. Хотелось бы обратить внимание, что потерпевшими в данном случае считаются именно пассажиры, а не люди, которые уже более двух месяцев на момент написания письма находились без зарплаты.

На основании этого уголовного дела был произведён арест имущества, изъятие с серверов документации из офиса авиакомпании, а дело по невыплате заработной платы завели значительно позже. 26 декабря 2017 года, доведённые от отчаяния работники авиакомпании устроили голодовку в

аэропорту "Домодедово". Полиция аэропорта связалась с сотрудниками Следственного комитета на транспорте, и только тогда участников голодовки направили в Следственный комитет на транспорте для написания заявления, в котором они признают себя потерпевшими.

Собственно, с этого и началась работа ведомства по нашей проблеме. Следователь Фадеев проводил приём потерпевших, собирал документы, но дальше этого работа не заходила. В марте была подана жалоба от трудового коллектива на бездействие следователя с просьбой его заменить. В ответ на жалобу руководитель Следственного комитета на транспорте Коровин Дмитрий Александрович пояснил, что они не могут в полном объёме заниматься данным делом, так как документы по авиакомпании поступают в Следственный комитет Российской Федерации, который находится на Техническом переулке, и до них они попросту не доходят, а также у него всего лишь три следователя, и все перегружены работой.

Таким образом, из-за отсутствия взаимодействия между госучреждениями, из-за бюрократических проволочек и других причин сотрудники авиакомпании "ВИМ-АВИА" большим числом уже уволены, сокращённые до сих пор не могут получить свои честно заработанные деньги.

Также пользуясь случаем от лица трудового коллектива хочется обратиться к заместителю генерального директора с просьбой уточнить суммы, которые сейчас фигурируют по отчётности, по возврату акцизных топливных сборов, и какая у нас сейчас ситуация по поводу возврата НДС, вся ли документация подготовлена, и какая итоговая сумма, потому что данные разнятся. Пока я составляла свой доклад, я смотрела документы и только на них могла основывать то, что я говорю.

Спасибо за внимание.

(Аплодисменты.)

Председательствующий. Спасибо большое.

Максим Викторович, если не возражаете, здесь надо ответить на вопросы сразу и выступить.

Я предоставляю слово тем руководителям, которые уже услышали вопросы и ваш... Не будет возражений? Мы меняем немного формат "круглого стола".

Тогда, пожалуйста, Богачёв Дмитрий Владимирович. Заместитель генерального директора авиакомпании "ВИМ-АВИА". Пожалуйста.

Богачёв Д.В. Здравствуйте.

Ситуация по акцизам и по НДС, по сдаче непосредственно.

76 миллионов 770 тысяч рублей за август была подана 22 декабря. Сентябрь, 31-го, на 70 миллионов. Октябрь – подали ещё на 6 миллионов 22-го и возмещение НДС – 450 миллионов была подана 16-го числа, 16 января.

Все эти цифры... Все декларации были поданы своевременно. Документация по акцизам собрана при помощи инициативной группы непосредственно. Их пускали в офис, они помогали, без их помощи, и без помощи Роструда это было бы сделать проблематично. Но на сегодняшний момент всё-таки по акцизам за август, сентябрь, октябрь и НДС документы переданы в налоговую службу.

По акцизам сентября есть уже практически решение, да, о том, что денежные средства будут перечислены на расчётный счёт банка "Зенит". Проблема заключается в их перечислении, то, что лежит инкассовое поручение от налоговой службы на сумму порядка 110 миллионов рублей. Соответственно подаётся апелляционная жалоба, до 7 мая будет рассматриваться это дело.

По октябрю соответственно тоже... Соответственно, сентябрь. При хорошем раскладе дел судебного заседания мы сможем перечислить, написать заявление на перечисление денежных средств в счёт банка "Зенит", и соответственно перечислить в течение там пяти рабочих дней уже на расчётный счёт, и эти 70 миллионов поступят в счёт погашения заработной платы.

Октябрь. Соответственно налоговая приняла. Сейчас проводится камеральная проверка, мы её ожидаем. По срокам поступления – это примерно 30 июня. По НДС 450 миллионов, самая такая значимая сумма, в принципе, да, тоже всё своевременно сдано. Документы, подтверждающие, передали в большом количестве. Незначительную часть документов, которую не смогли предоставить, сложно собрать в связи с тем, что часть хранится в Следственном комитете и туда ограничен доступ, часть не предоставили поставщики. Непосредственно мы запрашиваем эти документы у них. Но в любом случае документы переданы. С этого момента, 23 апреля, с этого момента начинается камеральная проверка в течение трёх месяцев. Соответственно, если налоговая подтверждает,

денежные средства будут поступать на расчётный счёт в банке "Зенит", ни на какие другие счета. Есть заявления, все заявления предоставляются в открытом виде, в публичном достаточно, да. Вкратце ситуация по финансовой картине такова.

Ко всему ещё есть имущество компании, которое находится на складе в "Домодедово". Доступ туда ограничен, насколько я понимаю, проводимыми следственными мероприятиями, поэтому не получается, скажем так, туда попасть даже фактически, пересчитать его, провести инвентаризацию, провести полную оценку. Письма были переданы в следственные органы, соответственно, тоже.

По бухгалтерской информации, это сумма там порядка, в районе, наверное, миллиарда рублей. Если учитывать, что это залоговое имущество, залоговое имущество 80 процентов перечисляется залогодателю, то 20 процентов от этой суммы – это тоже денежные средства, которые поступят в счет погашения заработной платы. В принципе такая картина.

Огромную помощь нам предоставил Роструд, в большей степени, прокуратура города Казань, транспортная, без них, конечно, вообще, было бы сложно сдвинуться, потому что всё-таки большинство, действительно, всевозможных инстанций постоянно затрудняют, постоянные запросы, постоянные запросы дополнительной информации, без которой никакие движения не идут.

Непосредственно, в том числе, по сдаче налоговых деклараций. В тот момент, когда все было сдано в срок, все равно возникали различные дополнительные проверки, дополнительные запросы информации, всплывали какие-то ограничения, в том числе ограничения со стороны Следственного комитета. Но вот при активной поддержке двух министерств, двух инстанций, непосредственно получилось выплатить 76 миллионов чистыми именно на заработную плату.

_____. Хотелось бы ещё момент уточнить. Есть данные, что из-за того, что документы, подтверждающие НДС, не были сданы вовремя, налоговая наложила штраф в размере 18 процентов. Вы что-то знаете по этому поводу?

Богачёв Д.В. Нет, смотрите, это именно идет декларация по подтверждению нулевой ставки. Декларация была сдана, соответственно, никакого снижения не будет. Мы подали декларацию на 450 миллионов, документы отвезли на 450 миллионов, ее приняли. Сейчас проводится камеральная проверка.

Председательствующий. Дмитрий Владимирович, скажите, пожалуйста, под протокол для истории. Та сумма, которая была озвучена здесь, более 700 миллионов рублей, когда работники, коллектив, по вашим прогнозам, планам, которые вы выстроили, понимая всю громоздкость вот этого механизма, и огромный труд, который вы проводите, когда всё-таки они получат?

Богачёв Д.В. Смотрите, есть ряд факторов, которые на самом деле ограничивают. Если своевременно будет принято решение по налоговой декларации, по НДС, это 450 миллионов, сентябрь – 70, октябрь – 6 миллионов, ну, август уже перечислили, эта сумма получается порядка 600 миллионов рублей только по возмещению из бюджета. Соответственно, эта сумма, она покрывает не то, что заработную плату в то время, когда сотрудники работали, они покрывают ещё ту заработную плату, в которую они фактически не работают. Это период ...

_____. Период вынужденного простоя.

Богачёв Д.В. К сожалению, или, к счастью, вынужденный простой объявлял не я. Было предыдущее руководство, ряд ошибок допустили, которые непосредственно, да, делали определенные заявления, поэтому ...

У вас накапливается заработная плата на сегодняшний момент, да, кто ещё остался, по крайней мере.

_____. Я прошу прощения, вы примите во внимание, что, в любом случае, за несвоевременную выплату заработной платы трудовым законодательством предусмотрено начисление пеней относительно ставки ЦБ. Примите и это во внимание, поскольку это также придется возмещать сотрудникам.

Богачёв Д.В. Смотрите, насчет всего в курсе. Хочу всё-таки на вопрос ответить. Ориентировочная дата, на мой взгляд, именно, в принципе я занимался, у меня профессиональная деятельность такая, возмещение налогов, акцизов и, соответственно, выплата заработных плат. Это, наверное, сентябрь месяц. Это самый такой пессимистичный прогноз. Опять же, в случае, если не будет никаких проблем с налоговой инспекцией. Но на сегодняшний момент могу заверить, что

сентябрь – 70 миллионов 988 тысяч рублей. Эту сумму в налоговую... Я с генеральным директором ездил в Казань непосредственно на открытое совещание с налоговой. Ее подтвердили, она уже зарезервирована фактически за нами. Если мы сегодня, да, условно, подадим заявление на перечисление, что, соответственно, мы не сделали по причине того, что эти денежные средства спишутся в счет налоговой инспекции сразу же автоматически. Денежные средства придут на расчетный счет банка "Зенит", 71 миллион. Соответственно, в дальнейшем спишется на заработную плату.

Председательствующий. Хорошо. Дмитрий Владимирович, просьба. Законодательство есть законодательство, но есть другие рычаги, которые позволяют в первую очередь выплачивать заработную плату. Обратите внимание на это. Мы вас поддерживаем в этой части.

Богачёв Д.В. Да, согласен. У нас, потому что есть самолеты, которые находятся в Жуковском, к ним, к сожалению, тоже есть большая проблема с ними в ряде своевременного обслуживания. Ограничено оно, опять же таки тем, что ограничен доступ на склад в "Домодедово", где хранятся наши запчасти, находятся необходимые материалы для обслуживания. На сегодняшний момент передали письма уже в Следственный комитет с просьбой разрешить все-таки обслужить самолеты, чтобы они не потеряли в стоимости значительную их сумму. При учете, что они залоговые эти самолеты тоже, в любом случае, 20 процентов от их стоимости будут поступать на расчетный счет.

Председательствующий. Хорошо.

Пожалуйста, Нерадько Александр Васильевич, руководитель Федерального агентства воздушного транспорта. Пожалуйста.

Нерадько А.В. Уважаемые товарищи, коллеги, 25 сентября у нас в Росавиации состоялось очередное совещание с участием собственников, кредиторов, губернаторов Магаданской области, Амурской области с целью поиска кредита для поддержания авиационной деятельности авиакомпании "ВИМ-ВИА".

На этом совещании еще утром собственником заявлялось о необходимости 600 миллионов рублей для сохранения текущей операционной деятельности, и, в общем-то, банк "Зенит", представитель которого участвовал в совещании и представители аэропорта "Домодедово", перед которыми была большая кредиторская задолженность за техническое обслуживание, за топливное обеспечение, в общем-то, были настроены достаточно миролюбиво для сохранения операционной деятельности.

Но уже в этом же составе вечером 25 сентября что-то между ними произошло, и кредиторы отказали в кредите в очередном генеральному директору и собственнику авиакомпании "ВИМ-АВИА".

Ситуация, конечно, была внезапная. Собственник на совещании вечером заявил о том, что он устал от авиации, в авиации очень много проблем, поэтому он решил уйти из этого бизнеса. На что мы ему сказали, что у вас очень большие социальные обязательства перед пассажирами, перед коллективом, поэтому надо сбавить темпы таких заявлений.

На следующий день он продолжил, уже 25-го числа вечером мы больше его не видели. Хотя 26-го еще общались по телефону с ним, где он говорил, что он ищет пути выхода из этой ситуации. Стало понятно, что 27-го сообщение произошло, что он покинул территорию Российской Федерации.

И по нашему предложению для сохранения операционной деятельности компании с целью вывоза пассажиров и обеспечению в этой период заработной платы, были использованы средства доходов другой авиакомпании. Эти средства были предназначены для увеличения финансирования наших учебных заведений гражданской авиации, которые испытывают хроническое недофинансирование, наши летные технические училища гражданской авиации. Поэтому из этих средств, понимая, что ситуация такая безвыходная, средств в бюджете нет, было принято решение использовать средства доходов другой авиакомпании. В точном соответствии они были использованы с директивой Правительства Российской Федерации, и они были предназначены для покрытия той текущей операционной деятельности.

Фактически 27 сентября начала развиваться эта критическая ситуация, 10 октября практически все пассажиры были вывезены. Для вывоза пассажиров использовались не только российские

авиакомпания, но и иностранные авиакомпании. Мы просили принять участие туристическое сообщество работало активно в этом направлении.

И заключительный рейс был выполнен в конце октября с целью доставки, а потом вывоза участников фестиваля молодежи и студентов в Сочи.

Что хотелось бы сказать? Больше мы с собственником не встречались, не общались и фактически он оставил на произвол судьбы коллектив. Конечно, это самая большая беда. Мы прекрасно понимаем то состояние, в котором оказался коллектив и в рамках своей компетенции принимали участие в решении этих проблем. Тоже понятно, что это сложно найти сейчас и работу, особенно по таким специальностям, особенно, как пилот, как специалист кабинного экипажа.

Что касается упреков в том, что якобы была направлена в устной или письменной форме директива о неприеме сотрудников "ВИМ-АВИА" в другие компании. Это не так. И то, что вы зачитали, это, видимо, является, вероятно, плодом фантазий того человека, который подписал этот документ. Хочу сказать, что сразу же после этой критической ситуации, значит, как обычно бывает, на около авиационном фоне появляются отдельные лица, которые пытаются спасти авиакомпании. Так было и в истории с "Трансаэро", так вот история повторяется и с "ВИМ-АВИА". Однако надо отдавать себе отчет в том, что фактически воздушные суда были возвращены лизингодателям. Рассчитывать на возобновление операционной деятельности авиакомпаний не приходится, и источником погашения задолженности по заработной плате являются те материальные ресурсы, которые находятся в распоряжении авиакомпаний. Реализуя их, возвращая акцизы на топливо, появляются средства для возмещения заработной платы.

Что делать? Как говорите, почему так случилось, куда смотрели, почему не увидели? Дело в том, что авиакомпания предоставляла документ о финансово-экономическом состоянии, в котором не содержалось сведений, которые вызывали особые тревоги. У нас четыре группы риска, вот к четвертой группе, если компания относится к четвертой, то могут быть введены ограничения в операционную деятельность. Авиакомпания "ВИМ-АВИА" никогда не относилась к четвертой группе, она "плавала" между первой и третьей группой, переходила из одной, ну, до третьей группы. Как выяснили органы следствия, значит, авиакомпания фальсифицировала данные отчетности и предоставляла недостоверные сведения. В соответствии с методическими указаниями о проведении финансово-экономической оценки состояния авиакомпании, ответственность за достоверность материалов, передаваемых для оценки, несет авиакомпания. Поэтому, видимо, в авиакомпании была такая атмосфера, которая позволяла фальсифицировать отчетность. Потом стали известными факты и о различных там, серых схемах выплаты зарплаты в авиакомпании.

В настоящее время ситуация поменялась немного в лучшую сторону, введены требования в Федеральные авиационные правила о ежемесячном контроле за наличием у авиакомпаний просроченной задолженности по заработной плате. Ну, опять же, если авиакомпания умышленно будет фальсифицировать эту отчетность, то это достаточно трудно выявить и принять корректирующие мероприятия.

Значит, от коллектива компании "ВИМ-АВИА" не поступало ни коллективных, ни индивидуальных заявлений в Росавиацию о том, что с заработной платой что-то не так.

Председательствующий. Сейчас минуточку, у нас будет возможность, мы попросим ответить на вопросы.

Нерадько А.В. До этой ситуации я никогда не видел, значит, знаю ситуацию тоже обанкротившейся компанией "Полет". Вот от нее поступали и коллективные заявления. Значит, сейчас ситуация с задержкой заработной платы у авиакомпании "Скол", такая есть авиакомпания зарегистрированная в Красноярском управлении. Вот поступает информация, мы вмешиваемся, подключаем Следственный комитет к этой истории, Роструднадзор подключается к этой работе. Поэтому когда вот кто-то скажет: да, вот сейчас такое время. Да, такое время. Нужны изменения, как вот коллега начал с того, что нужны изменения. Значит, изменения в трудовое законодательство, которые бы не позволили развиваться такой ситуации.

Что касается профсоюзов. Росавиация достаточно успешно сотрудничает с большим количеством профсоюзов, которые находятся в отрасли.

У нас есть боевой профсоюз в Федерации профсоюзов авиадиспетчеров, там, работников радиотехнического обеспечения и связи, другие профсоюзы, ШПЛС есть, да, непросто с ними работать, но есть вообще российский профсоюз авиаработников.

Росавиация выступает за развитие партнерских, социально-партнерских отношений и за развитие сотрудничества. И если будет такое изменение в законодательстве об обязательном наличии профсоюза в авиакомпании, ну мы поддержим такое предложение.

Спасибо.

Председательствующий. Хорошо.

Александр Васильевич, не возражаете, чтобы просто учитывая, что вы сейчас идете на мероприятие, вопросы к Александру Васильевичу вот у присутствующих есть? Пожалуйста.

_____. По поводу моратория, ну конечно, я понимаю, что я мог бы быть голословным, но это всё со слов пилотов, которые обращались в другие компании.

Нерадько А.В. Еще раз говорю, вот надо пользоваться проверенными данными, я понимаю, что...

_____. Нет, один из пилотов здесь присутствует.

Нерадько А.В. Я очень понимаю, что, значит, пилоты - это сплоченные люди, но еще раз хочу сказать, что у нас в авиационных, значит, кругах принято не слухами и домыслами пользоваться, кто что сказал, а конкретными документами.

У нас в Росавиации никогда и мысли не было, для того чтобы кому-то рекомендовать запрещать прием на работу.

На сразу стало понятно, что величина кредиторской задолженности авиакомпании не позволит сохранять операционную деятельность. И мы говорили там у себя, и никогда не препятствовали этому.

Председательствующий. Так, пожалуйста.

_____. Разрешите?

Председательствующий. К Александру Васильевичу? Да, пожалуйста.

_____. Извините, пожалуйста, можно мне вмешаться?

Александр Васильевич, позвольте не согласиться. Я, как руководитель профсоюза бортпроводников Шереметьевского очень часто сталкиваюсь с подобной ситуацией, когда имеется такая практика, когда между собой авиакомпании созваниваются и, так сказать, совместными усилиями решают вопрос о продолжении трудовой, так сказать, жизни какого-то конкретного работника. Поэтому, извините, я не соглашусь.

Нерадько А.В. Знаете, а я поддерживаю практику, когда авиакомпании созваниваются.

Вы знаете, у нас резонансная катастрофа была Боинга-737 под... Нет, до Казани. Пермь. Нет, не Пермь. Коллеги, подскажите... Пермь. Пермь.

Так вот, командиром этого воздушного судна был человек, который 12 лет до этого летал в "Кавминводываиа" вторым пилотом и никогда не мог вестись в строй командиром, потому что у него не получалось. Командиром в "Кавминводываиа" замечательный пилот Бабаскин Василий Викторович был, он и сейчас здоров, но вот он, он строжайший был человек в отношении дисциплины по пилотам, поскольку сам был прекрасный пилот.

Так вот, когда этому человеку сказали, что он никогда не будет командиром воздушного судна, он сказал - хорошо, я пойду в другую компанию. Эта компания называлась "Аэрофлот-Норд". Вот.

В этой компании не спросили, не позвонили и не спросили о профессиональных качествах этого пилота. А поскольку компания нуждалась в пилотах, знающих английский язык, его отправили на переучивание, он переучился, а как он не умел летать, так и не летал. И при заходе на посадку, когда простейшее упражнение, сменить курс захода на посадку надо было выполнить, он это не сумел, растерялся и разбил самолет.

Поэтому вот я, и можете передать своим коллегам, я поддерживаю практику, когда руководство в компаниях выясняет родословную тех, кого собирается принимать. Не уволен ли он за пьянку, за прогул? Ведь мы хорошо знаем, что увольняют и не записывают. Проще по собственному желанию расстаться.

_____. Извините, пожалуйста, но...

_____. (Не слышно.)

(Идет обсуждение.)

Нерадько А.В. Я вам рассказал историю, которая реально...

_____. А я вам могу напомнить пилота, шереметьевский, из "Аэрофлота", у которого три года теряли документы летные, и преследование его было до тех пор, пока его не посадили. И это что, по закону? Так можно вообще человека оставить... Что и случилось в его случае.

Нерадько А.В. Если его посадили по решению суда, по приговору, вступившему в законную силу...

_____. Да-да, только отменили, прекратили преследование, вы знаете, в каком случае, когда я затребовал предъявить доказательства, и их не оказалось, 10 миллиончиков, доказательств не оказалось, рассосались.

Председательствующий. Хорошо.

Да, Ольга Львовна, пожалуйста.

Шерстнева О.Л. Александр Васильевич, вы себе противоречите. Вы говорите, что, с одной стороны, слухи – это не доказательство, и мы говорим, что у нас реально не принимали в авиакомпаниях, а сейчас вы говорите, что слухами можно пользоваться, и в компании можно. То есть оговорить можно человека. Можно оговорить.

Нерадько А.В. Коллеги, я говорю не про себя, я говорю про авиакомпании. Компаний у нас много, сто авиакомпаний, да? И люди переходят. Я не могу запретить руководству авиакомпаний поднять телефон и спросить: к нам устраивается на работу такой-то и такой-то человек. Вот у меня таких полномочий нет. Это взаимоотношения между руководителями компаний.

Председательствующий. Хорошо.

Так, ещё есть к Александру Васильевичу вопросы?

_____. Да, можно мы обратимся к Александру Васильевичу? Я говорю о том, что...

Председательствующий. Да, просто у него следующее мероприятие, и он просил отпустить его.

_____. Я говорю о том, что такие полномочия очень чётко прописаны в Трудовом кодексе, о том, что любую информацию другой работодатель может запросить у предыдущего работодателя только с письменного согласия самого работника, и никак иначе.

Нерадько А.В. У меня не сидят каждый день перед глазами сто руководителей авиакомпаний. Скажите, вот давайте предложение внесём, какое-то изменение, что это запрещается делать, как угодно.

Председательствующий. Хорошо.

_____. Александр Васильевич!

Председательствующий. Сейчас, минутку.

_____. Мы являемся родственниками погибшего экипажа в небе над Синаем. Я жена командира Немова Валерия Юрьевича, а это папа бортпроводника Андрея Филимонова. У нас такой вопрос: сколько мы не обращались бы именно в ваше ведомство, ни на один наш вопрос от вас ответ не поступил. Идут одни отписки, и от нас все отмахиваются. А суть в том, что страховая компания "Альянс" пассажирам выплатила страховку 2 миллиона, а нашему экипажу погибшему также в одном самолёте, выполняя свои служебные обязанности, выплатила 100 тысяч. Вы считаете это нормально, это правильно? Как нам быть в данной ситуации?

Нерадько А.В. Я считаю, это ненормально и неправильно.

_____. Мы обращались к вам. Как вы можете нам помочь?

Нерадько А.В. Да. Этот вопрос решается путём изменений в законодательство. Вот законодательство в отношении пассажиров устанавливает размер сроковой ответственности, тот, который вы назвали. В отношении экипажей такого положения не было.

_____. Как это не было, если нам выплатили 100 тысяч лично каждому?

Нерадько А.В. Я говорю о 2 миллионах.

_____. Правильно. Через полгода Путин подписал постановление о том, что страховка будет миллион. Но к нашему экипажу это не применительно, потому что закон не имеет обратной силы.

Нерадько А.В. Совершенно верно. Вот мы находимся в стенах Государственной Думы, давайте поменяем законодательство. Давайте сделаем применительно к конкретному этому случаю. И хочу вас

информировать, что у нас продолжается работа с египетскими властями по поводу возмещения нанесённого ущерба. Это тяжёлая работа совместно с Министерством иностранных дел. Есть соответствующие поручения Первого заместителя председателя Правительства Российской Федерации на этот счёт. Поэтому такую работу продолжаем.

_____. Ну, а нам как поступить? К кому нам можно обратиться, чтобы нас не отфутболили как футбольный мяч? Мы два с половиной года пишем, пишем, ходим, ходим и всё без результата.

_____. У нас там отписок, у меня дома целые папки отписок от всех министерств. Вот жалко, что вы уходите и не послушаете. Очень жалко.

Нерадько А.В. Я вам хочу сказать, что вот такое законодательство, которое не позволяет вам сейчас получить компенсацию...

_____. Я вам смею возразить. Вот мы были на приёме у вашего Круглова Андрея Александровича, начальника Управления регулирования перевозок. Он сказал: про экипаж все забыли, извините. Все занимались только пассажирами. А что, это не люди? Это люди второго сорта, которые находились на рабочем месте?

_____. Они погибли так же, как и все пассажиры.

Нерадько А.В. Я вам ответственно говорю, не знаю, что говорит Круглов вам, я говорю, что на тот момент законодательство не предусматривало вот такого размера выплат членам экипажей, как это было предусмотрено Воздушным кодексом в отношении пассажиров. Вы об этом прекрасно знаете. После того...

_____. Правильно. Соколов отчитался Медведеву...

Нерадько А.В. Ну давайте я договорю.

_____. Давайте.

Нерадько А.В. После того, как стала вот эта несправедливость, понятно. Были внесены изменения в Воздушный кодекс, но закон обратной силы не имеет, и то, что произошло до этого, осталось вот вне рамок дополнительного страхового покрытия.

