

Виталий Ефимов не любит излишней публичности. Вот и свое 75-летие отметил скромно, как бы стараясь не тревожить знакомых и друзей. Для него самого – эта дата, очередной этап жизни, когда можно сесть и проанализировать, не то что сделал, а что не успел и мог бы еще сделать. Потому что характер у него такой – всегда стремиться к большему. Быть может, именно эта черта и привела его, выросшего в глубинке, к большим высотам в жизни.

Оставаться самим собой



Жажда менять окружающий мир к лучшему проявилась у Виталия еще в молодости. Виталий Ефимов вместе с комсомольцами, выступил с инициативой строительства на машинно-тракторной станции, где он работал слесарем, бани и душевых для рабочих. Дело было нужное, поэтому руководство МТС пошло навстречу настойчивой молодежи, среди которых самым активным был Виталий Ефимов. Конечно, Виталий со сверстниками были рады тому, что добились своего. Но тот случай сыграл в жизни Виталия Борисовича и более важную роль. Именно тогда он получил первый урок управленческого мастерства, который называется «теория слона». Урок, который преподавал ему главный инженер МТС Виктор Большаков, стал для него одним из принципов жизни. А суть «теории слона» заключается в том, что прежде чем браться за любое дело, его надо тщательно спланировать. Этой теории Виталий Борисович старался придерживаться всегда и везде, на каких бы должностях он ни работал.

Другая черта, присущая Ефимову – принципиальность. Вообще-то трудно представить, как он с таким несгибаемым характером мог сделать такую карьеру. Ведь обычно тех, кто перечит начальству, кто отстаивает свою позицию, не долюбливают. Более того, стараются держать подальше от столицы, чтобы не дай Бог, где-нибудь не выступил со своей критикой или нелицеприятными вопросами. Но, наверное, профессионализм и инициативность Виталия Борисовича перевешивали, когда «верхам» приходилось решать вопросы о его назначении.

А впервые свой крутой нрав продемонстрировал он еще при поступлении в институт, не согласившись с решением экзаменационной комиссии, которая отказала ему в приеме, сославшись на низкий проходной

балл. Уверенный, в своих знаниях, Виталий поехал добиваться справедливости к самому ректору, который, пообещав, что все будет хорошо, отпустил юного абитуриента. На состоявшемся вскоре заседании комиссии, его вновь не приняли. Но Ефимова не так легко было сломать, в этот раз он чуть ли не ворвался в кабинет, где шло заседание. Неизвестно, чем бы закончилась эта история, но судьба в лице находившегося здесь первого секретаря Горьковского сельского обкома партии Виктора Панникова, пришла к нему на помощь. Он строго спросил с ректора и быстро восстановил справедливость.

Сказал судьба, а сам подумал, ведь не прояви тогда Виталий Борисович настойчивость, быть может, его ждал совсем другой жизненный путь. Порой принципиальность Ефимова оборачивалась против него самого. Так, он вынужден был уволиться из учхоза института, где работал после окончания вуза. И все потому, что инициировал модернизацию трех коровников. И в благодарность за это, директор учхоза решил назначить Ефимова главным инженером, уволив при этом прежнего, профессионала своего дела. Но это было против принципов Виталия Борисовича, и он написал заявление об увольнении по собственному желанию. Согласитесь, что не каждый поступил бы на его месте также порядочно, как герой нашего рассказа.

В жизни Ефимова было много моментов, когда приходилось делать выбор, но он никогда не шел на сделки с совестью, оставался честным и принципиальным. Даже в кабинетах председателей правительства, Виталий Борисович смело высказывал свое мнение, не опасаясь последствий. И давить на него было бесполезно.

Знакомая с биографией Виталия Борисовича, я удивился, как тонко связаны звенья цепочки событий,



которые привели его в транспортную отрасль. Уверен, оставшись даже в учхозе, при таком его трудолюбии и энергичности, он добился бы многого. Но он ушел. И благодаря случаю, стал главным инженером 1303-автоколонны, директором которой недавно был назначен выпускник их института Алексей Марнов. Вот в этой автоколонне, печально известной всему Горькому, как «пьяная», и прошел свой путь становления в транспортной отрасли Виталий Борисович. В первый же год, новые руководители предприятия сумели «отстегнуть» от названия автоколонны неприятное слово-приставку «пьяная». А вскоре с благословения министра автомобильного транспорта Евгения Трубицына появились здесь новые ремонтный цех, производственно-бытовой корпус. Преобразования в автоколонне не остались незамеченными, как и энергичность Ефимова. Предприятие вышло в число передовых. Не случайно, что именно ему была предложена должность главного инженера Волго-Вятского территориально-производственного управления, долгое время которым руководил Рувим Лейви, и которого Виталий Борисович считает одним из лучших своих наставников. У него он учился секретам руководства коллективом, по его совету он занялся научной работой. Как говорится, без отрыва от производства Ефимов защитил сначала кандидатскую, а потом и докторскую диссертации. Именно Рувим Владимирович, уже, будучи тяжело больным, попросил первого секретаря обкома Юрия Христораднова назначить Ефимова главным инженером Волго-Вятского ТТУ. А в 1983 году Виталий Борисович возглавил это крупное территориальное управление транспорта.

