

«ТРУДОВАЯ ДОБЛЕСТЬ РОССИИ»

Всероссийская общественная организация Героев,
Кавалеров Государственных наград и Лауреатов
Государственных премий

*Строитель,
созидатель,
творец*



Ефим Владимирович БАСИН – легенда строительного комплекса России, за которым стоит целая эпоха и поколение строителей...



Герой Социалистического Труда, лауреат Государственной премии РФ, генеральный директор ООО «КОРПОРАЦИЯ ИНЖТРАНС-СТРОЙ», академик Российской академии архитектуры и строительных наук, академик Академии транспорта РФ, заслуженный строитель России, доктор экономических наук. В числе его наград – ордена «За заслуги перед Отечеством» 2-й и 3-й степеней, Почета, Ленина, Дружбы народов, «Знак Почета», семь медалей, в том числе - медаль П.А. Столыпина I степени и медаль «За выдающийся вклад в развитие Кубани» I степени. Отмечен орденами и медалью Русской православной церкви. Имеет пять Благодарностей Президента РФ, в том числе две – от Президента В.В. Путина.

Ефим Владимирович – заслуженный работник Республики Коми, заслуженный строитель Республики Марий Эл, почетный строитель России, почетный транспортный строитель, почетный железнодорожник, почетный дорожник, почетный строитель Москвы, почетный строитель Московской области, почетный монтажник, почетный член Совета министров строительства стран СНГ, почетный академик Академии архитектуры Таджикистана.

Перу Басина принадлежит более 200 работ по приоритетным направлениям развития жилищной политики, строительства и ЖКХ, книги «От Байкала до Амура», «БАМ продолжается» и свыше 400 материалов, опубликованных в печати.

«Мне очень нравятся в жизни такие люди - истинные профессионалы, которые предметно знают свое дело, причем знают его с прорабских, если можно так сказать, обязанностей и основ». Эти слова Юрий Баталин, председатель Госстроя СССР, один из успешных командиров советской экономики последне-

го периода адресовал Ефиму Владимировичу Басину, которого считает профессионалом высочайшей пробы с прекрасными организаторскими способностями, энергией, инициативой. И еще сказал Юрий Петрович о том, что для таких людей, как Басин, существует один культ - ответственного знания своего дела.

Именно с «прорабских времен» берет начало стремительная карьера молодого инженера Басина. Придя в 1962 году в строительное управление №302 треста «Севтрансстрой» техником-нормировщиком и не пропустив ни одну ступень служебной лестницы, за пять лет, к 27 годам, Ефим Владимирович прошел путь до начальника СУ с кол-



Профессионал высшей пробы

Ефима Владимировича Басина я знаю более тридцати лет. Мы познакомились на БАМе, где он возглавлял строительство магистрали, а мастера Союзметростпецстроя выполняли архитектурно-отделочные работы на ее вокзалах. Басин тогда остался доволен нашей работой, сказал теплые слова о коллективе, и это было очень приятно, когда отмечает такой профессионал, это дорогого стоит.



Он - настоящий друг, который не предаст и не подведёт, выручит в трудную минуту, жизнерадостный и целеустремлённый человек, учёный, сочетающий теоретические разработки с практикой, лидер производства и крупный хозяйственник. Ефим Владимирович хорошо знает, чем живут стройки, обстановку в коллективах и их руководителей. Человек без малейшего признака «номенклатурного барства», умеющий «за версту» определить и вовремя поддержать талантливого человека, он подает пример другим не тем, что красиво выдвигает лозунги, а тем, что сам «вкалывает» дни и ночи напролет. Его ясный и одновременно решительный стиль руководства, умение брать на себя ответственность, позволяют спланировать людей на выполнение заданий любой сложности. Все это сочетается со справедливостью и порядочностью в отношении к подчиненным, живым характером и чувством юмора.

Особо отмечу, что именно Ефим Владимирович стоял у истоков ВОО «Трудовая доблесть России». Как известно, идея создания организации принадлежит рабочему-монтажнику, Герою Социалистического Труда Александру Ульяничеву. Он трудился на ядерных проектах и из-за лучевой болезни не дожил до времени, когда придуманная им организация многого добилась. Ульяничев нашел сторонников и вместе они несколько лет пытались зарегистрировать организацию Героев, но наткнулись на всевозможные препоны. Однако им удалось выйти на главу Госстроя Басина. Он поддержал прославленных тружеников, однако возглавить организацию не мог, поскольку являлся министром. Предложил мне взяться и поднять это дело. Ефиму Владимировичу, при всей своей загруженности, я отказать не мог.

