



РЕВА Віталій Михайлович (1938–2012)

Випускник автомобільного факультету (1959)

Заслужений працівник транспорту України, кавалер орденів «Знак Пошани», «Трудового Червоного Прапора», повний кавалер орденів «За заслуги», кандидат технічних наук, професор, почесний академік транспортної академії України, засновник та президент Всеукраїнської асоціації автомобільних перевізників 1997–2011 рр., народний депутат України I скликання

Народився 25 лютого 1938 р. у с. Якушинці Вінницького району Вінницької області в родині лісника. Дядько Леонід Павлович працював на автомобільному транспорті, це мало чільний вплив на визначення подальших планів.

У 1954 р. Віталій Рева, закінчивши середню школу, вступив до Київського автодорожнього інституту. Після переддипломної практики в одному з автобусних парків Москви у 1959 р. Віталій Михайлович отримав диплом інженера-механіка автотранспорту.

За радянськими звичаями випускників українських вишів розсилали по всьому Союзу, тож 21-річного сина вінницького лісника було направлено на роботу в автопідприємство Середнього Уралу (м. Перм).

В. М. Рева розпочав трудову діяльність з посади бригадира слюсарів у одній із автоколон самоскидів автобази раднаргоспу, яка займалася перевезеннями для будівництва. Саме підприємство на той час мало близько 500 автомашин. Придивившись до молодого інженера, за кілька місяців його перевели механіком по випуску на КТП. Оглядати машини доводилося по-пластунськи, повзком, щоранку та щовечора, в 40-градусні морози. Навесні механіка перевели на посаду майстра з ремонту, й тільки після цього, нарешті, почалася робота за фахом — старшим інженером у відділі експлуатації. У 23 роки Віталій Рева став заступником директора автобази. Йому виділили двокімнатну квартиру і в той же період Віталій Михайлович одружився із вірною супутницею та провідною зорею всього свого життя, красивою та мудрою жінкою Кларою Миколаївною Окуневою, яка подарувала йому сина.

— На цьому етапі, — розповідав Віталій Михайлович, — я почав відчувати, що на конторській роботі втрачаю, так би мовити, відчуття болта і гайки, тобто втрачаю свою кваліфікацію інженера-механіка.

У цей час його запросили на посаду головного інженера напівзбудованого автопідприємства, що підпорядковувалося Мінтрансу РФ, де він пропрацював три роки, доклавши чимало зусиль задля розбудови підприємства, перетворення його зі збиткового на прибуткове.

Праця в суворих умовах Уралу стала для Віталія Реви випробувальною, в якій інтегрувалися вузівські знання з неоціненною практикою.

Після повернення в Україну 2 роки працював головним інженером Броварського вантажно-пасажирського

автопідприємства (Київська область), яке в той час забезпечувало автотранспортне обслуговування населення району та відомого промислового вузла — м. Бровари. Набутий досвід дозволяв розв'язувати інженерні задачі підприємства в умовах дефіциту ресурсів.

У цей період відбувалося соціалістичне змагання між автоперевізниками Київської та Вінницької областей щодо термінів та об'єму вивезення цукрового буряка. Відрядження Віталія Михайловича в область для організації й управління транспортним процесом тривали часом два-три місяці. Він до останку віддавався ідейній справі, нехтуючи власним відпочинком.

1967 р. енергійного фахівця перевели на посаду заступника начальника Київського обласного виробничого управління автотранспорту, на якій він пропрацював 8 років, до 1975 р. Робота на цій посаді дала Віталію Михайловичу ґрунтовні знання як особливостей управління автопідприємствами в масштабі столичної області, так і системи впровадження прогресивних технологій автоперевезень. Напрацьовані в період його керівництва методики міжвідомчої централізації роботи автотранспорту з вивезення врожаю стали, можна сказати, загальносоюзним надбанням. Ці методики полягали в тому, що у жнива всім автотранспортом, незалежно від його відомчої належності, оперативно керував Мінтранс.

