№30 (16) • октябрь 2015

НАШ ГОЛОС

издание территориальной профсоюзной организации Железногорска российского профсоюза работников атомной энергетики и промышленности tpo-железногорск.рф tpo2931@rambler.ru

Ко Дню учителя

Виктор АФЕРЕНКО:

«ДЕТЕЙ НУЖНО УЧИТЬ ПОЗНАВАТЬ ЖИЗНЬ»

Стр. 4

ОТКРОВЕННО ГОВОРЯ

«Наш голос» всегда выступал в поддержку интересов транспортников. В самые сложные времена редакция держала руку на пульсе, информируя своего читателя о том, чем живет ПАТП, как справляется с объективными трудностями. Два года назад, в разгар экономического кризиса предприятия, у руля встал новый директор. Наш разговор с Сергеем ПЛОТНИКОВЫМ получился достаточно откровенным, без обиняков и «объездных путей». А как по-другому, если деятельность ПАТП по обеспечению Железногорска пассажирскими перевозками всегда на острие атаки?

ИЗ ДОСЬЕ «НГ»

Сергей Георгиевич ПЛОТНИКОВ, 57 лет. Родился в Новосибирске. Женат. Две дочери. Окончил Красноярский политехнический институт по специальности «Эксплуатация автомобильного транспорта». Стаж в автотранспортной отрасли – 34 года. Прошел путь по крутому профессиональному маршруту – от водителя автобуса до руководителя нескольких краевых автотранспортных предприятий.

Сергей ПЛОТНИКОВ:

«Кризис миновал. ПАТП пошло на поправку»

– Сергей Георгиевич, называть Вас новым человеком в ПАТП уже некорректно. Однако нетрудно догадаться, что в эти два года работы здесь Вам было не до откровений. Хотелось бы несколько сократить дистанцию и рассказать, кто Вы, откуда, как оказались в профессии.

– Отец шоферил. И меня, совсем пацаном, посадил за руль. В пять-шесть лет я уже начал водить его ГАЗ-51. Сначала на коленях у отца рулил, а подростком уже самостоятельно крутил баранку грузовика. Но никогда не думал, что и сам буду работать в этой отрасли. Занимался профессионально 12 лет биатлоном, был в сборной, учился в физкультурном техникуме. Но здоровье подвело, и пришлось на полном ходу менять планы. Еще в Новосибирске окончил автошколу. Женился, переехал в Дивногорск. Первое место работы – водитель автобуса на крупном краевом предприятии ПАТП-2. Через год перешел в ПАТП Дивногорска, заочно учился в институте. 28 лет отдано этому предприятию, 15 из них я был его директором.

– Внушительный трудовой путь.

– Дальше был Красноярск. Работал по профилю в нефтяной компании, затем директором одного из мощнейших в крае автотранспортных предприятий из группы компаний ОАО «Автоколонна-1967». А с июля 2013 года тружусь в Железногорске. Так что в профессии – на будущий год уже 35 лет. Работу свою люблю, без техники жить не могу. Считаю своим долгом пропагандировать труд автомобилиста. Несколько десятков лет являюсь постоянным участником краевых и межрегиональных конкурсов профмастерства, сначала среди водителей, потом – среди руководителей. В 2013-м, выступая уже в составе железногорского ПАТП, занял первое место в личном и командном первенствах.

– Это уже называется «призвание». Сергей Георгиевич, что подсказывал опыт, когда Вы столкнулись с проблемами железногорского ПАТП?

– Проблемы ПАТП Железногорска – это проблемы отрасли в целом. Мне есть с чем сравнивать. Водитель автобуса сегодня – профессия дефицитная, найти достойного трудно. Ведь важно, чтобы человек именно любил это дело, не был временщиком, чувствовал ответственность за жизнь пассажиров. Не та зарплата – согласен. В советское время у водителей был достойный заработок. Да и подготовка была на высоте, автошколы какие существовали. Потом наступил период спада, а затем и развала автотранспортной отрасли... Сейчас потихоньку наметилось восстановление.

– Самое время от общего к частному перейти.

– Первое, с чем столкнулся и что лежит на поверхности, как и везде по краю, – изношенный подвижной состав. Да и водительский состав к тому времени уже был на стадии максимального увольнения. В общем, по предприятию на тот момент были такие цифры: 460 человек общая численность, которая через три месяца упала до 400. Водителей автобусов было 160. Муниципальный заказ выполнялся на 50%. Сегодня в штате вновь 460 человек, водителей автобусов уже 192. Исполнение муниципального заказа подошло к 80 процентам.

– Как удалось переломить ситуацию?

– В целом, в железногорском ПАТП есть професиональный костяк, на нем предприятие и стоит. Тем не менее, нам пришлось распрощаться с людьми, которые, видимо, осознавая свою исключительность, позволяли себе, скажем так, не соблюдать внутренний распорядок. Было очевидно, что на водителей молились, сдували с них пылинки. И чтобы двигаться дальше, пришлось идти на непопулярные меры. Мы усилили контроль над всеми производственными процессами. Так, из-за ужесточения требований у нас полностью сменился состав механиков, выпускающих автобусы на линию. Контроль над техническим состоянием транспортных средств – основа, обеспечивающая безопасность движения. Мы перевозим самое ценное – людей. Нас учили, и мы это крепко усвоили – нет ничего дороже человеческой жизни. Собственно, гайки были закручены на каждом этапе производства, потому как вопросы дисциплины актуальны всегда.