Все годы существования Организации Басин, несмотря на свою загруженность, живо интересуется нашими делами, всецело их поддерживает, принимает участие в наших форумах и конференциях. Возглавляя крупное производство, о котором идет речь в буклете, он много сил и времени уделяет общественной работе. Он – президент Национального объединения строителей (НОСТРОЙ) и саморегулируемой организации «Межрегиональное объединение строителей», член коллегии Министерства регионального развития, председатель Комитета по предпринимательству в сфере строительства и Совета по вопросам строительства стран-участниц СНГ. И это не полный перечень общественных нагрузок, где Ефим Владимирович - не «свадебный генерал», а признанный лидер и стратег.

А.Г. ЛЕВИН

Герой Социалистического Труда,
генеральный директор «Союз Метростпецстрой»,
председатель Центрального правления ВОО «Трудовая доблесть России».

лективом в 800 человек. Позже один из его коллег на вопрос о том, на чем же базируется непререкаемый авторитет Басина, ответит так: «на doskonaльном и глубоком знании всех аспектов транспортного строительства, высочайшем профессионализме, а еще - в умении не пасовать перед трудностями».

Та крепость характера – из детства. Он родился в 1940 году в глубинке Смоленской области. Рос без отца - Владимир Ефимович погиб в самом начале Великой Отечественной войны. Матери, Римме Павловне, оставшейся с тремя детьми на руках, – у Ефима две старшие сестры – приходилось много работать. Когда единственный «мужчина» в семье подросток, у него тоже хватало обязанностей по дому и хлопотному хозяйству сельского двора. Школьником, мечтая стать летчиком, строил планеры. Учился хорошо, активно занимался стрельбой и классической борьбой. В 1957 году получил аттестат зрелости, а к нему – серебряную медаль.

...Оценив потенциал молодого руководителя, ему предложили должность заместителя управляющего отходящим трестом «Гортрансстрой» в городе Горький (ныне – Нижний Новгород). Трест электрифицировал Северную железную дорогу и строил вторые пути. 29-летний руководитель пообещал подчиненным, что через три месяца трест будет в передовых, а люди - с премиями. В коллективе к этому отнеслись с недоверием, но свое слово Ефим Владимирович сдержал. Жесткая дисциплина и ответственность плюс материальная заинтересованность – при Басине была введена аккордная оплата труда – сделали свое дело: трест стал передовым, его наградили орденом Трудового Красного Знамени. Люди начали получать премии. Через год, в 1970 году, Басина назначают главным инженером, он – главный претендент на должность управляющего. Однако в 1972 году последовал неожиданный вызов в Москву, где ему предлагают возглавить управление строительства «Печорстрой» в городе Печора.

В тот момент управление с богатой историей и наградой за строительство железной дороги Котлас–Воркута, по которой в 1942 году в блокадный Ленинград пришел воркутинский уголь, испытывало серьезные трудности. Поэтому союзный Минтрансстрой и рассчитывал, что зарекомендовавший себя как прекрасный специалист и организатор 32-летний Ефим Басин выведет управление из прорыва. О том, насколько важным было назначение, свидетельствует такой факт: представ-



лял коллективу нового руководителя министр транспортного строительства СССР Иван Соснов.

Объемы задач были весьма значительными: объекты строительства управления были разбросаны не только по территории Коми АССР, но и в Архангельской и Тюменской областях. Ефим Владимирович, разобравшись

в причинах неудач, первым делом собрал команду сильных инженеров, пригласив в нее бывших коллег из Горького и Ярославля. С их помощью была внедрена диспетчерская система, которая позволяла контролировать сделанное за день на каждом из объектов. Перед начальниками участков ежедневно ставились задачи, и

ответственность за выполнение была жесточайшая. Басин не жалел ни себя, ни других. Дело дошло до того, что однажды к нему пришел председатель стройкома просить: «отпустите, мол, немного «гайки», Ефим Владимирович, а то все люди разбегутся!». Не отпустил, пока не ликвидировали весь «недострой» и не пошла сдача объектов. Управление стало передовым.