Давайте подумаем, как изменить законодательство.

Председательствующий. Хорошо. Какие-то варианты есть?

Сейчас, одну минуточку. Ведёт Рашкин Валерий Фёдорович.

Давайте, Александр Васильевич сейчас услышал. Мы его ответ услышали по законодательству и всего остального.

Сейчас будут ваши выступления. Я вам говорил, что они записываются, будет рассылка во все инстанции соответствующие, и мы сделаем ходатайство, как исключительная мера по конкретному случаю, решить этот вопрос.

Нерадько А.В. Росавиация поддержит...

Председательствующий. Росавиация, Александр Васильевич нам под протокол, под запись сказал, что он поддержит.

_____. Но нам всё равно очень хотелось бы, чтобы он прочитал, ознакомился с нашими... Здесь очень много интересного для вас.

Председательствующий. А мы разошлём.

У Александра Васильевича будет полная стенограмма на столе сразу после проведения "круглого стола", всех выступлений.

Нерадько А.В. Коллеги, мне ваша боль понятна. Я на следующий день был на месте этого происшествия, и я это всё видел своими глазами.

_____. Наша боль – это наша боль. И вы нам даже, извините, соболезнования не выразили, как бы это было ни прискорбно.

Председательствующий. Товарищи, давайте так. Есть ведущий. Я попросил: вопрос и ответ.

Хорошо. Ещё один раз. Александр Васильевич, один вопрос ещё, будьте добры.

_____. Извините, пожалуйста, что вас задерживаю. Всё-таки хотелось вернуться к "ВИМ-АВИА".

Я правильно понял, что ваше ведомство не знало о проблемах, которые назревали в "ВИМ-АВИА", и судило по состоянию в конторе только по какой-то отчётности.

Я правильно вас услышал? Вы не сказали только то, что по документам в ... было всё хорошо, а потом, когда случился коллапс, вскрылось, что что-то было не так, и что информации от трудового коллектива не было у вас. Правильно?

Нерадько А.В. В соответствии с рекомендациями Международной организации гражданской авиации и методическими указаниями, утверждёнными распоряжением Министерства транспорта Российской Федерации, Росавиация осуществляет оценку финансово-экономического состояния авиакомпаний в соответствии с методическими указаниями. Делается это всё для целей оценки с точки зрения безопасности полётов.

Мы – не финансовая разведка, и наша задача не стояла никогда авиационных властях любого государства, это предотвращение банкротства авиакомпании.

_____. А я не про финансы сейчас.

Председательствующий. Минуточку.

Нерадько А.В. Дайте я договору.

_____. Пожалуйста, пожалуйста, конечно.

Председательствующий. Давайте, ещё раз. Отвечайте.

Нерадько А.В. Финансово-экономическое состояние авиакомпании оценивалось по тем документам, которые предоставляла авиакомпания. Там есть определённый набор критериев, по которым оценивается финансово-экономическое состояние авиакомпании. Эту работу проводило наше территориальное управление центральных районов, которому была подведомственная авиакомпания. По всем показателям, которые потом перепроверялись, авиакомпания никогда не относилась к 4-й группе, то есть, неблагоприятное финансово-экономическое состояние.

После уже этого события, как я сказал, следственными органами было установлено, что эта исходная документация искажалась для того, чтобы соответствовать хорошим показателям.

_____. Извините, пожалуйста.

Нерадько А.В. Я ответил на ваш вопрос.

_____. Спасибо. Вы ответили на мой вопрос, только не про финансы как раз, именно про лётную составляющую, и проблемы в "ВИМ-АВИА", которые возникли и летом, к сожалению, вы уходите, вы занятой человек, но у меня доклад про это.

Нерадько А.В. Я хорошо знаю, потому что я был вовлечён в эту историю примерно с конца мая месяца, и те проблемы, которые были связаны с поддержанием лётной годности воздушных судов, они мне хорошо известны, и они были предметом многочисленных наших совещаний вместе с Ростуризмом. Мы давали рекомендации по снижению производственной программы. Компания была задействована в перевозке паломников по Хаджу, да, а туда достаточно трудно встать на эти перевозки, надо отнести депозит, на депозит, вернее, властям определённую круглую сумму денег.

_____. Это делал заказчик.

Нерадько А.В. Это не делал заказчик, это требование страны, где проходит Хадж.

Что ещё могу сказать? На прямой вопрос вот Мурсикаеву на этих совещаниях: у тебя всё в порядке с финансово-экономическим состоянием? Он говорил: у меня проблем нет.

Ещё отвечаю, что сигналов от сотрудников авиакомпании о неблагоприятном положении дел не поступало.

_____. Наверное, просто...

Председательствующий. Хорошо.

_____. Спасибо большое.

Председательствующий. Хорошо.

Александр Васильевич, ещё раз спасибо большое вам, но, учитывая эту ситуацию, что мы рассматриваем в Государственной Думе, на мой взгляд, тогда необходимы дополнительные меры, позволяющие вам выявлять ситуацию вот такого предбанкротного состояния, потому что огромное несчастье после банкротства на коллективы выходит. Давайте, в том числе, от вас, какие вам нужны права для того, чтобы на более ранней стадии выявлять финансово-экономическое состояние.

Нерадько А.В. Вот у меня просьба к депутатам тоже. С одной стороны, нам запрещается вмешиваться в производственно-хозяйственную деятельность хозяйствующих субъектов. Все говорят,

что регулирующие органы контролируют, не дают дышать, бизнесу развиваться, да. Когда что-то случается, говорят: а куда вы все смотрели? Давайте определимся, найдем вот эту золотую середину.

У нас действительно ряд компаний потерпели крах. Причины у всех разные. У одной, "Континент", просто генеральному директору захотелось стать собственником самолета, и он купил для себя и для своей жены. "Трансаэро" – другая история. На протяжении многих лет копилась кредиторская задолженность. Вот здесь компанию тоже можно было спасти, вообще-то, можно было спасти. Но вот это: надоела мне ваша авиация, - буквально дословно говорю, - не буду я ей заниматься больше, - вот это позиция генерального директора. Как вот это предотвратить? Люди приходят и становятся собственниками сейчас не авиации. Я уверен, что если бы человек был из авиации, если бы он работал в этом коллективе, и если бы были требования квалификационные серьезные для генеральных директоров и других, они вели бы себя по-другому.

Сейчас собственники – одни, генеральные директора – они даже, может быть, не выходцы из авиации, он может быть обладателем какого-нибудь титульного диплома в экономике и так далее. Это огромный комплекс вопросов.

Председательствующий. Я согласен с вами. Но, к сожалению, пока такие проблемы у нас будут возникать, мы так и будем дергать друг друга, потом выходить на улицы.

_____. Позвольте 10 секунд? Я полностью согласен с Александром Васильевичем в последнем заявлении. Ну, помогите, сформулируйте эти требования квалификационные. Это же как раз ваша тема, но не кто-то здесь сидящий будет это формулировать. Через Госдуму пройдет, давайте сформулируем.

Председательствующий. Спасибо.

Я озвучил выступление. Александров Максим Викторович.

Подготовиться Анохину.

Но ещё раз я говорю, что просьба высказываться, ведется стенограмма, соответствующая рассылка будет произведена после окончания "круглого стола". Так что, даже, нет, Александр Васильевич, вы говорите так, как вот он присутствует. Пожалуйста.

Александров М.В. Спасибо, коллеги. Я хочу продолжить вопрос по имуществу. Дмитрий Владимирович интересную тему эту озвучил.

Давайте немножко к хронологии повернемся.

Значит, 29 сентября генеральный директор Александр Кочнев и главный бухгалтер Екатерина Пантелеева решением суда были помещены под домашний арест. Им были предъявлены обвинения. И также следственными органами начался поиск причастных к данному делу лиц. Фактически на тот момент авиакомпания находилась под внешним управлением оперативного штаба, созданного Росавиацией.

27 октября 2017 года генеральным директором компании был назначен Вячеслав Кононенко, бывший экс-первый заместитель обанкротившейся авиакомпании "Трансаэро", как было официально озвучено, с целью разрешения кризисной ситуации.

До этого была информация в СМИ, что генеральный директор должен был быть Александр Бурдин, тоже личность небезызвестная для сотрудников авиакомпании "Трансаэро", тоже участвующий ее банкротстве.

Для чего я это все говорю? Что многие сотрудники авиакомпании "Трансаэро" до сих пор не получили ни копейки после банкротства компании. Хотя, задолженности по выходным пособиям, по сокращению и иным выплатам были и остаются довольно серьезные.

И, в общем, данная информация к тому, что данные люди уже имели серьезный опыт вывода из кризиса авиакомпаний, ну и фактически в течение месяца авиакомпания была без руководителя.

Далее. 30 ноября центральный офис компании в Москве был опечатан сотрудниками Следственного комитета, часть документации были изъяты. Но фактически ситуация была такова, что владельцами офисного центра все имущество авиакомпании, а также личные вещи сотрудников, которые работали в этом офисе, были загружены в мешки и вынесены в подсобные помещения.

В результате данных действий пропала часть оргтехники, бытовой техники, используемой сотрудниками офиса и приобретенные также и на личные средства. То есть все это прекрасно знают, да, составляли там списки какие-то сотрудники.

Значит, 27 декабря генеральным директором авиакомпании был назначен Всеволод Евгеньевич Кусов. С ним, как на собрании он, да, озвучивал, так и при личной встрече инициативной группы с ним, вопрос имущества тоже обсуждался.

6 апреля 18 года в средствах массовой информации появилась информация, что в немецком аэропорту Франкфурт-Хан были похищены четыре авиадвигателя. Помимо двигателей в авиакомпании пропали четыре легковых автомобиля, два грузовика, один микроавтобус, а также компьютеры и прочая оргтехника.

Генеральным директором было подано заявление в правоохранительные органы о данных фактах. На сегодняшний день какой-либо информации о ходе следствия у нас не имеется.

Цитата интернет-издания "Реальное время": "По предварительным данным полиции к пропажам причастен бывший генеральный директор Вячеслав Кононенко". То есть открытый источник информации.

Возникает вопрос. Когда сотрудники терпеливо ждали своей зарплаты и слушали объяснения руководства об отсутствии денег, в компании уже шла распродажа имущества. Ну, то есть это такой вот общий вывод сотрудников.

Также возникает много вопросов по поводу авиационно-технического имущества, находящегося на складах в аэропорту "Домодедово", откуда авиакомпания осуществляла операционную деятельность. Ну, Дмитрий Владимирович нам озвучил, да, что склады были опечатаны Следственным комитетом. Но какое имущество, в каком количестве и сколько оно стоит, я так думаю, никто не знает.

Богачёв Д.В. Могу ответить.

Александров М.В. Я думаю, может, как-то в диалоге, чтобы сразу быстро все это прошло.

Председательствующий. Хорошо. Давайте.

Богачёв Д.В. Смотрите, что касается имущества и продаж имущества, первым делом были написаны заявления в татарскую транспортную прокуратуру, которая активно принимала участие ... взаимодействия и с правоохранительными органами на пропажу имущества, которое удалось выявить в первые же дни работы. Это некие стенды, компьютерная и оргтехника, проданные автомобили по заниженной стоимости, всё остальное имущество, находящееся в офисе, которое арендодателем было перенесено в архив и на склады, оно нами частично проинвентаризировано. Инвентаризация была проведена. Часть нашли. Имущество, которое невозможно идентифицировать, ну, по крайней мере, ни от кого от сотрудников, я вот списки видел, были какие-то пропажи, телефон там у кого-то пропал, у кого-то компьютер. Нужна четкая идентификация, да. То есть серийные номера, где лежало, что лежало и прочее. Все заявления были предоставлены, все сотрудники, кого это интересовало, они видели, что было подано их заявление на пропажу компьютерной техники, количество, серийные номера, стоимость даже была указана.

Что касательно запчастей склада "Домодедово", в принципе я озвучил ситуацию. Попасть туда не так просто. Не просто попасть по причине того, что там проводятся процессуальные действия по инвентаризации склада, как я понимаю, со стороны Следственного комитета.

Нам туда доступ обещают дать после того, когда будет пересчитано, переписано всё имущество, находящееся на складе. На какую стоимость, вот прямо цифру назвать, я не могу, потому что я не знаю, что там осталось, что не осталось.

Председательствующий. Хорошо. Пожалуйста.

Александров М.В. Понятно.

Также относительно аэропорта "Внуково", откуда авиакомпания совершала полеты в сентябре месяце, когда в аэропорту "Домодедово" отказались обслуживать авиакомпанию. По сей день там находятся багажные контейнеры с логотипами авиакомпании "ВИМ-АВИА", принадлежность которых нам неизвестна.

Богачёв Д.В. Я вас понял. Смотрите, компания "Скайфуд", насколько я понимаю, обслуживала бортпитанием, предоставляла и прочее из "Внуково". Мы написали тоже им запрос акты сверок о количестве имущества и о нашей задолженности, которая перед ними на сегодняшний момент. Точное количество невозможно идентифицировать.

Это находится вот во владении там, "Внуково" условно, да. Они на этот вопрос отвечают так, что якобы по документам часть принималась имущества, часть не принималась имущества. "ВИМ-АВИА" прилетала, просила принять там, срочно товар, принять контейнера, заправить там, самолет и отправить обратно его. Но в любом случае как бы заявление мы подали и подали порядка, наверное, месяца назад, пришел ответ акт сверки по имуществу, они сказали, что проводят инвентаризацию, предоставят списки.

Председательствующий. Понятно.

Пожалуйста.

Александров М.В. Вопрос о реализации имущества для расчета с работником Кусовым Всеволодом Евгеньевичем озвучивался и также согласовывался с временным управляющим, с его слов.

Но тут снова возникает проблема. Имущество, к которому проявляется какой-либо интерес со стороны других авиакомпаний, организаций по техническому обслуживанию, в частности это три самолета и десять авиадвигателей, находятся в залоге у банков. В основном это Абсолют Банк и банк "Зенит", которые не проявляют интереса к данному вопросу. Причем один из трех самолетов находится в Турции, арестован за долги. Соответственно, про самолеты любой авиатехник, авиаинженер пояснит, что, находясь, даже два самолета, находясь в аэропорту "Жуковском", да, с каждым днем их цена падает, падает, падает и, в конце концов, они могут просто стать памятниками авиакомпании "ВИМ-АВИА", то есть, если не будут проводиться какие-либо мероприятия по поддержанию и продлению летной годности.

Богачёв Д.В. Отвечу на вопрос. Касательно самолетов, которые находятся в "Жуковском", в Анталии. Самолеты на момент нахождения, ну, вот последующие стоянки, точнее, были полностью законсервированы, потому что была возможность, был доступ к материалам и к запчастям.

На сегодняшний момент срок их подходит, ну, там, они были законсервированы на полгода, по-моему, часть на год. Подходит срок. Письма предоставили в Следственный комитет с просьбой все-таки предоставить доступ к материалам, к запчастям, чтобы мы могли продолжить консервацию самолетов. Письма направлены в банк "Зенит" непосредственно, то, что это их залоговый актив, то, что самолеты теряют в цене, если они не будут своевременно обслужены. Они свое согласие соответственно на это тоже дали. Так что единственная проблема, это пока организовать доступ к материалам. Потому что, даже сотрудники компании, техники, они готовы на сегодняшний момент приехать и сделать эту консервацию, продлить консервацию самолетов, получается, на абсолютно голом энтузиазме.

Председательствующий. Пожалуйста.

Александров М.В. Продолжу.

Председательствующий. Сейчас минуточку, выступление есть.

Давай, пожалуйста.

Александров М.В. Также возникает вопрос об авиационном учебном центре, который заинтересована приобрести авиакомпания "Азур". Ну, я так думаю, что они там уже что-то осуществляют, да, какую-то деятельность?

Богачёв Д.В. Да, давайте я скажу. Еще забыл дополнить по поводу реализации. На сегодняшний момент ведутся тоже переговоры с "Домодедово" по продаже двух планеров, это старые самолеты без двигателей, без оборудования. Банк "Зенит" в принципе не против их реализовать. Единственное, есть там определенные процессуальные моменты, но ведутся переговоры. Это все достаточно открыто официальными письмами со стоимостью, с оценкой с конкретными предложениями проводятся переговоры непосредственно в банке Зенит.

По учебному центру ситуация следующая, учебный центр, был заключен договор аренды, который, к сожалению, не оплачивался генеральным директором Кононенко Вячеславом Яковлевичем. В момент, когда была образована задолженность по этому договору, договор был расторгнут. Далее заключен договор с другой компанией такой, как, ну, какой-то из компаний, да. Все имущество, которое находилось у "ВИМ-АВИА" там, непосредственно осталось в этом помещении. Доступа туда нет. Туда не пускают. Обращались, писали заявления в правоохранительные органы, то, что там находится имущество, то, что находится, ну, перечисляли дословно имущество, фюзеляжи,

трапы и прочее, прочее, прочее. Арендатор отказывается туда пускать, арендодатель отказывается туда пускать по причине того, что якобы огромная задолженность, территория охраняемая, попасть туда нельзя.

Александров М.В. Но, в общем-то, проблема та же самая, что и с центральным офисом возникла в своё время.

Богачёв Д.В. Да, совершенно верно. Но она ещё как бы более усложнена тем, что появился, как мы понимаем, покупатель в лице компании "Azur Air". И, как я понимаю, им проще договориться без нас, скажем так, да, то есть, может быть, по более низкой цене, поэтому они всячески препятствуют нашему участию в переговорах.

Соответственно, поскольку договор аренды расторгнут, и имущество не вывезли, соответственно, всё, что осталось в этом ангаре, принадлежит, якобы, уже не нам, а находится на хранении у компании-арендодателя.

Опять же-таки, заявление написали, правоохранительные органы приезжали, работа по этому ведётся.

Председательствующий. Так, пожалуйста.

Александров М.В. Также на встрече с генеральным директором был озвучен вопрос об аэропорте "Братск", который также находится в залоге у небезызвестного банка "Зенит".

То есть данный аэропорт оценён в 1 миллиард 200 миллионов рублей. Но по оценке специалистов, как Всеволод Евгеньевич пояснил, вряд ли может быть реализован более чем за 300 миллионов. То есть, если смотреть правде в глаза.

13 декабря Арбитражный суд Москвы по иску банка "Авангард" взыскал 130,6 миллиона рублей с авиакомпании "ВИМ-АВИА", следует из опубликованного решения.

Суд полностью удовлетворил как денежное требование истца, так и требование об обращении взыскания на заложенное в пользу банка имущество, а именно запчасти, комплектующие воздушных судов, всего 459 номенклатурных позиций.

Суд определил, продать заложенное имущество на открытых торгах, установил начальную цену в размере более 157 миллионов рублей. И таких сообщений, как мы их, да, назвали "Рубрики из зала судебных заседаний", можно прочесть великое множество, на очень огромные и огромные суммы.

Ну и в довершение всего, 13 февраля 2018 года Арбитражный суд Республики Татарстан, по заявлению ульяновского акционерного общества "Спектр-Авиа", ввёл в отношении авиакомпании начальную процедуру банкротства – наблюдение.

Соответственно, возникают резонные вопросы: что осталось в авиакомпании, каким имуществом, востребованным на рынке, обладает авиакомпания, и какова вероятность, что вырученные средства, в конце концов, дойдут до сотрудников с целью погашения долгов по заработной плате?

Нам сложно оценить оставшееся имущество авиакомпании. Да и, собственно, и не должны мы этим заниматься. Но информация очень и очень удручает, так как всё, что представляло какую-то ценность, прежде всего самолёты, двигатели, авиационно-техническое имущество, находится в залоге у различных банков, которые имеют свои финансовые интересы и абсолютно не заинтересованы в финансовых проблемах сотрудников авиакомпании.

На сегодняшний день общая задолженность авиакомпании составляет около 10 миллиардов рублей. То есть вот Дмитрий Владимирович озвучил цену, да, то есть образно, общую цену реализованного имущества мы можем реализовать на 1 миллиард рублей.

А всего задолженность 10 миллиардов. И вы сами прекрасно понимаете, что эта задолженность, точнее, не задолженность, а реализация имущества, это может растянуться на долгие-долгие годы.

Единственный момент, если сейчас, вот все сотрудники это понимают, если что-то с налогов нам не выплатят, да, с НДС, с акцизов, то дальше надежды у нас никакой не будет.

Спасибо за внимание. (Аплодисменты.)

Председательствующий. Но если возможно, Дмитрий Владимирович, добавить обобщающее.

Богачёв Д.В. Смотрите, вот повторяюсь, по поводу, сейчас вопрос в большей степени стоит по заработной плате. Кредиторскую задолженность, которая организовалась, она организовывалась предыдущим, условно, руководством.

Есть сентябрь 71 миллион, октябрь, НДС, эти деньги, они не могут не поступить на расчётный счёт. Их нельзя там ни в карман положить, ничего. Они поступят на расчётный счёт.

По имуществу, соответственно, тоже все продажи, которые проводятся, они проводятся открыто. У нас введена процедура наблюдения. У нас есть временный арбитражный управляющий, который согласовывает все сделки, смотрит на предмет, не занижена ли продажа, не занижена ли стоимость. Поэтому, в принципе, пока идёт процедура, все реализации, всё будет открыто поступать на расчётный счёт.

_____. Но желающие есть какие-то приобрести хотя бы вот что-то, какие-то активы, запчасти, самолёты, двигатели?

_____. Я вам озвучил, да, что в "Домодедово", к сожалению, уже длительное время пока не можем провести прямо конкретную, оценить ситуацию.

По остальному имуществу всё максимально проинвентаризировали. И автомобили, которые находились, нашли у авиакомпаний.

_____. И с четырьмя двигателями "Боинга" попрощались?

_____. Что-что?

_____. Четыре двигателя "Боинга".

_____. Нет, почему, написано заявление, правоохранительные органы разбираются, к сожалению, это было ещё, наверное, в ноябре месяце, да? Но опять же таки, насколько я знаю, там четыре двигателя, речь идёт о необслуженных двигателях – это "АН-сервисные" двигатели, кто понимает, то есть они уже не подлежат ремонту, не подлежат чему.

И изначально была информация, опять же таки до нас дошла, что ушли именно там стенды – это на чём хранится авиационный двигатель. Но вся информация есть у правоохранительных органов, к сожалению, дальше, чем требовать с них постоянными запросами, я не могу ...

Председательствующий. Хорошо. Есть... Пожалуйста, да.

_____. Дмитрий Владимирович, у меня вопрос-уточнение и, наверное, не только к вам. А как давно вы обратились в следственные органы с тем, чтобы получить допуск на ваши объекты для проведения инвентаризации имущества, как давно это было?

Богачёв Д.В. Точную дату не могу сказать, ориентировочно, наверное, это был февраль месяц, потому что в январе были каникулы, потом первые дни принимали дела, мы наблюдали ситуацию, пытались урегулировать её максимально активно.

_____. Просто насколько я помню, их работа в части выявления...

Богачёв Д.В. Я извиняюсь, что перебиваю, сразу скажу: есть письмо от Усова Всеволода Евгеньевича – генерального директора, есть письмо от действующего генерального директора "Лайкондри" ... Константиновича, есть два письма. Ответа, к сожалению, пока не получили.

_____. Нет, я не про это хотела сказать. Дело в том, что у них есть внутренние документы, которые регламентируют проведение, как раз изучение вот этих доказательств и так далее, в части. Это не длящийся процесс – это меня поправит, наверное, Следственный комитет, кто присутствует сегодня, есть такой документ внутренний, который эту работу регламентирует, она не длящаяся, она имеет свои ограничения там по срокам.

Богачёв Д.В. Смотрите, вот кто из присутствующих всё-таки участвовал в сборе документов и, вообще, в принципе находился в помещениях Новохохловская, 23, строение 1, есть письмо, которое запрещает и требует всячески сразу же сообщить в правоохранительные органы о присутствии или перемещении любого имущества авиакомпаний.

Соответственно, как только мы, условно говоря, пытаемся спуститься в архив, чтобы найти какие-то документы, нам нужно позвонить, согласовать со всеми, всем сообщить, хотя это имущество авиакомпаний.

Председательствующий. Хорошо. Я предлагаю послушать Шкловец Ивана Ивановича – это заместитель руководителя Федеральной службы труда и занятости. Я просто прошу прощения,

объявил предыдущему выступление, нам интересно всё-таки его услышать мнение. Не будете возражать? Нет.

Пожалуйста, Иван Иванович.

Шкловец И.И. Спасибо, Валерий Фёдорович.

Уважаемые участники "круглого стола", мы сегодня услышали уже две оценки действиям Роструда, противоположные две оценки, речь Ольги Львовны, вообще, похожа была на обвинительное заключение, но должен сказать, что если мы от сотрудников такую позицию слышим, значит, сработали плохо.

На самом деле, Роструд оказался, совершенно неожиданно для нас, в центре внимания, центральным звеном в этой проблеме, как оказалось, поэтому попробую всё-таки истину где-то посередине найти.

Проблемы. Роструд приступает к выполнению своих полномочий законодательных тогда, когда возникают проблемы с невыплатой заработной платы. Я бы хотел вернуться к основному вопросу нашего "круглого стола" – о проблемах законодательного регулирования задолженностей по заработной плате.

Проблемы возникли, на самом деле, не 28 сентября, как здесь было сказано, они возникли ещё в 2016 году. Первая информация о невыплате заработной платы поступила в 2016 году, и мы провели проверку в Республике Татарстан, в небольшом посёлке, в котором находится юридический адрес авиакомпании, одной из крупнейших авиакомпаний, мы проводим надзорные мероприятия по месту государственной регистрации. Кстати сказать, с уставным капиталом минимальным, который требует законодательство в таких случаях.

