



ВИТАЛИЙ САВЕЛЬЕВ:

«ВСЕ, ЧТО МОГ, Я СДЕЛАЛ...»

Когда летом 2012 г. журнал «Человек и закон» взялся за изучение системного кризиса в российской гражданской авиации, нами был составлен широкий круг экспертов, начиная от чиновников Минтранса и Росавиации, до директоров летных училищ и самих руководителей авиакompаний. В первую очередь интересовал флагман российской авиации – «Аэрофлот», которому в следующем году исполняется 90 лет. Как чувствует себя авиакompания, как развивается?

От генерального директора авиакompании Виталия Савельева лично был получен официальный отказ на общение с журналистами «Человек и закон». К лучшему! На подведении итогов года, встречаясь со своими сотрудниками в Мелькисарово 5 декабря, он был гораздо более резок и честен в суждениях, чем позволил бы себе при общении с прессой. И, сам того не подозревая, ответил на все наши вопросы. Совещание было рабочим, поэтому были не только расставлены все точки над *i* в основных претензиях, предъявляемых к руководству компании, но и затронуты планы перспективного развития.

Как раб на галерах

– Я надеюсь, что это нигде в твиттере не будет, я вас очень прошу, потому что, если вы это все вываливаете в прессу, я с вами не буду просто встречаться. Пресса этого только и ждет, узнать, о чем он там говорит, – начал с предупреждения Виталий Савельев.

Генеральный директор «Аэрофлота» обозначил три основные проблемы, которые тормозят развитие авиакompании. Две из них связаны с аэропортом «Шереметьево», с которым, как выразился Савельев, авиакompания «обречена работать».

– В начале 2013 г. ремонт одной из полос в «Шереметьево» – это раз, да и третья взлетно-посадочная полоса (ВПП-3) построена в «Шереметьево» вовремя не будет – это два. И к этому добавить, что никто не хочет менять воздушное движение в Московском авиаузле – это три. Я говорю о том, чем озабочен. Вкалываю, как раб на галерах, только на своей территории. Мы с вами рентабельные, конкурентоспособные. Так вот, если этим сейчас не заниматься, не то что

апгрейда не будет, мы с вами просто поставим машины на прикол. Почему? Ну нет полосы третьей в «Шереметьево», воздушное движение не поменяли...

Савельев напомнил, что начал управление компанией с непопулярных мер, сократив 2,5 тыс. сотрудников, однако, сейчас он увеличил количественные показатели по перевозкам.

– В 2009 г. мы перевозили 8,2 млн пассажиров. Лучший рекорд «Аэрофлота» до меня 9,2 млн, при той же емкости кресел. Если сейчас «Шереметьево» ничего не поменяет, и деньги не найдут, то мы реально встанем. В «Домодедово» мы не можем сейчас перебазироваться, мы уже везем с вами 17 млн пассажиров, мы разорлись.

Компания не может останавливаться, так как у нее далеко идущие планы – стать пятой в Европе среди перевозчиков, а к 2025 г. перевозить уже 70 млн пассажиров. И надо двигаться, согласно утвержденной стратегии.

Бюджетный авиаперевозчик за счет пилотов-нерезидентов

В своем выступлении перед летным составом глава «Аэрофлота» не мог обойти тему своей встречи с Президентом по обсуждению лоукостера и отмены законодательной нормы, связанной с национальной принадлежностью пилотов.

– Я предложил, что лоукостеры создам, только законы приведите в соответствие, тем более, что EasyJet (британская бюджетная авиакомпания – прим. авт.) запустили в «Домодедово». Мы с вами умрем, если они тоже будут запускать лоукостеры. Я сказал это Президенту. Но я обещаю, что мы умрем последними, сначала все авиакомпании «навернутся» наши, а потом мы, если никто ничего делать не будет.

Действительно, градообразующее предприятие с госучастием на 51% так просто взять и «навернуться» не может. Самое главное – обеспечить выполнение обязательств. Самолеты новые приходят, билеты, несмотря на цены, раскупаются. Кому летать?

