

МИНИСТЕРСТВО ОБРАЗОВАНИЯ И НАУКИ РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ
ФЕДЕРАЛЬНОЕ ГОСУДАРСТВЕННОЕ БЮДЖЕТНОЕ
УЧРЕЖДЕНИЕ НАУКИ
ВОЛОГОДСКИЙ НАУЧНЫЙ ЦЕНТР РАН



Серия **ИНФОРМАЦИОННЫЙ**
ВЫПУСК № 34 (1640)
«ЭКОНОМИЧЕСКИЕ ПРОЦЕССЫ»

ВолНЦ РАН продолжает знакомить своих подписчиков с наиболее интересными, на наш взгляд, публикациями, затрагивающими актуальные вопросы российской экономики и политики.

В выпуске представлена статья В. Смоленцева «Почему опускаются крылья?», опубликованная в газете «Завтра», № 11, март 2019 г.

Вологда
март 2019

Почему опускаются крылья?

Служебные тяжбы боевых лётчиков

На прошлой неделе в Сети оказались выложенными снимки черновых копий документов, в которых перечислены жалобы лётчиков группировки Воздушно-Космических сил (ВКС) РФ в Сирии на действия вышестоящего начальства. Лётчики жалуются на неуважительное отношение к лётному составу, привлечение лётчиков к несвойственным им хозяйственным работам, несоблюдение норм труда и отдыха лётного состава, что в конечном итоге ведёт к небоевым потерям лётного состава.

Очень хочется услышать официальный комментарий МО по этим фактам. Насколько они реальны?

К сожалению, проблем в нашей боевой авиации накопилось действительно много. Вслед за лётчиками группировки ВКС в Сирии готовы жаловаться и лётчики Военно-транспортной авиации (ВТА), где проблем накопилось больше всего. Нагрузки на «транспортников» всё время растут. На сегодняшний день экипажи Ил-76 или Ан-124 налётывают в год в среднем по 500-600 часов – это многие недели вдали от базового аэродрома, и эти недели превращаются для авиаторов в недели выживания. Для экипажей ВТА давно уже стали нормой полёты впроголодь и без «командировочных». Бюрократическая процедура получения пайков для перелётов настолько сложная, а отчётность по ним настолько «выедающая мозги», что экипажи предпочитают летать вообще без пайков, беря с собой из дома, кто что может, или покупая еду в местах посадки. Конечно, лётчиков обязаны кормить в лётных столовых на аэродромах посадки, и кормят! Но только если они попали под время завтрака, обеда или ужина. А это бывает лишь эпизодически. Чаще приходится питаться чем придётся, что явно не лучшим образом сказывается на здоровье. Ведь лётчики неделями находятся в командировках.

Такая же ситуация и с «командировочными». Чтобы их получить, нужно обойти кучу кабинетов и получить массу подписей, причём часто не в своём гарнизоне, а в вышестоящем финансовом

органе за сотни километров от «точки». А вылетать надо «срочно», «сейчас». Вот и вылетают, забирая из семейного бюджета свои кровные. И не факт, что государство их потом компенсирует. Экипажам периодически приходится ночевать не в лётных профилакториях, а в обычных городских гостиницах за плату. И тут снова столько бюрократических ям и камней, что надеяться на быстрое возмещение затрат бессмысленно. Есть города, которые входят в специальный перечень оплачиваемых и за проживание в местных гостиницах обязательна денежная компенсация, но периодически задачи заносят экипажи на аэродромы городов, не входящих в этот список, и тут уже действуют только командировочные нормы – точные, в которые нужно уложиться и по ночёвке и по питанию. Разница – из собственного кармана. А если это карман, к примеру, бортстрелка с его зарплатой в 30 тысяч рублей? В лучшем случае к концу года бухгалтерия перечислит командировочные, которые, возможно, покроют траты. Но чаще не покрывают.

Все обращения к командованию навести здесь порядок завершаются сакраментальным: «Вы в первую очередь военнослужащие, а это значит, что приказы нужно выполнять, а не обсуждать!» Выполняют! Не обсуждают! Уже стало нормой, что полёты «без отдыха» и переработка часов фиксируются только на бумаге – без всякой компенсации не то что денежной, а даже положенными сутками к отпуску – летать некому! То, что санаторно-курортное лечение, которое полагается лётному составу, превратилось в пустую фикцию – никто уже даже не вспоминает. Главное хоть отпуск дают. А на все вопросы опять-таки один ответ: «Военнослужащие должны стойко переносить тяготы и лишения службы...» И переносят!

При этом Госдума уже четыре года не индексирует денежное содержание военных и из некогда высокооплачиваемых госслужащих, военные сегодня скатились со своими 40—50 тысячами рублей в скромные середнячки, уступая в зарпла-

тах даже врачам и учителям в крупных городах. Сегодня военный лётчик первого класса в звании капитан-майор получает около 80 тысяч рублей, такой же лётчик, летающий в не очень крупной гражданской авиакомпании, получает 150—250 тысяч рублей; в «Аэрофлоте» вообще — 500 тысяч и больше. А члены экипажей ВТА при такой за- предельной нагрузке получают от 30 до 60 тысяч.

Так стоит ли удивляться, что при таком отно- шении авиаторы ВТА легко расстаются с армией, как только достигнут пенсионного возраста и полной выслуги? И тут ещё и слухи о том, что в недрах Думы зреет закон, по которому зарабо- танные военными пенсии будут им выплачивать- ся лишь по достижению всё тех же сакраменталь- ных 65 лет...

...Вообще, «золотой век» военных зарплат длился недолго. Ещё в 2014 году, после всех по- вышений 2012 года, средняя зарплата офицера составляла (в переводе в доллары) около полутора тысяч, а у лётчиков, моряков и тех, кто служил в особых условиях (Север, базы за границей и т.п.), могла достигать трёх тысяч. Но сегодня, заботами правительства и Думы офицер в звании капита- на-майора получает лишь 700—800 долларов. При этом сегодня именно на плечах военных лежит ответственность за сохранение стабильности, они несут службу в Сирии, борются с международным терроризмом. Но с каждым годом всё за меньшее денежное содержание. И очень скоро мы можем снова оказаться в ситуации, когда престиж воен- ной службы снова покатится вниз...

Владислав Смоленцев