



АНАЛИТИЧЕСКИЙ ЦЕНТР
ПРИ ПРАВИТЕЛЬСТВЕ
РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ

107078, Москва, проспект Академика Сахарова, 12
т.: (495) 632-97-98, (495) 220-65-68
ф.: (495) 632-98-23, postman@ac.gov.ru
ОГРН 1057700000655, ИНН 7708244720, КПП 770801001

17 августа 2018
№ 01-14/2368

Заместителю директора
Департамента
промышленности и
инфраструктуры
Правительства
Российской Федерации

Р.А.Заливацкому

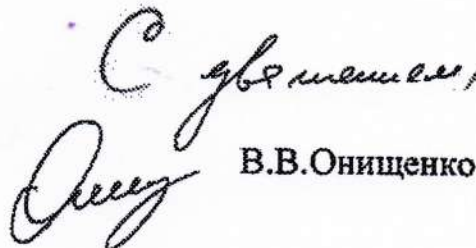
На № П9-37495 от 19.07.2018

Уважаемый Руслан Анатольевич!

Аналитический центр при Правительстве Российской Федерации направляет информацию о проведении анализа ситуации с рынком труда пилотов гражданской авиации (зарплаты, отпуска, конкурентоспособность условий труда в сравнении с мировыми авиакомпаниями).

Приложение: на 8 л.

Исполняющий обязанности
руководителя


В.В.Онищенко

Анализ ситуации с рынком труда пилотов гражданской авиации

По данным CAE¹ прогнозируемое увеличение пассажирских авиаперевозок удвоит объемы коммерческой авиации в течение следующих 20 лет. Данный рост имеет значительные последствия для рынка труда пилотов. Проведенный в 2017 году анализ выявил потребность на мировом рынке в 255 тыс. новых пилотов в течение ближайших 10 лет, которые будут необходимы для поддержания и развития авиационной отрасли. Быстрое расширение флота и ранний уход пилотов на пенсию приводит к необходимости обучения 180 тыс. вторых пилотов до уровня капитанов воздушных судов (больше, чем в любое предыдущее десятилетие). Это означает, что более 50 % пилотов, которые будут летать на коммерческих самолетах через 10 лет, еще не начали проходить обучение. Таким образом, в настоящее время наблюдается рекордный спрос на пилотов гражданской авиации.

Ключевыми параметрами, характеризующими условия труда пилотов, являются уровень заработной платы, режим рабочего времени и времени отдыха, а также условия социального пакета и дополнительные бонусы.

Уровень заработной платы гражданской авиации российских и мировых авиакомпаний

Уровень оплаты труда пилотов зависит от множества факторов, включая функцию, которая выполняется во время полета, продолжительности полетного времени (часов налета), вида воздушного судна, стажа работы и иных. Пилоты гражданской авиации могут выполнять функции командира воздушного судна или второго пилота самолета (далее – соответственно КВС и ВП). Для этого необходимо получить свидетельство, предусмотренное Федеральными авиационными правилами «Требования к членам экипажа воздушных судов, специалистам по техническому обслуживанию воздушных судов и сотрудникам по обеспечению полетов гражданской авиации»². При выдаче свидетельства пилота в документ вносятся отметка о виде воздушного судна и квалификационные отметки, соответствующие классу или типу воздушных судов, которые использовались в ходе проверки знаний, навыков (умений).³ Также авиакомпанией могут быть предусмотрены стимулирующие доплаты за

¹ Компания – мировой лидер по обучению в сфере гражданской авиации, имеет более 50 центров обучения (самая большая сеть в мире).

² Приложение к приказу Минтранса России от 12.09.2008 № 147 (ред. от 16.09.2015) «Об утверждении Федеральных авиационных правил «Требования к членам экипажа воздушных судов, специалистам по техническому обслуживанию воздушных судов и сотрудникам по обеспечению полетов (полетным диспетчерам) гражданской авиации».

³ Пункты 2.1-2.2 Требований.

выполнение инструкторских функций в полете, выполнение контрольно-испытательного полета, освоение новой авиационной техники.

Согласно вакансиям российских авиакомпаний, опубликованным на официальных сайтах авиакомпаний в сети интернет, КВС предлагается ежемесячная заработная плата⁴ в диапазоне 500,3 тыс. рублей, ВП – до 208,8 тыс. При этом по итогам 2017 года средняя заработная плата КВС составила 344,7 тыс. рублей (от 216,3 до 449,8 тыс. рублей), ВП – 201,4 тыс. рублей (от 150,8 до 324,1 тыс. рублей)⁵. В сравнении с российским уровнем европейские авиакомпании предлагают КВС заработную плату в 1,8 – 2,7 раза выше, чем в России (609-914,8 тыс. рублей /8-12 тыс. евро в месяц). Наибольший доход наблюдается в Азии, в частности в Китае заработная плата КВС в 3,9-4,8 раз выше, чем в России (1335,1-1668,8 тыс. рублей/20-25 тыс. евро в месяц). Компания *China Eastern Airlines* предлагает КВС среднюю заработную плату 1201,6 тыс. рублей/18 тыс. долларов США, а также надбавки за полеты сверх нормативного времени. Согласно опубликованной вакансии средняя заработная плата КВС в компании *Emirates (ОАЭ)* составляет 1 066,7 тыс. рублей/ 58 695 дирхам, ВП – 806,8 тыс. рублей/ 44 395 дирхам (в 3,1 и 4,0 выше российского уровня соответственно). Ведущие авиакомпании США *United Airlines* и *Delta Air Lines* выплачивают максимальное вознаграждение КВС в размере 2136,1 – 2202,9 тыс. рублей / 32-33 тыс. долларов США (однако данная сумма указана для опытного и заслуженного пилота и без учета налогов). Средняя заработная плата пилота американской авиакомпании составляет 1041,4 тыс. рублей /15,6 тыс. долларов США.⁶

