

# АЛЕКСАНДР МИХАЙЛОВИЧ ТАРАСОВ — МИНИСТР АВТОМОБИЛЬНОЙ ПРОМЫШЛЕННОСТИ СССР С 1965 ПО 1975 ГОД (К 100-ЛЕТИЮ СО ДНЯ РОЖДЕНИЯ)

Александр Михайлович Тарасов родился в г. Саратове в семье рабочего. Прадед и дед в начале трудовой деятельности были бурлаками — отсюда широта волжской натуры, богатая сила династии Тарасовых.

На берегу Волги прошло детство, школьные годы А.М. Тарасова. Его отличали любовь к технике, математике, физике, химии. Во время каникул ходил в плавание в качестве судового механика.

Увлеченная молодежь стремилась пойти работать в передовые отрасли, которыми в то время были авиация, авто- и тракторостроение. Этот общий настрой привел А.М. Тарасова в Московский механический институт им. М.В. Ломоносова (впоследствии — Московский Автомеханический Институт — МАМИ).

В то время в институте преподавали и занимались воспитательной работой видные ученые — академики Е.А. Чудаков, Н.Н. Семенов — лауреат Нобелевской премии, профессора Д.К. Карельских, Е.Д. Львов, В.О. Гордон, С.Б. Стечкин. Среди окончивших МАМИ такие выдающиеся руководители, как Заместитель Председателя Совмина СССР В.Н. Новиков, Первый Заместитель Министра Внешней торговли И.Ф. Семичастный, Председатель Совнархоза, профессор В.А. Каргаполов и другие выдающиеся личности.

Студент А.М. Тарасов активно участвует в научной работе на кафедрах, посещает театры, концерты, музеи. После окончания МАМИ Александр Михайлович направляется на Горьковский автомобильный завод, который лихорадит из-за комплектующих — их количества и качества.

Руководством принято решение послать на заводы поставщики для наведения порядка талантливых, энергичных работников ГАЗа. На самый трудный завод — карбюраторный — направляют А.М. Тарасова, где он руководит конструкторским отделом, экспериментальным цехом, техническим управлением и становится главным инженером.

Завод приведен в порядок, и А.М. Тарасова посылают на развалины его филиала в Москве. Филиал выводится на проектные показатели и А.М. Тарасова направляют главным инженером на другой отстающий завод — мотоциклетный. Трудности с организацией производства автомобилей «Москвич»



Подписание протокола о намерениях сторон состоялось в Centro Storico — мемориальном выставочном зале Fiat в центре Турина. За столом сидят министр Тарасов и президент Fiat Валетта. Во втором ряду, слева направо: посол Козырев, Гвишиани, фактический владелец Fiat Джанни Аньелли (четвертый слева), технический директор Fiat Гауденцио Боно (шестой слева).

на КИМе (впоследствии — «Ленинского комсомола»), где А.М. Тарасов — главный инженер завода.

Ремарками для этого завода занимается один из руководителей Комиссии по репарациям — институтский товарищ Тарасова И.Ф. Семичастный.

Как отметил тогда с юмором министр Минавто-тракторпрома С.А. Акопов: в кусте этого министерства в Москве отстающих заводов не осталось, и А.М. Тарасова направляют директором на самый запущенный тракторный завод — Алтайский. Завод заработал, и А.М. Тарасов становится директором Минского тракторного завода. Собственно — это не завод, а стройка: горелый кирпич от остатков авиа-завода. Не хватает стройматериалов, «Белтракторстрой» срывает графики сдачи объектов, рабочие неграмотные из Западной Белоруссии, пленные немцы и венгры, арестанты с зоны. В проекте — ошибки, несурезицы. Для исправления этого — работа по 14-16 часов в сутки.

Как опытный хирург, он вырезает больные части, приводит в порядок литейные цеха, по ходу устраняются дефекты проекта, создается мощное КБ с опытной базой. Трудности с питанием — появляется база с привлечением колхозов и совхоза.

14 октября 1953 года — новая эра. Начат выпуск колесных тракторов в Белоруссии. Директор А.М.Тарасов радостно сообщает о заказе на тракторы для испытаний в Аргентине. Затем поставки тракторов в Бирму, Индию, Иран, Афганистан, Египет. Концепция директора А.М. Тарасова — основное внимание на экспорт. Создается специалистами служба по экспорту, подразделения в различных службах. Тракторы начинают поставляться и в европейские страны.