Благодаря поддержке администрации Железногорска мы с февраля 2014 года подняли заработную плату водителям за баланс рабочего времени на 25-27%, остальным зарплату индексировали. В среднем заработок водителя сегодня – на уровне краевого центра, составляет порядка 30 тысяч рублей. Люди наконец-то пошли к нам. Видимо, сказывается общая экономическая ситуация – в кризисное время закрываются предприятия. Но основной фактор стабилизации кадрового состава, на мой взгляд, – увеличение зарплаты. Однако для нормальной работы нам недостает 30-40 человек.

– А что с подвижным составом?

– Честно говоря, в начале своей работы здесь я пережил настоящий кошмар. 22 автобуса стояли на консервации, два были полностью разукомплектованы. В один из дней сентября 2013 года стояло в ремонте 40 машин! Причину вижу в том, что на работу принимались малопроверенные люди со стороны, частично завезенные из районов. Понимаю, что на момент катастрофического урезания бюджета предприятия это была вынужденная мера. Но ее результатами стало варварское отношение к технике. 20 машин из законсервированных нам тогда огромными усилиями все-таки удалось вывести на линию.

Сегодня в подвижном составе 142 единицы техники, в том числе 111 автобусов, из них 6 детских. 105 работают на перевозках. В сентябре 2015 года мы получили 10 новеньких автобусов ПАЗ 320414-05.

Коэффициент выпуска на линию сегодня – 0,8-0,9. Порядка 15 автобусов стоят на обслуживании, ремонте. Процент технического износа высок, около 60 единиц автопарка подлежит списанию – пробег уже за 700 тысяч. Тем не менее, на линию выходят возрастные ЛиАЗ-677 с пробегом более одного миллиона километров, восемь «Икарусов» – более полутора, два «Икаруса» – с пробегом более двух миллионов километров.

– Есть же еще ресурс получения автобусов по краевой инвестиционной программе?

– Есть, но пока только на бумаге. Проблема в дефиците краевого бюджета. По утвержденной министерством транспорта Красноярского края программе ПАТП Железногорска должно укрепить свой автопарк пятью автобусами большой вместимости и десятком – средней. Я смотрю трезво на ситуацию – 80 процентов муниципальной собственности края в этом секторе изношены. Производить замену подвижного состава, включая в тариф инвестиционную стоимость, значит удорожить услугу населению. На это никто не пойдет.

– Сергей Георгиевич, мы с Вами беседуем в самый канун профессионального праздника. Есть возможность с большой трибуны обратиться к своему коллективу.

– История ПАТП Железногорска насчитывает гораздо более тех двадцати лет, что обозначены в наших уставных документах. Порядка сорока наших сотрудников-ветеранов – выходцы из старейшего автотранспортного предприятия Исполкома горсовета Красноярска-26. У многих в трудовой книжке – всего одна запись, и почти сорок человек имеют трудовой стаж свыше 30 лет. Естественно, что в ПАТП за это время сложились свои традиции, которые искренне желаю коллективу сохранять и преумножать. Я видел много автотранспортных предприятий Красноярского края. И с уверенностью могу сказать, что основные фонды, боксы, помещения ПАТП Железногорска – одни из самых лучших по своему состоянию. Еще рад констатировать, что наши экономические показатели все увереннее прибавляют в росте. Конечно, предприятию необходимо развиваться, и нам всем вместе нужно сегодня хорошенько потрудиться, чтобы заработать на новое оборудование, на обновление подвижного состава. Нам надо приложить немало усилий, чтобы поставить на ноги приходящую на предприятие молодежь. Хочется, чтобы каждому сотруднику работа доставляла удовольствие. Водителям желаю безаварийных дорог и качественной работы без жалоб. Всем доброго здравия и благополучия в семьях. С наступающим Днем автомобилиста, коллеги!

Светлана БОДРОВА

Что посеешь, то пожнёшь

Главный редактор Василий ЮРЧЕНКО

К началу осени правительственные структуры выдали обильный урожай секвестирующих инициатив. Росстат, например, предлагает ввести новую методику подсчета средней зарплаты в регионах. Проще говоря, учитывать будут не только заработок на предприятиях и в организациях, но и доходы индивидуальных предпринимателей и их наемных работников.

Профсоюзы, оценив последствия такого шага, предложили не торопиться и хорошенько подумать. Не нужно быть семи пядей во лбу, чтобы понять: средний размер зарплаты по новой методике будет значительно ниже, так как неформальный сектор экономики, в отличие от легального, обнародует далеко не все, что «заработано непосильным трудом». А так как средний заработок всегда учитывался субъектами РФ при формировании экономической политики, то нововведение может негативно сказаться на исполнении указов Президента по повышению зарплаты бюджетников: ведь их доход зависит от размера средней зарплаты по региону.