В результате анализа средних заработных плат пилотов российских авиакомпаний не выявлено прямой зависимости их размера от типа воздушного судна. Уровень оплаты пилота, управляющего одним и тем же типом самолета, отличается не только в различных компаниях, но и в зависимости от региона. В основном доход пилота зависит от текущего спроса с учетом парка конкретной авиакомпании и возможности пилота перейти в конкурентную компанию. Например, пилоты самолетов Airbus 330 востребованы в большей степени, чем Sukhoi Superjet 100. В целом система оплаты труда российских авиакомпаний не прозрачна, дополнительные выплаты могут быть в одностороннем порядке приостановлены при ухудшении финансово-экономических ситуации в компании. Анализ

⁴ Указана расчетная сумма после уплаты подоходного налога.

⁵ Рассчитано на основе данных о ПАО «Аэрофлот», ПАО «Авиакомпания Сибирь» (S7 Airlines), АО «АК «Россия», ОАО «АК «Уральские авиалинии».

⁶ По данным Шереметьевского профсоюза летного состава, <https://www.hotline.travel/aviaperevozka-i-transport/utechka-krylev/>, <http://www.shpls.org/press/news/1591/view/>, а также <https://www.pea.com/airline-pilot-salary/#by-aircraft>

зарубежного опыта свидетельствует об увеличении прямой зависимости уровня дохода от продолжительности полетного времени пилота.

Режим рабочего времени пилотов гражданской авиации российских и мировых авиакомпаний

Приказом Минтранса России утверждено положение, устанавливающее особенности режима рабочего времени и времени отдыха пилотов (далее – Положение)⁷. Так, продолжительность полетного времени при выполнении полетов на всех типах воздушных судов не может превышать 80 часов за один календарный месяц и 800 часов за календарный год, при этом с письменного согласия члена экипажа и с учетом мнения представителей работника продолжительность полетного времени может быть увеличена до 90 часов за один календарный месяц и до 900 часов за календарный год.⁸ Предельная норма продолжительности полетного времени в Европе, США и Китае выше – 100 часов в месяц (900 часов за календарный год в ЕС и 1000 часов – в США и Китае).

Средний годовой налет пилотов российских авиакомпаний за 2017 год составил 687 часов, однако по некоторым позициям имеет место системное превышение 800 часов, и средний годовой налет может достигать 870 часов.⁹ В ПАО «Аэрофлот» с 1 января 2018 г. введена система стимулирующих выплат, которая предусматривает доплаты КВС (ВП не учитываются). При этом данные выплаты производятся при наличии письменного согласия об увеличении полетного времени до 90 часов в месяц и 900 часов за календарный год, что побуждает пилотов увеличивать продолжительность полетного времени. Данная мера косвенно повышает среднюю продолжительность полетного времени, но поскольку носит заявительный характер, затрудняет возможность оспорить ухудшение условий труда.

Фактически среднегодовой налет в зарубежных компаниях может не достигать нормативного уровня. Например, азиатские авиакомпании *Emirates (ОАЭ)* и *Asiana Airlines (Южная Корея)* предлагают работу при условии среднего налета 800 – 900 часов и 1000 часов в год соответственно. Также важно отметить, что под давлением профсоюза перелеты в зарубежных авиакомпаниях преимущественно осуществляются в дневное время, в то время как в России график полетов в меньшей степени ориентирован на пожелания пилотов. Таким образом, при сопоставимом суммарном

⁷ Приказ Минтранса России от 21.11.2005 № 139 (ред. от 17.09.2010) «Об утверждении Положения об особенностях режима рабочего времени и времени отдыха членов экипажей воздушных судов гражданской авиации Российской Федерации».

⁸ Пункты 11-12 Положения.

⁹ По данным о ПАО «Аэрофлот», ПАО «Авиакомпания Сибирь» (S7 Airlines), АО «АК «Россия», ОАО АК «Уральские авиалинии», ПАО «Авиакомпания «ЮТэйр» (Utair).

количестве часов полетного времени, российские летчики накапливают большую усталость.