Было выдано предписание, долги были погашены и практически до сентября, до окончания сентября, когда мы вновь получили информацию о невыплате заработной платы, проблем, в общем-то, не было и жалоб не было со стороны сотрудников.

Была назначена проверка внеплановая, естественно, сразу, которая, в конечном итоге, забегаю вперёд, выявила задолженность по заработной плате, в том числе и за июль, и за август 2017 года, но об этом почему-то стало известно только в сентябре, сотрудники не обращались с жалобами по поводу задержек июльских, видимо, были работодателем даны обещания какие-то погасить эту задолженность.

Был издан сразу приказ Роструда о формировании рабочей группы по работе, мы имеем опыт "Трансаэро", уже знали примерный алгоритм действий, как нам действовать, была сформирована рабочая группа, которую возглавлял я, и собственно, отвечал за все вопросы, которые возникали в процессе координации работы по решению проблемы авиакомпании.

Рострудом на базе офиса "ВИМ-АВИА" на улице Новохоловской мы сразу сформировали центр поддержки сотрудников, в котором постоянно находились представители инспекции труда и службы занятости города Москвы, потому что мы понимали, что одновременно с вопросом погашения задолженности, а входя в штаб Минтранса по решению этой проблемы, мы поняли, что экономические вопросы достаточно серьезные, это займет не один месяц, и необходимо параллельно действовать по погашению задолженности и по трудоустройству сразу сотрудников в другие авиакомпании.

С этой целью мы вместе с Росавиацией согласовали план мероприятий по решению данной проблемы, Росавиация стала незамедлительно формировать специализированный банк вакансий, мы знаем, что такой банк требуется обычно, потому что руководствоваться общим банком вакансий невозможно, есть определенная специфика, в конечном итоге такой банк вакансий был сформирован, на сегодняшний день он содержит примерно две тысячи вакансий в 14 авиакомпаниях других, которые готовы были принимать на работу сотрудников, и плюс учитывая так называемые сквозные профессии сотрудников авиакомпаний, порядка 160 тысяч вакансий, которые мы могли предложить таким сотрудникам, которые могли работать на других предприятиях, не только в авиакомпании.

Роструд приступил к работе в рамках созданного Минтрансом штаба, и сразу мы обратили внимание на то, что в компании отсутствует фактически, ну с принятием процессуальных мер в отношении генерального директора, сразу возникла проблема отсутствия единоличного исполнительного органа.

В компании, к сожалению, ни один из тогда существующих заместителей генерального директора не взял на себя ответственность по принятию кадровых и финансовых решений, а такие решения необходимо было принимать, потому что по опыту знаем, что работать нужно не только для погашения задолженности по заработной плате, работать нужно еще в плане минимизации потерь и снижения объема растущей задолженности по заработной плате, потому что понятно, что когда работник письменно уведомляет работодателей и уходит в приостановку работу, ему начисляется средний заработок, долг растет.

Кроме этого, как правило, в таких случаях мы предлагаем всегда принимать кадровые решения, связанные с введением режимов простоя, с введением режимов неполного рабочего времени, предоставлять работникам возможность по их желанию подавать заявления на отпуска без сохранения заработной платы, это тоже мера, которая иногда работает, и таким образом остановить объем растущей задолженности.

Несколько раз приезжал в офис на Новохоловскую, вот, впечатление было удручающее, сотрудники не знали чем заниматься, не понимали, несмотря на то, что формально выходили сотрудники финансовой и кадровой службы, тем не менее они не знали какие документы оформлять, кто их будет подписывать, и вообще, какие решения и кто должен принимать.

К счастью, нам удалось найти сотрудницу, которая взяла на себя ответственность в принятии таких решений, это руководитель департамента управления персоналом, не буду называть фамилию, которая согласилась на основании доверенности принимать такие решения.

Дело в том, что согласно уставу авиакомпании в том случае, если генеральный директор по каким-то причинам не имеет возможности осуществлять дальнейшие свои полномочия, решение о назначении исполняющего обязанности из числа заместителей генерального директора принимает собственник.

Вот единственный такой вариант, который закреплен в уставе. Если иное не предусмотрено законом.

Закон предусматривает институт доверительности, мы этим институтом воспользовались, подготовили проект доверенности на эту сотрудницу, через следователя, через адвоката попытались генеральному директору Кочневу, который, в принципе, хоть и находился под домашним арестом, но имел возможность подписывать документы, это было ему не запрещено, таким образом доверенность была подписана и мы получили возможность подписывать, как минимум, приказы на увольнение сотрудников, потому что банк вакансий был уже сформирован, ряд сотрудников готовы были переходить в другие компании, необходимо было подписывать приказы на увольнение, потому что банк вакансий был уже сформирован, ряд сотрудников готовы были переходить в другие компании. Необходимо было подписывать приказы на увольнения, формулировки в трудовые книжки вносить и выдавать их сотрудникам.

По поводу того, что Роструд советовал увольняться по собственному желанию. Здесь просто немножечко скорректированы те рекомендации, которые Роструд давал сотрудникам. Мы объясняли сотрудникам в той ситуации о том, что тогда возникла проблема, сотрудники начали нас спрашивать. Если мы уволимся, шансы на погашение задолженности по зарплате сохраняются или нет? Мы говорили: да, сохраняются, потому что никакой разницы нет между уволенным работником и тем, который продолжает находиться в трудовых отношениях, то есть, шансы на получение зарплаты не изменяются. И тем и другим зарплата всё равно должна была быть выплачена в любом случае. Просто человек получал возможность приступить к новой работе и просто начать получать доход. Именно это мы и советовали сотрудникам, потому что понимали, что впереди серьезные проблемы и перспективы не очень радужны.

К счастью, нам удалось в рамках штаба с помощью сотрудников, с помощью авиакомпании "Аэрофлот" начислить и выплатить сотрудникам заработную плату за сентябрь и за первую половину октября. Но, как мы понимаем, так бесконечно продолжаться не могло, поскольку компания, другая компания, которая не имеет отношения к компании "ВИМ-АВИА", не имела возможности и дальше финансировать заработную плату.

Тогда было действительно решение правительства, распоряжение соответствующее о выделении финансовой поддержки, но по закону эта финансовая поддержка не может расходоваться

на погашение заработной платы, по закону это запрещено. Она может быть расходована на текущие, эксплуатационные какие-то расходы, что, собственно, и было сделано на определённом этапе, деятельность компании была поддержана.

Когда начались первые проявления протестных акций у стен Роструда, я встретился с представителями авиакомпании, с сотрудниками, это было 26 декабря, мы пригласили, я пригласил их в этот же день на совещание, которое мы запланировали провести в Роструде. Мы пригласили туда, я попросил пригласить ещё до 10 сотрудников авиакомпаний различных профессий, потому что, используя возможности помещения Роструда, пригласили мы тогда представителей Федеральной налоговой службы, представителей компании "Аэрофлот", "Россия", которые тоже присутствовали на данном совещании, и к вопросу о том, что был запрет на приём на работу в эти компании, представитель "Аэрофлота" и авиакомпании "Россия" на этом совещании в присутствии сотрудников "ВИМ-АВИА" подтвердили о том, что никаких запретов на приём на работу нет, и мы готовы сейчас уже принимать сотрудников авиакомпании. Это прозвучало из уст представителей Аэрофлота.

В этот же день на совещании мы дали ряд рекомендаций, обратили, естественно, внимание на то, что в такой достаточно крупной авиакомпании нет профсоюза, об этом уже было сказано. Но позиция работников здесь достаточно понятна. Если, якобы, имело место угроза со стороны работодателя создание профсоюзов. Почему говорю, "якобы"? Потому что данный факт практически невозможно подтвердить, поскольку Инспекция труда не располагает тем инструментарием средств доказывания, которыми располагают судьи, например, дознаватели или следователи, то есть, мы не имеем возможности использовать аудиофиксацию, видеофиксацию, показания свидетелей, мы работаем с документами.

Вот закон таков, что сегодня инспектор, выходя на проверку, может установить факт нарушения только проверив документы кадрового делопроизводства. Это соответствует требованиям Конвенции 81-й, и мы работаем исключительно в рамках этой конвенции. Хотя должен сказать, что многие решения и действия, которые мы предпринимали и продолжаем предпринимать, они далеко выходят за рамки наших законодательных полномочий. Я имею в виду и работ по подготовке документов на возврат сумм НДС и акцизов. Здесь и Роструд тоже был обвинён в том, что не готовит эти документы. Мы с удовольствием сели бы и подготовили сами эти документы, если бы закон нам это позволял, но, тем не менее, вот Сергей Юрьевич у нас руководитель Инспекции Москвы и присутствует, он подробно может рассказать, каким образом инспекция эти документы готовила и каким образом способствовала эти документы всё-таки готовить и продолжает координировать работу по внесению таких документов.

26 декабря мы дали ряд рекомендаций, связанных с необходимостью скорейшего формирования представительного органа работников, потому что сотрудники, вообще, не знали, что происходит с компанией, они не имели возможности каким-то образом контактировать с работодателем, тем более что работодателя на тот момент не было, поскольку Всеволод Евгеньевич Кусов появился уже позже, в январе.

17 января мы договорились провести общее собрание коллектива авиакомпании на базе инспекции. Здесь вот тоже звучал упрёк в том, что мы специально подобрали такое помещение, в котором там не более там 100 человек могло поместиться, мы подготовили два варианта: один вариант на базе инспекции.

С учётом того, сколько сотрудников хотели бы и имели возможность прийти на это общее собрание, если бы их пришло больше 100 (120, кстати говоря, помещение было рассчитано) мы бы это собрание провели в другом месте, позволив всем сотрудникам авиакомпании принять в этом участие. Многие из участников сегодняшнего "круглого стола" были на этом собрании и, в общем-то, слышали, что на этом собрании озвучивалось.

Действительно на собрании мы узнали о том, что на самом деле мы включали в повестку этого общего собрания вопрос о формировании представительного органа, полагали, что коллектив тут же проголосует, выберет своих полномочных представителей, но с удивлением узнали, что 5 января, оказывается, такое решение состоялось, уже есть протокол от 5 января, представительный орган существует.

Но дело в том, что трудовое законодательство и содержит определённые требования к легитимности такого представительного органа. И мы обратили внимание сотрудников авиакомпании на то, что если вы хотите, чтобы работодатель, новый работодатель относился к вам как к легитимному представительному органу, пожалуйста, проверьте количество голосов, порядок формирования, порядок проведения собрания. По нашим данным общего собрания, масштабного тогда не проводилось, каким образом формировался протокол тот мы не знаем 5 января.

Тем не менее уже на собрании действительно Всеволод Евгеньевич подтвердил о том, что он готов работать с тем представительным органом, который был сформирован 5 января, но мы на всякий случай всё-таки предложили посмотреть, насколько соблюдены процедуры и если там числа голосов не хватает, а там кворум должен составлять две трети от числа сотрудников компании, попросили это проверить.

По поводу того, что этот протокол где-то гулял у нас в Роструде от одного сотрудника к другому. Ну, мне трудно что-то сказать, могу только выдвинуть версию о том, что сотрудники Роструда, которые эти протоколы смотрели, они вообще не понимали, чего от них требуется, потому что никакого согласования, никакого утверждения со стороны Роструда легитимности формирования данного представительного органа или утверждение протокола не требуется по закону, решение принимает коллектив и ничего, так сказать, участия со стороны государства этого не требуется, вопрос встанет только в легитимности отношений вот этого представительного органа с представителями работодателей, примет работодатель эти документы или нет.

На этом собрании на общем опять присутствовали представители, мы договорились о том, что Кусов приступит к работе, а проблема была в том, что многие сотрудники уже к этому времени подали заявление и приостановили работу. И здесь вот тоже звучало, и в материалах я просто посмотрел о том, что сотрудники, так сказать, не бесплатно, не за плату не готовы были подготовить вот эти документы на возврат сумм НДС. Всеволод Евгеньевич тогда нам говорил о том, что он испытывает серьёзные проблемы, документы где-то, естественно, там возникла проблема аренды помещения, там попросили их переместиться в какой-то ангар, документы свалены в коробках. И, естественно, здесь проблемы возникали ещё и просто для того, чтобы навести порядок и эти документы подготовить. Отсутствовали специалисты. Мы предлагали своих специалистов, найти специалистов-финансистов, которые помогли бы, Всеволод Евгеньевич тогда сказал о том, что он постарается справиться с этим. И действительно работа началась. Мы ставили перед ним достаточно жёсткие сроки по формированию таких документов, и, собственно говоря, он работу эту проводил.

В дальнейшем вся работа Роструда, собственно, была построена на контроле за исполнением ранее принятых решений. Всего было проведено шесть проверок, начиная с сентября по апрель, в настоящее время проводится ещё одна проверка в авиакомпании. Но мы должны с вами понимать, что предписание о погашении задолженности по заработной плате может быть исполнена только в том случае, если имеются источники финансирования для погашения этой задолженности.

Теперь хотел бы несколько слов сказать о проблемах, с которыми мы столкнулись, увидели в очередной раз.

Ну, первое – отсутствие профсоюза. Об этом уже говорилось.

Здесь бы хотелось услышать всё-таки позицию отраслевых профсоюзов по этому поводу, когда в компании работает почти 1 тысяча 400 человек и там нет профсоюза, наверное, это должно быть каким-то тревожным звонком для отраслевых профсоюзов. И они должны как-то работать с людьми, с сотрудниками этой авиакомпании, с тем чтобы инициатива всё-таки родилась у сотрудников и три человека собрались бы и создали первичную профсоюзную организацию. Этого почему-то не произошло.

Отсутствие ответственности со стороны должностных лиц и невозможность по уставу принимать какое-то иное решение. Мы действительно с этим тоже столкнулись, и, наверное, в этом плане надо принимать какие-то меры и предусматривать какие-то другие возможности принятия решений об исполнении обязанностей со стороны заместителей руководителей, которые по тем или иным причинам не имеют возможности такие обязанности выполнять.

Отсутствие механизма по принудительному обеспечению выполнения обязательств работодателя по выплате заработной платы. Мы, наконец, пришли к тому, что необходимо

законодательно этот механизм ввести. Потому что, по сути, работа инспекции завершается выдачей предписания. Если оно не исполнено, мы формируем соответствующее административное производство и ещё раз штрафуем за невыполнение предписания. Всё, на этом работа инспекции завершается.

Поэтому Рострудом подготовлен законопроект, которым вносятся изменения в трудовое законодательство и в Бюджетный кодекс Российской Федерации, о введении механизма принудительного исполнения выданных Инспекцией труда решений. Коротко это означает, что после выдачи предписания и неисполнения этого предписания инспекцией принимается решение по принудительному взысканию задолженности по заработной плате. То есть наше предписание, по сути, становится исполнительным документом, мы заходим в законодательство об исполнительном производстве, и, таким образом, шансы на получение этих средств увеличиваются. Поскольку сейчас без этого механизма мы находимся вместе с нашими коллегами из Налоговой службы в одной очереди по принципу – кто быстрее требование выставит инкассо, тот и получит эту задолженность. Как правило, ни инспекция не имеет возможности такое требование выставить, поскольку мы не заходим в исполнительное производство и не имеем такого полномочия, ну и время, которое необходимо для установления факта подтверждения заработной платы... Оно требует времени. Просто к этому времени инспекция уже выставляет требование, и нам приходится с нашими коллегами договариваться об изменении очерёдности, на что, естественно, не идут, - у каждого свои интересы, у каждого свои задачи.

Решение...

Председательствующий. Иван Иванович, быстрее.

Шкловец И.И. Да.

Председательствующий. Вот эту инициативу мы поддержим, всемерно поддержим. И я говорил даже и с "ЕДИНОЙ РОССИЕЙ", они тоже поддержат. Ну, в комитете, по крайней мере, там эту инициативу уже озвучивали.

Давайте быстрее, Иван Иванович.

Шкловец И.И. Изменить, изменить эту процедуру, эту очерёдность можно сегодня только в судебном порядке. Причём полномочие это принадлежит только конкурсным управляющим, они могут в суды такие иски подавать. Такие решения суды принимают в пользу выплаты заработной платы. Но, к сожалению, в последнее время практика изменилась, и Налоговая служба уже стала возражать против таких исковых заявлений. Ну, понятно, коллеги выполняют свою работу.

Хотел бы остановиться на ситуации, связанной с реализацией статьи 142 Трудового кодекса. Напомню, согласно этой статье, работник, если ему задерживается выплата заработной платы на срок более двух недель, письменно предупредив работодателя, приостанавливает работу. Вот в своё время эта норма готовилась для тех случаев, когда компания продолжает осуществлять производственную деятельность, то есть когда имеются нормальные источники погашения задолженности. В авиакомпаниях - вот в данном случае - этот механизм сыграл отрицательную роль. Потому что, сами понимаете, когда отозван сертификат эксплуатанта у авиакомпании, она фактически перестаёт осуществлять производственную деятельность. Источников погашения нет, прибыли нет, соответственно долги работников растут. Работник сидит в приостановке, то есть он не работает, ему начисляется средняя заработная плата. Где логика?

Поэтому здесь в этой части, наверное, надо тоже вносить какие-то коррективы. Потому что 142-я статья начинает работать уже против работников в этой части, особенно в ситуации с авиакомпанией, когда единственными источниками погашения задолженности по зарплате на сегодняшний день фактически является возврат НДС и акцизов, на что все уже в течение четырёх месяцев там возлагают какие-то надежды. Но на сегодняшний день уже общих сумм НДС и акцизов недостаточно для погашения общего долга по зарплате, который превысил 700 миллионов рублей на сегодняшний день. В том числе благодаря тому, что своевременно не были приняты эффективные кадровые решения по введению процедур простоя, по введению режимов неполного рабочего времени и по минимизации роста вот этой заработной платы.

Дальше. Дальше ситуация может развиваться таким образом. Мы обычно должников делим на две группы. Первая группа, условно, - это экономически активные, ну, фактически являющиеся

экономически активными. И вторая – в отношении которых введены процедуры банкротства. Там уже вступают в силу конкурсные управляющие, там совершенно иной механизм.

Вот то, что касается экономически активных, формально экономически активных, которые производственную деятельность иногда просто прекращают или приостанавливают, здесь варианты – только работа с контрагентами, то есть взыскание дебиторской задолженности или каким-то образом получение других источников.

Когда уже вступают процедуры внешнего управления, то здесь, как правило, уже мы имеем четыре возможных источника максимального погашения задолженности по заработной плате.

Первое. Это дебиторская задолженность.

Второе. Это Оспаривание незаконных сделок, которые собственник или руководитель предприятия ранее осуществлял.

Третий источник. Это оценка и реализация имущества.

И четвертый источник. Это поиск контролирующих должника лиц с целью привлечения их к субсидиарной ответственности.

Работает исключительно конкурсный управляющий, который неподконтролен практически. Да, Росреестр сегодня оценивает действия конкурсного управляющего на предмет соответствия действующему законодательству, но формально обычно конкурсный управляющий этим требованиям соответствует. Но формально обычно конкурсный управляющий этим требованиям соответствует. А вот, когда речь идет об эффективности работы конкурсного управляющего, вот здесь он абсолютно бесконтрольный. Потому что имущество оценивается и реализуется годами, конкурсные процедуры по реализации срываются, у нас есть целый ряд залоговых кредиторов, которые не согласовывают положение о порядке реализации имущества. К субсидиарной ответственности можно привлечь иных лиц только после того, как всё имущество реализовано, потому что до этого даже вести поиск лиц, контролирующих должника, невозможно по закону.

Как правило, оспаривание незаконных сделок затягивается в судах на многие месяцы, поскольку в апелляционные, кассационные инстанции это всё занимает годами.

Мы попытались воздействовать на конкурсных управляющих через саморегулируемые организации, которые делегируют своих конкурсных управляющих в такие проблемные предприятия, но, к сожалению, у нас СРО и в этой части тоже не имеют возможности осуществлять эффективный контроль за их деятельностью. Мы обращаемся уже в органы прокуратуры с тем, чтобы они хоть как-то оценивали эффективность работы конкурсных управляющих и выносили этот вопрос. Но, к сожалению, пока вот такого эффективного механизма не существует.

Мы по-прежнему будем продолжать осуществлять работу в рамках своих имеющихся возможностей до тех пор, пока не будет принято решение, либо о ликвидации в установленном законом порядке, когда все долги уже считаются погашенными, либо, как здесь уже прозвучало, найдутся новые инвесторы, которые каким-то образом все-таки помогут выйти компании из этой ситуации.

Спасибо.

Председательствующий. Иван Иванович, спасибо. И мы, так приняты, я думаю, это правильно, мы приняли решение вопрос-ответ. Это более эффективная такая работа.

Пожалуйста, вот к Ивану Ивановичу, Роструд ... свои вопросы. Ольга Ивановна, пожалуйста.

_____. Иван Иванович, наверное, чуть-чуть вы не поняли. Я говорила про реестровые платежи и текущие. Когда вы просили нас уволиться, многие попали в текущие платежи. Ой, в реестровые (извините) платежи. Сейчас выплачиваются текущие. Люди, которые получают реестровые платежи, когда они их получают, неизвестно, и хватит ли на них денег.

Потом. По поводу помещений. Я говорила про помещение 80 человек, которое нам любезно предоставила КПРФ, я говорила про это помещение, что было всего помещение на 80 человек, хотя у нас было больше желающих прийти.

А по поводу вашего собрания, дело заключалось в другом, что никому не было известно, для чего нас зовут. Если бы хотя бы нас заранее предупредили, что будет голосование для создания организации, то, наверное, пришло бы больше людей. Но были в неведении, у нас было просто собрание в Роструде.

Потом. По поводу опять же, вы сказали по поводу протокола, что, скорее всего, в вашей организации не знали, для чего мы принесли протокол. Но опять же 17 января вы лично сказали, чтобы мы принесли данный протокол, чтобы вы правовую оценку провели и ваши коллеги, ваши сотрудники нам в этом помогут. Я звонила вашему секретарю, ваш секретарь мне предоставил Дудаладова Игоря Ивановича, к которому я пришла, который принял у меня этот протокол. Как так никто не знал? Я же с вашей подачи пришла.

Председательствующий. Хорошо.

Пожалуйста, Иван Иванович.

Шкловец И.И. По поводу того, что вы не знали о том, что будет проходить у нас собрание. 26 декабря, когда присутствовали представители, мы предупредили о том, что в январе мы будем проводить еще одно общее собрание. И предложили, с учетом необходимости формирования представительного органа собрать всех сотрудников авиакомпании.

Вы сказали о том, что вы по своим каналам постараетесь там всех оповестить и пригласить всех. И мы, не зная о том, сколько сотрудников в итоге сможет прийти, готовили два варианта помещений для проведения этого собрания. Повестку вы прекрасно знали. Мы предлагали, в том числе на этом общем собрании, потому что, ну, смысл собирать коллектив не только для того, чтобы рассказать, что происходит вообще с авиакомпанией, но и решить вопрос, проблему отсутствия представительного органа работника. Вот те вопросы, которые вы сегодня задавали Дмитрию Владимировичу, в нормальной жизни представительный орган должен задавать просто вот реально, в рабочем режиме работодателю и получать ответы. Вот этого не было. И очень долго тянули с тем, чтобы этот представительный орган сформировать. Вместо вас его никто не сформирует. Не было на тот момент, до 5 января представительного органа не было. 17 января мы готовились на этом общем собрании провести и принять это решение, но неожиданно для себя узнали о том, что 5 января уже компания провела это собрание и приняла такое решение, ну, ради бога, мы не возражали против этого. Единственное, на что обратили внимание, на то, что надо проверить, чтобы все было легитимно. Потому что, если не хватает голосов, работодатель формально может просто отказать вам в предоставлении информации и будет прав, потому что процедура избрания представительного органа проведена с нарушением требований законодательства.

_____ Мы помним, что работодатель дал согласие и принял голосование. И сказал, что будет, признает. Но 5 января он не мог быть, он 27-го был назначен, о чем речь? Поэтому 5 января некого было приглашать.

Председательствующий. Хорошо.

Да, пожалуйста, вопросы.

Васильева О.М. Добрый день! Меня зовут Васильева Оксана Михайловна, я сотрудник авиакомпании "Когалымавиа", бортпроводник. Нахожусь сейчас в декретном отпуске.

У меня такой вопрос. Правильно ли я понимаю, согласно законодательству нынешнему, ответственность за невыплату заработной платы лежит на директоре авиакомпании, правильно?

Шкловец И.И. На работодателе.

Васильева О.М. На работодателе.

Шкловец И.И. Которым является генеральный директор авиакомпании.

Васильева О.М. Правильно, да?

Шкловец И.И. Совершенно верно.

Васильева О.М. Других документов мы не знаем. В соответствии с этим получается, что генеральные директора, работодатели они же, являются только нанятыми топ-менеджерами, да, которые, как мы видим в ситуации с нашей авиакомпанией с "ВИМ-АВИА", не несут ответственности за невыплату заработной платы, ну, там, штрафы и всё. Возможно ли и в вашем ли это ведомстве, ключе, либо это может быть на законодательном уровне все-таки привлекать к ответственности акционеров именно на этапе невыплаты заработной платы, когда уже идет эта задержка, а не на этапе банкротства? Мой такой вопрос.