– Чего вы все воюете с 56-ой статьей Воздушного кодекса, особенно Шереметьевский профсоюз летного состава? – обратился Савельев к летчикам «Аэрофлота», говоря о перспективах

появления пилотов-нерезидентов. – Нет в мире таких условий. Чего вы испугались, что сейчас откроем, и к нам побегут немцы, американцы или киргизы? Это не маршрутку водить! Если не отменим, то в марте месяце «Аэрофлот» поставит на бетон все новые приходящие самолеты. Нужны командиры, пилоты. Мы и так Игоря Чалика (летный директор ОАО «Аэрофлот» – прим. авт.) все время мучаем и пытаем – давай, выводи быстрее командиров. Но не можем быстрее за счет уровня безопасности. Вот профсоюзные лидеры – это просто парадокс! Вы же летаете за границу, работаете в иностранных компаниях. Значит, вам можно, а им сюда нельзя? А где я возьму 146 командиров, скажите, раз вы такие все грамотные? 80 командиров из Казахстана, русскоговорящих, могут приехать. Я же не при избытке беру, а при дефиците. Поверьте мне, Росавиация и наши летные училища ничего не сделают в ближайшие 5-6 лет. Значит, летать не будем, все, стоп, остановились?

Савельев обратился с просьбой не устраивать истерик по поводу 56-ой статьи, так как ее отмена облегчит нагрузку на летные экипажи: «Вы на себя вскорячили груз – и скоро лопнете. Но никого не пускаете сюда!»

офис «Аэрофлот», Мелькисарово

Бизнесмен от Бога!

– Вы классно летаете, а я классно умею строить бизнес – в этом наша синергия, – отметил генеральный директор, пытаясь подбодрить коллектив. – Нам удалось это сделать. За 3,5 года на 30 млн долл. был поднят фонд оплаты труда. – И далее обнадежил: «Если вы будете работать по аналогии, то это будет 60 млн долл.» По его словам, зарплаты летчиков достигли уровня Lufthansa.

– Думаете, я не знаю, что вы, пилоты, покупаете недвижимость в Италии, в Хорватии? – выразил радость за коллектив генеральный. – Я это только приветствую! И отлично, что ваша зарплата достигла уровня Lufthansa. Данный факт подтверждают международные консультанты.

Зарплаты-то сравнялись, а что с ценами на билеты? В настоящее время Федеральная антимонопольная служба проводит мониторинг цен на авиабилеты. По словам заместителя главы ФАС Анатолия Голомолзина, мониторинг будет макси-

Наш авиапром

Не мог не затронуть генеральный директор «Аэрофлота» сложившуюся ситуацию с современным авиапромом. В частности, он остановился на самолетах Sukhoi Superjet, заметив, что «мы должны научить машину летать, либо от нее отказаться». Он отметил необходимость развития собственного авиапрома: «Если завтра западники перекроют нам кислород по поставке техники или цены поднимут, нам не на чем будет летать».

«Вопрос нужно проработать с профсоюзами»

Савельев не отрицал, что вопрос привлечения иностранных пилотов Путин рекомендовал обсуждать с профсоюзами.

– У нас же несколько профсоюзов. С одним – нормальные отношения, есть колдоговор, – начал Савельев.

А про второй профсоюз – Шереметьевский профсоюз летного состава и его президента Игоря Дельдюжова, Савельев без видимого раздражения говорить не может. Как стало известно «Человек и закон», именно в этом профсоюзе состоит более половины летного состава. Это тот самый профсоюз, который говорит о необходимости соблюдения режима труда и отдыха, работы без «переналетов». В одном из предыдущих номеров журнала мы писали об обращениях представителей профсоюза в Прокуратуру по надзору за исполнением законов на воздушном и водном транспорте, Московскую

мально широким. Сравниться будут маршруты, сопоставимые по условиям перевозки – и внутри России, и между странами СНГ, а также маршруты из СНГ в третьи страны, и даже маршруты в третьих странах, выполняемые российскими авиакомпаниями. Цель работы ведомства – выявить несправедливое завышение цен. К авиакомпаниям, завышающим цены, ФАС обещает принять меры. Данное вмешательство в деятельность авиакомпаний не могло не вызвать негодования.

– Сегодня ФАС, с которой я тоже общаюсь регулярно, хочет ввести правила: на какие рейсы какие цены должны быть, то есть они хотят нас зарегулировать, – начал объяснять причинно-следственные связи Виталий Савельев. – Я вам скажу, чем это все закончится: все наши зарплаты упадут до нуля, потому что они будут регулировать тарифы, а мы будем падать в доходности. Вот вы должны это все прочувствовать...

Говоря о внешних и внутренних условиях, в которых вынуждена работать авиакомпания, Савельев отметил:

– И у меня здесь тоже выбора большого нет. Вы что думаете: я сам по себе все это придумал? Ну не будет меня, найдут другого генерального директора, и не факт, что он будет лучше! Это государственная политика, а мы – государственная компания, и здесь ничего не сделаешь...