Минтруд, в свою очередь, выступает за то, чтобы сохранить пониженный тариф страховых взносов в государственные внебюджетные фонды до 2018 года включительно. Сейчас обязательные для работодателей выплаты составляют 30% (22% в Пенсионный фонд, 2,9% в Фонд социального страхования и 5,1% в Фонд обязательного медстрахования). А выпадающие доходы из бюджетов фондов предполагается компенсировать как обычно – из бюджета РФ.

Профсоюзы такой подход категорически не устраивает. Ведь повышенные нагрузки на федеральный бюджет будут провоцировать правительство на выработку мер, ухудшающих пенсионные права работников и пенсионеров. И опасения отнюдь не беспочвенны: буквально на днях Минфин при подготовке проекта бюджета на 2016 год выступило с предложением проиндексировать пенсии только на 4%. Председатель ФНПР Михаил Шмаков назвал инициативу не лучшей идеей, заявив, что пенсии, учитывая напряженность бюджета, можно проиндексировать в два этапа – в начале года и в середине, но не на смехотворные 4%, а на реальный уровень инфляции, который сегодня даже в официальных источниках обозначается как 21%. Словом, лозунг «За справедливую бюджетную политику!», под которым в этом году 7 октября пройдет Всемирный день действий профсоюзов, актуален как никогда.

Рабочий график профактива ТПО Железногорска этой осенью тоже насыщенный. В ближайших планах – участие во встрече профсоюзов Красноярского края с губернатором Виктором Толоконским и разговор за круглым столом с вновь избранным Главой города Вадимом Медведевым. Один из ключевых вопросов, который реально решить на местном уровне – возобновление финансирования мероприятий по социальной поддержке бюджетников: в текущем году программа, исправно работавшая несколько лет, была приостановлена из-за большого дефицита городской казны. Здесь, на мой взгляд, тоже уместно подумать наперед. Польза от реализации программы значительно перевешивает ее денежный эквивалент, ведь забота о людях была и остается самой надежной инвестицией в будущее.

О людях – известных и рядовых, работящих, ответственных, надежных – как всегда, предлагает поговорить «Наш голос». День автомобилиста – хороший повод обратиться к специфике «транспортных» профессий, которыми так богато Пассажирское автотранспортное предприятие, и поздравить с профессиональным праздником трудовой коллектив ПАТП.

Радует и то, что позиция газеты созвучна жизненному кредо одного из наших сегодняшних героев – учителя и краеведа Виктора Аференко. Виктор Александрович всю жизнь работает с людьми и для людей, и как никто другой знает, как следует «сеять разумное, доброе, вечное», чтобы получить добрые всходы. Следовать его примеру – вполне посильная задача, и с ней успешно справляются десятки железногорских педагогов. Им, увлеченным и преданным школе, – наш октябрьский букет поздравлений! А всем нам – настойчивости, мудрости и дальновидности. Кризисы заканчиваются – дела остаются.

О ТЕКУЩЕМ МОМЕНТЕ

Олег ШИКОВЕЦ:

«Профсоюз ПАТП укрепляет свои ряды»

Недавняя критическая ситуация на ПАТП сегодня идет на убыль. Находят понимание и решаются на уровне города вопросы повышения заработной платы водительскому составу. За счет городского бюджета обновляется изношенный автопарк. Народ автомобильный наконец-то, образно говоря, слез с баррикад. И можно спокойно поговорить о текущих стабилизационных моментах с председателем профсоюзного комитета Пассажирского автотранспортного предприятия Олегом ШИКОВЦОМ.

– Олег Николаевич, как начальник автоколонны и профсоюзный лидер предприятия как оцениваете процессы, происходящие в последнее время в ПАТП?

– Могу отчитаться по вверенному мне участку. Автоколонна №1 численностью 90 человек работает исправно, выполняет все возложенные на нее обязанности. В нашем распоряжении 85 единиц подвижного состава, износ порядка 50 процентов. Это не самый худший показатель. Однако все держится на водителях, их добросовестности, ответственности, уважению к профессии и коллегам. Сильный костяк удерживает ситуацию на плаву. Приходящие молодые ребята вроде и настроены работать, но не выносят натиска наших трудовых будней. У нас нет кадровой беготни. Текучка минимальна. Народ понимает друг друга с полуслова, люди давно работают плечом к плечу – колонна держится!

– А внешние факторы как действуют?

– Раздражающе. Все труднее становится работать, особенно на пригородных маршрутах. Законотворчество утяжеляет взаимодействие с контролирующими органами. Нелегко удовлетворять претензии Госавтоинспекции, транспортной инспекции, атакующих «зеленых» на предмет загазованности. На городских перевозках тоже свои сложности. Дороги узкие, забиты до отказа транспортом, за рулем которого все чаще сидят ничего не подозревающие о корректном поведении на дорогах горе-водители. Безусловно, это проблемы не самого ПАТП, но именно наши водители на коротких городских дистанциях обязаны без права на ошибку реагировать на аварийные ситуации на дорогах.

– В большинстве случаев же именно так и происходит?

– Я вам отвечу так. На нашем предприятии работает наилучший контингент водителей. ПАТП – это кузница водительских кадров для всего города. Когда мы проводим свои конкурсы профмастерства – душа радуется, глядя на наших людей.

– Вот мы и подошли вплотную к вашей профсоюзной деятельности. Конкурсы «Лучший по профессии» – разве это не обязаловка?