Либо, если, значит, таких документов, как я знаю, нет, то есть этап ответственности наступает только на этапе банкротства или там, еще таких вот процедур, возможно ли в этот документ внести такую законодательную именно инициативу. У нас очень много акционеров, которые устранились,

как только происходят невыплаты заработной платы, они сразу устраняются, их просто нет. Дивиденды получают с большим удовольствием, покупают яхты, ну, ладно, не буду об этом. Вот такое у меня предложение. Ответственность должна быть именно с самого начала, а не тогда, когда ищем имущество, ищем яхты и, что продать. Спасибо.

Шкловец И.И. Ну, вряд ли кто-то из присутствующих будет против введения такой ответственности в отношении иных лиц, ну, может быть, за исключением только представителей бизнес-сообщества. С такими предложениями уже неоднократно входили, у нас есть статья 20 Трудового кодекса, которая предусматривает субсидиарную ответственность собственника пока только в отношении государственных и муниципальных учреждений. Законом "О банкротстве" уже приняты вот решения по субсидиарной ответственности лиц, контролирующих должника, к ним относятся и акционеры, и собственники, в том числе. Я думаю, что надо двигаться дальше.

Председательствующий. Хорошо. Спасибо.

Уважаемые товарищи, коллеги, просто напоминаю, у нас ограниченное время этого заседания в соответствии с регламентом. И просил бы сейчас выступающих по 3-5 минут, чтобы все выступили, чтобы было в протоколе записано, видео, аудиозапись была зафиксирована. Не будете возражать? Я просто предупреждаю.

Пожалуйста, тогда Анохин Константин Аркадьевич, ... менеджер "ВИМ-АВИА".

Подготовиться Косинову.

Иван Иванович, вам спасибо.

Анохин К.А. Добрый день, дамы и господа!

Постараюсь прямо речитативом пробежаться быстренько, потому что три минуты, конечно, не хватит.

Итак, традиционный летний период для работников нашей отрасли является наиболее сложным и напряжённым. В период отпусков миллионы сограждан едут на отдых. Лето 2017 года для сотрудников "ВИМ-АВИА" было не просто сложным, не просто привычно сложным. На этот период руководство авиакомпании заключило количество договоров как минимум на 2, а то и на три "ВИМа", имея в виду физическую способность персонала выполнять работу. Экипажи и наземный персонал работали на износ. Были запрещены отпуска и отгулы, что называется, из рейса в рейс. Ситуацию осложняли также хронические задержки, неизбежно возникающие из физической нехватки экипажей, способные выносить полёты, выполнять полёты с соблюдением необходимых норм.

Парадоксально, но даже в этой ситуации заявлялись новые маршруты, несмотря на то, что графики выполнения старых уже трещали по швам. Регулярно возникали проблемы с контрагентами. "ВИМ" был не в состоянии платить по счетам, поэтому прибавились проблемы с отказом смежных организаций предоставить неоплаченные услуги. В аэропортах обозлённые задержками пассажиры громили офисы авиакомпании, избивали представителей, а попав наконец на борт, вымещали весь негатив на борпроводниках, которые сами были вымотаны этими задержками и непрерывными полётами.

Руководство авиакомпании регулярно посещало Росавиацию, получая очередные нагоняи. В июле "ВИМ-АВИА" всё-таки запретили выполнять часть контрактов, но для персонала кардинально ничего не изменилось. В это же время, в июле, прекратили выплачивать заработную плату, которая, впрочем, и раньше не всегда выплачивалась регулярно. В конце сентября произошли события, назревающие с весны, которые разделили для полуторатысячного коллектива жизнь на до и после. Как по мановению волшебной палочки воздушные суда авиакомпании "ВИМ" были остановлены по всем аэропортам России и за рубежом. 25 сентября пресс-служба авиакомпании официально озвучила признание об отсутствии финансов для продолжения деятельности. Более 40 тысяч пассажиров оказалось без возможности вернуться домой.

Коллапс авиакомпании вызвал волну критики в адрес чиновников Росавиации. Президент России Владимир Владимирович Путин объявил о неполном служебном соответствии главе Минтранса Максиму Соколову. Под огнём критики оказались также глава Росавиации Александр Нерадько и вице-премьер Аркадий Дворкович. Также президент поручил министру транспорта быстро и эффективно закрыть возникшую проблему с "ВИМ-АВИА". 27 сентября свет увидела директива, утверждённая вице-премьером Аркадием Дворковичем, предусматривающая использование средств

"Аэрофлот" не более... Грубо говоря, 1,5 миллиарда рублей на обеспечение текущей операционной и финансовой деятельности "ВИМ-АВИА". При всём при этом платежи должны были проводиться только на основании письменного указания Росавиации.

Министр транспорта гарантировал погашение задолженности по зарплате сотрудников. К этому моменту генеральный и финансовый директор были отстранены от руководства авиакомпании, банковские счета компании заблокированы, Светлана и Рашид Мурсекаевы, владельцы авиакомпании, покинули Россию. Было также очевидно, что без привлечения персонала и бортов "ВИМ-АВИА" оперативно решить проблему с пассажирами невозможно. С целью предотвращения массовых увольнений сотрудников "ВИМ-АВИА" был объявлен неофициальный месячный мораторий на приём их на работу в другие авиакомпании страны.

Сейчас, по прошествии восьми месяцев стало очевидно, что основной целью директивы не являлось решение проблемы авиакомпании "ВИМ", как того требовал президент, целью являлось закрыть проблемы, возникшие у чиновников с президентом, то есть сменить его гнев на милость. Многие проблемы были, конечно, решены, те, что были на виду. Пассажиров действительно вывезли в кратчайшие сроки. Напомню, в том числе силами сотрудников "ВИМ-АВИА".

За скобками остались мелочи. Персоналу выплатили зарплату только за сентябрь и часть октября, посчитав неважным, что к этому моменту люди были без денег уже два месяца. Выплату зарплат за июль и август отодвинули на неопределённое будущее. Оплачивая счета за топливо и различные авиационные сборы, не заметили, что экипажам отказывается проживание в гостиницах, на эстафетах не кормят, совсем уже неинтересной оказалась судьба забытых экипажей. При этом сотрудники сутками сидели в зарубежных аэропортах, не имея реальной информации о происходящем, узнав о ситуации только из Интернета. Их семьи сходили с ума от неизвестности. Предполагаем, что и кого-нибудь из пассажиров где-нибудь забыли, так, немножко, главное – незаметно.

Итак, в середине сентября проблема была снята, пассажиры вывезены. Из новостных каналов исчезли кадры с несчастными пассажирами "ВИМ-АВИА". Руководство авиакомпании находится под следствием, чиновники доложили о проделанной работе.

Из выделенной на решение проблемы сметы было потрачено около 600 миллионов рублей казенных денег. Все обещания выплатить задолженность по зарплате так обещаниями и остались. Постепенно риторика на тему проблемы "ВИМ-АВИА" кардинально изменилась. Мы узнали, что поскольку "ВИМ" – компания частная, то проблемы обманутых сотрудников тоже явление частное. Конституция РФ нас не касается. И когда президент в своей речи отмечал важность справедливой оплаты труда граждан, он, оказывается, имел в виду отнюдь не нас, работников частной компании, а исключительно госслужбы. При этом эти самые службы, Минтранс, Росавиация, Следственный комитет, налоговые органы, оказывается, контролируют не работу частных компаний, а что-то другое. Работники частных предприятий обречены нести ответственность за нечистоплотность владельцев, халатность курирующих органов, некомпетентность и коррупцию отдельных чиновников, оставаясь со своими проблемами один на один без поддержки государства против целой армии юристов, защищающих интересы тех же нечистоплотных владельцев.

Только вот в сентябре, когда быстро и эффективно решались проблемы с "ВИМ-АВИА" по приказу президента, нам об этом всем как-то забыли сказать. Просто пообещали, а мы поверили, не бастовали, не бойкотировали, не жаловались, а просто делали свое дело.

А, может, нужно не так? Погасили бы задолженность по зарплате из тех выделенных 1,8 миллиарда, как и было обещано, а потом все имущество государственной машины по закону вернуть эти деньги из карманов реально виновных.

И последнее скажу. Сложность большая была, я сам писал свой доклад, у меня была большая сложность сделать этот доклад максимально политкорректным, потому что слова: нерадивый чиновник, некомпетентный сотрудник, нечистоплотный владелец, так и подмывало вот эти обтекаемые эпитеты заменить на не очень красивые слова, но более нормальные, что вора надо называть вора, в конце концов, а не просто-напросто нечистоплотным владельцем. И работников, которые со своей работой не справляются, надо называть именно так, как они того заслуживают.

Спасибо за внимание.

Председательствующий. Хорошо, Константин Аркадьевич.
(Аплодисменты.)

Спасибо.

Слово предоставляется Косинову Николаю Геннадьевичу, бортпроводник "ВИМ-АВИА".

Подготовиться Кирееву.

Пожалуйста.

Косинов Н.Г. В конце сентября 2017 года Следственный комитет объявил руководству "ВИМ-АВИА" о выводе активов компании и хищении денежных средств пассажиров. Было возбуждено два уголовных дела, по мошенничеству и преднамеренному банкротству.

28 сентября Басманный суд Москвы вынес решение о домашнем аресте генерального директора Александра Кочнева.

29 сентября стала доступна информация о том, что в авиакомпании генеральный директор Александр Бурдин, который ранее возглавлял уже обанкротившуюся "Трансаэро". В новостях, лентах, от 1 октября говорилось, что глава ... транспорта Соколов Максим официально подтвердил его назначение. Однако официально генеральным директором он по неизвестным причинам так и не стал.

27 октября авиакомпанию возглавил Вячеслав Кононенко. Ровно месяц авиакомпания фактически оставалась без руководителя, что очень сильно осложнило процесс увольнения сотрудников в этот период, так как отдел кадров не знал, кто именно должен подписывать приказы об увольнении. Этот период четко совпал с периодом негласного моратория Росавиации, а также с периодом, когда, уволившись, можно было получить полный расчет. Таким образом, отсутствие официальной главы компании на протяжении октября 2017 года оказалось негативным для сотрудников "ВИМ-АВИА", и, наоборот, помогло Министерству транспорта и Росавиации выполнить поставленную перед ними задачу по вывозу пассажиров, так как позволило искусственными мерами отложить массовое увольнение сотрудников на месяц.

Вячеслав Кононенко проработал генеральным директором "ВИМ-АВИА" два месяца. 26 декабря он покинул пост и в январе стал управлять авиапредприятием "Аэро-Братск".

27 декабря 2017 года руководителем "ВИМ-АВИА" был назначен бывший юрист "Альфа-Банк" Всеволод Кусов, а спустя ещё три месяца, 13 апреля 2018 года, Андрей Лайко.

Мы обращались в Генеральную прокуратуру и Следственный комитет с целью привлечь к ответственности наших генеральных директоров по статье 145.1 Уголовного кодекса Российской Федерации. Это полная невыплата заработной платы свыше двух месяцев. Однако пока безрезультативно.

Как нам объяснил Дмитрий Александрович Коровин, руководитель московского следственного отдела на воздушном и водном транспорте, их привлечь невозможно, так как сложно доказать их корыстную или иную личную заинтересованность в невыплате заработной платы. Пользуясь случаем, мы поинтересовались у него судьбой Рашида Мурсекаева, совладельца авиакомпании "ВИМ-АВИА", в отношении которого заведены уголовные дела и который находится в международном розыске и заочно арестован в России.

Больше всего наш коллектив волновал вопрос: кто и почему позволяет ему до сих пор менять топ-менеджеров и безнаказанно выводить активы авиакомпании, когда количество людей, пострадавших от его мошеннических действий, исчисляется десятками тысяч граждан, включая не только сотрудников, но и пассажиров?

Коровин Дмитрий Александрович нам пояснил, что избрание, например, Всеволода Кусова было путем собрания директоров в Лондоне 18 декабря 2017 года и является с точки зрения законодательства Российской Федерации правомерным.

Не нужно иметь юридического образования, чтобы понять всю абсурдность сложившейся ситуации, ведь абсолютно все на разных уровнях понимают, в чьих интересах действовали и будут действовать назначаемые Мурсекаевым генеральные директора. Почему у нас в стране человеку, обвиненному в крупном мошенничестве, наши законы позволяют и дальше продолжать управлять компанией и людьми, соответственно? Ведь это противоречит элементарному понятию и здравому смыслу.

Создается впечатление, что разработана некая тактика, позволяющая с помощью манипуляций законом и кадровой чехардой уйти от ответственности и мошенническим способом избежать выплат зарплат работников "ВИМ-АВИА".

Каждый раз новый генеральный директор нам дает обещание о скором частичном погашении задолженности по заработной плате за счет возврата акцизов и НДС, а на деле спустя три месяца с момента назначения на должность покидает свой пост, проводя хитрые операции с имуществом в авиакомпании, которое мы не имеем возможности даже приблизительно контролировать, и нам только остается наблюдать за новостями из разных источников СМИ о продаже имущества авиакомпании и его хищении.

Страшно то, что тысячный коллектив продолжают обворовывать на глазах у Следственного комитета, прокуратуры, с которыми мы контактируем уже не один... несколько месяцев письменно и на личных встречах, приемах, но всегда получаем один и тот же короткий ответ, что нам вас жаль, но мы ничего не можем сделать, всё происходит в рамках законодательства Российской Федерации, а то, что могли, мы уже сделали.

Получается, что вышеперечисленные ведомства, а вместе с ними и Роструд, Минтранс и Росавиация способны только констатировать уже случившийся факт нарушения наших законных прав и не могут не то что восстановить их, а даже защитить нас от того, что они и сейчас продолжают настолько грубо нарушаться. И эта проблема не только авиакомпании "ВИМ-АВИА", она далеко не единичная.

Вся авиационная отрасль нуждается в гораздо большем внимании со стороны отраслевых ведомств. Ни для кого не секрет, что эффективными в том числе и экономически являются профилактика и предупреждение возникновения подобных ситуаций, а не разбор руин, после... когда уже некого, так сказать, привлекать к ответственности и не с кого что-либо требовать. Для этого необходимы изменения в законодательстве, и необходимо создание адекватных инструментов контроля ситуации за заработной платой обанкротившихся предприятий в авиационной отрасли в частности и в стране в целом.

Коллектив "ВИМ-АВИА" сейчас находится в юридически тупиковой ситуации, классическими стандартными способами она не решается, нам крайне необходим централизованный контроль всей ситуации в авиакомпании со стороны государства, но не кого-то одного, а конкретного органа, нужен надведомственный. Десятый месяц мы наблюдаем абсолютную неэффективность такого подхода из-за разрозненности и несогласованности действий госструктур, которые формально свою работу делают, но никакого эффекта нет, что говорит в том числе о том, что налоги мы платим, к сожалению, впустую.

В авиакомпании "Когалымавиа" подобная ситуация длится уже более двух лет, она пущена на самотек, несостоятельность действий госструктур налицо, как и абсолютная бесправность персонала. Нам необходима помощь, и мы просим о ней государство сейчас, законные пути урегулирования данной ситуации не работают, необходимо создать новые беспрецедентные решения сегодня и сейчас.

Если у нас в стране не работают или попросту отсутствуют законы, способные реально защитить конституционные права граждан Российской Федерации, их просто необходимо создать.

Спасибо.

Председательствующий. Спасибо, Николай Геннадьевич, спасибо. Задачи поставлены большие.

Кирееву Алексею Евгеньевичу – бортпроводнику "ВИМ-А ВИА", подготовиться ...

Пожалуйста, Алексей Евгеньевич.

И просьба, я просил бы прислушаться по времени. Пожалуйста.

Киреев А.Е. Обсуждая сложившуюся ситуацию с долгами работников ООО "Авиакомпания "ВИМ-АВИА", ввиду текущей процедуры банкротства прошу обратить внимание на события, которые произошли в конце сентября и в начале октября 2017 года.

Хочу напомнить детали истории так называемых застрявших экипажей, как наглядный пример халатности и некомпетентного делегирования должностных полномочий надзорных органов в области авиации. 40 сотрудников авиакомпании на протяжении 2 недель не имели возможности вернуться в Россию. 24 человека были забыты в городе Медине в Саудовской Аравии, 16 – в Куала-Лумпуре в

Малайзии. Экипажи выполняли полеты по контракту с саудовской фирмой Flynas по перевозке паломников.

27.09 контракт был расторгнут заказчиком, так как самолет был остановлен в Медине по требованию лизингодателя. На этот момент ... авиакомпании был долг за проживание, 40 человек 10 дней были заложниками этой ситуации, в Саудии без оплаты счетов даже не выпускали из страны, денег практически ни у кого не было, как и не было информации, и телефоны авиакомпании молчали, представители "Аэрофлота" практически сразу установили связь с экипажами, готовы были вывозить, но на закрытие финансовых проблем потребовались просто титанические условия и сотни согласований. Экипажи самостоятельно связались с посольствами Российской Федерации. В Медине консул последние три дня провел в отеле с экипажем, опасаясь провокаций и международного скандала.

В Москве единственный оставшийся у дел топ-менеджер "ВИМ-АВИА" – заместитель генерального директора по производству каждый день в Росавиации выпрашивал помощь, и человеческое спасибо тем, кто помог в трудную минуту, и бог судья, кто все возможности, так как "оперативно" выполнил свою работу.

Также в сентябре-октябре 2017 года возникли сложные ситуации с размещением и организацией питания для экипажа, выполняющего рейс эстафетный на Дальний Восток и не только. Так, ввиду образовавшегося долга перед гостиницей в аэропорту "Сокол" города Магадан на протяжении нескольких недель питанием экипажи не обеспечивались, что вместе с невыплатой заработной платы заставило экипажи выживать как придется. Пассажиры рейсов Москва – Магадан, а также экипажи других авиакомпаний оказывали всякую помощь сотрудникам, попавшим в такое сложное положение. Представители авиакомпании в городе Магадан зачастую кормили экипажи из собственных средств и домашних запасов.

Такие же ситуации возникали и в городе Благовещенск, гостиницы "Дружба", которая отказалась заселять экипажи "ВИМ-АВИА". Представители авиакомпании размещали экипажи в социальной гостинице, также организовывали питание.

Экипажи, оказавшиеся в подобных ситуациях, звонили в офис, чтобы получить информацию о текущих событиях и перспективах, и получали ответ, что счета компании арестованы, руководство отстранено, денег нет. Причем на тот момент Росавиация владела всей информацией не только по пассажирам, но и о перемещениях экипажей.

В конце сентября Росавиация и Министерство транспорта стали выступать с заявлениями о контроле над ситуацией, однако на деле контроль оказался не более чем частичным. Когда вопрос заходил о денежных выплатах, нам говорили, что "ВИМ-АВИА" – частная компания, вспоминали одноразовую сентябрьскую выплату и считали, что она должна полностью закрыть вопрос о невыплате зарплаты. И никто из чиновников уже и не вспоминал гражданский призыв Росавиации в сентябре продолжить работу по возврату российских туристов на родину, обещая при этом погасить задолженность по зарплатам. Ответственность за случившееся, за ненадлежащий контроль, за невыполнение обещаний никто на себя не берет и виновным себя не признает. В конечном итоге во всей этой истории виновным оказался коллектив "ВИМ-АВИА".

Также я прошу обратить внимание к проблеме с шаблонными отписками из всевозможных ведомств. На вопрос о невыплате заработной платы поступает один и тот же ответ: ссылка на частную форму организации предприятия и дальнейшее предложение решать проблемы с авиакомпанией в судебном порядке.

В конце октября была запланирована государственная программа по выезду кубинской молодежи, посетившей международный форум в городе Сочи. Об этой программе было известно как минимум за несколько месяцев до начала кризиса. Было принято решение не менять перевозчика, и программу выполняли экипажи авиакомпании "ВИМ-АВИА". Эта работа так и осталась неоплаченной. Экипажи вернулись в Москву только 26 октября, и поэтому оплата за эту работу не вошла в аванс за октябрь.

Заведомо зная о предстоящем рейсе, Росавиация намеренно не довела до сотрудников информацию о том, что рейс оплачен не будет, а письма и ответы из государственных структур,

очередные уведомления под копируку, в которых даже не пытаются хотя бы поставить даты и признать вину за допущенные ошибки в работе и в контроле над ситуацией "ВИМ-АВИА". Спасибо.

(Аплодисменты.)

Председательствующий. Спасибо, Алексей Евгеньевич.

Пожалуйста, слово предоставляется ..., бортпроводник ВИМ-Авиа, три минуты. И подготовиться Борисовой.

_____. Извините, пожалуйста, можно перебить? У нас сегодня на собрании временный управляющий – Булатова Марина Анатольевна, и она очень торопится. Можно её выслушать, потому что...

Булатова М.А. Извините, я не тороплюсь, просто меня, к сожалению, на данный "круглый стол" не приглашали, я к выступлению не готовилась, но так понимаю, что мне, в общем-то, есть что сказать. Поэтому я просила бы тоже дать мне слово для выступления.

Председательствующий. Хорошо. Пожалуйста.

Булатова М.А. Хорошо. Пожалуйста.

_____. Добрый день!

29 декабря 2017 года сотрудниками авиакомпаний "ВИМ-АВИА", "Когалымавиа" была проведена массовая подача обращений в Приёмную Президента Российской Федерации. Проблемы у сотрудников были разные, многие из собравшихся ранее уже пострадали от невыплаты заработной платы, среди них и бывшие работники авиакомпании "Трансаэро". Все поданные нами обращения были приняты заместителем начальника по обеспечению деятельности Приёмной Президента Российской Федерации по приёму граждан Григорьяном Эриком Ованесовичем. Но, похоже, он, как и многие другие чиновники, которые обязаны помогать гражданам, не стал вникать в суть проблемы каждого гражданина Российской Федерации, а, прочитав лишь первые несколько писем от бывших сотрудников авиакомпании "Трансаэро", которые, видимо, лежали поверх всей стопки, решил отправить всем шаблонные отписки и всех нас назвал бывшими работниками "этого самого Трансаэро". А ведь мы-то работники совсем других авиакомпаний.

Также регулярно сотрудники авиакомпании "ВИМ-АВИА" получают разъяснение суммы долга, которую им должны выплатить, несмотря на то, что никто не просил предоставить им такую информацию, так как за полгода безденежья все сотрудники выучили эту сумму наизусть. Реальной же помощи не последовало ни от одного ведомства. Такое отношение к гражданам Российской Федерации возмутительно. Через месяц мы предприняли попытку отправить письмо президенту повторно в электронном виде, ответ получили все сотрудники, написавшие письмо, но текст ответа был одним и тем же. Возникает вопрос: для чего существует данный вид связи с президентом, если ответы получают все одинаковые, а сами письма никто не читает? Спасибо.

(Аплодисменты.)

Председательствующий. Спасибо большое.

Предоставляется слово Борисовой Илоне Альбертовне, президенту Шереметьевского профсоюза бортпроводников. Далее подготовиться вам.

Да, пожалуйста, Илона Альбертовна.

Борисова И.А. Заслушав всех выступающих здесь, приходится констатировать крайне неприятную ситуацию, потому что одно неприятное событие – это просто случай, два неприятных события на одну и ту же тему – это, так сказать, уже параллель, которая заставляет задумать, и три события на одну и те же тему – это уже свершившийся факт. Поэтому ситуация в авиационной отрасли, на мой взгляд, критическая, поскольку шесть обанкротившихся авиакомпаний выбросили на рынок большое количество трудящихся, которые вынуждены как-то либо переучиваться, либо как-то пристраиваться в других отраслях, либо в действующей отрасли, здесь свои нюансы. Поскольку я сама действующий бортпроводник и знаю всю подноготную этой профессии, как складываются отношения внутри коллективов, как складываются отношения внутри авиакомпаний.

В связи с этим, соответственно, возникает вопрос: если таковая ситуация вообще допущена в стране, кто конкретно несёт ответственность за потерю Россией трёх авиакомпаний? Я, конечно, понимаю, что ни частные, но тем не менее здесь в большей части вопрос касается именно трудовых кадров. Поскольку на рынке таким образом образуется монополист-перевозчик, который теперь будет

диктовать условия трудоустройства единоличным образом и так далее. Меня вот этот вопрос беспокоит. Соответственно, как уже неоднократно подчёркивалось здесь, профессии в авиационной отрасли, они крайне специфичные, они требуют постоянного поддержания лётной годности, сертификатов и так далее. Поэтому, соответственно, вопрос с трудоустройством тех, кто до сих пор остаётся без работы, он очень большой, очень весомый, очень серьёзный.

Опять же подводя итог этим обанкротившимся шести компаниям, задаюсь вопросом, что, соответственно, что-то неправильно всё-таки в тех органах, которые контролируют этот процесс, значит, всё-таки не верны критерии, с точки зрения которых оценивается эффективность данных компаний. Безусловно, на досуге же почитываем что-то из области трудового права, из исследований на эту тему и так далее, так вот психологические исследования говорили о том, что обслуживание, не говоря про безопасность полётов, обслуживание на качественном уровне производится только теми трудовыми кадрами, которые довольны своей жизнью, таким образом, они довольны зарплатой, они довольны рабочим временем, они довольны временем отдыха. Поэтому предполагаю, что всё-таки должен быть какой-то комплексный подход к пересмотру отраслевого законодательства именно в гражданской авиации именно в отношении персонала, новых критериев и так далее, которые как-то послабляют или улучшают жизнь лётных специалистов.

Хотелось бы, конечно, чтобы активное участие здесь приняли и специалисты сопредельных органов, в том числе Роструд и другие компетентные специалисты.

На этом всё. Спасибо. (Аплодисменты.)

Председательствующий. Спасибо, Илона Альбертовна. Спасибо.