Как позднее вспоминала заместитель начальника по экономическим вопросам «Печорстроя» Людмила Козенюк, «Ефим Владимирович весь отдавался работе, был хорошим примером для нас, и мы старались его не подводить. Когда у нас проводились селекторные совещания с подразделениями, то отдельные руководители мне говорили: «Идём на планёрку, как на самый серьёзный экзамен, потому что должны знать всё, о чём может спросить Басин». Ефим Владимирович всегда был в курсе всех дел, знал даже больше о положении дел в подразделениях, чем руководители, их возглавлявшие».

После шести лет работы в Заполярье родное министерство направило молодого перспективного руководителя в Академию народного хозяйства при Совете министров СССР. Набор был всего сто человек – по одному от каждого союзного министерства и каждой из республик. Эту Академию позже прозвали «школой министров», например, из первого выпуска пять человек стали министрами и 16 – заместителями министров. Вели занятия в «школе министров» экономисты, имена которых оказались чуть позднее на слуху у всей страны, - академики Леонид Абалкин, Абел Аганбегян, Гавриил



Попов, Павел Бунич. Лекции читали союзные министры, а стажировку слушатели проходили в Госплане, Госснабе, Госстрое, ведущих зарубежных компаниях. Академию Басин окончил в 1980 году, получив квалификацию «управляющего народным хозяйством» по специальности «экономика, организация управления и планирования народного хозяйства». Его дипломную работу «Управление социально-экономическим развитием трудовых коллективов в условиях Крайнего Севера» в акаде-

говорят, - Ефим Владимирович, надо ехать на БАМ!»

Жена Людмила Николаевна только вздохнула: опять переезд – сколько их они уже пережили! Она тоже была строителем, поэтому лучше других понимала, как трудно будет мужу на новой стройке. О себе она, как настоящая «декабристка», не думала: где муж, там и она будет с детьми. Вот только часто ли будет его видеть?

Так свое 40-летие Басин встретил в новой должности — заместителя на-

вал предпочтение личным контактам. Он много ездил по трассе, предметно разговаривал с людьми. В Тынде стали чаще приезжать управляющие трестами, начальники поездов, мехколонн и другие специалисты. Басин активизировал работу служб АСУ и в Главбамстрое, и непосредственно в трестах, и на «горячих точках» стройки».

- БАМ — это, конечно, школа колоссальная. Стройка была нелёгкая, - говорит Басин. - Дорогу строила молодёжь под руководством опытных



мии оценили, как готовую кандидатскую диссертацию, которую он вскоре и защитил, став кандидатом экономических наук.

Блестящего выпускника «школы министров» могли бы оставить и в столице. Но у его ведомства были другие планы: на востоке страны развернулась гигантская стройка БАМ, в ее штабе нужны были свежие силы и светлые головы.

- В советское время была очень чётко выстроена система кадровой подготовки и кадрового распределения. Суть её заключалась в том, что случайность кадрового выдвижения исключалась на корню: никто тебя не повысит в должности за то, что платил, например, или кого-то похвалил — «лизнул», грубо говоря. Двигали вперёд по служебной лестнице только за дело. Сегодня, к сожалению, этот принцип не работает. Распределяла нас целая комиссия ЦК. По очереди вызывали выпускников Академии. Доходит очередь и до меня: «Ну а вам, -

чальника Главбамстроя. Константин Мохортов предложил новому заместителю на выбор два места: в аппарате главка в Тынде или в Усть-Куте на линии Лена – Кунерма, которая готовилась к сдаче в постоянную эксплуатацию, и где было дел невпроворот. «Но там, – заметил Константин Владимирович, – или «грудь в крестах или голова в кустах».

Басин выбрал самый трудный участок. В жизнь Усть-Кута, начинающего забывать азарт первых штурмов и побед, он ворвался как свежий ветер, как сгусток энергии - Басин представлял собой тип современного руководителя. Суть дела схватывал налету, совещания вел оперативно: сначала выслушивал отчет о выполнении принятых решений, затем обсуждались новые планы. Без усталости мотался и по трассе, лично контролируя, как идут работы. Как вспоминает баомовец Георгий Яненко, «если Мохортов предпочитал селекторные совещания в главке, то Ефим Владимирович отда-

транспортных строителей, которые были для молодых и командирами, и наставниками, и отцами. Трестами на западном участке БАМа руководили очень серьезные люди. Например, Василий Степанович Бондарев возглавлял управление строительства «Ангартстрой» более 15 лет. Сильнейшей закваски человек. Василий Степанович никого не признавал, кроме Мохортова. Тем не менее, меня признал. Но я был всё время в напряжении: надо было не ударить в грязь лицом и работать не хуже Мохортова. Это для самосовершенствования стимул был огромный.