У 1975 р. завзятого автотранспортника перевели на посаду заступника начальника управління пасажирського транспорту Мінавтотрансу УРСР. Після низки співбесід



Вручення нагороди у ВР УРСР, 1986 р.

у Раді Міністрів і ЦК КП України, у 1976 р., Віталій Михайлович став начальником управління пасажирського автомобільного транспорту і членом колегії Міністерства, в системі якого на той час працювало 500 тис. осіб. На цій посаді йому випало взяти участь у справах, які докорінно змінили роботу пасажирського автотранспорту України й мають значення і сьогодні. Найперше це стосується розробки нормативної бази роботи пасажирського автотранспорту. Також оновлювався автобусний парк, надходили нові моделі автобусів, було розроблено та впроваджено у 7 містах автоматизовану систему управління пасажирським транспортом.

У 1980 р. В. М. Рева став заступником міністра автотранспорту УРСР. Керував питаннями пасажирських перевезень, безпеки руху, інженерного забезпечення технічних служб, науки й нової техніки, матеріально-технічного забезпечення. У 1985 р. призначений першим заступником міністра автотранспорту.

27 квітня 1986 р. Віталій Михайлович очолив збірну автоколонну 1800 одиниць автобусів і вантажівок, призначену для евакуації 25 тис. жителів м. Прип'ять. Через три з половиною години після одержання 26 квітня команди на евакуацію, о 23:30, 16-кілометрова автоколонна була дислокована на маршруті до м. Чорнобиль, а о другій годині ночі 27 квітня з перших машин уже було видно світіння зруйнованого четвертого блоку реактора. Чітко організована евакуація після довгоочікуваної команди тривала 4 години.

У зоні підвищеної радіації автоколонна перебувала протягом 20 годин. Який саме рівень радіаційного забруднення був на той момент, евакуатори не знали, бо наявні дозиметри-накопичувачі показували, що радіаційний рівень у нормі. Захисних костюмів військового зразка не було, єдині можливі засоби захисту від радіації — марлеві пов'язки та перебування в кабінах. Тільки до моменту від'їзду ліквідаторів із Прип'яті були доставлені військові дозиметри, які показали реальний радіаційний фон, рівень якого був настільки високий, що службовому автомобілю В. М. Реви не дозволили залишити забруднену зону. Віталій Михайлович додому повернувся в цивільному одязі, адже службова форма була також вилучена і знищена в Прип'яті.

Люди відчували на обличчі опік, як від кварцової лампи, стягнення шкіри, специфічний запах у повітрі. Згодом наступні ліквідатори пересувалися в радіаційній зоні лише на бронетранспортерах. Захищаючи життя людей, учасники евакуації здійснили подвиг, який увійшов в історію автомобільного транспорту часів ліквідації аварії.

Після повернення з Прип'яті Віталій Рева, як і багато інших учасників евакуації, опинився в лікарні з ознаками опромінення. Згодом переніс три хірургічні операції. Ліквідатор першої категорії. 1986 р. Віталію Михайловичу було присвоєно звання «Заслужений працівник транспорту України».

У середині 80-х років Міністерству транспорту УРСР було доручене укладання та супровід двосторонніх та тристоронніх угод із аналогічними міністерствами інших держав, з якими здійснювались пасажирські та вантажні автотранспортні перевезення (створення так званої дозвільної системи). Ця відповідальна ділянка



Президент України Л. Д. Кучма вручає В. М. Реві орден «За заслуги»

роботи була доручена Віталію Михайловичу. Так під його безпосереднім керівництвом було створене Державне підприємство «Укрінтеравтосервіс» із відкриттям представництв на всіх міжнародних та міждержавних автомобільних переходах України.

У 1988 р. було створено Міністерство транспорту УРСР з підпорядкуванням йому підприємств, організацій і об'єднань ліквідованого Мінавтотрансу УРСР і Головного управління річкового флоту при Раді Міністрів УРСР. В. М. Рева був призначений першим заступником Міністра транспорту УРСР.