– Наши конкурсы профмастерства – это праздник! Настоящий праздник для профессионалов-автомобилистов. Мы никого не загоняем. Как только приближается известная дата, приуроченная ко Дню автомобилиста, народ идет самостоятельно, записывается на участие. Надо видеть лица наших коллег на торжественном построении! Это замечательное, необыкновенно зрелищное мероприятие, когда представители основных профессий транспортников – водители, слесари-ремонтники, кондукторы – с азартом включаются в соревновательный процесс. Игра, как говорится, стоит свеч. Три первых места, согласно положению о конкурсе, гарантируют повышение классности водителям.

– Как сегодня складываются отношения руководства предприятия с профсоюзом?

– По всем важным вопросам у нас – взаимодействие. Мы работаем в рамках коллективного договора, основные принципы которого выполняются сейчас безотлагательно. Вовремя выдается зарплата. Обеспечиваем работающих спецодеждой, моющими средствами. Провели первый этап аттестации рабочих мест, до конца года завершим второй. У нас бойкая трехсторонняя комиссия по охране труда. Все спорные трудовые вопросы стараемся решать внутри предприятия.

– А насколько сильно потрепала профсоюзные ряды предприятия нестабильная экономическая ситуация последних лет?

– В 2009 году, когда я только был избран председателем профкома, наш комитет насчитывал 256 человек. Потом в связи с увольнениями, волнениями, другими объективными жизненными ситуациями численность упала до 195. На сегодняшний день ситуация с профчленством заметно стабилизировалась. В наших рядах уже 220 человек.

– Коллектив ПАТП всегда был славен своими дружными выездами на природу, в учреждения культуры. Сохранились ли традиции?

– А как же! Как и прежде, руководство предприятия по заявке профсоюза выделяет бесплатный транспорт, и мы своей дружной компанией едем на Красноярское море, в заповедную зону «Столбы», в цирк. Зимой так же дружно плаваем в бассейне и посещаем группу здоровья. У нас работает Совет ветеранов. Заслуженные люди предприятия все у нас на карандаше, и ни один праздник не обходится без их участия. Помогаем своим людям в трудных жизненных ситуациях. Общественная жизнь в ПАТП по-прежнему бьет ключом. Тяжелые времена проходят, а добрые традиции всегда остаются с нами.

МЫ ХОТИМ, ШОФЕР, ЧТОБ ТЕБЕ ПОВЕЗЛО!

Безусловно, водители – передовой отряд Пассажирского автотранспортного предприятия. Тем не менее, здесь трудятся представители нескольких десятков профессий. И поэтому пожелание в заголовке адресовано каждому, кто считает День автомобилиста своим праздником.

ПАТП Железногорска – сложный производственный организм, обеспечивающий город, согласно муниципальному заказу, автотранспортными пассажирскими перевозками. Когда «Наш голос» приступает к рассказу о таких крупных организациях, то всегда стоит перед выбором. Либо заострить внимание читателя на материально-технической составляющей, которая, как товар лицом, наглядно демонстрирует уровень предприятия. Либо дать слово людям, которые эту производственную махину заводят, обслуживают, сохраняют, ежедневно на своем рабочем месте добросовестно выполняя профессиональные обязанности.

Сегодня редакция отдала предпочтение второму варианту – уж больно самобытный народ трудится в ПАТП.

«Работа сложная. Но – прикипел!»

Вадим МАРЬЯН, водитель междугородного автобуса

– Шоферил в армии, вернулся в город, получил категорию «D» и в 2002 году пришел на предприятие вслед за отцом Вячеславом Михайловичем, водителем автобуса. Начинал работать на городских перевозках, затем перешел на межгород.

Первый мой автобус был марки МАРЗ – производства Мичуринского авторемонтного завода. Ох, и тяжелая машина в управлении! Когда после него перешел на венгерский «Икарус», сразу почувствовал разницу. Ну а когда в 2007 году пересел на KIA, то первые ощущения были – вот это техника! На грани фантастики!

Сейчас с напарником Николаем Борисовичем Гожевым стоим на плановом ремонте – надо подделать подвеску, ходовую часть и так по мелочам много чего. Наш начальник автоколонны Олег Николаевич Шиковец следит за периодичностью: 15-20 тысяч километров пробег – вставай на ремонт. Промеж себя смеемся – чтобы колеса на ходу не отваливались! С запчастями сложно, с деньгами – тоже. Но вот устраиваем мозговые штурмы, выруливаем ситуацию вместе с начальником мастерских Сергеем Николаевичем Баландиным и слесарем-агрегатчиком Николаем Ивановичем Бурнатовым.

Как работа? Да сложная работа. Пассажирские перевозки считаются самыми ответственными – мы отвечаем за здоровье и жизнь людей. А пассажиры – народ сложный, каждый со своим характером. Подстраиваешься, входишь в положение, извиняешь. Редко – благодарят. Чаще – хамят. К этому привыкнуть трудно, но если любишь работу и людей – можно. Правда, выдерживают не все. Помимо психологических нагрузок у нас тяжелый режим работы. Начинаем, когда город еще спит, и заканчиваем, когда все уже пятый сон видят.