Семья жила в Тынде, но дома его по-прежнему не видела – Ефим Владимирович неделями пропадал на трассе. Стройка задавала все новые и новые задачки, которые, сидя в кабинете, не решить. Знаменитый бригадир, Герой Социалистического Труда Александр Бондарь вспоминает, как шли с укладкой к Витиму: «К началу года не было ни одного кило-



метра земляного полотна, готового под укладку. И когда мы придем на Витим – одному богу было известно. Но тут на трассу прибыл Ефим Басин и взял на себя руководство штурмом. Он организовал штаб прямо на борту «бронепоезда», в котором мы жили. И сумел сконцентрировать на главном участке десятки экскаваторных комплексов и тысячи машин. Самосвалы шли сплошными потоками – одни из карьеров, другие в карьер. Густая желтая пыль не успевала оседать...»

А вот что вспоминает о совместной работе на магистрали известный мостостроитель, заслуженный строитель России Валерий Шмидт: «Обращало на себя внимание его любовное отношение к руководителям подразделений (трестов, строительно-монтажных поездов, мехколонн, мостоотрядов), тех «пахарей», которых он хорошо знал, как и то, что они все время на трассе. Что они спать не лягут, если не выполнят свою задачу, не проверят, как люди обеспечены

фронтом работ, как механизмы заправлены горючим и т.д. Вот таким людям он доверял и обожал их. И сам постоянно решал личные проблемы подчинённых. Звонил, писал, когда требовалось. Всегда помогал людям. При награждениях он никогда не забывал «пахарей».

А еще, по признанию Валерия Иосифовича, поражала способность Басина в период напряжённого бамовского графика к быстрой релаксации, восстановлению своей энергии и сил: «Я был неоднократно свидетелем такого удивительного преобразования Ефима Владимировича. Целый день на ногах: обходы, объезды объектов, вечером - разбор полётов. С одной стороны - руководители Главбамстроя, с другой - управляющие трестами, начальники мехколонн, мостоотрядов. Все, конечно, на него накидывают кучу проблем. И он методично всё разгребаёт, разгребаёт. А к ночи - ужин, баня, чтобы утром быть готовым на 100 % к интенсивной работе».

О высокой работоспособности Басина вспоминает и генеральный директор ОАО «Трансюзстрой» Анатолий Антипов: «Мне, как бывшему прорабу, импонировала его манера вникать в детали строительного процесса, умело оперировать имеющимися в наличии строительной техникой и механиз-



мами, быстро налаживать контакты с людьми, работать по 14–15 часов в сутки, не жалея себя. И спрашивать с людей по полной программе, без дипломатии, жёстко, по-мужски».

Вполне закономерно, что именно Басин в 1985 году сменил Мохортова

бурунабивных свай и так называемых сборных столбов. Впервые были применены оригинальные технологии проходки тоннелей, методы водопонижения, закрепления обводненных зон и тектонических разломов, опробован способ сохранения вечномерз-

на хозрасчет и самофинансирование, обеспечив рекордный прирост производительности труда (свыше 33%). Бывший главк превратился в мощное объединение, которое могло обеспечить строительство под «ключ» практически любых транспортных и про-



на посту начальника Главбамстроя и заместителя министра транспортного строительства СССР. Предстояло доводить до нужных параметров рельсовый путь, заниматься техническим обустройством магистрали, строить вокзалы, депо, жилые поселки, школы...

Сам Ефим Владимирович так характеризовал специфику этого периода стройки: «Строительная программа главка на ближайшие пять лет была больше той, которую мы выполняли в прошлой, очень трудной для нас, пятилетке. И характер работ в корне изменился. Прежде рубили просеки, сыпали грунт в полотно, укладывали рельсы. Работа валовая, в инженерном плане несложная, а главное - каждому ясно, в каком темпе идём, сколько километров пути уложили, и много ли осталось. Теперь же на первом плане строительство промышленных объектов, инфраструктуры...