У 1991 р. з ініціативи Мінтрансу було створено Українську державну корпорацію автотранспорту («Укравтотранс») та Асоціацію міжнародних автоперевізників (АСМАП). По суті, це були початкові кроки до реформування галузі відповідно до умов ринкової економіки. Віталій Рева був призначений першим віцепрезидентом корпорації. Указом Президента України в 1992 р. функції корпорації були передані Міністерству транспорту України зі створенням у його структурі департаменту автомобільного транспорту.

Упродовж 1990–1994 рр. В. М. Рева був народним депутатом України I скликання (обраний по Феодосійському виборчому округу в Криму). Брав активну участь у розробці проекту Закону України «Про транспорт» і доповідав його проект на засіданні Верховної Ради. Виконуючи накази виборців, сприяв покращенню транспортного обслуговування м. Феодосії та здійснював активний патронаж будівництва нового каналізаційного колектора курортного міста.

У 1993–1996 рр. Віталій Рева працював заступником міністра транспорту — директором департаменту автомобільного транспорту. Робота на цій посаді була пов'язана із процесами акціонування і приватизації в галузі та розробкою низки перших нормативно-правових актів ринкової спрямованості. В 1996 р. Віталій Михайлович довірив дієздатний департамент іншому фахівцеві й перейшов на посаду заступника міністра транспорту.

За 18 років роботи на міністерських посадах Віталій Михайлович зробив вагомий внесок у розвиток інфраструктури пасажирських перевезень. Була створена стійка система управління функціонуванням регулярного автобусного сполучення між усіма населеними пунктами України, відповідна нормативна база. Розгалуженою мережею маршрутів керували через створені об'єднання

автостанцій. Інтенсивно розвивалася виробничо-технічна база пасажирського автотранспорту загального користування, що дозволило відчутно підвищити якість і безпеку автобусних перевезень. Одночасно багато зусиль було докладено для вдосконалення таксомоторних перевезень. Віталій Рева був також ініціатором введення фірмового одягу для працівників пасажирського автотранспорту.

Цікавим є той факт, що Віталій Михайлович жодного дня не пропрацював на партійній роботі. Це було винятком із загального правила, адже рядові члени КПРС отримували призначення на високі господарські посади вкрай рідко.

25 вересня 1997 р. установчими зборами керівників таксомоторних автопідприємств України у Вінниці було створене недержавне, некомерційне, добровільне об'єднання — Всеукраїнська асоціація автомобільних перевізників (ВААП), президентом і головою правління якої було обрано Віталія Михайловича Реву.

За період його головування кількість членів Асоціації зростає з трьох десятків до 1432 суб'єктів підприємницької діяльності. Це близько 140 тис. працівників і понад 55 тис. одиниць рухомого складу, з яких 90% — автобуси. Членами Асоціації стали не лише пасажирські перевізники, а й заводи-виробники автобусів, дилерські, посередницькі й постачальницькі компанії, страхова компанія. Перевізники ВААП зайняли близько 30% внутрішнього ринку пасажирських перевезень і здійснювали більше половини міжнародних.

Маршрутні мікроавтобуси Асоціації було обладнано контрольно-касовими приладами (ЕККА), було усунуто механізм примусової сертифікації автотранспортних послуг, введено «тарифні коридори» для маршрутних таксі тощо.

Поряд із вирішенням локальних гострих питань щодо захисту інтересів перевізників, політика ВААП була зосереджена на провідній лінії — врахування цих інтересів у нормативно-правових актах держави. На основі критичного аналізу проектів законів, правил, положень, інструкцій, методик вносилися конкретні пропозиції, зміни та доповнення. По суті, ВААП очолила професійну експертизу нормативно-правових актів. Цьому сприяла професійність членів правління ВААП, висока поінформованість членів Асоціації та досвід і компетентність президента ВААП.