Самый первый график – 5.30 утра. «Дежурка» приходит в гараж без десяти пять. Водителю надо успеть пройти медосмотр, подготовить автобус к выезду, загнать механика на яму, чтобы проверил. В 5.30 садится за руль и до пяти вечера колесит по своему маршруту. И так каждый час на линию выходит следующий автобус. Последний возвращается в гараж почти в два часа ночи. Такая ответственная и напряженная работа, конечно же, требует соответствующей оплаты. Как я считаю – не меньше пятидесяти тысяч. Сегодня мы получаем чуть не в половину меньше. И чтобы заработать поприличней, идем на переработку. Но! Я отсюда никуда не уйду. Да, трудно. Да, устаешь, выматываешься. Но, что называется, прикипел к своей профессии. И ПАТП стало для меня родным предприятием.

«Как я съел собаку... на русских автомобилях!»

Захар ЗАЗИРОВ, слесарь по ремонту автомобилей

– На секретную стройку в стройбат призывался из Южной Осетии, моя родина – Цхинвал. Но грузинские корни прижились и в Сибири. Мне уже 73 года, я вырос в Красноярске-26 как специалист-автомобилист и не представляю себе другой участи.

Как и многих служивших в этих местах, меня пригласили остаться – рабочие руки здесь ой как требовались. Солдатом был на строительных работах в шахте, а после демобилизации устроился на авторемонтный завод «Сибхимстроя» слесарем, параллельно учился в профтехучилище. Работа была интересная – мы собирали грузовые машины, да и опыт получил огромный. Отработал в АРЗе ни много ни мало 30 лет. Потом начались плохие времена для строителей. А мэром Красноярска-26 тогда избрали Сергея Сергеевича Воротникова, с которым я был дружен – он трудился в РМЗ СХС, а я АРЗе, то есть через дорогу. Сергей Сергеевич мне сказал: «Захар, давай устрою тебя на хорошее предприятие. Будешь наши машины ремонтировать!»

Так в 1997 году я оказался в ПАТП. И все последние 19 лет занимаюсь ремонтом автомобилей, обслуживающих городскую администрацию. В силу специфики знаю назубок матчасть всех автомобилей. А на русских марках – собаку съел! Да и иностранные не хуже изучил и понимаю. Можно сказать, я их чувствую – где что болит, как поправить надо. Не хвалясь, скажу – могу отремонтировать любой автомобиль! Вот сейчас у меня на яме служебный «Фольксваген» Валерия Геннадьевича Головкина, начальника Управления образования. Так он со мной не только по служебному транспорту совет держит. Мы и личные автомобили обсуждаем. Он, как и многие, с кем работаю, консультируются у меня по разным вопросам.

Я человек немолодой, разменял восьмой десяток. Я вырос при автомобилях и, можно сказать, старею при них же. В жизни видел много что. Два года назад к нам пришел новый директор. Не знаю, как он не убежал от нас через два дня – так тяжело было! И не знаю, как он выкрутился, но предприятие заработало. И как автомобилист автомобилиста хочу похвалить его. Сергей Георгиевич – руководитель на своем месте.

«Предприятию трудно, но мы ему поможем!»

Николай КРИВЕНКО, старший кладовщик инструментального склада

– Моя трудовая биография инженера-механика сложилась в Казахстане. После окончания Новосибирского сельхозинститута, отделения механизации, работал по специальности. Вырос до директора Ремонтного завода сельхозтехники. В Красноярске-26 оказался в 1994 году. История известная – Советский Союз распался, начались негативные процессы в экономике Казахстана, вынужден был поменять место жительства.

В ПАТП с 1995 года. До выхода на пенсию в 1998 году был мастером цеха. А потом тогдашний директор ПАТП Михаил Акентьевич Захаров предложил перейти кладовщиком. Вот, собственно, 20 лет уже на предприятии.

В чем работа заключается? Да как на любом складе: приемхранение-выдача. Отреставрированные в цехах детали получаю. Надо ставить на автобус – выписываю. Или оборотка. Списали коробку передач, двигатели, мосты – сдали ко мне. Потребовалось установить – выдал. Также у меня на подотчете металл, спецрезина да и много чего еще. Все решается в рабочем порядке. Доведено до автоматизма. Здесь работают профессионалы, лишних вопросов и проволочек нет.

Как бывалый специалист могу сказать, что сегодня оборотка нужна как никогда. Запчастей не хватает, средств тоже. Всегда, и в советское время в том числе, пассажирские предприятия по определению были убыточными и жили на дотации. В мою бытность Захаров получал 400 миллионов дотационных средств. Нам на Большой земле такое и не снилось! А сейчас, в условиях экономического кризиса в стране и полуразвалившейся автотранспортной отрасли, перед ПАТП стоит задача – сделать предприятие прибыльным. Даже если мы стоимость проезда для населения с 18 рублей увеличим до 30 – рывка не будет. Поэтому надеемся только на свои силы и умение грамотно хозяйствовать. Предприятию сегодня трудно, но каждый на своем месте помогает, как может.

«Давайте говорить друг другу комплименты!»