Ефим Владимирович дневал и ночевал на строительном плацдарме, жил «сумасшедшей жизнью», забывая о себе и думая только о работе, там проходил жесткую проверку на прочность его характер. На стройке были заняты более 100 тысяч человек, а с семьями в два-три раза больше. Так что было необходимо оперативно решать не только технические, но и социальные вопросы. При его личном участии на БАМе осваивался высокоиндустриальный метод строительства мостов, которые стали возводить за две недели методом

рых грунтов с помощью термосвай. Специалисты справедливо считают, что не будь БАМа, отечественное мостостроение и тоннелестроение отстали бы от зарубежного опыта минимум на полвека.

Но грянула перестройка, и это сразу сказалось на финансировании проекта и отношении заводов-поставщиков к заказам БАМа. И только волевой характер нового начальника стройки помог довести ее до конца. И сделать это было сложнее, чем состыковать рельсы БАМа. Взались за обеспечение стройки конструкциями и материалами собственного изготовления. В итоге строители перешли

мышленных объектов. Оно сумело выйти на небывалые в истории темпы строительства. Только за 1989 год на БАМе было введено основных фондов на один млрд. рублей! Вот ещё две цифры: строители сдали в постоянную эксплуатацию 600 км пути и 120 тыс. кв. метров жилья.

Самым трудным было строительство постоянного обхода Северо-Муйского тоннеля. Ефим Басин лично возглавил этот последний героический штурм. И там потребовались вся его неукротимая энергия, огромный опыт и инженерный талант.

- Обход этот был фактически БАМом в миниатюре. Два тоннеля на





трассе, виадуки - сложные в инженерном плане сооружения, до 70 м высотой. Машинисты даже боялись смотреть вниз, когда вели поезда по этому обходу. А сроки поджимали: время на

заместителем министра транспортного строительства».

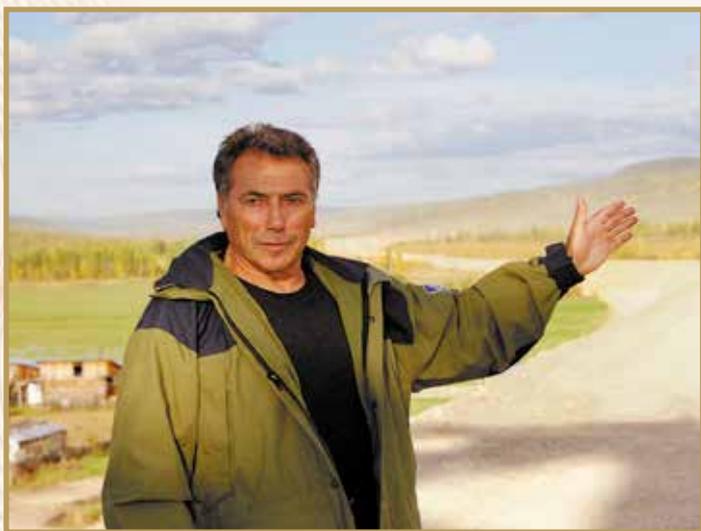
Когда настал год сдачи магистрали в постоянную эксплуатацию, местные и областные газеты бамовского реги-

строительный комплекс, обладающий проектными институтами, базой стройиндустрии, трестами с опытом работы в экстремальных условиях Севера...».

29 октября 1989 года Ефим Басин торжественно вручил символический ключ от БАМа новым хозяевам магистрали – железнодорожникам. Дорога от Байкала до Амура была сдана в постоянную эксплуатацию, по ней пошли поезда! Магистраль принесла новую жизнь на безлюдную прежде территорию в 1,5 миллиона квадратных километров – размером в пять Франций, - в земных недрах которой сосредоточена третья часть природных богатств страны.

За трудовой подвиг Родина удостоила начальника стройки высшей трудовой награды – звания Героя Социалистического Труда.

В депутаты Верховного Совета РСФСР Басин шел с единственной целью – сделать все, чтобы сохранить строительную отрасль. Возглавил Комитет по строительству, архитектуре и коммунальному хозяйству, и позднее,



строительство обхода было ограничено. Но и этот барьер был преодолен.