Пожалуйста, только полностью представьтесь и три минуты.

Пожалуйста.

Булатова М.А. Добрый день!

Я временно управляющая авиакомпанией "ВИМ-АВИА", Булатова Марина Анатольевна.

Меня, к сожалению, на данный "круглый стол" не приглашали, я узнала об этом заседании только от ..., от представителя работников, поэтому к выступлению не готовилась, но просто у меня есть несколько моментов, про которые я хотела бы сказать, собственно, и которые, видимо, интересуют сотрудников.

Во-первых, то, что касается имущества должника. Моей задачей как временного управляющего, в том числе как бы выявление этого имущества и по возможности обеспечение его сохранности. Вот, к сожалению, в том числе в исполнении данных обязанностей я вижу сопротивление со стороны представителей авиакомпании, потому что, в частности, была подана апелляционная жалоба на утверждение временного управляющего, вы, наверное, об этом тоже слышали, и, соответственно, определение от 19 февраля, оно вступило в силу только 26 апреля, то есть когда была рассмотрена данная апелляция. Соответственно, до этого момента регистрирующие органы, в частности, Росимущество не предоставляло информацию временному управляющему, поскольку не было вступившего в законную силу определения об утверждении временного управляющего. Собственно, апелляция была подана руководством авиакомпании "ВИМ-АВИА". Я просила, в том числе в интересах работников, данную апелляцию отозвать, но, к сожалению, видимо, какие-то свои соображения на этот счёт.

Соответственно, по имуществу. Такой момент, что, да, у нас большинство имущества находится в залоге у банков, но с момента введения процедуры наблюдения залоговые кредиторы не имеют права обращать взыскание на имущество должника вне рамок дела о банкротстве, соответственно, они должны заявляться только в реестр требований кредиторов, как требования обеспеченные залогом.

В частности, говорили про решение в пользу банка "Авангард", действительно есть такое решение, которым было обращено взыскание на залоговое имущество стоимостью 138 миллионов, это, в частности, то имущество, которое находится на складах в Домодедово. На сегодняшний момент у нас банк "Авангард" включился в реестр требований кредиторов, и, естественно, при включении в реестре требований кредиторов суд затребовал подтверждение фактического наличия данного имущества у авиакомпании. И "Авангард" сумел подтвердить (это к вопросу о том, какое имущество сохранилось, какое не сохранилось), то есть банком "Авангард" был получен доступ на склады в

Домодедово, он проинвентаризировал то имущество, которое является предметом его залога, и вот из 138 миллионов, которые у него числятся как залоговое имущество было реально подтверждено банком в ходе инвентаризации имущества на 45 миллионов. Это просто к вопросу о том, обеспечение сохранности, в том числе, имущества в опечатанных помещениях Следственным комитетом.

Также у нас заявляются другие банки в качестве залоговых кредиторов, у которых в залоге находятся авиадвигатели.

Банки так же не могут, как залоговые кредиторы, хотя залоговый кредитор должен обладать информацией о своём залоговом имуществе, в том числе, должен, получать доступ к этому имуществу, к возможности ознакомления, возможности контроля за данным имуществом. Все банки, поголовно приходя на судебные заседания и говоря о своём залоге, который у них определен договором залога, они фактическое место нахождения, фактическое наличие этого имущества подтвердить не могут. Потому что у них не доступа, у них нет подтверждения того, что это имущество на сегодняшний момент имеется в наличии, не утрачено. С имуществом ситуация такая.

Второй вопрос, о котором тоже хотелось сказать, это относительно представительства работников в деле о банкротстве. У нас участниками дела о банкротстве является, в том числе... То есть не все сотрудники, а являются представители работника-должника. Соответственно, данный представитель работника-должника он выбирается собранием работников, и у него полномочия... То собрание, которое вы проводили, к сожалению, оно нелегитимно для цели закона о банкротстве, то есть выбранный представитель, он должен избираться для представления в деле о банкротстве интересов работников.

То есть он имеет право присутствовать на собраниях кредиторов, заявлять в суд всевозможные требования и ходатайства, отстаивать интересы работников в деле о банкротстве. То есть это лицо, через которое, собственно, осуществляется представление интересов работников в деле о банкротстве организации. То есть собрание по выбору данного представителя должен проводить временный управляющий, не позднее 10 дней до собрания кредиторов для того чтобы представитель работников мог участвовать в данном собрании кредиторов.

На сегодняшний момент такое собрание мной назначено на 25 мая. Оно проводится в заочной форме, объявление об этом опубликовано, бюллетени собираются. Соответственно, просьба для того, чтобы данное собрание также было легитимно, и у вас был законный представитель в деле о банкротстве, собственно, заполняйте эти бюллетени, направляйте в мой адрес для того, чтобы состоялось голосование по выбору представителя того лица, который будет ваши интересы представлять. Я так понимаю, что Ольга Шерстнева очень активно со мной взаимодействует. Большинство бюллетеней, которые в мой адрес приходят, собственно, выбирают данного представителя работников.

Дальше, что хотела еще сказать. Относительно очередности погашения требований в деле о банкротстве. У нас существуют три очереди реестровые (это первая, вторая, третья): первая – это нанесение вреда жизни и здоровью, вторая – это задолженность по заработной плате. К сожалению, с 2016 года в эту же очередь вошли налоговые платежи, которые касаются оплаты труда, то есть это страховые взносы в Пенсионный фонд и Фонд медицинского страхования. И третья очередь – это собственно все остальные кредиторы, включая налоговую по всем остальным обязательствам.

И у нас четыре очереди, на сегодняшний момент пять очередей. Это текущая (также заработная плата сотрудников текущая), она находится во второй очереди, и там же находятся страховые взносы пенсионные. Я просто хотела сказать, что это вопрос именно законодательный, почему? Потому что у нас до 2016 года все налоговые платежи, включая страховые взносы, были в четвертой очереди. С 2016 года изменилось законодательство, и страховые взносы пенсионные попали в ту же очередь, что и заработная плата. Поэтому, мне кажется, что в данном случае законодательство всё-таки должно как-то быть развернуто в обратную сторону, потому что работники менее защищенные, чем государство.

Председательствующий. Есть вопрос, и есть такие поправки. Спасибо вам.

_____. Да, поэтому это, скорее, к вам вопрос тоже.

_____. Валерий Федорович, позвольте один вопрос?

Председательствующий. Сейчас, минуточку. Завершили, да?:

Булатова М.А. И еще момент. Хотела сказать, что я, собственно, пользуясь моими полномочиями как временно управляющая. В обязанности временно управляющего это не входит, но полномочия у меня такие есть. Я подала ходатайство в Арбитражный суд в рамках нашего дела о банкротстве об изменении очередности именно в части зарплаты и страховых взносов. Рассмотрение данного ходатайства назначено на 7 мая. И, соответственно, просьба ко всем, кто, в общем-то, в этом судебном заседании желал бы поучаствовать и поддержать данное хозяйство, также просьба присутствовать – арбитражный суд Республики Татарстан в Казани.

Председательствующий. Спасибо.

Да, Владимир Романович.

_____. В.Р. Позвольте? Во-первых, я хочу сказать, Марина Анатольевна, что текст вашего ходатайства включен в раздаточный материал, так что все имели возможность ознакомиться. Чтобы у вас не осталось впечатления, что организаторы забыли про вас. Официально избранные представители трудового коллектива были уполномочены пригласить, кого они считают нужным. Может, это их упущение.

И вопрос, мне известно, что администрация "ВИМ-АВИА" подала ходатайство или точнее апелляцию на ваше назначение. Чем вы так не угодили администрации, представитель которой присутствует здесь?

Булатова М.А. На самом деле я думаю, что здесь вопрос не в том, что я не угодила. А вопрос в том, что идёт...

_____. Как вы оцениваете это?

Булатова М.А. Идёт борьба между кредиторами, собственно, банками, чей управляющий... Условно говоря, управляющий у нас действует в интересах должника, кредиторов и общества. Но как бы каждый кредитор, заявляя кандидатуру арбитражного управляющего, видимо, предполагает, что он будет действовать в его интересах. Поэтому, в данном случае, эта инициатива была со стороны "Российского кредита" и банка "АСВ", которая, собственно, и "АСВ", и "Российского кредита", который я так понимаю, что поддерживается руководством авиакомпании. Хотя на самом деле очень...

_____. То есть в очередной раз мы видим, как администрация обслуживает интересы, обычно говорим олигархов, в данном случае, наверное, не олигархов, а просто богатых нечистоплотных предпринимателей.

Булатова М.А. Апелляция, соответственно, данную апелляционную жалобу отклонила. То есть мои полномочия подтверждены как временного управляющего. Просто, что ещё хотела сказать относительно вот как раз, раз уж речь зашла о данном вопросе. У нас "Российский кредит" включается, "АСВ", который представляет... который представляет интересы, включается на 3 миллиарда 900 миллионов ... требований кредиторов. Задолженность перед "Российским кредитом" ранее была погашена авиакомпанией "ВИМ-АВИА" векселями. Вот эту сделку по погашению, то есть фактически оставалось там 200 с лишним миллионов. Не такая большая сумма задолженности. Но вот эту сделку по погашению векселями третьего лица в деле о банкротстве "Российского кредита", эта сделка была оспорена. На сегодняшний момент и руководство авиакомпании "ВИМ-АВИА" почему-то не возражало. Когда данная сделка оспаривалась, никто не представлял интересы "ВИМ-АВИА" и не возражал относительно оспаривания данной сделки. В результате получилось, что сделка развёрнута, погашение векселями и "Российский кредит" сейчас будет включаться на 4 миллиарда почти.

_____. А когда? Назовите, когда она была оспорена.

Булатова М.А. Это было в феврале месяце.

_____. Этого года?

Булатова М.А. Этого года 26 февраля.

_____. Хорошо, спасибо.

_____. Вот для чего осуществляется замена директоров, а все признают это. Человек находящийся в розыске ...

Председательствующий. Хорошо.

Владимир Романович, сейчас мы вам дадим слово.

Пожалуйста, Трухачёва Надежда Вячеславовна. Это жена погибшего второго пилота "Когалымавиа".

Подготовиться Филимонову, пожалуйста.

Трухачёва Н.В. Я выступлю. Напомню, что я - жена погибшего командира корабля. Родственники здесь ещё присутствуют тоже погибшего экипажа. 31 октября 2015 года произошла эта страшная авиакатастрофа в небе над Синаем. Погибло 224 человека, в том числе 25 детей и семь членов экипажа. И настало время рассказать вам о бездушном отношении со стороны государственных органов к памяти погибших. "Когалымавиа" выплатила зарплату родственникам погибших, за погибших только спустя три месяца после их гибели. Однако, до сих пор не в полном объёме закрыла финансовые долги по погибшему командиру воздушного судна Немову Валерию Юрьевичу, хотя по статье 141 Трудового кодекса выплата производится не позднее семидневного срока, а прошло уже два с половиной года.

Сразу после авиакатастрофы 5 ноября 2015 года министр транспорта Соколов Максим Юрьевич отчитался на заседании правительства о том, что профессиональная страховка экипажа воздушных судов ничтожно мала и составляет 100 тысяч рублей. В связи с этим авиакомпания выплатит родственникам погибших по 2 миллиона за каждого. Видео заседания правительства у нас имеется. Оно есть и на YouTube. До настоящего времени выплат никаких нет. На протяжении двух с половиной лет наши многократные обращения в Минтранс, в Росавиацию, в Администрацию президента никаких результатов не дали. Все перечисленные структуры лишь пересылали обращение друг другу. Приходили сплошные формальные отписки, суть которых сводилась к тому, что ждите от авиакомпании, а мы здесь ни при чём. Перечислялись выплаты от федеральных властей, от администрации Санкт-Петербурга, которые были выплачены родственникам всем всех 224 погибших в этом рейсе. Хотя мы в своих обращениях ставили вопрос только в содействии получения выплаты нам в размере 2 миллионов рублей вследствие гибели экипажа.

Где это видано и по каким законам, что выплаты за гибель экипажа при исполнении своих служебных обязанностей и погибших в результате террористического акта составляют 100 тысяч рублей?

В рамках действующего на тот момент законодательства - это тысяча минимальных МРОТ из расчета: 1 МРОТ - 100 рублей.

Фактически размер МРОТ на момент гибели наших родных составлял 5965 рублей. Но мы и этого не получили.

Ответ очевиден - только для увеличения прибыли авиакомпаний, они получают многочисленные страховые суммы за разбившийся самолет, за железо, а жизнь гражданина государством ни во что не ставится.

Никто из присутствующих здесь за "круглым столом" министерств и ведомств не обратился к президенту Путину Владимиру Владимировичу или Председателю правительству Медведеву Дмитрию Анатольевичу с просьбой решить данный вопрос положительно.

Уверены, что Владимир Владимирович понятия не имеет о фактических суммах, выплаченных родственникам погибшего экипажа. Никто из вас не рассказал ему об истинном положении дел.

Мы рассматриваем данный факт как унижение чести и достоинства погибших и их родственников.

С момента авиакатастрофы прошло два с половиной года. Несмотря на обещания руководства авиакомпанией "Когалымавиа" выплаты по приказу 0104 от 13.11.2015 года так и не были осуществлены.

Фактически в каждой семье есть нетрудоспособные родители, инвалиды, несовершеннолетние, а также малолетние дети, которые нуждаются в денежных средствах на лечение, содержание и обучение, которые остались без помощи и защиты погибших в этой ужасной катастрофе.

Мы надеялись на вашу помощь и ждали, но, видимо, напрасно, судя по формальным отпискам и наблюдая полное бездействие со стороны вышеназванных министерств и ведомств.

Все родственники долгое время находились в шоковом состоянии от происшедшего, и в непростом моральном состоянии находимся и до сего времени. Мы полностью деморализованы. Никто нам не сказал, не намекнул идти в суд, на который у нас уже нет сил, ни здоровья.

Лишь в своем последнем ответе Минтранс упомянул о том, но было уже поздно, как учитывая практику проведения судебных заседаний по срокам и времени, шансов у нас уже не осталось.

Сегодня 3 мая 2018 года закрывается реестр требований к авиакомпании, которая нас кормила пустыми обещаниями о выплате материальной помощи на протяжении двух с половиной лет.

Считаем необходимым напомнить вам об этой страшной авиакатастрофе и о вашем бездействии.

Пытаясь попасть на прием к руководителю Росавиации Нерадько Александру Васильевичу, нас смог принять только Круглов Андрей Александрович, начальник управления регулирования перевозок, принес соболезнования и озвучил, что Росавиация занимается пассажирами, а про экипаж забыли.

Непостижимо, не укладывается в голове! Глава Федерального воздушного агентства Росавиации Нерадько Александр Васильевич даже не выразил нам слова соболезнования.

В последнее время, в последнем своем отчете Росавиация написала четко - ничем помочь не можем. В более ранних своих отчетах писали, что выплаты авиакомпанией будут произведены после закрытия наследственных дел и после возобновления операционной деятельности авиакомпании.

При этом за две недели отбирают у "Когалымавиа" сертификат эксплуатанта, то есть становится понятно, что авиакомпания уже не возродится.

Хотелось бы спросить, а какое отношение имеют наследственные дела к данной выплате? Это возмещение ущерба семьям погибших в случае смерти работника, а не наследственное дело. Круг родственников и доля каждого уже давно определены, а нам присылают просто формальные отписки. И так месяц за месяцем, год за годом.

Министерство транспорта, министр Соколов отчитался председателю правительства Дмитрию Анатольевичу Медведеву о выплате, а далее происходит следующее. Мы не можем повлиять на авиакомпанию, это частная авиакомпания, у нас нет рычагов влияния на них.

Получается так - случилась авиакатастрофа, погоревали три дня в объявленный общероссийский траур, и забыли. И никто ни за что не отвечает.

В письме Минтранса в наш адрес упоминается, что выплата родственникам погибшего экипажа Фондом социального страхования составила 6,5 миллиона рублей. Откуда эта цифра? Выплаты произведены только пятерым родственникам по 1 миллиону рублей. Это в сумме даёт 5 миллионов. Ссылаясь на статью 132 Воздушного кодекса упоминаете про выплату 1 миллион. Данная выплата не имеет отношения к нашему экипажу, так как указ президент подписал только через полгода после авиакатастрофы на Синае, а закон обратной силы не имеет.

В Минтрансе 16 марта 2016 года было совещание с присутствием Росавиации и авиакомпании "Когалымавиа", где авиакомпания ввела всех в заблуждение, что деньги будут выплачены после закрытия наследственных дел. Родственники по истечению шести месяцев после авиакатастрофы и эти справки предоставили, но это было тоже всё безрезультатно. На встречу нас никто не пригласил, и мы уже тогда смогли открыть глаза на бездействие авиакомпании.

С родственниками экипажа официальные представители государственных органов ни разу не встретились, родственники оказались один на один со своим горем. О нас все забыли, и погибшем экипаже тоже. Таким образом, рассматриваем ваше отношение к памяти погибших и их родственников как полное безразличие, равнодушие и бездействие. Мы крайне не согласны с такой позицией. Нашу тему, тему рейса, замалчивают все федеральные каналы телевидения и СМИ, а вопросов у родственников очень много, в том числе к государству. Интервью у нас брали только "Коммерсант", "Дождь", "Лайф ньюс", и это очень огорчает.

Филимонов А.В. Филимонов Андрей, отец погибшего бортпроводника.

Председательствующий. Пожалуйста. Да. Минуточку, Надежда Вячеславовна, мы с вами договорились уже, когда Нерадько Александр Васильевич был, поэтому отсюда пойдут документы, в том числе и обращение к президенту. Но имейте в виду, всё знает. Поэтому ответственность должна быть, начиная с первого лица, это моё мнение.

Пожалуйста, Андрей Викторович.

_____ Валерий Федорович, я для всех проинформирую. Есть комплект документов уже на руках у нас во фракции, и проект запроса депутатского. Так что работа уже достаточная проведена.

Председательствующий. Да. Слово предоставляется Филимонову Андрею Викторовичу.

Подготовиться Дьяконову.

Филимонов А.В. Теперь по выплатам Фонда социального страхования. Это ведомство Минтруда. Погибло 7 членов экипажа. За пятерых членов экипажа родственникам выплачено по 1 миллиону рублей, согласно федерального закона 125, принятого двадцать лет назад.

Двоим семьям было отказано, так как на момент авиакатастрофы родители не являлись ни пенсионерами, ни инвалидами, а их погибшие дети были самыми юными в экипаже и свои семьи создать не успели. Непризнание родителей родственниками по получению данной выплаты идёт в полное разногласие с Гражданским кодексом Российской Федерации, где чётко прописано – кто и на что может претендовать в случае смерти родственника. Получается так: за каждого работника работодатель регулярно перечисляет взносы в Фонд страхования, а выплаты в случае гибели выплачиваются не всем родственникам, а согласно спискам родства, келейно принятым ФСС. Об этой коллизии пресс-служба Фонда социального страхования сделала официальное заявление ещё в ноябре 2015 года.

Говорилось о том, что фондом разработан проект федерального закона "О внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации", согласно которым право на получение единовременной страховой выплаты в случае смерти застрахованного в результате несчастного случая наравне с супругой, супругом и детьми получают также и родители. Прошло более двух с половиной лет, однако Фондом социального страхования в данном направлении ничего не сделано, никакие изменения в законодательство не внесены, а среди родственников погибшего экипажа появились люди, ставшие инвалидами за это время, то есть не прошло и пяти лет, и не получившие выплату за погибшего единственного сына. ФСС предлагает отстаивать свои права в суде. Возникает вопрос: где взять моральные и физические силы для этого? На адвокатов денег нет, да и всем давно понятно, что судиться с государством не имеет смысла, заранее исход известен.

Несмотря на то, что согласно Конституции Российской Федерации государство гарантирует равенство прав человека и гражданина, а человек и его права провозглашаются высшей ценностью. Эти конституционные принципы в отношении родственников экипажа абсолютно не соблюдаются. Было совершено самое страшное преступление в отношении граждан России – ценность жизни одинакова, не должно быть двойных стандартов при её оценке. А здесь получается кардинальное разногласие по выплатам членам экипажа и пассажирам. И это с учётом того, что все погибли одновременно и при одних обстоятельствах – в результате теракта и над территорией иностранного государства, мы с полным правом можем считать наш случай исключительным и требующим особого внимания и подхода. Авиакатастрофы имеют большой резонанс.

В настоящее время на законодательном уровне так и не урегулирован вопрос размера компенсаций, подлежащих выплате в связи с гибелью членов воздушных судов при авиоперевозках пассажиров, которые бы соответствовали международным нормам и стандартам.

Если на момент авиакатастрофы согласно действующему законодательству статья 117 Воздушного кодекса Российской Федерации минимальный размер компенсации в связи со смертью пассажира составлял 2 миллиона рублей, фактически выплаты, осуществлённые Ингосстрахом по договорам страхования членам семей погибших составили более 6 миллионов, то, согласно статье 132 Воздушного кодекса Российской Федерации минимальный размер страховых выплат на каждого члена экипажа, как уже раньше говорилось, на момент катастрофы, был установлен в размере 100 тысяч рублей, что было соответственно выплачено.

Как же получается, что жизнь гражданина России, исполняющего свои трудовые обязанности члена воздушного судна, более чем в 60 раз оценена ниже, чем жизнь такого же гражданина, который являлся пассажиром? А ведь лётные экипажи состоят на работе с повышенным уровнем опасности.

Есть ещё дополнительные социальные гарантии в связи с наступлением смерти работников авиакомпаний, которые предусмотрены Московским трёхсторонним соглашением на 2013-2015-й года между правительством Москвы, Московским объединением профсоюзом и Московским

объединением работодателей. Данное соглашение не действует, носит формальный характер, хотя его главная задача как раз и является защита трудовых и социальных прав работников предприятий и членов их семей, в том числе в случаях, повлекших смерть работников.

Обратившись в правительство Москвы, мы также получили формальную отписку, суть которой вообще не относится к создавшейся ситуации. В своём ответе Департамент труда и социальной защиты написал, что нам, родственникам, согласно 132-й статье Воздушного кодекса по новому положению, положен один миллион рублей, и настаивает только на этом, даже не удосужились посмотреть срок начала действия данной нормы закона. Считаем это проявлением непрофессионализма и равнодушия к нашей проблеме.

В сентябре 2015 года началась военная операция России в Сирии. Ни МИД, ни Минтранс, ни Ростуризм не внесли свои предложения по закрытию или ограничению, или сообщения над этим крайне опасным регионом. Всё было сделано после бесчеловечного убийства наших родных, после гибели в результате теракта в отношении 224-х российских граждан. Россия начала операцию "Возмездие в Сирии". Военные действия продолжаются и сейчас более агрессивно и активно. Наша трагедия явилась последствием данных военных действий.

Мы очень остро и с особой горечью реагируем на любую авиакатастрофу и любую трагедию. Мы. Как никто другой, понимаем ту боль, которую испытывают родственники, когда гибнут их родные. Жизнь разделилась на до и после. Осиротевшие родственники продолжают проживать остаток жизни в траурных тонах.

Во время поездки в Кемерово после пожара в "Зимней вишне" президент Владимир Владимирович Путин сказал: "Окружить заботой и вниманием каждую семью, помочь и поддержать", призвал к индивидуальному подходу и к каждой семье.

Было также озвучено президентом: решайте по выплатам, а если будет необходимость, решим из федерального бюджета.

Хотелось бы задать вопрос чиновникам. В чём проявилась забота и внимание к семьям погибшего экипажа? Мы можем констатировать – ни в чём, про нас просто забыли.

Лишь в первые дни после трагедии нас поддерживали работники психологической службы МЧС. На этом всё и закончилось.

Таким образом, мы рассматриваем ваше отношение к памяти погибшего экипажа и к их родственникам, как полное безразличие, равнодушие и бездействие.

Родственники погибших ознакомились в Следственном комитете с расширенной экспертизой, где чётко прописано, что на момент авиакатастрофы в Египте не было программы авиационной безопасности в редакции января 2013 года, разработанной в соответствии с положением 17 ИКАО ДОК 8973. Срок данной программы истёк 25 января 2015 года, то есть, за 9 месяцев до момента гибели. И всё это время самолёты из России продолжали осуществлять полёты в Египет.

Таким образом, мы рассматриваем данный факт, как бесконтрольность, халатность государственных структур, отвечающих за безопасность авиаперелётов в России.

Полагаем, что правительство, министерства, ведомства и органы соцзащиты, которые обязаны были проконтролировать всё своевременно, позаботиться о каждой семье конкретно и адресно, а также должны были принять соответствующие меры в части безопасности в связи с военными действиями в Сирии, сейчас должны принять все действующие меры в качестве достойной выплаты по 5 миллионов рублей за каждого погибшего члена экипажа. Это было бы справедливо и честно.

Данная выплата фактически будет заметно меньше, чем суммарные выплаты за пассажиров.

Мы считаем, что создание данной ситуации, повлекшей гибель наших родных, способствовала бесконтрольность существующих органов в условиях военных действий в Сирии. Именно поэтому государство обязано взять на себя ответственность за выполнение социальных гарантий перед членами семей погибших членов экипажа А-321 по выплате им достойной денежной компенсации, и должно взять на себя ответственность за соблюдение прав граждан, согласно Конституции Российской Федерации, главного закона страны.

В Кремле рассматривают убийство россиян при теракте на борту самолёта А-321 в Египте, как нападение на Россию. Об этом заявил Министр иностранных дел Сергей Лавров еще в ноябре 2015 года. Призываем, чтобы наши министерства и ведомства пересмотрели действующие законы, которые

носят асоциальный характер и идут вразрез с Конституцией и Гражданским кодексом в части поддержки родственников погибших в результате теракта.