государственную инспекцию труда, а также о доказанном в судебном порядке факте невыплаты заработной платы в полном объеме за период с 01.04.2011 по 31.08.2011. Нагатинский суд обязал «Аэрофлот» произвести перерасчет и доплатить сотрудникам за работу в ночное время, особо вредных и особо тяжелых условиях труда. В Генеральной прокуратуре журналу «Человек и закон» подтвердили новый факт обращения со стороны профсоюза в октябре 2012 г. (Копия письменного заявления имеется в распоряжении редакции – прим. авт.).

Сейчас «Аэрофлот» в Верховном суде добивается сокращения отпусков для летчиков, пытается добиться отмены Приказа Министерства гражданской авиации №50. И здесь Шереметьевский профсоюз летного состава совместно с профсоюзом бортпроводников выступили с заявлением, вызвавшись быть третьей стороной в суде по данному делу. Стоит отметить, что корреспонденты

«Человек и закон» также прибыли в качестве слушателей на одно из заседаний по делу. Ответчиком выступал Минтранс, представители которого на суде выразили удивление непоследовательностью действий со стороны «Аэрофлота». По их словам, сначала в ведомстве была создана комиссия по пересмотру Приказа №50, в которую вошли и представители авиаперевозчика. Но параллельно с попыткой договориться – «Аэрофлот» вероломно подает в суд.

– Согласно Трудовому кодексу, гражданин РФ, работающий пять дней в неделю, суммарно в год отдыхает 136 дней, а российские пилоты и бортпроводники, работающие во вредных, опасных и напряженных условиях труда, отдыхают только 128 дней. Таким образом, мы уже находимся в худших условиях, которые пытаются сделать невыносимыми, – пояснили нам свою позицию профсоюзы на суде 20 ноября.

На встрече с летным составом в Мелькисарово Виталий Савельев не мог обойти тему взаимодействия с профсоюзами.

– Со стороны ШПЛС одни скандалы. А вы – большинство – участвуете в профсоюзе и «ведетесь» на это, зачем? – удивляется Савельев.

– Отпуска с ШПЛС много раз обсуждал, теперь и вам говорю: никто в мире не имеет 72 дня отпуска, никто! – удивляется Савельев. – Давайте отдыхать как Lufthansa, раз мы зарплату такую получаем! Я же не против, пожалуйста. Но мы хотим и 72 дня оставить, и преимущества европейской компании потребовать. Не нравится Lufthansa, возьмите любую другую крупную компанию – British Airways, Air France. Давайте сделаем как там. Ну какая-то логика же должна быть у вас! Я считаю, что вы как

никто дугой должны отдыхать – на вас все риски, дай бог, вам здоровья и удачи.

Савельев объяснил, что выходил к сотрудникам с инициативой сократить отпуска до 48 дней, а остальное финансово компенсировать, предлагая также курортное обслуживание. Но, видимо, договориться за 2 года с пилотами не удалось. Кто летает, знает, что усталость деньгами не компенсируется. Тогда «Аэрофлот» решил пойти судебным путем. Неиспользованные в полном объеме 72 дня отпуска – это повод для разбирательств со стороны Транспортной прокуратуры.

– У меня предписания все время, потому что 72 дня не отгуляете, – возмущен Савельев. – Да и бог с вами, отдыхайте 72 дня, а я буду в Прокуратуре сидеть. Мне до контракта 1,5 года. А может еще продлят на 5 лет, не дай бог. Я следующие 5 лет не готов с вами сидеть, я не в состоянии...

25 пилотов отказались от продления санитарной нормы от 800 часов в год до 900, написав заявления.

– Это же просто ваша опция, не хотите – не летайте, – согласился генеральный. – Мы вообще можем не летать все, остановить машину. Вы с нарушениями летать не должны, однако, вы перегружены в пределах тех норм, которые вам разрешены. Вас никто не может заставить летать больше саннормы.

Диалога не получалось, хотя все эти вопросы он предлагал, по его словам, решить совместно, но, махнув рукой, подытожил:

– Не хотите – и мне, действительно, то же не надо. В конце концов, все, что мог, я сделал, рулите сами.

Очередная попытка наладить диалог?