Анатолий Салошин, прошедший путь от слесаря-сантехника до начальника Главспецстроя Госстроя России, кандидат экономических наук, сказал так: «Участок Северо-Муйского обхода воистину был уникальным с точки зрения и технического, и организационного решений. Там были и миллионная выемка, и головокружительные насыпи с крутыми виражами, и красавец двухъярусный акведук на опорах, который мог вполне стать визитной карточкой БАМа. Именно этими труднейшими участками руководил Ефим Владимирович на месте, практически без выезда в Тынду, уже будучи начальником Главбамстроя и

она напечатали пламенный призыв-обращение Басина к строителям БАМа: «Через крутые горы, быстрые реки и коварные мари, через 15 просоленных потом лет, сквозь славу, забвения и хулу сооружение Байкало-Амурской магистрали имени Ленинского комсомола вышло на финишную прямую. В этом году намечена сдача БАМа на всем протяжении в постоянную эксплуатацию. Задача столь напряжённая, что даже некогда оглянуться на пройденный путь. Позволю себе лишь одно принципиальное замечание. Парадоксально: на волне гласности пресса увлеклась дискуссией: нужен ли БАМ вообще и... прозвела очень важный процесс - как бамовцы за годы перестройки сформировали мощный



став председателем Госстроя России - министром строительства России, Ефим Владимирович сделал все, чтобы остановить развал отрасли.

– Честно говоря, в душе всё переворачивалось - настолько стыдно было за эту государственную несостоятельность. А тут ещё началась приватизация строительной отрасли, которая была организована как-то неумно. Надо было срочно вмешаться, потому что всё могло кончиться плачевно. Но все же удалось приостановить целенаправленный развал строительного комплекса, который подвергли непродуманной приватизации. Первым шагом, который, например, я сделал на посту министра строительства, стала подготовка и подписание прави-

тельственного постановления о специфике приватизации строительного комплекса, согласно которому не разрешалось разрывать технологическую цепочку. Конечно, документ этот появился поздневат, но кое-что удалось спасти. Сберегли главное – костяк отрасли, и эти люди по-прежнему строят дороги и возводят мосты. Хотя, надо признать, реформу строительного комплекса можно было провести с меньшими потерями.

Когда правительство отправили в отставку, Басин не потерялся. Войти в состав своего кабинета предложил ему новый премьер-министр Евгений Примаков: «Надо было собрать все силы в отрасли, а это было делом труднейшим, если учесть, что в лихие 90-е все разрушили. Ефим Владимирович был именно тем человеком, который, опираясь на свой опыт и авторитет, мог собрать вокруг себя единомышленников и вывести отрасль из полупарализованного состояния, сделав ее «локомотивом» экономики...»

С 2007 года Ефим Владимирович – генеральный директор созданной им компании ООО «Корпорация Инжтрансстрой». Она – генподрядчик многих объектов, среди которых – уникальные, в частности, первый в России Международный санно-бобслейный комплекс «Парамоново» в Дмитровском районе Московской области, а также крупный терминал Восточная Сибирь – Тихий океан для Транснефти.

– Мы смело берёмся за новые работы, чем я очень горжусь, – отметил Ефим Владимирович. – Мы очень мобильны. Команды сформированы и имеют уже определённый положительный опыт. В течение одного-двух месяцев разворачиваемся практически на пустом месте: то ли это тайга, то ли тундра – всё равно. Первым делом создаём базу. Штабы формируем. Обеспечиваем себя жильём – общежития строим. И потом приступаем к работе. Что особенно радует, сегодня в нашем кадровом составе есть все специалисты по всем направлениям. Подразделения, которые могут самостоятельно проводить изыскания, проектирование, благоустройство и озеленение объектов, например, институт «Проекттрансстрой». Проводим также специальные работы: монтаж радиотехнического оборудования, ССО. Монтажники работают свои. Противопожарными мероприятиями также сами занимаемся, а это многое значит в современных условиях.



В олимпийском Сочи коллектив также с 2007 года и за это время внес заметный вклад в реализацию масштабного олимпийского проекта. Впрочем, для этой мощной организации практически нет неприступных крепостей, ведь Корпорация последние годы не уступает первого места в отраслевом рейтинге строительных компаний.

– Даже человеку, далекому от строительства, ясно, сколь масштабная задача стоит перед нами, – говорит Ефим Владимирович. – Но это нам только прибавляет профессионального азарта. В олимпийском Сочи Корпорация ведет строительство Главного олимпийского Медиа-центра, реконструировала аэропорт, проложила сложнейшую в инженерном отношении автомобильную дорогу от горно-климатического курорта Альпика-Сервис

до финишной зоны горнолыжного курорта «Роза Хутор» с устройством подъездов к санно-бобслейной трассе, Фристайл-центру, Сноуборд-парку и Горной олимпийской деревне. Также мы соорудили грузовой район порта «Сочи Имеретинский» и провели реконструкцию Сочинского морского пассажирского порта.