В ближайшие дни будет инаугурация президента, затем, возможно, будет изменен состав правительства. Поэтому обращаемся, прежде всего, к министерствам и ведомствам, которые вы представляете. Просили бы вас о всех принятых мерах по нашему обращению нас проинформировать по существу поставленных задач. Предлагаем, нет, мы требуем.

Первое. Министру Министерства транспорта Соколову Максиму Юрьевичу и руководителю Росавиации Нерадько Александру Васильевичу обратиться к Президенту Российской Федерации Путину Владимиру Владимировичу с нашим обращением о выплате родственникам погибшего экипажа достойной компенсации.

Второе. Фонду социального страхования пересмотреть действующие законы, внести соответствующие изменения в части признания и родителей получателями выплат в случае гибели их детей. Применить эту норму к родственникам экипажа рейса 7К-9268, также обратившись с просьбой к Президенту Российской Федерации. Мотивировки основания для этого были озвучены в нашем докладе выше. Если наше обращение будет доведено до Президента Российской Федерации Путина Владимира Владимировича, наш вопрос будет решен положительно. Мы в этом уверены. Спасибо за внимание.

(Аплодисменты.)

Председательствующий. Хорошо, договорились, Андрей Викторович. Мы уже договорились. Все сделаем. Результаты будем докладывать по ходу исполнения.

Дьяконов Валерий Петрович. Это Ростовская область, представитель тех самых шахтеров, которых также обманули и разворовали не только оборудование, но и заработную плату.

Поэтому, Валерий Петрович, вам 3-5 минут.

Подготовиться Родинову Владимиру Романовичу. Пожалуйста.

Дьяконов В.П. Добрый день, друзья! Почему говорю "друзья", потому что мы объединены общей бедой, беспределом наших богатых представителей нашей Родины большой и бессилием власти перед ними.

Причины одни и те же. Значит, я представляю интересы четырех шахт, брошенных собственников, так как ваш там представитель, надоели ему самолеты, у нас надоели шахты, четыре шахты. И до этого была ещё одна, пятая. И город, в котором люди были заняты, около 2 тысяч 700 человек, остались без работы, без средств к существованию. Задолженность была полугодовая. Поэтому мы знаем, кто у нас виновен.

У нас, во-первых, виновен прокурор, потому что прошло не только один раз в два месяца по статье 145 Уголовного кодекса, и собственник не был привлечен к уголовной ответственности. Только, когда шахтеры, я уже 17 лет на пенсии, работал в забое на километровой глубине, с крысами, в воде, в пыли, не сидел в кресле, хотя имею два достойных образования, считал, что это мужская работа. И также приклоняюсь перед вашим трудом. У вас тоже на высоте, как и у нас под землей, не бывает выбора, когда вдруг стихия. Поэтому рад, что мы встретились здесь, хотя противоположные у нас стихии.

Вот полтора года люди ждали, обещали им, бездействовал губернатор - Голубев Василий Юрьевич, бездействовал прокурор, мэр, чиновники всех как бы уровней. И я исполнял в 2016 году обязанности помощника депутата Государственной Думы, я говорю, что я уже давно на пенсии, и они обратились ко мне, так как я как бы 15 лет занимался именно выбиванием задолженности и имел немного опыта. Я провел собрание с ними. Пришло на пришло на прием 100 человек, офис у меня не вместил всех, но это были представители рабочих коллективов, избранные рабочими коллективами, и только, когда мы отдали протокол, под протокол было, отдали протокол в администрацию, зарегистрировались, тогда началось движение, начали с нами встречаться. Но губернатор закусил губу, как это так, рабы подняли головы. И только благодаря вмешательству Валерия Федоровича, его приезду, мы дважды сажали губернатора за стол переговоров. Мало ли, что там.

Он тоже сваливал, начала сначала разговор, что это частная компания. Ну, извините, частная компания работает на территории государства, и неужели вы думаете, что мы поверим в то, что частная компания может на территории своей поставить виселицу и вешать нас, понимаете? Он

почувствовал свою вину, но перед этим на нас была кинута Росгвардия, у нас пикет был заявлен бессрочный. Пикет простоял 17 месяцев, в дождь, в непогоду, люди менялись. И Росгвардия нас не выпустила в Москву, мы хотели приехать на прием, 160 человек, а закупили автобусы, нас окружили тремя кольцами. Потом до этого неделю целую бригады по 3-4 человека ездили по адресам шахтеров, запугивали их штрафами и физическим воздействием на нас. Но шахтера уже напугать нечем, если я в шахте пробыл 20 с лишним лет, меня уже бабаем не напугаешь. И операция называлась "Анаконда", антитеррористическая проводилась. И, когда встретились с организатором, вернее руководителем, я напрямую при всех задал вопрос: "А, если действительно антитеррористическая будет операция, вам адреса кто даст этих террористов прокуратура или администрация? Зачем людей терроризировать?"

Получили за 17 месяцев стояния 308 миллионов и 600 тонн угля, так как у нас угольный край, и отопление угольное. А сейчас задолженность... за время пикета у нас умерло 15 рабочих мужиков, одна женщина, то есть семья, и сейчас сын сирота. Это вот цена упорства губернатора. Вопрос можно было решить, и он начал решаться, я же говорю, когда приезд Валерия Федоровича. Но деньги выдавались по какому-то принципу непонятному, при задолженности 900 тысяч, давали рубль 50. Кто вел раздачу, это было издевательство как бы, опять же это было давление оказано, чтобы люди устали там и всё провоцировало на бунт. Но я за все свои годы, сколько работал с коллективами, против бунта, решение кровью, надо решать теми законами, которые эти господа выдумали.

Вот. Значит, работать идти некуда, понимаете? В Ростовской области за вот это время демократии из 90 шахт осталось четыре шахты последние. И вот на Украине (для статистики) идет война, ДНР, ЛНР, я ездил туда, там работают, и не останавливались 83 шахты. Уголь у нас одинаковый.

Пережили мы это, но начался голод, понимаете? У кого еще родители пенсионеры, там можно было ... там в банке также брали кредиты. И ЖКХ надо оплатить. Люди зависли в долгах, начались отключения электроэнергии.

Благодаря тому, что нам оказал помощь Грудинин, Павел Грудинин, и объединившись с фермерами Ставрополя и Краснодара, они в начале 2017 года привезли нам три фуры гуманитарной помощи: мука, крупы, всё прочее. Ну, и спасли как бы от голода. И это при том, что мы отправляем эшелоны в Сирию, на Украину, а у нас на юге России, и сейчас опять зреет голод, потому что вторую часть задолженности – 374 миллиона губернатор опять затягивает. Имущество, как вы рассказывали, одинаковая схема у воров и жуликов, я их называю своими именами. Значит, были выдвинуты обвинения в хищениях работников, которые, когда начался развал, оргтехнику, на которой они работали, разобрали по домам, комбинаты разбомбили, разворовали всё. И, когда приехал губернатор опять принудительно же, то его заместитель, узнав о том, что люди конкурсным управляющим начали сдавать эту оргтехнику, обвинил их в воровстве и потребовал возбудить уголовные дела. Но прокурор видно умный попался, то, что сначала, вначале, потом закрыли эти дела, ну, вот вам как бы уровень ненависти к тем, кто требует свое. Мы же требовали от них не их зарплату, которую они не зарабатывают, дармоеды, да, а мы требовали то, что люди заработали в пыли, в крови, в воде. Ну, трудно очень понять чиновников, которые не хотят отдавать то, что заработано.

Распродажа имущества велась так, например, в Ростове четыре квартиры, я следил за этим, у меня документы, запросы, всё. Четыре квартиры двухкомнатных продали за 1 миллион 100 тысяч. Значит, восемь машин "Волга", которые возили директоров, срок им по году, по два года, продали по 6 тысяч. Это идет к тому, что обесценивается имущество. Три волны воровства было. Сначала директора бесхозные остались, потом они ушли, все побросали. Брошенный остался, затопленный комбайн, угледобывающий комплекс. Комбайн стоит 500 миллионов. Шахтеры просили этого хозяина, пока еще не посадили его, тогда, давайте мы его достанем, потому что нам работать, вдруг шахты. Вот сейчас шахты эти приобретает Украина и будет их оживлять. Нам, как бы шахтерам придется, может быть, идти к ним. У нас уже один украинец держит крупнейшую шахту в Европе Обуховскую, но он, правда, держит, навел там порядок.

Значит, еще что? Собственник бросил шахты, началась экологическая катастрофа. Вода затопила, у нас уже два провала. То есть провалилась земля, воронка 20 метров диаметр. А выработки в основном идут под городом. Поэтому как бы губернатору до этого дела нет. Мы в программу экологическую не включены.

Теперь по поводу местных чиновников...

Председательствующий. Валерий Петрович, прошу прощения, но завершайте.

Дьяконов В.П. По поводу жалоб ликвидации предприятий, людей выборочно отправляют на пенсию, на досрочную. Я бы хотел, чтобы присутствующий здесь представитель обратил внимание, что в городе Сулине не отправляют на досрочную пенсию, мучают людей вызовами и всем прочим.

Значит, наше предложение, чтобы выйти из этого положения, 374 миллиона и люди, чтобы ожили, нашли работу и все прочее, чтобы губернатор выплатил эти 374 миллиона из Резервного фонда. Говорят, что там нельзя. Можно одноразовую помощь оказать, мы смотрели, статья 6. От продажи имущества этих шахт пусть возмещает. Вина его полностью. Потому что я знаю по армии, что я как командир взвода отвечал за всё, пусть и они отвечают тоже. Спасибо.

Председательствующий. Спасибо, Валерий Петрович. (Аплодисменты).

Просто специально приехал Валерий Петрович Дьяконов показать одинаковую ситуацию при банкротстве, трагедий, которые ждут людей, отсутствие зарплаты, отсутствие работы, ну, и все остальное, начиная семья, дети, и все, что за этим следует.

Пожалуйста, Родин Владимир Романович. А потом подготовиться Губину.

Да, пожалуйста.

Родин В.Р. Товарищи, я хотел бы обратить внимание, здесь основной посыл прозвучал, что государственные органы ограничено могут вмешиваться, поэтому может быть, если настаивают вот на этом, то надо серьезно работать над законодательством. Это так. Но будучи членом комитета по вопросам собственности в Государственной Думе, меня всегда возмущало, приходил Центробанк по серьезному вопросу банкротства банков, выбрасывание людей, держащих там деньги, невыплаты им и прочее. И всегда говорят: ну, а так что делать-то? Ну, они же предоставляют отчетность-то хорошую, и мы сегодня услышали, так мы больше услышали. Спросили: а у вас все в порядке? Первоклассник, когда родители его спрашивают: как, Петя, у тебя дела в школе? Ну, с 1 класса все знают, возьми дневник, а сейчас в электронном виде и посмотри. А он говорил, что у его все в порядке.

Да просто это вообще, я не знаю, это не "круглый стол" в Государственной Думе, это так, на кухне можно поговорить.

А что, нельзя было приехать в коллектив и поговорить с любым, вот я, первое же впечатление, ага, запугивают, не дают образовать профсоюз.

Есть законодатель. Все действия по контролю определены, и законодательно это можно осуществлять.

Если вы не можете отличить отчетность фальшивую от действительной, тогда уходите, потому что сразу, в материалах представлено, до 20 процентов задержек полетов. Авиация, мы услышали сегодня подтверждение, в отвратительном состоянии. А набирают и набирают борта, не могут выполнить программу, которую себе записывают и намечают.

Ну это сегодня, я считаю, что вот все, кто выступал пока от уважаемых слово чиновников, я произношу на самом деле в уважительном, с уважительным оттенком, но все показали полную свою беспомощность, хотя, конечно, заслушаешься, когда специалист, много лет на месте, он так убаюкивает, он так всё представляет, что...

Проблемы есть у всех, однако, у вас есть зарплата, а людей, сидящих по эту сторону стола, нет зарплаты.

Я был шокирован на том совещании, где я сидел у вас там на втором ряду, я познакомился вот с представителями уполномоченных органов, женщина встает, ей говорят... Я не могу устроиться, у меня двое детей, что мне делать, я полгода не получаю зарплату. - Ну Вам нужно съездить. Она говорит - у меня нет денег, мне нечем кормить, у меня нет денег доехать до центра, который занимается трудоустройством. И еще ведь нет уверенности, что я приеду и будет решен мой вопрос.

Поэтому первое, что я хочу сказать, и это на самом деле первый пункт резолюции, я, кстати, хотел бы обратить ваше внимание, все-таки по итогам любого совещания, помимо просто произнесенных искренних каких-то там речей, должен оставаться документ.

В первом пункте речь идет, считать недопустимым ослабление контроля.

Мы все увидели в обстоятельствах по "Когалымавиа" и "ВИМ-АВИА" не просто ослабление, а отсутствие реального контроля. Я лично в этом твердо убежден.

И думаю, что второй пункт тоже, мне кажется, правильно сформулирован, законодательно установить ответственность за препятствование процессам формирования профсоюзных и общественных организаций.

Ну понятное дело, не может бортпроводник пойти и настоять, хотя есть пример ШПЛС, которые выиграли миллиард, отвоевали у работодателя, и это только благодаря внешней поддержке и наличию... Что? Да. И конечно, наличию людей, которые поставили на карту свое достоинство, и воевали с работодателем по-настоящему.

Поэтому, почему не может из министерства задать человек, это же помощь тем, кто не в состоянии обеспечить контроль, общественная организация тут же бы просигнализировала о неполадках. А они говорят - а к нам не обращался никто. Так потому что всё это персонифицировано. На следующий день после обращения не будет работать бортпроводник в этой авиакомпании.

Поэтому второй пункт - это законодательно установить ответственность за препятствование, а к чиновникам, к руководителям, уважаемым руководителям наших ведомств, конечно, ну, включить, и законодательно, наверное, включить в обязанность создавать условия, контролировать условия по созданию общественной организации. Кто не создает, ну к тому повышенное внимание, проверку лишнюю, может быть, масса рычагов, и все это знают.

Далее. Обещания и исполнение директив. Мы все услышали, что директива по вот миллиарду 800 миллионам, значит, она не предполагала выплату задолженностей по зарплате, но сколько обещаний было... Я сам присутствовал, когда говорили - вот сейчас мы сделаем налоговую декларацию, всё, получим возмещение... И потом, вот я ведь работаю несколько месяцев в ежедневном режиме общения с уполномоченными представителями коллектива, и они говорят, никто им ничего не рассказывает, у них впечатление, что никто эту налоговую, сегодня впервые я услышал, оказывается, всё сдано, оказывается, всё вовремя... А почему бы не сказать, почему бы не встретиться с уполномоченными представителями?

Да, они не могут в судах считаться, совершенно справедливо, закон не предполагает, нужен представитель. Но общественная организация создана, лидеры проголосованы, почему им не рассказать? Они сами разнесут в своём чате всё. Почему это держать до вот этого совещания три с половиной, почти четыре часа? Все отняли время, чтобы услышать: оказывается, всё в порядке, всё в сентябре, или в августе, в июле уже всё будет замечательно, наступит коммунизм.

Далее. Законодательно надо предусмотреть первоочерёдность или как минимум частичную первоочерёдность. У меня в руках проект закона, авторами которого является правительство, это положительно, безусловно, где повышается роль работников. И в первом чтении принят. Ну, 13 страниц, поэтому всё тут не перечитаешь, довольно сложно, когда делаются добавления в законодательство, всё это предоставлять. Но скорее я бы это отнёс к уточнению процедуры. И тем самым повышения прав работников на получение заработной платы.

Но тем не менее, я думаю, и если не возражают присутствующие здесь руководители, то, товарищи, давайте вместе над этим работать. Да, законодательные инициативы, да, у нас есть соответствующие юристы, отдел. Но вы ведь носители тех барьеров, которые надо преодолевать. Вы сегодня отбивались от работников наших авиакомпаний – помогите. Оказывается, нужны профессиональные требования, повышение, а почему до сих пор не высказали? Мы-то не знаем. Законодатель сам по себе не знает, что нужны профессиональные требования к собственнику, авиакомпании ужесточить. Откуда мы знаем такую проблему?

Ну, и повышение топ-менеджеров частных компаний в период внешнего наблюдения за соблюдением сложившегося законодательства. У нас есть все основания предъявить претензии вот этим самым четырём или теперь уже пяти директорам, которые за короткий срок сменились. Я охватил три с половиной года, поэтому внёс предложение в докладе в качестве обзора, что за три с половиной месяца три директора. А тут я слышу уже – пять за чуть больший период. И каждый выполняет функцию, защищая интересы собственника. Теперь понятно. И то, что признаём мы протокол человека, находящегося в розыске международном и заочно арестованного, ну, послушайте, это не может соответствовать нашему законодательству.

Тогда всё надо, из тюрьмы все могут руководить своим бизнесом, и никакой проблемы нет. Поэтому, безусловно, и я хотел бы услышать, и, может быть, кто-то будет выступать, у нас юристы не

выступали, наши следователи, прокуроры, предусмотреть в таких случаях, когда тысячами семей выбрасываются на улицу без зарплаты, предусмотреть законодательно необходимость, не возможность, а необходимость создания межведомственных рабочих групп, или назовите – штабы. Сейчас создаются штабы, вот говорил нам об этом Александр... А, нет, Иван Иванович, вы говорили, да? О штабе. Но это внутриведомственные, он беспомощный практически. Потому что вы жалуетесь на то, что следователи всё задержали, коллектив тоже не может, директора, администрация, топ-менеджеры тоже не могут никуда войти.

Ну, а когда все будут чувствовать ответственность, я думаю, что если ещё поставить в зависимость, что погашать зарплату в случае, если рычаги все даны контролирующим органам, установить какой-то процент погашения зарплаты из бюджета министерства или ведомства. Я уверен, тогда всё будет продаваться с колёс, всё будет в ангарах высчитываться, вымеряться, переписываться мгновенно. И никто не позволил бы тогда стенды с двигателями "Боингов" – а просто ушли куда-то. Как ушли в присутствии директоров? Кто это мог подписать? Где эти люди? И, конечно, ещё, может быть, за пределами резолюции я хотел бы предложить.

У нас же есть примеры, сегодня они звучали, я знаю ещё несколько, когда директора обанкротившихся фирм переходят в другую, банкротят следующую, третью, четвёртую и спокойно занимаются предпринимательством. И никто их не преследует, и никаких претензий к ним нет. Поэтому, безусловно, это звучало, и, наверное, в резолюции тоже следует отразить. Спасибо.

(Аплодисменты.)

Председательствующий. Спасибо. Спасибо, Владимир Романович.

Пожалуйста, Губин Сергей Юрьевич, руководитель инспекции Главного государственного инспектора труда в городе Москве. Пожалуйста.

Губин С.Ю. Спасибо, Валерий Фёдорович.

Уважаемые коллеги!

Достаточно обстоятельная оценка со стороны Роструда прозвучала в докладе Ивана Ивановича. Я постараюсь немножко дополнить с точки зрения того, что именно инспекция труда города Москвы непосредственно по поручению Роструда осуществляла деятельность по возврату задолженности по заработной плате.

В эту работу мы включились в конце сентября месяца, когда только стало известно о том, что кризисные явления пошли повсюду в авиакомпании. 25 сентября я был в офисе авиакомпании "ВИМ-АВИА". Как раз в тот момент прошла информация в прессе о том, что Бурдин Александр Константинович должен быть назначен генеральным директором, впоследствии он так и не был назначен, тем не менее мы с ним вступили в переговоры, и в тот же день удалось выяснить в бухгалтерии, тогда ещё была из действующей бухгалтерии заместитель главного бухгалтера Федосейкина, которая дала нам информацию о том, что вот у авиакомпании есть возможность к возмещению акциза на авиационный керосин приблизительно в сумме 150 миллионов рублей, и приблизительно в сумме 300 миллионов рублей налог на добавленную стоимость.

Именно тогда мы поняли, что, исходя из той суммы кредиторской задолженности, которая у авиакомпании на тот момент была, и, исходя из того, что большинство авиасудов находились в лизинговой авиакомпании 26, и только 3 в собственности, из которых там, по сути дела, арестованные были суда в Турции, и один был без двигателя лайнер, мы поняли, что основной источник возмещения задолженности по заработной плате вот на ближайшую перспективу это есть как раз возмещение акцизов на авиационный керосин и налог на добавленную стоимость.

К сожалению, на этом пути он оказался не таким простым, и на сегодняшний день вся эта работа находится в процессе.

Действительно долгое время авиакомпания была без исполнительного органа в лице генерального директора. Только через месяц, в октябре был назначен Вячеслав Яковлевич Кононенко. Мы сразу же его отвезли на переговоры в Федеральную налоговую службу, предложили немедленно заполнить эту декларацию на возмещение акцизов на авиационный керосин и налога на добавленную стоимость. Предложили немедленно создать в "ВИМ-АВИА" комиссию по трудовым спорам с тем, чтобы подтвердить решениями комиссии по трудовым спорам размера задолженности.

К сожалению, комиссия эта была создана только в конце декабря. Декларация, поданная на возмещение авиационного керосина была подана, по-моему, 19 декабря, если я не ошибаюсь, но это только было полдела, потому что необходимо было представить огромный объем первичной документации в подтверждение обоснованности этого возмещений.

Тут наложились объективные моменты, связанные с тем, что в тот момент образовалась задолженность перед арендодателем ...-1, который предоставлял офис авиакомпании. Там были задолженности по коммунальным платежам и по аренде, и арендодатель, к сожалению, заблокировал офис авиакомпании.

Как вы знаете, авиакомпания занимала 5,5 тысяч метров на Новохоловской 22. Был предоставлен потом в результате переговоров, в том числе и с инициативой Роструда другой, меньший офис. К сожалению, были перемещены документы, компьютерные базы, что тоже внесло определенную дезорганизацию вот в вопрос оформления этой первичной документации.

Но тем не менее в течение января-февраля после многочисленных замечаний Федеральной налоговой службы были устранены все основные недочёты, была представлена вся документация. Также были ссылки со стороны Федеральной налоговой службы на письмо руководителя следственной группы о том, что все перечисления на счета авиакомпании должны быть немедленно поставлены в известность в следственные органы с тем, чтобы никаких трат со счетов авиакомпании не было.

Когда мы поняли, что не так быстро всё в Федеральной налоговой службе происходит, как нам бы хотелось, мне пришлось на эту тему вести переговоры с тремя заместителями Федеральной налоговой службы: это Григоренко, Егоров, Чекмышев. С Чекмышевым я встречался трижды, последний раз это было 17 апреля. Мы уже были вынуждены по инициативе Роструда направить письмо от имени министра труда Максима Анатольевича Топилина в адрес вице-преьера Дворковича с тем, чтобы дать поручение Федеральной налоговой службе прояснить ситуацию, почему так долго эти выплаты не происходят.

Потому что изначально нам в декабре говорили, что камеральная проверка, ввиду социальной напряженности и общественного резонанса, будет проведена не в положенные три месяца, а в две недели. По закону – три месяца камеральная проверка проводится в случаях возмещения вот таких сумм.

В результате 18 числа мы получили от Федеральной налоговой службы их согласие на перечисление на счета авиакомпании "ВИМ-АВИА" 155 миллионов рублей в счет возмещения акцизов на авиационный керосин. По инициативе Роструда вновь назначенный генеральный директор Лайко Андрей Константинович в ночь с 18-го на 19-е вылетел в Татарстан, в Казань, где было заполнено соответствующее заявление о возмещении этих сумм. К сожалению, не удалось возместить полностью эту сумму, 155 миллионов рублей, только потому, что, как уже здесь было озвучено, Федеральная налоговая служба 20 марта этого года выставила на инкассо требования о выплате налоговых платежей, которые в соответствии с законом, да, есть там 138 миллионов тело налога и ещё 5 миллионов пени. Итого: 143 миллиона.

Именно потому, чтобы эти средства не ушли, а по законодательству в половине суммы, они бы ушли на возмещение вот этих налоговых платежей, Лайко заполнил заявление именно на сумму 76 миллионов 770 тысяч, потому что именно в ходе переговоров с банком "Зенит" и с бухгалтерией авиакомпании удалось выяснить, что именно эта сумма относится к текущим платежам по задолженности по заработной плате, и будет выплачена непосредственно работникам авиакомпании.

24 и 25 апреля двумя траншами банк "Зенит" перевел эту сумму на расчетные счета работников, за исключением только 8 миллионов. Связанно это с тем, что сами работники подавали искивые заявления в суды об обеспечительных мерах, то есть они просили не перечислить им эту заработную плату, не возместить ее, а принять обеспечительные меры. Поэтому 8 миллионов из этих 76 770 были заморожены на счетах банка "Зенит". Для этого тем работникам, кто вот эти заявления писал, об обеспечительных мерах, надо прийти в банк "Зенит", и они спокойно могут эти 8 миллионов рублей получить. Я думаю, что кто-то уже это сделал в эти дни.

Значит, дальше. По инициативе, опять же, совместно с нашими коллегами из транспортной прокуратуры Татарстана 9 апреля в инспекции труда было проведено совещание, в том числе с

приглашением работников авиакомпании, где мы, используя наш опыт работы с предприятием "Радиоприбор" в Приморском крае, которое тоже имеет значительную задолженность, попросили оформить от имени арбитражного управляющего ходатайство в суд о том, чтобы был признан приоритет судебных решений о выплате заработной платы перед налоговыми платежами. 16 апреля присутствующая здесь, сейчас, к сожалению, уже ушла, Марина Анатольевна Булатова такое ходатайство оформила. 7 мая состоится рассмотрение в арбитражном суде в городе Казани этого вопроса. Роструд активно это ходатайство поддерживает, соответствующие документы подписаны и мной, как руководителем инспекции. Вот у меня в руках письмо, подписанное руководителем Роструда Всеволодом Львовичем ... в адрес суда.