Режим времени отдыха и отпуска пилотов гражданской авиации российских и мировых авиакомпаний

Пилотам авиакомпаний Российской Федерации полагается основной и дополнительный отпуск, которые при налете свыше 500 часов за год, составляют до 70 календарных дней. При работе пилота шесть дней в неделю суммарно получается 112 дней в год. В основном у офисного служащего пятидневная рабочая неделя и 28 календарных дней отдыха. Итоговое количество выходных дней работника офиса даже без учета праздников выходит на 12 дней больше, чем у пилота.

Для сравнения в Азии количество выходных дней в году варьируется от 107 до 168 часов в зависимости от предлагаемого авиакомпанией графика. Например, несмотря на то, что в компании *China Eastern Airlines (Kumai)* предусмотрен только 10-дневный отпуск, при предлагаемом графике работы суммарное количество выходных дней в году достигает 115 часов (на 3 дня больше, чем в России).¹⁰ В ведущих американских авиакомпаниях суммарное количество дней отдыха в год составляет 167 – 180 дней. Данная сумма складывается из месячного отпуска: 12 выходных в месяц при продолжительности месяца до 30 дней включительно и 13 – при продолжительности 31.

Дополнительные конкурентные преимущества условий труда пилотов гражданской авиации российских и мировых авиакомпаний

Для повышения конкурентоспособности условий труда авиакомпаний предоставляют пилотам различные дополнительные бонусы и компенсации. В основном российские и зарубежные авиакомпании предусматривают бесплатные перелеты или возможность покупки билета по специальным тарифам в сети маршрутов авиакомпании и компаний-партнеров, страхование жизни от несчастных случаев, медицинское страхование, предоставление жилья или компенсация расходов на его содержание.

В качестве отличительных особенностей можно отметить, что авиакомпании России дополнительно предлагают санаторно-курортное лечение и оздоровительный отдых, компенсацию отдыха в лагерях детей сотрудников. Также в компании *China Eastern Airlines (Kumai)* выплачивается транспортное пособие в размере 16,7 тыс. рублей (250 долларов США), а также ежемесячный бонус за поддержание высокого

¹⁰ Низкий сезон: 20 дней работа / 10 дней отдых, пиковый сезон (январь, февраль, июль, август, сентябрь): 3 недели работа / 1 неделя отдых

уровня безопасности – 23 – 33,4 тыс. рублей / 345 – 500 долларов США. По завершении 3-летнего контракта *Skymark Airlines (Япония)* выплачивает бонус 600,8 тыс. рублей / 9 тыс. долларов США.

Таким образом, условия труда пилотов за рубежом, в основном в Азии представляются более конкурентоспособными как с точки зрения оплаты труда, так и дополнительных льгот. Это обстоятельство подтверждает тот факт, что за период с 1 января 2015 по 1 июня 2017 г. на работу в азиатские страны устроились более 300 командиров воздушных судов.

Справочно: в рамках исполнения поручения Департамента промышленности и инфраструктуры Правительства Российской Федерации от 19 июля 2018 г. № П9-37495 о проведении анализа ситуации с рынком труда пилотов гражданской авиации (зарплаты, отпуска, конкурентоспособность условий труда в сравнении с мировыми авиакомпаниями) Аналитическим центром при Правительстве Российской Федерации (далее – Аналитический центр) были направлены следующие запросы:

- в авиакомпании ПАО «Аэрофлот», ПАО «Авиакомпания «Сибирь», ПАО «Авиакомпания «Ютэйр», ОАО «Авиакомпания «Уральские авиалинии», АО «Авиакомпания «Россия» о представлении данных о средних заработных платах командиров воздушных судов и вторых пилотов, а также о системе оплаты труда, механизмах и критериях премирования; о льготах и гарантиях, входящих в социальный пакет; среднегодовой и среднемесячной продолжительности полетного времени; обеспеченности летными кадрами и динамике движения (оттока) персонала (исх. письмом от 27 июля 2018 г. № 01-12/2143) и аналогично в Росавиацию (исх. письмом от 27 июля 2018 г. № 01-12/2142);
- в Шереметьевский профсоюз летного состава о направлении позиции по вопросу конкурентоспособности условий труда и заработных плат российских пилотов гражданской авиации (исх. письмом от 27 июля 2018 г. № 01-12/2141).

В соответствии с запросом Аналитического центра сведения направлены ПАО «Аэрофлот», ОАО «Авиакомпания «Уральские авиалинии», АО «Авиакомпания «Россия», а также частично ПАО «Авиакомпания «Ютэйр». До настоящего времени информация от ПАО «Авиакомпания «Сибирь» и Шереметьевского профсоюза не поступала. Росавиацией в рабочем порядке направлены сведения по отдельным авиакомпаниям.

Аналитическим центром обобщена представленная информация и проведен анализ условий труда пилотов гражданской авиации в сравнении с мировыми авиакомпаниями. Для проведения анализа использованы сведения, размещенные на официальных сайтах в сети интернет российских международных авиакомпаний, рекрутинговых агентств, профессиональных форумов, а также Международной организации гражданской авиации (ИКАО) и Международной ассоциации воздушного транспорта (ИАТА).