Рита ШАКУРО, кондуктор

– Шесть лет назад я осталась без работы, в «Сибирской губернии» перестали платить зарплату. Пришла в наш сосновоборский Центр занятости встать на учет. А там как раз были вербовщики из ПАТП Железногорска. Рассказали нам условия. Я решила попробовать. И вот с тех пор не устаю колесить по разным маршрутам кондуктором. И ни разу не пожалела о своем выборе. На работу из Сосновоборска нас забирает дежурный автобус. Добираемся без проблем, по времени недолго. Тем более что и ездить, как оказалось, мне понравилось. Работа сменная, три дня на автобусе, два дня отдыхаю – меня, как женщину и маму, такой график устраивает.

Кто-то, может, и жалуется на нашу кондукторскую судьбу. А мне так все нравится. Даже неприветливые пассажиры. Я человек позитивный, никогда не ругаюсь. Стараюсь каждую сложную ситуацию разрулить в спокойной обстановке. Труднее всего приходится в час пик. Но когда выходишь на работу с положительным настроем, то все ладится.

Конечно, надо учиться и разговаривать с людьми, и входить в их положение. А иногда так пошутить в «десяточку», чтобы пассажир оценил твой юмор и даже приветливо кивнул тебе головой при выходе на своей остановке.

Как-то заходит в автобус женщина, садится и демонстративно отворачивается, смотрит в окно. Я стою в ожидании, когда она достанет кошелек, с билетами возле нее какое-то время, потом спокойно спрашиваю: «Природа красивая?» Она отвечает: «Я зашла, а Вы сидели!» На что парирую ей: «Извините, не знала, что Вас надо стоя встречать». Несколько секунд спустя она говорит: «Да, природа красивая». И с улыбкой рассчитывается за проезд.

Чем больше я езжу, тем чаще задаюсь вопросом: почему людям так трудно стало произносить слова благодарности? Вот бежит мужчина сломя голову вслед тронувшемуся с остановки автобусу, машет руками – подождите! Водитель тормознет, подождет спешащего по своим делам пассажира. А тот вскочит в салон, развалится на сиденье – ну хоть бы спасибо сказал! Как будто за этим «спасибо» надо идти в магазин и за деньги покупать...

Так хочется, чтобы мы все научились дружелюбно и уважительно относиться друг к другу. Ведь это несложно – просто улыбнуться, поблагодарить и получить в ответ билетик с пожеланием счастливого пути.

Светлана БОДРОВА

СУДЬБА ЧЕЛОВЕКА

Виктор АФЕРЕНКО

ОЧАРОВАННЫЙ СТРАННИК

Обращение к биографии известного человека – всегда сверхзадача. Когда имя много лет на слуху, удивляться, казалось бы, уже и не чему. Все описано, систематизировано и предъявлено читателю в лучшем виде – ни убавить, ни прибавить. Но только не в случае Виктора АФЕРЕНКО, 1 июля перешагнувшего 80-летний рубеж.

С одной стороны, джентльменский набор заслуг Виктора Александровича – мечта энциклопедиста. Директор Атамановской средней школы и железногорских школ №176 и №99. Физик с сорокалетним стажем работы. Отличник народного просвещения, Заслуженный учитель России и Заслуженный педагог Красноярского края. Член Союза журналистов РФ. Пятикратный лауреат проекта «Соросовский учитель». Автор двух десятков книг по краеведению. Почётный гражданин Сухобузимского района, обладатель именной звезды на железногорской Аллее звёзд, и прочая, и прочая.

С другой стороны, за официальным перечнем достижений и званий обнаруживается человек крупной лепки, с кустистыми бровями и громким голосом, корнями вросший в сибирскую землю, следопыт и романтик, плоть от плоти описанных им казаков, переселенцев, чалдонов и кержаков, всю свою жизнь примиряющий деревню и город. При такой разнице форматов разумнее всего предоставить слово самому юбиляру – чтобы рассказал о времени и о себе все, что сочтет нужным. Так и поступим.

ВЕКОВЫЕ КОРНИ

– Меня часто спрашивают: кем, все-таки, Вы себя считаете больше – педагогом или краеведом? Признаюсь, точно ответить на этот вопрос не могу. Народному образованию отдано более сорока лет жизни, две тысячи аттестатов я подписал как директор и столько же – как учитель физики, когда работал в школе №103. И в то же время не мыслю себя поездок по краю, без встреч со своими земляками, архивной работы. Я обошел и объехал все села своей малой Родины – Сухобузимского района, раньше их было 54, сейчас осталось 36. Ходил по Енисею и Кану, побывал во многих домах в Шиверах, Додоново, Кононово, Большом Балчуге, десятки очерков о поездках опубликовал в районной газете «Сельская жизнь», с которой сотрудничаю с 1951 года...

Всем, чего достиг в жизни, я обязан своим учителям, товарищам, людям, которые встречались мне на жизненном пути. И, конечно же, моим родителям. Я вырос в большой крестьянской семье, где родилось десять детей, а пятеро дожили до взрослого возраста. Отец мой, Александр Филиппович Аференко, родом из Нижнеингашского района, из села Лебяжье, основанного переселенцами. Рано лишился матери, в 12 лет был отдан мачехой в Канский приют, сбежал оттуда и счастливо попал к родственнику известных красноярских купцов Гадаловых. Тот отправил его из Канска в Красноярск, где он жил и работал в доме Гадалова до 1918 года. Затем перебрался в село Кекур Нахвальской волости – ныне Сухобузимского района, женился, завел хозяйство, в 1930-м был избран председателем колхоза, работал в артели «Заготзерно» в Атаманово, по разнарядке окончил Ачинский техникум кооперативной торговли, в 1940 году стал председателем Атамановского сельпо, прошел всю войну, вернулся живым и снова взялся за дело.