Значит, 7 числа мы вместе с управляющим, представители инспекции труда будут принимать участие в этом судебном заседании. Надеемся на то, что судом будет принято положительное решение. После этого мы сможем оформить ещё одно заявление в Федеральную налоговую службу от имени администрации авиакомпании о том, чтобы вторая часть вот этой суммы по акцизам на авиационный керосин была возмещена, поступила на счет банка "Зенит" и была перечислена именно на зарплату, а не на налоговые платежи.

_____ (Не слышно.)

Губин С.Ю. Есть такая уверенность. В настоящий момент нет противоречий, хотя, безусловно, тут отмечали все, что чехарда с назначением директоров, она вносит сумятицу в эту работу. Но по законодательству, к сожалению, это сегодня легитимная тема, и мы работаем с теми директорами, которые были назначены.

Как я уже говорил, это и Кононенко Вячеслав Яковлевич, который с 26 октября был, это и Кусов Всеволод Евгеньевич с 27 декабря был назначен, и на момент нашей встречи в январе в инспекции труда с трудовым коллективом, он уже был полномочным представителем. Вы тогда сказали, что 27 января он назначен. Декабря. И в январе он уже был полномочен принимать все соответствующие решения.

И, наконец, 7 марта был подписан очередной протокол о назначении Ларько Андрея Константиновича, который был внесен в соответствии с требованиями законодательства в ЕГРЮЛ 13 апреля и приступил к исполнению своих обязанностей.

Хочу сказать, что, в общем-то, вся эта работа, о которой я сейчас рассказал, с самого начала мы ее не скрывали и старались информировать трудовой коллектив о тех мероприятиях, которые инспекция труда проводит. Была у нас встреча с трудовым коллективом в октябре, по-моему, точную дату я сейчас назвать не могу, где присутствовало 78 представителей со стороны трудового коллектива авиакомпании, где мы рассказывали о том, какая была задолженность на тот период, какие меры предпринимаются инспекцией труда и как мы видим решение этой проблемы. И в том числе на этом же собрании мы предложили подготовить иск от имени работников авиакомпании, используя возможности законодательства о субсидиарной ответственности контролирующих лиц.

Инспекция по законодательству не имеет права такой иск подавать. Поэтому мы подсказали коллективу юристов из соответствующего СРО, которые имеют опыт работы в этом направлении, такой иск был оформлен. 34 представителя авиакомпании поддержали этот коллективный иск, некоторые работники избрали другой путь, посмотрели, как этот иск оформляется, и оформили индивидуальные иски о субсидиарной ответственности.

Эти иски были поданы в 5 московских судов. Они подавались непосредственно по месту регистрации супругов Мурсикаевых, директора авиакомпании Кочнева, главного бухгалтера и финансового директора. К сожалению, во всех пяти случаях московские суды отказались рассматривать иски о субсидиарной ответственности, перенаправили эти исковые заявления в Республику Татарстан и в дальнейшем они были перекалфицированы в иски о возмещении задолженности по заработной плате и были превращены в судебные решения по возмещению задолженности по заработной плате за счет авиакомпании "ВИМ-АВИА".

Ну, такова, к сожалению, на сегодня судебная практика. И, наверное, нам вместе здесь надо посмотреть, что здесь изменить в законодательстве с тем, чтобы конкретные лица, которые контролируют того или иного должника, могли ответить перед законом. Ведь известно, что имеется у Мурсикаевых и имущество в Москве, и есть квартиры, и можно было бы применить эти возможности,

но сегодня судебная практика такова, я должен сказать, что мы в принципе, вообще могу вам доложить, что по данным инспекции налоговой города Москвы, у нас 176 организаций банкротов, которые имеют задолженность по заработной плате. В Москве это уже, так сказать, застарелая проблема.

Мы направили всем арбитражным управляющим в октябре-ноябре запросы о том, как идут дела и подавались ли ими иски о субсидиарной ответственности. Получили ответы более чем от 100 управляющих, о том, что подано таких 48 исков было вот за последнее время в Москве, значит, привлечено к субсидиарной ответственности было 9 контролирующих лиц по этим искам судами. В основном это, конечно, наемный менеджмент компаний, имеется в виду генеральные директора и какие-то контролирующие лица. Ни одного иска по акционерам решение не было принято.

_____. А вот приволжская прокуратура, здесь присутствует у нас прокурор, не могла бы нам здесь быть полезной на суды как-то воздействовать хотя бы?

Губин С.Ю. Ну, возможно, они сейчас дополняют, я надеюсь.

_____. На суды сейчас никто не может, как известно, воздействовать.

Я пару слов дополню.

Губин С.Ю. Дайте я закончу, а потом мы вам передадим эстафету у микрофона.

Значит, вот такова ситуация. В настоящий момент инспекция труда по распоряжению от 16 апреля проходит очередная проверка "ВИМ-АВИА", она завершится 21 мая, чтобы мы подтвердили в результате проверки те суммы, которые там имеются по задолженности на данный период.

По информации на 26 апреля сумма задолженности составляет 701 миллион рублей, но из этой суммы необходимо нам вычесть вот эти 6770, которые уже были получены и фактически распределены. Также я хочу сказать, что осенью на штабе в Росавиации Роструд обращал внимание Росавиации на то, что имеется субсидия по перевозке пассажиров на Дальний Восток. И после этого, эта сумма в размере 21 миллиона тоже поступила на счет авиакомпании, была распределена на зарплату. 21 было перечислено и, наверное, вы правы, 13 было распределено, потому что 8 ушло по инкассовым требованиям, которые на тот момент были. На тот момент не было еще заявления о процедуре банкротства, которое последовало у нас 28 ноября. И поэтому в соответствии с законом так это всё было осуществлено. И кроме всего прочего, надо сказать, что еще 27 миллионов рублей поступило на заработную плату со счета "Аэрофлота". Вот в общем сложности, значит, 124 миллиона все-таки справедливости ради, надо сказать, что было возмещено по заработной плате, хотя, конечно, это не то, на что мы все с вами рассчитываем.

В заключение я еще хотел бы сказать о том, что, на наш взгляд, можно было бы с точки зрения законодательных инициатив здесь сделать. Ну, вот уже Иван Иванович сказал, что Роструд законопроект такой внес о принудительном взыске, чтобы документы инспекции труда носили характер исполнительного документа. Надеемся, что нас поддержат в Государственной Думе в этом вопросе.

Хочу также обратить внимание, что, к сожалению, в настоящее время недобросовестные работодатели очень часто применяют практику воспрепятствования деятельности инспекции труда и не предоставляют при проведении проверок необходимые документы. В этих случаях инспекторами труда в соответствии с требованиями статьи 19.4.1 Кодекса об административных правонарушениях Российской Федерации составляют протокол административной ответственности и направляют его в суд. Так вот за воспрепятствование проведению проверки на сегодняшний день установлен административный штраф на должностных лиц в размере от 5 до 10 тысяч рублей, на юридических лиц от 20 до 50 тысяч рублей. Ну, вот мы оцениваем задолженность по ВИМ-авиа в 700 миллионов. Как поведет себя работодатель? Естественно, ответственность за 700 миллионов, так сказать, другая, да, ему проще не представить эти документы. Но в данном случае мы такой ситуации не имеем, я просто говорю о том, что эта тактика достаточно распространена и, в том числе в вопросах, когда инспекция проводит проверки по вопросам заработной платы.

Я вам статистику такую приведу. В 2016 году инспекцией труда города Москвы по статье 19.4.1 КоАП РФ было составлено 192 протокола. В 2017 году их составлено уже 1 тысяча 71. То есть в 5,6 раза больше, но тем не менее ответственность вот такая – 20 тысяч рублей. Практически это сводит как бы к нулю вот эти усилия. Это тоже, наверное, нам надо учитывать.

Еще хотелось бы сказать об одном. Значит, Московской инспекции приходится часто сталкиваться с такими ситуациями, когда авиакомпания зарегистрирована вот, как у нас в этом случае, в селе Богатые Сабы, в поселке городского типа, а фактически она осуществляла свою деятельность в городе Москве на Новохоловской, 22. Вот нам надо подумать, как, либо законодательно, либо какие-то подзаконные акты, ведомственные подредактировать с тем, чтобы таких ситуаций у нас не возникало, когда один из крупнейших перевозчиков имеет возможность зарегистрироваться, чуть ли не в деревенском срубе. И потом возникает межведомственный барьер. Потому что он подотчетен прокуратуре в Татарстане, а инспекция труда Москвы осуществляет фактическую деятельность здесь. Хотя у нас с коллегами из Татарстана полный контакт и взаимопонимание по всем вопросам, но, к сожалению, это бывает не всегда и не везде.

Значит, с точки зрения выплат еще хочу сказать, что Роструд в лице инспекции труда, значит, сразу же, как только появилась возможность возместить эти суммы, обратился и в Приволжскую прокуратуру, и в прокуратуру Татарстана с тем, чтобы все эти вопросы были взяты на жесткий контроль и, чтобы ни один рубль из этих денег не ушел куда-то на сторону по требованиям других кредиторов. И пока мы испытываем осторожный оптимизм в этом вопросе. Потому что пока всё это так и есть.

Значит, что ещё хочется здесь сказать? Я считаю, что в целом Рострудом была проведена достаточно большая работа. Я вам могу сказать просто про себя, что я в ежедневном режиме занимаюсь проблемами авиакомпании "ВИМ-АВИА". И все эти дни с сентября я в ежедневном режиме нахожусь на связи с директорами авиакомпании, с утра и вечером.

Поэтому, конечно, Ольга Львовна, мне не совсем понятна ваша оценка деятельности Роструда, высказанная в начале. Я с ней не согласен. Спасибо за внимание.

Председательствующий. Хорошо. (Аплодисменты.)

Но здесь мы взаимно выслушиваем друг друга. Спасибо.

Да, пожалуйста.

_____. Но, может быть, у меня такое предложение. У нас тут представители налоговой есть, может быть, мы сначала их послушаем. Это будет правильно.

_____. Можно я с учётом выступления...

Председательствующий. Да, пожалуйста.

_____. ...представителя Роструда всё-таки, наверное, как-то изложу позицию, чтобы не осталось впечатления, да, о том, что вот Роструд, он молодец, всё, вот если бы не налоговая, то всё пошло бы иначе.

Тем более это удивительно слушать от человека, с которым мы сидели в кабинете и, собственно говоря, вместе осуществляли те мероприятия, которые осуществляли, и благодаря которым, собственно говоря, 76 миллионов возмещено из бюджета, и ожидаются ещё, соответственно, денежные средства. Поэтому, как бы... у каждого своя стратегия.

_____. У вас какая-то позиция уже заранее была подготовлена, непонятно...

Председательствующий. Хорошо, не перебиваем. Давайте ведущий Рашкин один, а то устроим бардак и здесь, в Госдуме... не надо, пожалуйста.

_____. Коллеги, что касается того, что сделала налоговая, давайте теперь расскажу.

Налоговая в ежедневном режиме, также как, видимо, представитель Роструда, общается с теми бухгалтерами, слава Богу, которые ещё работают без зарплаты, за что им благодарность, также как и другим равнодушным сотрудникам авиакомпании. В ежедневном режиме работает для того, чтобы найти те документы, благодаря которым будет осуществлено возмещение из бюджета.

Но налоговая не ограничивается взаимоотношениями непосредственно с бывшими бухгалтерами. Налоговая сама запрашивает тех контрагентов для формирования пакета документов по возмещению НДС. И именно благодаря этому был осуществлён возврат НДС, в данном случае акциз. И, в общем-то, как бы проведена работа достаточно большая. И мы ожидаем ещё результатов.

Но я хотел бы акцентировать внимание во как раз на тех проблемах, которые все тут уже по несколько раз озвучили. Первая проблема, это чехарда с директорами. Такого не должно быть, безусловно. Мы неоднократно выступали с законодательными инициативами, чтобы отменить вот эту

вот процедуру наблюдения, когда у нас, вроде, директор, собственник сохраняют свои полномочия. И за это время творят всё что захотят.

У нас есть переписка, у нас есть, собственно говоря, мы уже в высокой стадии проработки. И вот тот законопроект, который вот озвучили вы, вот в него мы также с Минтрудом согласовали соответствующие поправки для того, чтобы сразу, как только начинаются финансовые проблемы у предприятия, а приходил независимый менеджмент, который разбирался, куда деньги ушли, куда четыре авиадвигателя делись, кто деньги за это получил и всё остальное. Это первое, но это не основное. Самое главное, это то замечание, которое мы туда заложили, в этот законопроект, оно заключается в следующем.

На сегодняшний день работники в процедуре банкротства, они, по сути, бесправны. Это заключается в том, что у них нет права голоса. Вот у основных кредиторов есть право голоса, а у работников почему-то нет. Мы не можем понять, почему.

Мы неоднократно ставили вопрос о том, чтобы работники также выбирали своего представителя, приходили на собрание кредиторов и голосовали. Это называется "право голоса".

Что оно даёт? Оно даёт, первое, возможность определения порядка продажи имущества.

Второе, назначение арбитражного управляющего. Это ключевая фигура, от которой многое зависит, в том числе поиск активов, привлечение к субсидиарной ответственности.

Это, по сути, ключевая функция, которая должна быть у работников. Мы просим также включить в резолюцию, вот наше предложение, чтобы в пункте четвёртом оно было отражено.

Следующее. Что касается привлечения к субсидиарной ответственности. На сегодняшний день налоговый орган, по сути, к сожалению, а зачастую в процедуре банкротства оказывается единственным органом исполнительной власти, который действует не только в интересах бюджета, но и в интересах работников

Мы осуществляем самостоятельно поиск имущества, осуществляем поиск имущества собственников для того, чтобы привлечь к субсидиарной ответственности.

Коллеги отметили, что на сегодняшний день пока непонятно с имуществом, с инвентаризации нельзя подать соответствующий иск. В субсидиарной ответственности можно его подать. И мы его подадим. Но нам нужны союзники в лице работников, чтобы они пришли на собрание кредиторов и нам подсказали, где искать, какие активы, счета за рубежом, где яхта находится, на которую обратиться взыскание. Нам вся эта информация нужна.

Если коллеги, представители работников, поделятся с нами этой информацией, мы составим грамотный иск о привлечении к субсидиарной ответственности тех людей, которым надоело просто владеть этим бизнесом. И мы их привлечём к субсидиарной ответственности, к имущественной ответственности для того, чтобы возместить те долги...

_____. Телефон не боитесь оставить?

_____. Не боюсь.

Председательствующий. Хорошо. Ольга Львовна уже готова. Сейчас, минуточку, Ольга Львовна, сейчас.

Шерстнева О.Л. Скажите, пожалуйста, а где будет...

Председательствующий. Нет, подождите, Ольга, минуточку.

Пожалуйста, пожалуйста.

_____. Да. Следующая, безусловно, проблема, которая касается так называемой проблемы "золотых парашютов". Ни для кого не секрет, что те директора, те топ-менеджеры, которые осуществляли, так скажем, добросовестное управление бизнесом, они почему-то зачастую получают в разы, в десятки раз, мы видим, больше, чем обычные работники. Нас это категорически не устраивает, мы считаем, что те выплаты, которые им полагаются, так называемый бонус, они подлежат учёту в меньшем приоритете, чем выплаты перед обычными работниками. Мы также это заложили в законопроект, мы также это предложили Госдуме и хотели бы, Валерий Фёдорович, чтобы это прозвучало в резолюции, и чтобы действительно была понижена очерёдность. Как бы это ненормально, когда люди получают выплаты, сопоставимые с ежемесячной выручкой самого предприятия, все понимают, что это неправильно.

Также хотели бы обратить внимание на ту проблему, о которой вы сказали, что никто не замечал до определённого момента, что у предприятия финансовые сложности, никто на это не обращал внимание, но как раз-таки мы опять-таки в законопроекте, в котором предложили, мы предложили, чтобы те органы, те предприятия, как пока честные бизнесмены, пока не доказано иное, чтобы они представляли налоговый орган, раскрывали себя, кто они есть. Они заявляют себя, что они бенефициары, что они собственники, чтобы они заявляли, какое у них имущество имеется, для того чтобы уже на этом этапе фиксировалась та база впоследствии в случае банкротства предприятия, за счёт которой можно взыскать и погасить в том числе требования не только перед бюджетом, но и перед работниками. Это категорически нужная инициатива, на наш взгляд, без которой все наши усилия, они как бы бесперспективны. Действительно, если человек, которому надоел бизнес, он собрался, уехал с вещами за рубеж, если бы у нас на сегодняшний день была подробная информация, что у него есть за рубежом, что у него есть из недвижимости и так далее, мы бы сегодня уже подали иск и обратили взыскания, и арестовали все эти яхты и всё остальное. Вот мы также настаиваем на том, чтобы это в законопроекте было отражено.

Также хотим отметить, что та проблема, которую обозначили, по поводу выплаты банку, то есть погашение векселями банку, потом добровольное расторжение вот этой вот сделки, мы, к сожалению, уже, честно говоря, замучались возражать и оспаривать сделки по этим требованиям, так скажем, дутых кредиторов, мы видим серьёзное злоупотребление в этом. То есть что делается: создаётся аффилированный кредитор, перед которым создаётся огромная кредиторская задолженность, вот в данном случае речь идёт о 4 миллиардах, он получает большинство голосов на собрании кредиторов и диктует, получает контроль над процедурой. Он говорит, как продавать имущество, привлекать ли к ... ответственности или не привлекать. И мы пока используем, у нас у налогового органа всё-таки больше полномочий по анализу счетов, по проверке данных и так далее, пока мы все эти мероприятия проводим, честно говоря, уже время истекает. Безусловно, мы оспариваем эти сделки, мы доказываем, что погашение долга было, что векселя, всё, долга нет, и этого кредитора не надо включать в реестр, так же, как работников. Но мы боремся с ветряными мельницами, если бы была в законопроекте, в законе точнее, в законе "О банкротстве" норма, которая бы говорила о том, что ты как бы раскройся, докажи, что твой долг, на самом деле ты был приближен к тому менеджменту, собственнику. На каком основании вообще такие суммы, собственно говоря? Вот у нас такое же положение в законопроекте также предусмотрено. Тоже хотели бы, чтобы оно нашло своё отражение в резолюции.

Ну, и в целом, коллеги, ситуация "ВИМ-АВИА", она, безусловно, сложная, и, безусловно, на сегодняшний день единственным источником погашения зарплаты является возмещение из бюджета. Не нужно рассматривать в нас каких-то врагов, которые всяческими силами препятствуют возмещению НДС из бюджета. Но поставьте себя на место налогового инспектора, которому приносят заявление, которое заполнил директор, который два месяца как уже не работает. Заявление неправильно составлено без документов. Этого налогового инспектора завтра посадят, если он возместит из бюджета. Поэтому давайте как-то объективно будем рассматривать и оценивать компетенции каждого. Спасибо за внимание.

(Аплодисменты.)

Мы обязаны выставить в силу закона опять-таки...

_____ (Не слышно.)

_____ Нет, коллеги, на сегодняшний день налоговая текущими платежами что-то оттяпала себе?

(Идёт обсуждение.)

Ну откуда вы знаете, что оттяпает? Вы не видите той работы... Коллеги, вы не видите той работы, которую мы проводим.

Председательствующий. Хорошо.

Ольга Львовна, вы вопрос хотели задать. Пожалуйста, Ольга Львовна.

Шерстнева О.Л. По поводу собрания кредиторов я уже уточняла у Булатовой. Поскольку наша компания прописана опять же в Татарстане, я уточнила у неё, где будет проходить собрание

кредиторов. Она сказала: в Татарстане. То есть, вы представляете, сейчас ещё зарплату пока никто не получил, как мы туда будем добираться, работники авиакомпании.

_____. На самом деле закон позволяет проводить собрание кредиторов не только по месту нахождения, регистрации должника, но и по месту большинства кредиторов. Поэтому в принципе я... ну, не знаю, я не вижу там оснований. Вы можете попросить временную управляющую, чтобы она перенесла в Москву. Закон это допускает.

Шерстнева О.Л. Она сказала...

Из зала. Она опять озвучила свои...

Из зала. Или в Лондон.

Шерстнева О.Л. К сожалению... Я уже уточняла у неё этот момент. Она говорит, что по закону первое собрание тем не менее должно пройти в Татарстане.

_____. Ну, сложно сказать. Вот у меня закон перед глазами. Статья, по-моему, 13-я, если я не ошибаюсь. Там написано о том, что может проводиться по месту большинства кредиторов.

_____. Один человек может по доверенности представлять или нет?

_____. Работников?

_____. Да.

_____. Ну, к сожалению... Вот я опять повторюсь, пока так и есть. У вас избирается один представитель, но он без права голоса. Нужно сделать так, чтобы вы могли так же голосовать, прийти на собрание кредиторов и так же убеждать других кредиторов, что нужно осуществлять поиск активов и всё остальное. Вот ту как бы энергию, которую вот тут мы все, да, видим...

_____. Это реально можно или сейчас обязательная форма - у нотариуса?

_____. Нет. По-моему, нотариус необязателен.

_____. Ну, тогда получается, что стандартная форма.

Шерстнева О.Л. И ещё. Может быть, вы нам прольёте... Письмо всё-таки. Письмо Габдуллина Мишустину, которое... Я не знаю, вот наше руководство говорит, что якобы из-за этого письма притормозили нам выплату бюджетных денежных средств. Сибул Иван Владимирович, которому я звонила, он мне обещал, очень обещал уточнить, ну, вот очень. Но, как и Роструд, тоже он обещал перезвонить, но так и не перезвонил. Действительно ли были арестованы деньги Габдуллиным или это вымысел?

_____. Ну, письмо перед вами.

Шерстнева О.Л. Письмо передо мной, но он говорит, что...

_____. Вы его видите? Что там написано? Там написано о том, что не производить. Да?

Шерстнева О.Л. Да.

_____. Но проблема не в этом. Проблема в том, что не было первички, и директора, те, которых не было в ЕГРЮЛ... У них не было ЭЦП, то есть они, грубо говоря... Вот есть определённая процедура (да?), через которую мы не можем провести. Вот к вам поступает заявление от директора, которого уже нет. Вот то, что в письме Следственного комитета написано, оно само по себе не явилось препятствием. Явилась препятствием как раз вот эта вот постоянная смена директоров.

Шерстнева О.Л. Но, как я ранее говорила, есть письмо товарища, нашего бывшего генерального директора Кусова, в котором он говорит, что единственная причина, которую ему озвучивают в налоговой, почему акцизы не перечислены, - это именно письмо касаясь дела о защите прав пассажиров.

_____. А вы на его месте бы что говорили, другое что-то? Не потому, что я плохо декларацию заполнил, а потому, что первичку не представил?

Шерстнева О.Л. Нет. Мы просто у вас уточняем вопрос по дезинформации руководством сотрудников. Потому что нам очень много всего рассказывают, и что на самом деле происходит, мы можем узнать только сейчас в живом разговоре.

_____. Мы сегодня подробно обсудили, что это руководство было поставлено бывшим собственником, который довёл предприятие до банкротства. Это так, откровенно. Да?

Вот мне до сих пор непонятно, а куда делись миллиарды. Вот реестр требований кредиторов, заявляется там 10 миллиардов. Да? Это те деньги, которые не дошли ни до кредиторов (да?), ни до вас.

Возникает вопрос: где они? Вот этим мы сейчас и занимаемся – поиском денег. Вот самый главный вопрос: где деньги?

(Оживление в зале.)

Председательствующий. Денег нет, но вы держитесь.

Из зала. Да.

(Аплодисменты.)

Шерстнева О.Л. Можно ещё немножко уточнить? Хотелось бы ещё один момент такой уточнить. Говорили: были выплаты. Были выплаты в декабре, выплата была по 12 тысяч сотрудникам. Та выплата, которая была сейчас, совсем недавно, - вот первая часть акцизов. Были выплаты, и они дошли только до менее чем трети. 330 человек получили, и получили те, у кого исполнительные листы, решения КТС либо другие документы в Банке "Зенит". И банком выделена только текущая задолженность, а реестровая задолженность даже при исполнительном листе осталась неудовлетворённой.

Как бы ситуация такая. Даже если вернуться все средства, есть люди, у которых только текущая задолженность. Точнее, только реестровая задолженность. Они будут ждать какого момента? Как погасятся все кредиторы второй очереди и потом только до них речь дойдёт? Тоже кто мне может пояснить, было бы очень приятно услышать.

Председательствующий. А в ответ – тишина.

_____. Ну, безусловно, всё будет делаться в рамках нашего российского законодательства. Как по закону положено, так и будет осуществляться. По-другому оно никак не будет.

Шерстнева О.Л. Нет. Ну, я бортпроводник. Вы знаете, что мы эвакуацию умеем проводить...

_____. У нас с вами дата подачи заявления 28 ноября. Вся зарплата, которая начислялась после 28 ноября, относится к текущим платежам, правильно? Вот она в первую очередь будет погашена в соответствии с законодательством.

А дальше реестровая задолженность, она будет гаситься в рамках закона о банкротстве, но там тоже есть очерёдность и в случае наличия этих средств, на зарплату будет в первую очередь.