Но все-таки Савельев проявил немалую дипломатичность при общении с коллективом. Он подчеркнул, что собрал всех, чтобы обсудить основные вопросы: планирование рабочего времени

и отпуска, пенсии и профзаболевания, заполняемость кресел эконом- и бизнес-класса, а также предоставление сотрудникам корпоративных билетов.



Один из командиров Boeing Андрей очень эмоционально рассказал генеральному о своем возмущении, связанном именно с корпоративными билетами, на которые ему наложили мораторий:

– О каком моратории идет речь? – в полном недоумении спрашивал он. – Что, нельзя за 20 лет работы в компании подтвердить 2 билета? Два года назад 10 дней подряд звонил в колл-центр, выясняя наличие билетов Москва–Ханой. Подтвердили, что билеты есть, бизнес-класс полупустой. Когда я пришел в самолет, оказалось, что мест нет. Спасибо за эти 2 билета за 20 лет работы!

– Андрей Юрьевич, – прямо на совещании обратился Савельев к Калмыкову, своему заместителю по операционной и коммерческой деятельности. – Я не хочу больше это слышать, 2 билета – они должны быть...

Понятно, что в зависимости от сезонности загруженность кресел может меняться. Однако вопрос будет решаться.

Остаются и другие вопросы, требующие совместного обсуждения и поиска компромиссных решений.

– Президент четко и ясно сказал, что надо налаживать диалог с профсоюзами, – раздался возглас из зала. – Администрация и вы лично с ШПЛС разговаривать не хотите...

Савельев оборвал задавшего вопрос и посоветовал посмотреть стенограмму его встречи с Владимиром Путиным, где, по его словам, Президент рекомендовал обсудить исключительно вопрос привлечения пилотов-иностранцев. Получается, другой круг вопросов для согласования с профсоюзами закрыт?

Что касается налаживания диалога между руководством «Аэрофлота» с Шереметьевским профсоюзом летного состава, генеральный директор недвусмысленно дал понять, что слышать об этом ничего не хочет, мол, с их стороны одни требования. Его, как генерального директора оскорбляет сам факт: «Кто они такие, чтобы требовать?» Хотя и признает, что больше половины летного состава состоит именно в этом профсоюзе. А значит, сами летчики передали полномочия этому профсоюзу, дав возможность вести переговоры от их лица.

– Два раза разговаривал с ШПЛС, кроме хамства ничего не получил, – объясняет Савельев. – Больше не буду. У меня нет с ними никакого договора коллективного, ни отношений. Если вы придете ко мне как командир, я с вами буду разговаривать, придете ко мне как руководитель ШПЛС – нет.

Здесь его мнение и позиция профсоюза кардинально расходятся. По словам профсоюзных лидеров, они занимаются отстаиванием прав летного



состава, по мнению генерального – «инициируют постоянные судилища», привлекают прокуратуру. А как иначе? Если диалога «на берегу» не получается, то единственный легитимный способ – суд.

– Мне выставляют требования одностороннего порядка, – пояснил Савельев. – Движение навстречу – это движение по двум полосам. Мне же нужны люди, которые меня слышат и которых слышу я.

Пока же глава «Аэрофлота» не видит готовности профсоюзов идти на компромисс, как он образно выразился: хотят получить кишмиш из булки, а мякиш выбросить. Но сами профсоюзники говорят, что все с точностью до наоборот, что именно генеральный директор не хочет их услышать, а значит, и коллектив, и гнет свою линию. Как в ситуации с отпусками: вроде, предлагает компенсацию, но уже и в Минтранс написал, и в суд подал.

На совещании в Мелькисарово вице-президент Шереметьевского профсоюза бортпроводников Илона Борисова рассказала, что безрезультатно пытается встретиться с заместителем генерального директора Вадимом Зингманом вот уже 3

месяца. На что выслушала рекомендацию обращаться к начальству напрямую, направляя официальное письмо со списком вопросов. То есть вступить в затяжную бумажную переписку?

– Вот почему профсоюзы наши так себя ведут? – вздыхает Савельев. – Им нужен скандал и постоянные попреки в адрес руководства.

Видимо, поняв, что ответ прозвучал резко, он несколько смягчил тон. И подвести итог решил все-таки на воодушевляющей ноте:

– В чем вы правы, что нужно делать... – заметил генеральный «Аэрофлота». – Да, я не могу с вами встретиться с каждым – вас почти 1800 человек, командиров порядка 700.

Однако раз в квартал по просьбе летного директора Савельев выразил готовность встречаться с летным составом для обсуждения насущных вопросов, предложив шаг за шагом привести все в соответствие, использовать европейский опыт.