В 1958 году А.М. Тарасова назначают председателем Белорусского совнархоза. Проводится реконструкция промышленности: создаются моторный завод, завод самосвалов, завод дорожных машин, подшипниковый завод, шинный завод и другие. Организуется добыча минеральных удобрений.

В 1963 году — А.М. Тарасов — зам. председателя Высшего Совета народного хозяйства СССР.

В 1965 году А.М. Тарасова назначают Министром автомобильной промышленности. Разделение на два министерства — автомобильное и тракторное — проведено при участии А.М. Тарасова, его идеология — министр должен быть специалистом в отрасли.

Новая выстраданная концепция — завод-комбинат ВАЗ. Все новое — от грунтовок, краски, стекла, комплектующих. Контракт несколько раз переделывается, уточняется. Гигантская работа- фото, обошедшее газеты мира: стоит заказчик, исполнитель — ведущий концерн Италии ФИАТ. Подписывает первый зам. министра внешней торговли — студенческий друг А.М. Тарасова И.Ф. Семичастный.

Новый этап, с учетом опыта ВАЗа, новая доктрина — КАМАЗ. Конструкция — отечественная. Новые конструктивные технологические и организационные решения. Модернизируются и создаются новые заводы-поставщики.

Требования поставлять на экспорт — сопротивление иностранных конкурентов и своих, отечественных врагов экспорта.

Деятельность Александра Михайловича отличается незаурядной смелостью — соглашаться на руководство разваленных заводов: Куйбышевского карбюраторного, Алтайского тракторного, Московского малолитражных автомобилей, в конвульсиях осваивающего немецкий автомобиль, мотоциклетного, Минского тракторного, находящегося в развалинах и неразберихе стройки. Смелое решение по выделению Минского моторного и Завода большегрузных самосвалов, поставки на испытания в Аргентину МТЗ-2 из первой тысячи, из двадцать четвертой тысячи — на экспорт в Индию и Египет, согласие на испытание трактора МТЗ в Небраске-«логове империалистического тигра», повышение скорости МТЗ-2 в 2,5 раза, сокращение времени об-

катки в 4 раза, поставка большегрузных самосвалов БелАЗ, во Францию, борьба с Минторгом, поставившим городок ларьков с водкой у проходной завода и строительство заводской поликлиники, стадиона и Дворца культуры.

Он не боялся снять прямо на оперативке бракодела и срывающего регулярно задания начальника цеха. Не чуждался заступаться за рабочего, обвиненного в троцкизме, и инженера, в бытность на фронте исключенного из партии и уволенного с лишением орденов и звания, работников завода, признанных невыездыми из-за пребывания в оккупации.

Александр Михайлович Тарасов прекрасно знал литературу и историю, репертуар московских театров и мифологию, его образный богатый русский язык, услышанный на совещаниях, годами использовался работниками завода. Он тепло принимал преподавателей и учителей на заводах — профессоров Д.К. Карельских, Е.Н. Фирсанову и академика С.Б.Стечкина.

Богатырского здоровья, энергетического потенциала для такой колоссальной работы мало.

В отечестве и находятся теплые слова, обращенные к гениальному яркому человеку. Как всегда после его смерти.

«27 июня 1975 года после тяжелой болезни на 65-м году жизни скончался видный организатор советского машиностроения, кандидат в члены ЦК КПСС, депутат Верховного Совета СССР, министр автомобильной промышленности СССР Александр Михайлович Тарасов. С кончиной А.М. Тарасова промышленность понесла тяжелую утрату.

Обладая разносторонними знаниями и богатым опытом, А.М. Тарасов внес большой вклад в развитие отечественного машиностроения. Он принимал непосредственное участие в разработке и осуществлении проектов по расширению действующих и строительству новых заводов отрасли. Под его руководством автомобильная промышленность страны добилась значительных успехов и превратилась в одну из ведущих отраслей промышленности. На всех постах государственной деятельности, которые ему поручала партия, А.М. Тарасов проявлял большие организаторские способности, принципиальность и требовательность, которые сочетались у него с чуткостью и внимательным отношением к людям.

Светлая память об Александре Михайловиче Тарасове, верном сыне Коммунистической партии, преданно служившем всю свою жизнь социалистической Родине, навсегда сохранится в наших сердцах.»

Некролог подписали: Л.И. Брежнев, Ю.В. Антропов, А.Н. Косыгин, А.А. Гречко, М.А. Суслов и коллеги — всего 61 подпись.