Но в Сочи возводятся не только олимпийские объекты. Одновременно строится первоклассная гоночная трасса серии «Формула-1» – еще одно длиной 5872 метра с уникальным покрытием, которое позволит болидам развивать скорость более 300 км/час. Ширина полотна – 16 м. Сочинский проект отвечает самым высоким требованиям Международной автомобильной федерацией (FIA). Из десятка гоночных трасс, разбросанных по все-





му миру, подобные проекты реализованы лишь в испанской Валенсии, Сингапуре и Монако.

Даже глядя на схему будущей гоночной трассы, ощущаешь, насколько сложен и уникален этот проект, интегрированный в Олимпийский парк и комплекс объектов Зимних Игр-2014 в Сочи. В том, что объект, который Ефим Басин назвал стратегическим, будет построен качественно и в срок, никто из них не сомневается.

Важнейшей предпосылкой эффективной деятельности корпорации, ее высокого рейтинга среди профессионалов, заказчиков и обычных граждан, по мнению прославленного строителя, является наличие стабильного, высококвалифицированного коллектива. Костяк Корпорации – профессиональные транспортные строители с большим опытом работы. Многие специалисты прошли уникальную школу БАМа, построили множество сложнейших и масштабных объектов. Вместе с тем руководство Корпорации сознательно доверяет молодым специалистам сложнейшие участки работы, считая, что, только решая серьезные задачи, специалист может вырасти в профессионала экстра-класса.

Примечательно, что прежде, чем приступить к строительству олимпийских объектов, Корпорация построила вахтовый городок, рассчитанный на 1200 человек. Созданы достаточно комфортные условия проживания – во всех комнатах, например, установлены кондиционеры. На каждом этаже есть санузлы, душевые, комнаты, оборудованные стиральными машинами. На территории штаба работает столовая на 600 человек – организовано централизованное круглосуточное питание.

Генерального директора Басина в кабинете застать трудно. Следуя девизу Корпорации: «Всегда в движении!», он постоянно выезжает на объекты, которые строят подчиненные. Сейчас, например, каждые две недели лично контролирует строительство олимпийских объектов и трассы Формула-1.

- Мне постоянно приходится летать, - говорит Ефим Владимирович. - Дома бываю редко: так уж жизнь устроена у транспортного строителя. Если не будешь бывать на объектах, не будешь встречаться с людьми, потеряешь контроль над стройкой. С руководителями регионов на местах тоже необходимо встречаться, находить общий язык. Трудно руководить такими большими объектами, находясь в московском кабинете.

Именно на эту сторону жизни своего коллеги и обратил внимание президент Российского союза строителей Владимир Яковлев: «Ефим Владимирович ведёт кипучую деятельность. Звонишь ему: то он на Дальнем Востоке, где его корпорация порт строит, то в

трудно. Не от каких-то внешних условий, а от той ответственности, которую берешь на себя. В условиях жесточайшей конкуренции и высочайших коммерческих рисков стала гораздо выше ответственность, в первую очередь – за коллектив, за людей, которые в

и залог успехов нашей компании, которая никогда и никого не подводит...»

По стопам отца пошел Олег Ефимович Басин. Выпускник МИИТа, кандидат технических наук, он успел стройотрядовцем поработать на БАМе, руководил несколькими коллектива-