Мать была дочерью ссыльного поляка и сибирячки из казацкого рода Шахматовых. Родственники бабушки Матрены Шахматовой были люди зажиточные, владели золотыми приисками. В 1925 году один из них подарил моей матери на свадьбу кольцо из червонного золота. В 1931-м, когда отец загремел в Красноярскую тюрьму за отказ сдать государству семенное зерно, в торгсине на Веснине это кольцо потянуло на два куля муки, благодаря чему семья и выжила. А отца отпустили через полгода – массовые репрессии тогда еще не начались...

Отец с матерью учили нас жить дружно, по совести, не чураться никакой работы, уважать чужой труд. В 1946-м, когда я окончил четвертый класс, отец взял меня с собой на поле и посадил на коня – возить волока. И с тех пор до окончания школы я каждое лето по три месяца работал в бригаде. Тут тебе и крестьянский труд, и фольклор, и общение с разными людьми. Всегда был убежден, что детей нужно учить познавать жизнь, чтобы они не пребывали в башне из слоновой кости. Именно поэтому, работая в школе, я каждый год на летних каникулах отправлялся с железногорскими ребятами в походы по Сухобузимскому району. Городские подростки могли воочию увидеть, как выращивают зерно, как заготавливают сено, как пасут скот, имели возможность пообщаться с тружениками села, давали концерты в сельских клубах, играли в футбол с деревенскими сверстниками. И спустя годы многие мои ученики наши путешествия вспоминают с благодарностью...

Начинающий краевед с земляком в родном Атаманово. В центре внимания - старинный ставень деревенской избы с изображением Солнца, 1969 год.

До революции родителям удалось получить начальное образование: мать окончила три класса, отец – два. И они прилагали все усилия, чтобы выучить детей и вывести в люди. У нас была хорошая традиция – семейные чтения. Всю войну и после войны по вечерам мы с братьями и сестрой вслух по очереди читали книги, а мама рукодельничала и слушала. Прочли всего Горького, юбилейное издание сочинений Пушкина – толстенную книгу, выпущенную в 1937 году к столетию со дня гибели поэта, Салтыкова-Щедрина, Подъячева, Короленко... Развивало это необычайно! Так что любовь к печатному слову – родом из детства.

УЧИТЕЛЬ, НАУЧИ УЧЕНИКА!

– У меня были замечательные наставники. Бытует мнение, что в деревне учат хуже, чем в городе. Это неправда. Материальная база на селе беднее, а вот кадры там хорошие. У нас в Атамановской школе были именно такие. Например, Анна Романовна Кокоулина. С высоты своего педагогического опыта скажу: это был человек, который опережал свое время. Она использовала такие методики преподавания литературы, какие стали популярными через много лет. На уроках мы писали множество мини-сочинений, учились сочетать книжный материал с собственными рассуждениями. Мой интерес к литературному творчеству как раз оттуда...

В 1948 году старшая сестра Люба (Железногорск ее знает как учителя биологии и географии Любовь Александровну Пасько) поступила в Красноярский учительский институт, и меня после окончания семилетки тоже отправили в краевой центр – в мужскую среднюю школу №10. А десятая школа, скажу я вам, на тот момент была лучшей в городе. И вот такое счастье мне досталось – учиться у выдающихся педагогов!

За плечами у Виктора Аференко - 23 года директорства и 40 лет педстажа. На линейке в школе №99, 1986 год.

Наш химик, Александр Николаевич Богуславский, стал прототипом учителя Бориса Ивановича из пьесы Лии Гераскиной «Аттестат зрелости» – по ней еще в 1954 году известный фильм сняли. А в главном герое мы сразу узнали десятиклассника Егора Овчинникова. Парень был, действительно, талантливый: Маяковского читал на немецком, впоследствии окончил химфак МГУ, стал вице-президентом Академии наук СССР... И со мной в классе учились тоже ничего себе ребята! Валера Лобастов – его отец Иван Гурьянович Лобастов, легендарный капитан, водил по Енисею теплоход «Иосиф Сталин». Леша Чечкин – медалист, сын капитана теплохода «Владимир Ленин». У Толи Бывшева отец – известный пилот Енисейского авиаотряда. Они были не просто детьми своих родителей, а по-настоящему умными парнями и хорошими товарищами.

А уж учительница литературы в десятой школе – это была не дама, а нечто! Чудовищно курила, досконально знала творчество всех русских и советских писателей, в классе держала железную дисциплину и умела крепко припечатать разбаловавшуюся шпану: у нас ведь разные ребята учились – один Коля Балахонцев с Качи чего стоил...

