

Добрый день, уважаемые коллеги!

Начать свое выступление хочу с одного исторического факта. На конференции в Ялте после войны, когда руководители трех держав СССР, Англии и США решали будущий миропорядок Черчилль (Рузвельт) высказал мысль, что надо бы спросить мнение «Папы», имея в виду Римского папу, на что Сталин задал простой, но очень емкий вопрос: «А сколько за ним стоит дивизий?». А что мы видим сейчас в миропорядке, с Россией стали считаться только тогда, когда она всему миру показала включая Сирию на что она способна. В этом смысле ничего со времен сотворения мира не изменилось, к сожалению, всегда считались и продолжают считаться только с силой, которая может постоять за себя. К чему это я? А мы как профсоюз являемся ли той силой, с которой считаются работодатель и власть? Факты говорят о том, что нас пилотов в принципе много, но исходит ли от нас хоть какая-то сила способная постоять за себя. Я не имею в виду физическую силу, как элемент физического уничтожения врагов, я говорю о нравственном объединении людей способных вместе цивилизованно отстаивать свои правовые и трудовые интересы. Надо нам всем понять, что без объединения усилий нам никогда не победить эту гидру в лице чиновников и работодателей, ведь мы знаем, что убирая одного, на его смену приходят два, а как мы знаем, жадность и глупость не имеет границ. Поэтому только общими усилиями мы сможем отстоять те завоевания, которые мы имеем и на которые очень сильно в настоящее время покусились и работодатели, и чиновники. Видите, я даже не говорю о новых завоеваниях профсоюза, потому что, к сожалению, могу констатировать нашу разобщенность, да Вы и сами всё это знаете не хуже меня и при этом видите в какой обстановке находится гражданская авиация и её развитие. На этом фоне кризисные экономические процессы усугубили и без того плачевное её состояние и увеличили наши трудности по отстаиванию интересов летного состава. Мы знаем, что прошла большая волна сокращений летного состава и что мы видим, пока одних сокращали, другие как страусы спрятали голову в песок и думали, что им не дадут пинка под зад, а ведь дали. Неужели надо ждать пинка под зад, чтобы пришло понимание, что надо бороться против сокращений и любых наступлений на интересы летного состава не тогда когда они наступят, а ещё на дальних подступах, как например Россия вела борьбу с Игил в Сирии, чтобы эта террористическая организация не проросла корнями у нас в стране. Я понимаю, что трудно пересилить себя и идти бороться за того парня или бороться за ещё не отнятые завоевания, пока у тебя все в шоколаде. Но ведь потом-то может быть поздно. Тому много примеров, например в авиакомпании «Россия», когда сокращали пилотов с Ан-148, другие пилоты в этой же авиакомпании безучастно смотрели на это со стороны, а когда дошел черед до сокращения с Боинг- 767, как то им захотелось, чтобы не только они в одиночестве возмущались против их сокращения. Однако они опять остались одни со своей бедой. В Питере совместно с другими нелетными профсоюзами, подчеркиваю нелетными профсоюзами, была организована акция протеста против сокращения пилотов из авиакомпании Россия. К сожалению, такого рода солидарных действий пилоты Ан-148 не дождались от своих коллег пилотов,