Посмотрим...

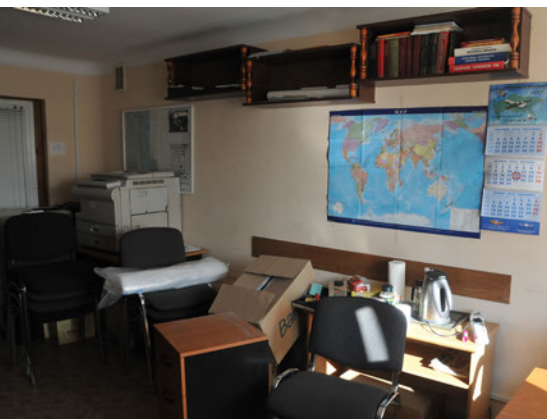
ВЫ ПЕРЕ СЕЛЕНИЕ ПРОФСОЮЗА

Осенью этого года взаимоотношения руководства авиакомпании с Шереметьевским профсоюзом летного состава достигли своего апогея – 19 октября 2012 г. летный директор Игорь Чалик попросил освободить занимаемые комнаты в Департаменте производства полетов. На опись имущества, помимо комиссии, куда входили нотариус, представители авиаперевозчика, в качестве независимой стороны прибыли корреспонденты «Человек и закон», чем вызвали немалое замешательство.

Препятствий со стороны службы безопасности, в частности, начальника охраны Анатолия Горбанюка, не последовало, поэтому, объяснив цель визита, мы спокойно зашли на территорию Летного комплекса в аэропорту «Шереметьево».

За разъяснениями о происходящем выселении профсоюза мы обратились к летному директору «Аэрофлота», который сразу поправил, пояснив,

что правильнее называть это не «выселением», а «переселением». Чем мотивировало руководство авиакомпании решение убрать ШПЛС из поля своего зрения? Для начала Игорь Чалик зачитал нам требования ст. 377 Трудового кодекса РФ и пояснил, что работодатель предоставляет для нужд первичных профсоюзных организаций ШПЛС ОАО «Аэрофлот» отдельное помещение в другом здании.



Вроде, по закону придраться не к чему. А на деле, что называется – с глаз долой! Если исторически профсоюз занимал данные помещения, что же послужило причиной?

– В первую очередь, безусловно, понадобились помещения, потому что мы создаем летный отряд 320-х «Айрбасов», после, наверное, пятилетнего перерыва мы образуем там эскадрилью, – пояснил Игорь Чалик.

По словам летного директора «Аэрофлота», действия руководства обусловлены сугубо производственной необходимостью. В связи с тем, что корреспонденты «Человек и закон» находились на охраняемом режимном объекте, нас сопровождала охрана Летного комплекса, которая следовала за нами, другими словами, контролировала, чтобы мы ничего лишнего не увидели, не сфотографировали, вопросов никому не задавали. От нас не отходили ни на шаг. Вместе с начальником охраны Летного комплекса «Аэрофлота» корреспонденты провели ревизию помещений в 5-ом корпусе, предоставляемых для профсоюза. Однако с представителями самого Шереметьевского профсоюза в день переселения пообщаться не удалось.

«Это не первая попытка нас выселить, – рассказал президент ШПЛС Игорь Дельдюзов «Новым Известиям». – Раньше у нас было шесть помещений, теперь осталось два». По словам собеседника «НИ», профсоюз должен быть там, где работники, а новый офис, который «Аэрофлот» предложил профсоюзу взамен, «находится на отшибе, и летчики там не бывают». Игорь Дельдюзов уверен, что приказ переселяться – очередной способ давления «Аэрофлота» на профсоюз. Руководство «Аэрофлота» оказалось непреклонно: вся документация и техника ШПЛС была вывезена и закрыта в 5 корпусе на территории аэропорта «Шереметьево», в удаленности от основного здания летного комплекса. Однако ни лидер профсоюза, ни один из его членов ключей от нового места дислокации, а соответственно, и доступа к документации, не получили даже спустя полтора месяца после вынужденного переезда. Конечно, всегда проще попытаться доказать нелегитимность профсоюза, если за столом переговоров не удастся договориться. Но, как говорил глава государства, «Профсоюзами нельзя командовать, с ними надо сотрудничать. Будьте к ним уважительны и внимательны. Это важно для страны».



Игорь Чалик, летный директор ОАО «Аэрофлот»

Людмила Ижипи, Виктория Маркина