ВААП стала членом Міжнародного союзу громадського транспорту, а її президент В. М. Рева — членом виконкому Євразійського комітету цієї організації. Також Асоціація брала активну участь у створенні Всесвітньої асоціації пасажирських перевізників.

Віталій Михайлович Рева очолював ВААП до грудня 2011 р., коли змушений був скласти із себе повноваження президента за станом здоров'я.

4 січня 2012 р., після тяжкої хвороби, його не стало.

В. М. Рева провадив активну громадську діяльність. З 1980 р. очолював Науково-технічне товариство працівників автотранспорту і дорожнього господарства, яке залишило помітний слід у справі розвитку науково-технічного прогресу галузі, був членом громадських колегій Держпідприємництва України, Укравтодору.

Віталій Михайлович багато часу присвятив спорту, самовіданно працюючи на благо його розвитку. Понад

10 років очолював федерацію гандболу України. Завдяки його безпосередній підтримці гандбольна дружина досягла найбільшого успіху за часи незалежності України, виборовши бронзові нагороди на Олімпійських іграх 2004 р. в Афінах, які донині залишаються єдиними нагородами, здобутими Україною в командних змаганнях з ігрових видів спорту на Олімпійських іграх.

У 1991 р. Віталій Михайлович захистив дисертацію на тему «Автоматизовані системи управління пасажирським автотранспортом» і здобув учений ступінь кандидата технічних наук. Мав наукове звання доцента, був професором і головою наглядової ради Національного транспортного університету, академіком Транспортної академії України, заслуженим працівником транспорту України.

В. М. Рева — повний кавалер орденів «За заслуги» (1997, 2001, 2010), був удостоєний орденів «Знак Пошани» (1973), Трудового Червоного Прапора (1986), Почесної грамоти Верховної Ради України (1997), мав 8 медалей. Віддав роботі на автомобільному транспорті 52 роки свого життя.

Династію транспортників, започатковану батьком та братом дідуся, Леонідом Павловичем Ревою, до речі, одним із засновників Київського автомобільно-дорожнього інституту (НТУ), продовжив син Віталія Михайловича Реву Сергій.

Сергій Віталійович Рева змалку виховувався в середовищі автомобілістів, і це, звісно ж, не могло не вплинути на формування його світогляду, кола професійних зацікавлень. Часто супроводжуючи батька в робочих відрядженнях, він рано почав перейматися проблемами автомобільної галузі та шляхами їх вирішення. Енергійний та ерудований хлопець виявляв здібності до точних наук, ще зі шкільної парти займав активну життєву позицію, мав неабиякі лідерські якості. Також Сергій Рева професійно займався спортом: спершу плаванням, а згодом водним поло у Школі Олімпійського резерву «Динамо» в Києві у своїй віковій категорії.

Після закінчення школи Сергій Віталійович вступив до батьківської alma mater — КАДІ. Був єдиним серед вступників чотирьох потоків, хто набрав максимальну кількість прохідних балів.

Згодом викладач вищої математики Ілля Менделевич Гальперін, вимогливий та принциповий фахівець, що любив повторювати: «Єдиною вагомою причиною відсутності студента на парі може бути лише його смерть», частенько пояснюючи ту чи іншу теорему, гукав до аудиторії: «Рево, що там далі?», не маючи жодного сумніву у знаннях Сергія Віталійовича. В інституті Сергій Рева дуже швидко здобув повагу та авторитет також завдяки своїм неабияким організаторським здібностям та вмінню генерувати неординарні ідеї. Брав участь у художній самодіяльності інституту, грав за збірну команду КАДІ із водного поло, активно займався НДРС. Будучи студентом другого курсу, посів друге місце на студентській республіканській олімпіаді серед студентів технічних вузів з вищої математики, яка проходила у Львові.

Закінчивши КАДІ із «червоним» дипломом, Сергій Віталійович Рева працював інженером на кафедрі «Автомобілі» (КАДІ).