На новой должности он продолжил дело своих предшественников и внедрил в пределах Горьковской области систему полного комплексного транспортного

обслуживания во всех районах. Следующей новинкой явилось создание транспортно-контейнерной системы, которая обеспечила кооперационные связи промышленных, сельскохозяйственных и торговых предприятий региона. Заметим, что эти технологии внедрялись впервые в стране, так что всю документацию приходилось разрабатывать самостоятельно. Инновации позволили в несколько раз повысить эффективность и рентабельность работы транспортных организаций. В Горький начали приезжать коллеги из других регионов, чтобы изучать и внедрять у себя передовой опыт. Взлет Волго-Вятского ТТУ определил и взлет его руководителя, которого пригласили в Москву на должность заместителя министра автомобильного транспорта РСФСР. А он не хотел покидать уже обжитое место. Идей, как дальше улучшить работу управления у Виталия Борисовича было немало. И хотелось все их опробовать самому. Но, подумав, все же согласился. Ведь ему предложили внедрять освоенные его коллективом технологии в масштабе всей России. Такой шанс не каждый день выпадает.

В министерстве он с головой ушел в работу. Подолгу находился в командировках, разъезжая по стране, контролировал, помогал, решал проблемы, возникающие в связи с внедрением инноваций. Не быстро дело шло. Конечно, можно было предложить каждой области, мол, вот вам как образец Волго-Вятское ТТУ, изучите и внедрите. Но Виталий Борисович знал, что при таком подходе на местах сработают на «показуху». Поэтому сначала собрал команду, затем наладил обучение специалистов новым технологиям. Главные инженеры управлений, уже обученные, внедряли новинки у себя в регионах, также создавая свои команды. Так, шаг за шагом удалось воплотить идеи в жизнь на огромных

просторах России. Он готов был продолжать свою работу, но впереди Ефимова ждала новая эпоха.

И вновь в его жизнь вмешался господин случай. Дело в том, что в 1990 году вместо отраслевых министерств было создано министерство транспорта РСФСР. Руководителем ведомства, после обсуждений, было решено выдвинуть первого заместителя министра автомобильного транспорта Александра Васильева. Он даже получил одобрение профильных комитетов Верховного Совета. Но затем, в каком-то звене «в системе» произошел сбой. Ефимова вызвал председатель правительства РСФСР Юрий Силаев, который неожиданно и почти в приказном порядке предложил ему должность министра транспорта. Виталий Борисович оказался в трудной ситуации. «Перешагнуть» через товарища, которого хорошо знал, с которым дружил, он не мог. Поэтому после беседы с Силаевым, поехал к Васильеву, которому все и рассказал. Они уже знали многие тонкости кабинетной игры и понимали, что кого-то в верхах кандидатура Васильева не устроила. Поэтому Александр Константинович, тяжело воспринявший эту новость, поблагодарил Ефимова и пожелал ему удачи.

Пройдя через заседания комитетов и получив одобрение депутатов Верховного Совета, Виталий Ефимов стал министром транспорта России. И вновь ему предстояла трудная работа по созданию практически с нуля нового ведомства.

А через год произошли события, после которых великая страна под названием СССР развалилась. Трудное это было время, смутное. Союзных министерств не стало. А значит, надо было создавать свои учреждения, которые бы руководили деятельностью воздушного флота, морского транспорта. Нужно было, во что бы то ни стало, сохранить транспортный комплекс страны, множество больших и малых предприятий. Уверен, что те годы «съели» немало здоровья Виталия Борисовича. Ведь он трудился в стрессовой ситуации, когда приходилось решать десятки проблем, выдерживать «сражения», разгоравшиеся вокруг предприятий транспорта, которые были лакомым куском для тех, кто, восполь-

зовавшись моментом, хотел «урвать от государственного пирога». Взять хотя бы борьбу за создание единой компании «Аэрофлот» – международные авиалинии. Иностранные компании готовы были на все, чтобы устранить конкурентов на российском рынке авиаперевозок и занять в нем господствующее положение. Они лоббировали свои интересы через чиновников различных министерств. И, только благодаря трудной и долго длившейся борьбе Ефимова и его команды удалось отстоять компанию от развала. Невозможно даже коротко пересказать все перипетии деятельности министерства транспорта в период, когда его возглавлял Виталий Борисович. Поэтому, не вдаваясь в подробности, отметим, что ему удалось главное – сохранить транспортную инфраструктуру России, создать и наладить работу руководимого им ведомства.