Председательствующий. Хорошо. Пожалуйста, тогда вот у нас прокуратура, да? Да, пожалуйста.

Кебеков Т.М. Приволжский транспортный прокурор Кебеков. Я, во-первых, хочу поблагодарить организаторов за сегодняшнюю встречу, хотя все подустали, я вижу, но она, на самом деле...

Председательствующий. Тимур Мурадинович, нас редко благодарят.

Кебеков Т.М. Нет, на самом деле, она открыла, мне кажется, приоткрыла, во всяком случае, завесу тайны, как многим казалось нашим участникам совещания, что чиновники, вообще, ничем не занимаются.

Я думаю, что все убедились, что каждый в своей рамке, каждый в рамках своей компетенции делал много, может быть, не всё, что мы могли, но, поверьте, и прокуратура делала тоже очень много, может быть, даже обратив внимание на эту проблему раньше, чем наши коллеги, потому что я в мае месяце прошлого года приглашал на беседу и владельца, и генерального директора. И в мае месяце, когда, если вы помните, если вы знаете, первый борт не вернулся вовремя с ремонта из-за границы, а второй у нас здесь ремонтировался и тоже не вошёл в строй, у них начались такие серьёзные проблемы.

Я не считаю за проблемы, ну так, по большому счёту, по сравнению с тем, что потом произошло, те задолженности по заработной плате, которые у них периодически возникали, ведь это не в мае прошлого года всё началось, началось это в 2015-м, в 2016-м.

За 2016-2017 годы только благодаря тому, что мы вмешивались в этот процесс: представления вносили, иски предъявляли, наши коллеги тоже участвовали в этом вопросе, было погашено 420 миллионов в качестве задолженности по заработной плате.

И вот в мае, если возвращаться уже к маю месяцу, я им сказал: друзья мои, если вы так будете работать, я не экономист, ну вот здесь правильно товарищ сказал: не нужно быть экономистом, чтобы понять, что 20 там с лишним бортов определённый объём перевозок не могут выполнить, а они всё

брали и брали, притом что не было резервных судов, то что требуют ФАП – федеральные авиационные правила.

Собственно говоря, и тогда мы впервые перед Росавиацией поставили этот вопрос. Обратите внимание на эту авиакомпанию, потому что, с точки зрения экономики, просто, с точки зрения менеджмента, там явно какие-то перекосы идут. Нам ответили: всё в порядке у нас, всё нормально, по документам, да, по документам у нас всё в порядке и всё хорошо.

Мы взяли на ежедневный контроль, представляете себе, что такое взять на ежедневный контроль деятельность авиакомпаний? У меня два сотрудника сидели только на том, что составляли графики и в ежедневном режиме работали с авиакомпанией для того, чтобы отслеживать все случаи задержек, потому что мы по каждому случаю задержки тоже реагировали, возбуждали административные производства и так далее.

Потому что здесь же проблема, надо на неё смотреть с двух сторон. Мы, с одной стороны, должны защищать права пассажиров и помогать бизнесу, авиакомпании осуществлять свою деятельность в рамках закона. А, с другой, естественно, нужно защищать трудовой коллектив, в частности, вот то, что, собственно говоря, мы пытаемся сегодня сделать.

И вот мы говорили о предложениях. Конечно, было бы правильно, если бы Росавиации увеличили, дали полномочия конкретные и чёткие, они сейчас размазанные в федеральных авиационных правилах и в методических рекомендациях.

Если бы мы дали чёткие полномочия по контролю за финансово-экономической деятельностью, тогда они просто не смогут нам рассказывать о том, что у нас не было таких возможностей. Ведь эта история закончилась тем, что мы внесли представление, проект представления в Генеральную прокуратуру, и Генеральная нас поддержала и Соколову также внесла представление, это буквально за несколько дней до того, как президент выступил, и поставили мы вопрос совместно о том, чтобы привлечь к дисциплинарной ответственности, к строгой дисциплинарной ответственности нашего коллегу Александра Васильевича, и его привлекли.

Но дело в том, что ситуация не поменялась, потому что первопричиной, как мне кажется, вот всей ситуации, всего развития дальнейших событий явились всё-таки а) неправильный менеджмент, неправильная организация работы, б) неверное... отсутствие в нормативной базе конкретного количества воздушных судов, которые на такой случай должны быть предусмотрены в резерве. Эти критерии, эти принципы, они, я думаю, тоже уже давно всем известно, разработаны, я не знаю, по каким причинам их не прописывают.

_____ (Не слышно.)

Кебеков Т.М. В ФАП написано: достаточное количество. Но так давайте пропишем просто критерии, я же об этом и говорю, давайте критерии определим. Понимаете? Давайте критерии в зависимости от количества воздушных судов, в зависимости от географии полетов и так далее и так далее.

А потом я, честно говоря, не знаю, но наверняка в международной практике есть такие случаи, когда в течение, я даже просил, мне даже подборку эту делали, когда если в течение четырех часов пассажиру не предоставляют услугу, а ведь это договор перевозки, гражданско-правовой договор перевозки, то авиакомпании другие могут осуществить вместо этой авиакомпании эти функции, но потом взаимный расчет происходит. Но это в любом случае лучше, чем сумасшедшие задержки и нарушение прав пассажиров, которые также сидят в аэропортах с детьми днями, ночами и создают социальную напряженность.

Что касается вот сегодняшней проблематики, конечно, мы понимали, что это всё приведет к задолженности по заработной плате. Но когда мы начали проверку, мы обратили внимание, что, да, там есть признаки преднамеренного банкротства, поэтому поставили вопрос о возбуждении уголовного дела перед следственным органом, возбудили по 196-й, а параллельно с этим продолжали проверку по 145.1, это "Невыплата заработной платы". И когда вот этот двухмесячный срок наступил реально, там просто нужно четко, чтобы ровно два месяца не выплачивалась заработная плата.

До этого я не говорю, что мы не принимали меры, мы принимали меры опять же вместе с коллегами и иски предъявляли, мы порядка ста исков предъявили в интересах работников, тех, кто к нам обращался. Но, по сути, конечно, здесь надо было действовать уголовно-правовыми уже

способами и возбуждать уголовное дело. Поэтому мы материалы направили в следственный орган, они возбудили тоже уголовное дело, и сегодня расследуется оно. Не знаю, детали там Сергей Анатольевич вам будет рассказывать или нет, всё-таки есть понятие "следственная тайна". Но в рамках расследования этих уголовных дел, насколько я знаю, должна быть проведена инвентаризация всего имущественного комплекса, потому что, по нашим данным, на сегодняшний день активов порядка 3 миллиардов. Задолженность, здесь правильно было сказано, задолженность – 620, а то, что мы можем вернуть в виде акцизов и НДС, – это порядка 611 миллионов, если налоговая уступит свое право первой брачной ночи, и мы... нет, просто по закону, там не совсем такая простая ситуация, вы это знаете, но мы еще надеемся на арбитражный суд. Арбитражный суд может эту очередность изменить, и это право первоочередное перейдет тогда к работникам, имеющим долги. Во всяком случае, вот во всех этих направлениях мы и работаем.

Что касается внесения изменений в законодательство и по порядку изменения очередности, мы двумя руками за, потому что вы убедились в том, что вашими проблемами занимаются все и я в том числе.

Единственное, что у меня ещё в качестве предложения, я не знаю, вот, Ольга Львовна, как, может, представитель, официальный представитель трудового коллектива я могу вам дать свой мобильный телефон, мы с вами договоримся, и никто не запрещает вам принимать участие в наших проверках.

Из зала. (Не слышно.)

Председательствующий. Ольга Львовна, публично в Государственной Думе. У меня нет сомнений.

Кебеков Т.М. Я не знаю, кто такая Ксения Евгеньевна... А, вы имеете в виду Суворова?

Шерстнева О.Л. Да.

Кебеков Т.М. Нет. Но я отвечу вам, даже если будут не очень удобные вопросы.

Шерстнева О.Л. Спасибо.

Кебеков Т.М. Я вам предлагаю принять участие вам и тем, кого это интересует, принять участие в проведении проверки, понимаете, чтобы все это было прозрачно, чтобы се это видели.

Шерстнева О.Л. Я понимаю...

Кебеков Т.М. Я просто не знаю, у кого какое образование, но я думаю, что здесь и финансовое образование, и экономическое, – то, чего нам не хватает, прокурорам. Мы будем только благодарны вам, если вы подключитесь к этому вопросу.

Шерстнева О.Л. Вы понимаете, мы изо всех сил пытаемся самоорганизоваться. Если я беру телефоны, я звоню сама, ребята мне скидывают вопросы. Но порой, извините, до чиновников, уважаемых чиновников дозвониться невозможно, они как принцессы у нас с большим замке, осталось только дракона посадить.

Кебеков Т.М. Вы не обижайтесь. Вот мы сегодня сидим с 11 часов. Знаете, сколько каждому из нас уже звонков? И мы их не берем, понимаете. Но все понимают, что мы перезвоним потом.

Шерстнева О.Л. Не перезваниваете.

Кебеков Т.М. Хорошо. Я вам даю обещание, я вам перезвоню, мы сейчас обменяемся телефонами.

Председательствующий. Это в протокол запишут.

Кебеков Т.М. Для меня было очень важно довести, донести до вас, что и прокуратура, и все наши коллеги, мы стараемся во всяком случае, максимум делаем возможного.

Я вам приведу даже такой пример. Вот даже по последней вот этой сумме, как выяснилось, она всё-таки пошла на счета этим 300 лицам, 76 тысяч 700, да? Видите, я даже на память помню, 76, по моим данным. А, 770, но 70 потерял. Так вот чтобы вы знали, я и с Сергеем Юрьевичем разговаривал, и с налоговиками, я и с начальником налоговой Татарстана разговаривал, следователи тоже налоговиков приглашали, с ними общались, разговаривали, и на уровне замов руководителя налоговой каждый из нас общался, понимаете.

_____. Новую практику создали, такой практики не было.

Кебеков Т.М. Да. Поэтому и результат, я вам скажу, результат вы должны были получить 19 июня, а получили 25 апреля. Разница же есть?

Здесь цифры назывались, когда все остальное будет. Вот 19 июня ещё 70 миллионов, 23 июня 6 миллионов – это то, что касается акцизов, там 7 миллионов 16 мая, а 450 – это НДС – 3 июля.

Поэтому если мы вместе с вами подключимся к этому вопросу, я думаю, и налоговая служба тоже пойдет навстречу и сократят эти сроки камеральных проверок, что, собственно говоря, сегодня нам мешает.

Из зала. (Не слышно.)

Председательствующий. Спасибо, Тимур Мурадинович, спасибо большое.

Следственный – Сергей Анатольевич. Пожалуйста, Сергей Анатольевич.

Вазюлин С.А. Спасибо, Валерий Федорович.

Руководитель Московского межрегионального следственного управления на транспорте.

Уважаемые участники встречи!

Я присоединяюсь вот к тем словам, которые сейчас из уст прокурора прозвучали. На самом деле все озадачены возмещением ущерба, и это первоочередная задача, в том числе уголовного судопроизводства.

На самом деле, я немножко даже начну с "Когалымавиа", это дело тоже в нашем производстве находится и выплата зарплаты, не центрального отдела, а что касается 145¹.

Вот точно так же совместными усилиями, сегодня, кстати, очень много говорилось, и в резолюции звучит создание некоей общей площадки для решения проблем. Такие площадки существуют на самом деле, они выработаны в межведомственном порядке, проводятся они в форме рабочих групп. Тем не менее все эти решения рабочих групп, они утверждаются руководителями подразделений, рассылаются для обязательного исполнения. Это уходило от нас и в ФНС, и в трудовую инспекцию, и управление по судебным приставам. Поэтому все, кто причастны к взысканию, к отысканию и взысканию и перенаправлению денежных средств, в общем-то, давно уже находятся в диалоге.

Так вот по "Когалыму". Тяжёлая ситуация там вообще и финансовая, она немножко отличается от ВИМ-Авиа и обстоятельства немножко другие, но тем не менее мы говорим о том, что совместными усилиями 71 миллион всё-таки был найден и двумя траншами он перечислен и выплачен.

Наверное, мы бы смогли дальше точно так же продавливать эту ситуацию, но сейчас идёт процедура банкротства и следствие лишено возможности налагать аресты и распоряжаться имуществом. Но тем не менее информация о наличии автомобилей, которые мы нашли и в своё время арестовали и доля в международном аэропорте "Когалым", и информация по акцизам, она вся передана арбитражному управляющему для того, чтобы была возможность по максимуму удовлетворить требования по сформированному реестру, он закрываться, как мы уже говорили, 7 мая.

Ситуация такая, что с управляющими у нас постоянный контакт, в общем-то, на всех совещаниях, которые посвящены разбору, расследованию уголовных дел, они присутствуют, присутствуют и представители авиакомпаний, здесь взаимодействие тоже есть. И вот к большому сожалению много тех вопросов, которые сегодня звучали, в том числе процессуального характера, не звучат на этих совещаниях. То ли мы на разных языках разговариваем, то ли ещё что-то, но, услышав эти вопросы от представителей трудовых коллективов, трудового коллектива в данном случае, я предлагаю, тут уже предложение аналогичного рода прозвучало, мы всё-таки в Москве находимся, здесь недалеко, на Новорязанской, 17, я готов принять представителей и, не подвергая сейчас обсуждению процессуальную сторону, она всё-таки не подлежит разглашению общему, проговорить и попытаться ответить на ваши вопросы. Если это не будет находиться в нашей компетенции, потому что 159-я, о которой сейчас идёт речь, большое дело, в рамках которого наложен большой арест на имущество, оно находится не в моём производстве, я просто попытаюсь вам помочь для понимания ситуации, как и куда вам обращаться, где получить эту необходимую информацию.

Значит, что касается работы, сегодня прозвучал вопрос по активам, которые найдены в ангарах в Домодедово, поверьте мне, там эта работа ведётся более двух с половиной месяцев в каждодневном режиме бригадой следователей. Там ни один, ни два, там работает бригада с привлечением авиационных инженеров, это не так просто. И в отличие от производств, которыми занимаются налоговая, ФССП, трудовая, уголовное производство, оно очень скрупулёзное и, в общем-то, требует определённых тонкостей. Я так думаю, что...

..... Простите, перебиваю. Но я говорила к тому, что...

Вазюлин С.А. По срокам, вот пока сроки эти определены сроками расследования уголовного дела, пока этот весь объём не выполнен будет, сроки будут продлеваться. Следователь не может сделать то, что, знаете, как с теми шапками: а можешь семь? – Могу, но они будут маленькими. В нашей работе так невозможно, и следователь сделает то, что сможет осилить. Там, я ещё раз говорю, работает бригада, и все нацелены именно на быстрейшее понимание того объёма активов, которые могут быть обращены как раз таки в ваш, прежде всего, интерес. Поверьте мне, мы на вашей стороне.

А прозвучавшие оценки – где-то там в каком-то суде и так далее, я этой информацией не располагаю, и она преждевременная, потому что, не осмотрев весь блок имущества, а сейчас эта работа ведётся, говорить о какой-то оценке, я не знаю. К нам управляющий с этим вопросом не обращалась.

Что касается работы по ВИМ-АВИА", что ещё хочется сказать. Значит, буквально практически каждый месяц на нашей площадке происходят рабочие встречи вот в том режиме, о котором я говорю, и, в общем-то, те во многом решения, которые сейчас прозвучали, они на самом деле достигаются путём консенсуса, путём анализа действующего законодательства. Дело в том, что, я ещё раз говорю, производств много, есть уголовное производство, есть налоговое производство, есть трудовое производство, а есть производство у судебных приставов. Их надо склеить, чтобы всё сработало в вашем направлении.

У каждого из ведомств свои полномочия, и мы поэтому эти полномочия стараемся направить в один кулак. Кстати, информация об имуществе, в котором вы все заинтересованы, она предоставляется вашему управляющему арбитражному, потому что больше с ней ведем разговор, для того чтобы она могла отстоять все ваши интересы.

Работа в этом направлении будет продолжена, у меня, знаете, даже больше к вам обращение вот какого порядка. Что по "Когалымавиа", что по "Вим-АВИА" расследование, оно отличается определенной сложностью. Во-первых. Это производство, не там, где мы пришли в один цех, и все на месте сидят, нам приходится консолидировать, отыскивать (больше даже так) сотрудников по всей Российской Федерации.

По "Когалымавиа" мы размещали официальные неоднократно призывы о том, чтобы обратиться к нам по вопросам невыплаты зарплаты, и на нашем сайте висят образцы тех документов, которые необходимо заполнить. Мы вынуждены в соответствии с требованием законодательства допросить каждого, кому удержана заработная плата, – представляете, какой это объем? И по "Когалымавиа", может быть, кто-то и участвует. Наш следователь даже сидит в вашей группе, в соцсетях и в вайбере. Они в группе все там занимаются.

Поэтому, что касается Когалыма, мы примерно работу всю завершили. С "Вим-АВИА" тяжело, у нас 135 всего допрошенных сотрудников, хотя мы размещали информацию и, еще раз говорю, мы подсказываем, как запомнить необходимое. В общем-то, там не надо каких-то семь пядей во лбу иметь, чтобы отдать нам необходимую информацию от вас.

Я по возвращении дам команду обновить на официальном сайте образцы и призыв к сотрудничеству. Вы все общаетесь, тем более есть актив, я так понимаю, который заинтересован в продвижении в решении вопросов. Сориентируйте ваших коллег вступить с нами в контакт. На сегодняшний момент у нас не допрошено порядка 800 работников. За этот период нам удалось 135, мы отыскиваем, есть какая-то активная работа в районе 30-40 человек, которая быстрая содействует следствию, всех остальных... Там сложность-то какая? По вашим спискам, которые имеются, ведь все проживают не по месту прописки, вот, в чем проблема, и сотовые телефоны устаревшие. Мы через родственников, а там только представься, что ты из Следственного комитета, там дальше и не слушают, что ты на самом деле в интересах человека звонишь.

Поэтому у меня просьба большая всё-таки посодействовать нам в этом вопросе. Опять-таки, еще раз говорю, обратитесь на наш сайт официальный, я сегодня дам команду разместите пакет для заполнения, чтобы посмотреть все эти вещи. Актив, коль сегодня мы с активом общаемся. Всё-таки давайте, наверное, мы встретимся. Я не скажу, что в любое для вас удобное время: давайте либо завтра в 14, чтобы не откладывать, либо в понедельник в 14. Вот эти два дня я на месте, у меня просто разъездная работа, 18 субъектов Российской Федерации. Поэтому в эти два дня со всеми вашими вопросами, с вопросами работников, может, кого-то не услышали наши следователи или обошли

стороной, или наоборот достучаться не могут, или еще не стучались вы к нам. Я готов принять вас и выслушать в 14 часов, контакт свой дам. Была рука.

_____. Да, я хотела ещё у вас уточнить. Родственники погибшего экипажа созванивались с Артемом Михайловичем ещё, наверное, недели две назад. На что нам сказали, вам перезвонят – звонка нет до сих пор.

Вазюлин С.А. Хорошо, я учту этот момент.

Шерстнева О.Л. Извините, пожалуйста, ещё по поводу "Когалыма". Опять же у нас проходят сейчас две процедуры банкротства и по поводу "Когалыма" – у нас была ... временной управляющей. Почему у нас не были учтены текущие платежи, почему у нас как-то такие непонятные были такие выплаты? Потому что у нас люди уволились, некоторые дождалась даже сокращения, и ничего не получили.

Вазюлин С.А. Ольга Львовна, я вас сразу перебью. Я скажу, что наша задача, следователей, мы находим и отдаём (если мы находим) эти активы для решения ваших вопросов. Дальше, по погашению задолженностей и так далее, не мы этим занимаемся. Мы просто держим на контроле, чтобы эти деньги не ушли со счета на другие расчеты по кредитам, по приобретениям и так далее, и так далее, чтобы они капнули вам на зарплату – вот этим занимаются следователи. По всем остальным вопросам как происходит порядок погашения, это к управляющему, к арбитражному управляющему.

Можете нам его задать, мы его зададим этот вопрос, мы готовы вам в этом помочь.

Шерстнева О.Л. Он тоже возмущается, сейчас очень возмущается, как она провела вот эту процедуру наблюдения.

Вазюлин С.А. Ну, давайте при встрече поговорим. Мы готовы, в общем-то, в рамках уголовного дела не только сделать запрос, но и допросить человека по поводу того, как она распределяет деньги.

Шерстнева О.Л. Просто, я насколько знаю, временный управляющий она какую-то ответственность несёт и представляет... Просто, если сейчас не хватит денег, скажем так, у "Когалымавиа", люди останутся по её вине без денег, потому что неправильная была очерёдность.

Вазюлин С.А. Ну, с очерёдностью. Вот вы же слышали сегодня какие проблемы. И мы тоже на это обращаем внимание, и на 855-ю, и на 134-ю. Но так написано, да, законодательно. По сути дела, на практике кто первый выставил требование, туда деньги и должны уйти, если они в одной очереди находятся. Налоговая срабатывает быстрее, так закон предусматривает. Но мы всё равно ищем консенсусы и вырабатываем законные опять-таки меры для того, чтобы соблюсти ваши интересы.

Председательствующий. Хорошо.

Сергей Анатольевич, огромное вам спасибо.

Уважаемые товарищи, коллеги!

Все сто процентов, кто делал заявку на выступление, на разъяснение, выступили, даже более того на нашем "круглом столе".

Более того, мы нашли такую приемлемую форму общения как вопросы – ответы и... Ну, кто-то удовлетворился ответами, кто-то нет, но, по крайней мере, у нас была возможность задать вопрос и получить этот ответ.

Я с советского периода руководитель достаточно большого коллектива в 11 тысяч работающих, я просто помню те светлые времена, когда аванс и заработную плату на один день никогда не задерживали, и если это случалось, то начиная с директора до министра сразу слетали с должности, а потом заводились ещё и уголовные дела. Но то было светлые времена – советское время. Не ностальгия, это просто факт.

Я очень благодарен всем, кто откликнулся на "круглый стол", пришли, особо благодарен с уважением под наименованием "чиновники", не все ходят далеко, Владимир Романович знает, он был депутатом, сегодня просто удивительно. Я действительно благодарен, что приняли участие, значит, есть понимание, что здесь не формально ставят галочку для проведения "круглого стола", а для того, чтобы эти вопросы решались, решались через законодательство, через административные рычаги, через свои функции, функционалы в соответствующих департаментах, отделах управлений и всего остального. Но это отрадно, на мой взгляд.

Но я прекрасно понимаю, что жизнь она нам даёт коррективы и, вообще-то, предупреждает. Давайте посмотрим на Украину, давайте посмотрим на Армению сегодня, и если взбунтует и улица

взбудоражится, то улица законов она не знает и выполнять не будет. Я говорю просто для нас всех. Все слетят и быстро, знаешь ты законы, исполняешь, не исполняешь, какие там у тебя нормативные акты есть или нет, просто мы знаем работу учреждений и если сегодняшние рычаги не позволяют их решать, то чрезвычайная ситуация она помогает это решать.

Просто я хотел бы акцентировать внимание на то, что этот вопрос решаемый и его не просто надо решать, а решать быстро, надо решать быстро, до горячего не доводить, это ни к чему хорошему никогда не приводило.

Мы получили полную информацию сегодня, я, в том числе, честно говоря, от всех заинтересованных членов-участников "круглого стола" нашего. Давайте... Значит, "круглый стол" как всегда выходит за рамки законодательства, за рамки поправок, которые мы должны вносить в Госдуме, убеждать все фракции и депутатов в принятии этих законов, она и исполнительная, и, так сказать, справедливость выходит, но мы высказались.

Меры по своим ведомостям просил бы просто принять. Все услышали, все увидели, все поняли глубину вопроса и проблемы. И, вернувшись на свои рабочие места, обсудив и ещё раз поразмыслив, сделав всё возможное и невозможное, чтобы не доводить до улицы, решить вопросы, по крайней мере, как минимум, в те сроки, которые мы сегодня в протоколе зафиксировали. Я бы очень просил это сделать.

Нет возражений. Не прозвучало по резолюции. Прозвучали только дополнения. Я очень благодарен всем, кто их сегодня озвучил. Мы их в течение этой недели, несмотря на праздники и 9 Мая впереди, мы их отработаем. В резолюцию включим все требования к поправкам, законам и разошлём, как договорились, по всем ведомствам. Это мы обязательно сделаем, все их получите. Будем отрабатывать, в том числе и Государственная Дума, и Совет Федерации. И обязательно будут направлены Президенту Российской Федерации и те просьбы, требования этого "круглого стола". Мы доведём до сведения президента, Администрации президента и Правительства Российской Федерации. Наша фракция Компартии Российской Федерации помогала и будет помогать по таким острым вопросам, особенно связанным с банкротством, заработной платой. Коллективом здесь навести порядок и всё-таки справедливость, чтобы восторжествовала. Это не обещание, это просто констатация факта.

Контроль. Если будет что-то, а всё зафиксировано, что-то срывать по срокам, которые мы сегодня назвали, уровень ответственности будем поднимать. Есть пленарное заседание, есть парламентские запросы. Будем выносить туда, а это уровень премьера, президента и руководителей ведомств и министерств. То есть если мы увидим, что будут срывы, то этот уровень сразу мы будем поднимать. Я вам обещаю, это, так сказать, полномочием меня как депутата Государственной Думы. Я это сделаю. (Аплодисменты.)

Спасибо большое, спасибо большое за участие ещё раз. Всего вам доброго.