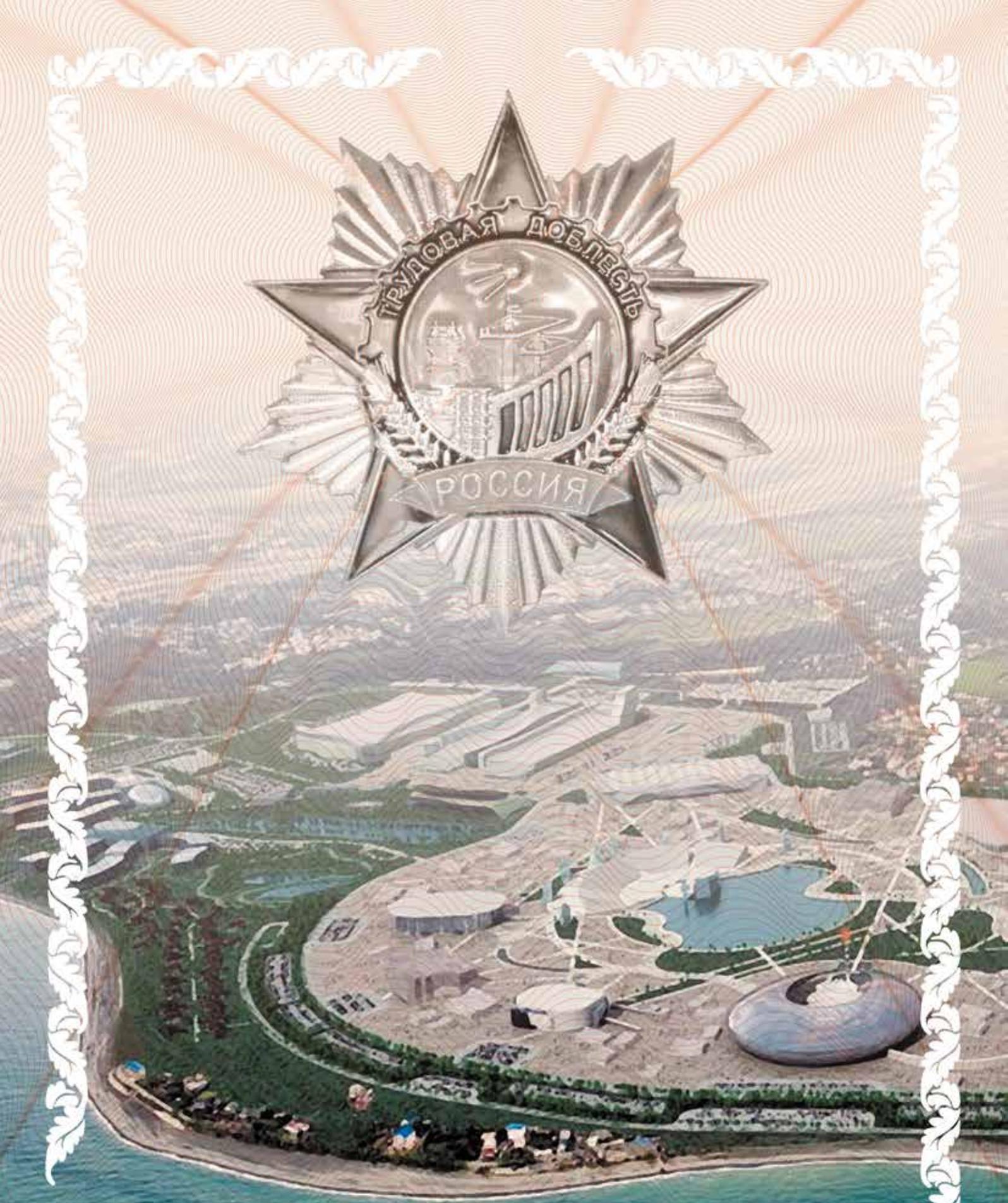
Забайкалье на строительстве железной дороги Нарын - Лукоган, то в Сочи - на объектах Олимпиады. Казалось бы, зачем ему это в его возрасте? Но он - строитель до мозга костей, и без этого просто жить не может!»

На вопрос о том, в какое время труднее работать – во времена Союза или сейчас, Ефим Владимирович ответил так: «Мне во все времена было

тебя поверили, и которых ты должен обеспечить работой и зарплатой. А это без преувеличения золотой фонд строителей – опытные специалисты и достойные люди, которые поддерживают лучшие производственные традиции, воспитывают молодых коллег, передают им свои знания и опыт, учат дорожить именем Корпорации. В этих людей я верю как в себя, и они – основа

ми строителей. Сейчас - первый заместитель генерального директора Корпорации. Принимал активное участие в возведении многих важных и сложных объектов. Награжден орденом Дружбы и несколькими медалями, имеет звание «Почетный строитель России». Что и говорить, достойная смена прославленному строителю и соиздателям его поколения.





Руководитель проекта: Лёвин А.Г.

Над буклетом работали: Голосной Б.Н., Гондусов В.Д., Шилова В.А.

В буклете использованы фото: ВОО «Трудовая доблесть России» (автор Жилинко В.Н.),

ООО «Корпорация Инжтрансстрой», открытые источники Интернета

Дизайн и оформление: ООО «РБП Групп»

ВОО «Трудовая доблесть России»

Москва, 2013 г.