Свое первое сочинение в новом классе по «Слову о полку Игореве» я, наученный Анной Романовной, написал, как говорится, от души. И вот заходит наша строгая учительница со стопкой тетрадей в класс, где сидят тридцать красноярских гавриков, и говорит: «Лучшая работа – у Виктора Аференко». У новичка, да к тому же из деревни! А Виктор Аференко, вдохновившись первым успехом, в следующий раз берет статью Гончарова «Мильон терзаний» и смазывает оттуда сочинение по «Горю от ума»! В общем, вкатила мне учительница «пару» и строго отчитала, чтоб не держал педагогов за дураков. Но мозги на место поставила! А потом я показал ей свои литературные опыты и тут же был прикреплен к школьной стенгазете. Туда я писал заметки и стихи: «Ночь. Столица молчит, вся в огнях, крепко спит. У Кремля неподвижно стоит часовой, охраняет священный покой». А чей покой? Конечно же, товарища Сталина! «Он ночами подолгу не спит, он, склонившись над картой, сидит. Смотрит, как выполняется план, как страна залечилась от ран, как повсюду растут города...» И так далее.

Тогда же я придумал «Собиздат» – «Собственное издательство»: вырывал из старых книг первые листы, брал тетрадные обложки – хорошей бумаги-то не было! – сшивал, а на них записывал рассказы, стихи, очерки – все, что приходило на ум. Эта тетрадь хранится у меня до сих пор с 1949 года...

В школе №10 доучиться не довелось: сестра окончила институт, и в выпускной класс я пошел уже в Сухобузимо. К началу учебного года у нас не было ни физика, ни математика. Но в конце сентября в школу пришла Агния Васильевна Гритчина – умница, красавица, кмс по гимнастике, и все наладилось. После школы подал документы в Красноярский пединститут, на историко-филологический, так как давно «заболел» журналистикой, но в коридоре встретил Агнию Васильевну.

– Витя, куда поступаешь? – На литфак, – отвечаю. – А почему не на физмат?! Пойдешь на физика и будешь по-другому видеть мир! Начнешь мыслить шире! Ведь физмат литфаку – далеко не родня!

Так я стал учителем физики, о чем ни разу потом не пожалел.

ВРЕМЕН СВЯЗУЮЩАЯ НИТЬ

– Я никогда не делил жизнь на составляющие: вот здесь – история, а здесь – современность, здесь физика, а там лирика. А потому всегда старался постигать все одномоментно. В Даурском районе, куда был направлен по распределению после пединститута в 1956-м, год отработал учителем и еще шесть лет – первым секретарем райкома комсомола. Обходил и объездил весь район вдоль и поперек, романтики хлебнул! И тогда начал всерьез интересоваться краеведением – в селах еще были старожилы, что помнили край до революции и со времен гражданской войны.

Исторические параллели проводить полезно, потому что через них и день сегодняшний открывается в новом свете. Скажем, моего отца отдали в приют потому, что мачеха в 1915 году получила похоронку: «Георгиевский кавалер Аференко Филипп Захарович пал смертью храбрых в боях под Лодзью» – шла Первая мировая. Она посчитала, что осталась вдовой с несколькими детьми. Впоследствии оказалось, что погиб не дед, а его родной брат, тоже Филипп. Спустя годы я выяснил, что в 10% крестьянских семей двух детей могли назвать одним и тем же именем: Коля первый, Коля второй, Сашка большой и Сашка малой. Называли по святцам и не мудрствовали. А у отца из-за этого круто поменялась жизнь.

Или вот еще пример. В 1996 году, когда бюджетникам по всей стране задерживали зарплату, отчаявшиеся сухобузимские учителя пешком отправились в Красноярск – искать справедливости у только что избранного губернатора Лебедя. На память пришло, как в 1859 году первоклассник Вася Суриков ехал к родителям в Сухобузимо, и ему встретились поселенцы, шедшие из города в волость на кормление – на селе-то всегда было сытнее. А через сто с лишним лет Суриков бы увидел, как тем же маршрутом, но уже из волости в краевой центр, идет сельская интеллигенция. Это ведь сюжет для картины, мощный сюжет! И повод задуматься власть предержащим.

...У каждой эпохи свои герои. Сейчас, например, в кумирах кинозвезды, артисты, футболисты. Люди труда, на которых держится Россия, отходят на второй план. Но ведь народ не может быть уходящей натурой! А потому все мои книги и публикации – как раз о них: земледельцах, хлебопашцах, речниках, учителях, врачах – потомках первопроходцев-казаков, работящих и сильных духом. Эти люди и творят историю. А я записываю.

Наталья ШУМОВА

НАШ ГОЛОС
Издание территориальной профсоюзной организации Железногорска Российского профсоюза работников атомной энергетики и промышленности

Главный редактор
В.Н.Юрченко, председатель ТПО (3919) 72–59–89
Председатель редколлегии
В.Н.Цытыркина, зам.председателя ТПО (3919) 74–63–62

Редколлегия:
Л.В.Бураченко, председатель ПК №38 ВНИПИЭТ, 75–25–73
Н.П.Радионова, председатель ПК №32, ЦДО, 74–39–64
Л.Н.Романчук, председатель ПК №4, ГТЭ, 72–96–60
Т.С.Шаповалова, председатель ПК №9, УО, 76–39–61

Макет, верстка, тексты, редактура, препресс
РЕмарка студия

Отпечатано в типографии
ООО «СИЕНИТ–КрАЗ»
г. Красноярск, ул. Дудинская, 1
Тираж 400 экз.