Нынешний 2019 год для компании «Аэрофлот» как-то, прямо скажем, не задался. Здесь и аварии самолетов, самой страшной из которых стала трагедия с «Суперджетом» в Шереметьеве. И убытки, которые несет корпорация, и многое другое.

Что касается аварий , то в этом году их было три. Первая – 21 января 2019 года, когда «Боинг 737», следовавший по маршруту Астана - Москва, съехал с полосы на грунт. К счастью, никто в итоге не пострадал. Следующая – 3 февраля, рейс Белград - Москва. Задымление салона, посадка в ближайшем аэропорту, к счастью, тоже без жертв. Ну и трагедия с «Сухим», когда погибли 40 пассажиров и 1 член экипажа.

Кстати, в итоге выяснилось, что с «Сухим» «Аэрофлот» разрывать контракт не будет и закупит новые «Суперджеты» для обеспечения своих рейсов, что, в общем, тоже вызвало общественный резонанс и некоторое непонимание у потенциальных пассажиров.

Финансовые дела у компании также идут не то чтобы гладко. По итогам первого полугодия 2019-го убыток компании составил 8,8 млрд рублей и вырос по сравнению с аналогичным периодом прошлого года в три раза. И по утверждению ряда аналитиков, убытки компании будут продолжать расти.

Вспомним еще и скандальный случай с голодовкой главы профсоюза бортпроводников Шереметьево, который хоть и является самым малочисленным профсоюзом, относящимся к «Аэрофлоту», но само событие тоже оказалось весьма громким в медийном плане. Голодовка главой профсоюза была объявлена с целью «повысить зарплаты и изменить отношение начальства».

И не то чтобы сотрудники «Аэрофлота» получали уж совсем копейки, но, кажется, определенные проблемы есть у компании и в этом направлении. Особенно если учесть тот факт, что, хоть компания и не раскрывает доходы своего руководства, известно , что «средний годовой доход члена правления превышает средний годовой заработок рядового сотрудника в 50–300 раз». Это, правда, данные за 2017 год. Но есть мнение, что если и была какая-то динамика в плане разрыва зарплат, то явно не в сторону сокращения этого разрыва, а скорее, наоборот.

Вообще же про странные и «непрофильные» траты компании информации довольно много. К примеру, по информации телеграм-канала «Кремлевский мамковед», «авиакомпания «Аэрофлот» была уличена в покупке ботов для своего Instagram. После трагедии в Шереметьеве на странице компании, под постом о погибших при пожаре в SSJ-100, стали появляться десятки положительных отзывов. Многие называли «Аэрофлот» своей любимой и лучшей компанией в России».

Однако «Аэрофлот» закупает не только ботов. Относительно недавно имел место скандал с закупкой компанией на 2,7 млрд рублей элитных чехлов для салонов бизнес-класса. Это, повторимся, при убытках только за первую половину года в почти 9 млрд.

Кстати, когда новость об «элитном зачехлении» дошла до широких масс, у общественности такие траты тоже особого понимания не встретили. И менеджеры «Аэрофлота» снова стали закупать ботов и «лидеров общественного мнения», чтобы те в комментариях и своих социальных сетях «создавали позитивный имидж компании». И это снова довольно крупные суммы, которые пойдут непонятно куда, а не на техническое обслуживание бортов, предотвращение аварий и прочие очевидные, но такие скучные вещи.

Понятно, что от катастроф не застрахован никто, и авиакатастрофы, аварии разной степени тяжести, к сожалению, случаются. Но, думается, если тратить деньги не на «блогеров в Инстаграме», а, например, на зарплату рядовым сотрудникам, пилотам и проводникам, то эффект может получиться несколько более действенный. Ну и, например, относиться к тем самым сотрудникам как-то лояльнее, что ли.

Еще можно попробовать все же обеспечивать лучшее качество техобслуживания бортов. Чтобы в них ничего не дымилось и не загоралось. Ну просто чтобы потом не заказывать все тех же ботов и «лидеров общественного мнения». Оно вроде бы дешевле получается. Тем более при убытках в 9 млрд за полгода.

Ну и финальный вопрос: топ-менеджеры компании как минимум в 2017 году получали в «50–300 раз больше, чем рядовые сотрудники», – а за что? За вот такой эффективный менеджмент в социальных сетях? Есть мнение, что именно за него получали и получают.

Правда, остается непонятным, какое отношение все эти прогрессивные управленческие модели имеют к гражданской авиации.

(www.pravda.ru)