Решая проблемы, он встречался с председателями правительства РФ Егором Гайдаром, Виктором Черномырдиным и другими. Но были вопросы, которые и они не могли решить. Тогда Ефимов шел на прием к Президенту России. Борис Николаевич обычно соглашался с ним, хотя были моменты, когда приходилось проявлять настойчивость, обращаться повторно. Но даже Ельцин не сумел отстоять приватизацию предприятий транспортного комплекса. Все находилось под контролем Чубайса. И тогда Виталий Борисович решился на последнюю меру. Он написал рапорт Ельцину, обрисовал положение в сфере транспорта, указал проблемы, подробно остановился на том, к чему может привести бездумная «прихватизация». В заключении, выразив свое несогласие с проводимой политикой в области транспорта, он попросил о своей отставке. Процесс приватизации после рапорта был приостановлен, но и отставку министра Ельцин принял. Скажите мне, дорогие читатели, какой министр добровольно оставлял свою должность из-за несогласия с действиями руководства страны? Нет такого!

После отставки Виталий Ефимов работал торговым представителем РФ в Венгрии. Вернувшись оттуда, он мог бы уйти на отдых. Но спокойная жизнь не по нра-



ву ему. Потому он взялся за реализацию новой идеи – создания Союза транспортников России, организации, которая бы координировала деятельность, представляла и защищала интересы всего транспортного сообщества, как в государственных, так и в иных органах страны и за рубежом. За какое бы дело ни брался Виталий Борисович, он достигает намеченной цели. Так случилось и на этот раз. СТР создан и вот уже на протяжении 12 лет успешно осуществляет свою деятельность, объединяя под своим крылом более сорока союзов и ассоциаций, в состав которых входят около четырех тысяч предприятий дорожной и транспортной отраслей. Виталий Борисович, как основатель, избран Президентом СТР. Он также является Председателем комитета торгово-промышленной палаты РФ по транспорту и экспедированию.

Он – депутат Государственной Думы РФ, где ведет большую работу, являясь первым заместителем председателя комитета ГД РФ по транспорту, председателем его Экспертного Совета. Как видно, обязанностей у Виталия Борисовича много. И он успевает везде. Благодаря неустанной работе Ефимова и его, небольшой по численности, команде, СТР получил признание как среди дорожников и транспортников, так и руководства страны. Президент России дал высокую оценку деятельности СТР, отметив, что «Союз играет действительно серьезную роль в обеспечении нормальной работы и жизнедеятельности транспортной отрасли страны, напрямую принимает участие в подготовке законодательных и подзаконных актов. Правительство всегда слышало Союз и прислушивалось к его мнению. Я очень рассчитываю на то, что мы и дальше, так же бок о бок, будем работать с Союзом транспортников при выработке стратегии». Такая оценка из уст первого лица государства дорогого стоит.

Сегодня Виталий Ефимов полностью отдается работе. Было время, когда он спешил домой, к семье, где его ждала любимая и единственная – Нина Александровна. Но супруги больше нет, она ушла из жизни, оставив Виталия Борисовича без надежного плеча. Но есть дочь Лена, которая работает в международной автомобильной компании. Ее муж Евгений трудится экспедитором. Внук Андрей трудится над разработкой автоматизированных систем управления, а внучка Маша занята в сфере страхования автомобилей. Самая младшая в семье – правнучка Настенька. Быть может, когда она вырастет, тоже выберет себе профессию, связанную с транспортной отраслью и продолжит трудовую династию на радость прадеду, основателю трудовой династии транспортников. Человеку, который сам построил свою жизнь, не изменял своим принципам, всегда оставался честным и порядочным.

Коллектив редакции журнала «Дороги и транспорт» присоединяется к многочисленным поздравлениям, поступившим в связи с 75-летием Виталия Ефимова! Уважаемый Виталий Борисович! Желаем Вам здоровья, энергии и плодотворной работы на благо нашей Родины! Успехов Вам во всех начинаниях!



ПОСЛЕСЛОВИЕ

Когда мне в руки попала книга «Виталий Ефимов», написанная Иваном Измайловым, то честно признаюсь, я отложил ее в сторону. Потому что не раз читал книги, посвященные жизни наших современников и часто мне становилось скучно. Во многих случаях, такие произведения являлись своеобразной одой герою книги. Однако, книга о Ефимове оказалась совсем другой. Однажды начав читать ее, я не мог оторваться, настолько интересной оказалась судьба Виталия Борисовича. В этой статье я лишь штрихами прошелся по портрету Ефимова. А вот в книге подробно рассказано и увлекательно описаны многие подробности жизни Виталия Ефимова. Советую почитать ее и вам.

Комил ЖАББАРОВ