Бронзові призери Олімпіади–2004, Афіни, Греція

У 1985 р. був обраний на посаду заступника секретаря Комітету комсомолу КАДІ на якій проробив один рік. Після роботи заступника секретаря вступив до аспірантури, де здійснював наукову роботу.

Коли сталася велика трагедія всього народу — аварія на Чорнобильській АЕС, Сергій Віталійович самостійно прийняв рішення: «Якщо мій батько був на ліквідації наслідків аварії, значить, я теж зобов'язаний там бути». За направленням ЦК ЛКСМУ у відрядженні пропрацював півмісяця, і нині ані хвилини про це не шкодує. Завдання перед групою осіб були багатогранні і вимагали професійного відповідального підходу. Керування такою групою здійснювалось безпосередньо Першим секретарем Чорнобильського райкому ЦК ЛКСМУ. Потім — організація евакуації київських школярів до Миколаївської області, створення студентського загону комуністичної праці, автобусну колону в Києві, члени якої відраховували 50% свого заробітку у фонд допомоги жителям Чорнобильської зони.

Згодом Сергій Віталійович брав участь у створенні двох спеціалізованих студентських загонів, які впродовж двох років займали перші місця серед усіх спеціалізованих студентських загонів України. Власне, креативна ідея зі створення таких загонів, що займалися б контролем оплати пасажирських перевезень, належала безпосередньо Сергієві Віталійовичу, а підтримав її генеральний директор Одеського транспортно-виробничого об'єднання автомобільного транспорту Анатолій Сазонович Ісаченко. Вперше її було впроваджено в 1987–1988 рр. у Суворівському районі м. Одеси. Студентські загони під керівництвом Сергія Реви здійснювали контроль наявності квитків за узгодженням із четвертим одеським автобусним парком. Завдяки ефективності роботи загонів, касові кіоски реалізовували проїзних документів в деякі робочі дні на суму, яка раніше становила місячний продаж.

Упродовж півтора місяця було ліквідовано піврічне недовиконання плану.

Вивчав діяльність виробничо-технічної бази автотранспортних підприємств у всіх районних центрах Львівщини аналізуючи їх ефективність та розробляв алгоритм покращення. Результатом цієї роботи став захист дисертації, над якою Сергій Віталійович працював протягом п'яти років. Після захисту і оприлюднення її результатів завкафедри «Автомобілів», доктор технічних наук Горислава Борисівна Безбородова сказала, що кращої роботи за останній період не чула.

Згодом доля Сергія Віталійовича Реви склалася так, що заради захисту сімейного добробуту йому довелося взятися за фінансово вигіднішу діяльність. Працюючи з 1993 р. у страховому бізнесі, проявив неабиякі організаторські та адміністративні навички, створивши більше 100 регіональних підрозділів страхових компаній та займався їх розвитком протягом багатьох років.

Але, працюючи в комерційних структурах, Сергій Віталійович не полишав викладацької роботи, яка, за його зізнанням, є та завжди буде його єдиним справжнім покликанням. Протягом 17 років викладав у КАДІ страхову справу, маючи по дві пари в суботу, й робив це з любові до фаху, але в жодному разі не за матеріальну вигоду.

Сергій Віталійович Рева завжди вмів викликати у студентів інтерес до дисципліни та повагу до викладача завдяки неординарному, творчому підходу до донесення інформації. Не менш важливо, що, працюючи викладцем, ініціював інтерактивну роботу зі студентами.

У 20 років Сергій Віталійович поєднав свою долю з Наталією Олексіївною Івановою, неймовірною жінкою, в яку закохався ще у 12 років. Подружжя виховує двох дітей.

Дочка Сергія Реви Тетяна, не зрадивши традицій славної династії транспортників, теж навчалася в Національному транспортному університеті. Нині освіту в стінах цього вишу здобуває його син Віталій.