летающих по всей России, да по правде говоря, надо сказать, что они и сами-то не все морально были готовы к открытым протестным действиям. К сожалению, мы не таким широким движением выступили против, когда реально посадили наших коллег пилотов из Шереметьевского профсоюза в тюрьму, но которых поддержали даже иностранные пилоты. Такая безучастность делает нас слабее и дискредитирует все профсоюзное движение, а самое главное, мы превращаемся, как люди, в нравственных калек и именно поэтому вынужденно уступаем свои завоеванные позиции. Горькая правда заключается ещё и в том, что у выбранного вами президиума, осознание об отсутствии реальной силы, на которую можно положиться для решения важных задач, о которых говорится на съезде, вынуждает президиум в своей работе порой искать компромиссы, а не жестко отстаивать наши интересы. Да и ещё, в рамках общего ухудшения в стране трудовых прав и социальных гарантий, все сложнее и сложнее найти юридические аспекты, по которым можно что-либо отстоять. При этом надо учитывать, что многие чиновники и работодатели порой даже не понимают, о чем мы с ними говорим, исходя из их общей и особенно профессиональной некомпетентности, но с непреодолимым упрямством они твердят как мантру, а я так хочу и все тут, невзирая ни на какие ссылки из документов или логику административного управления. Один из наглядных примеров, как ни старался в течение более 2-х лет сопротивляться наш президиум, но был принят закон, по которому иностранным пилотам разрешили летать в нашей стране в качестве КВС, и без всяких ограничений имеющихся на западе, при этом сокращения пилотов идущее в нашей стране их никак не коснётся. Вот так приняли закон. Или аттестация авиационного персонала. После катастрофы в Казани она задумывалась как повышение компетентности руководителей в авиакомпаниях, а на практике нам представили проект закона о ещё одном контроле летного состава, при этом чиновники не скрывают, что это будет удобный механизм расправиться с неудобным пилотом и, что важно, это будет на законных основаниях. Ещё пример. Это всем известный Приказ №139. Дошло до того, что через Предписание прокуратуры Минтрансу пытаются в жесткой форме убрать из него понятие первичной профсоюзной организации именно летного состава и заменить понятием трудового коллектива, что означает, за нас смогут принимать решения на местах не сами пилоты, а другие члены трудового коллектива и какие они за нас примут решения, так мы с Вами и будем работать и отдыхать. Вот такого рода бред сыпется все больше и больше. В этих непростых условиях профсоюз летного состава ведет свою кропотливую работу. Необходимо отметить, что на профессионализм по знаниям, который накопился у членов профсоюза и у членов президиума обращают внимание и чиновники, что, наверное, приводит их к разочарованию, ведь договариваться всегда проще и легче с невеждой. Поэтому и позиция их понятна, они начали отрицать очевидное, опираясь на административный ресурс, а нам, к сожалению, нечего противопоставить этому. Но как мне кажется, именно наш профессионализм, основанный на знаниях и логике подачи материала в рамках независимого суждения, заставляет сейчас обращаться к нашим специалистам за консультациями и за экспертными оценками чиновников и работников из разных

ведомств и министерств, понимающих важность нахождения правильных решений для развития страны в правильном направлении. Это хороший признак, того что наше мнение будет услышано и оценено. Я, как и другие, параллельно с профсоюзной работой, привлекался и привлекаюсь к такой работе по просьбе правоохранительных органов. Поверьте порой это большая, объемная по используемому материалу кропотливая работа, не позволяющая право на ошибку, так как за ней стоят судьбы людей, по которым принимаются судебные решения. При этом уверенно могу сказать, что эта работа позволила мне глубже понять и оценить существующие проблемы гражданской авиации, как с юридической точки зрения, так и с подходом её развития, а также посмотреть на гражданскую авиацию с неизвестной нам другой стороны.

Однако мне больно видеть, что сегодня, на этом съезде отсутствуют представители пилотов из многих авиакомпаний, как нам кажется, по разным причинам или из-за отсутствия в их авиакомпаниях первичек или из-за отсутствия денег, думаю, что можно найти ещё кучу аргументов по их отсутствию. Но, на мой взгляд, это говорит только об одном аргументе, о нашей нравственной несостоятельности как гражданина и пилота, понимающего важность объединения усилий и сплоченность в отстаивании интересов самих пилотов, когда беда одного станет болью другого и он придет ему на помощь. Однако многим сейчас кажется, что наличие шоколада в их жизни будет вечным и что их минует чаша горечи, конечно, дай-то им Бог, но мир непрост, совсем не прост.

Очень не хотелось бы именно сейчас в трудные времена для страны, а стало быть и для летного состава, растерять возникшее доверие к нам со стороны власти и не воспользоваться трудными временами для нашего объединения. Не знаю почему, но особенность русских людей такова, что мы можем объединяться только тогда, когда нам плохо. Главное не упустить момент, когда настанет уже необратимо плохо.