

Գր. Ալլահվերդյան

ՄԱՍՆԱԳԻՏԱՑՈՒՄԸ ԵՎ ԿՈՊՊԵՐԱՑՈՒՄԸ ՀԱՅԱՍՏԱՆԻ
ՄԵՔԵՆԱՇԻՆՈՒԹՅԱՆ ՄԵՋ

Մասնագիտացումն ու կոոպերացումը ներկայացնում են արդյունաբերական արտադրության կազմակերպական ձևերի կառարկագործման մի հարատև պրոցես: Չնայած որ առաջին իսկ հնգամյակից սկսած այդ ձևերը ՍՍՐ-ում շարունակ զարգանում էին, մեր ժամանակակից արդյունաբերության մեջ դեռևս մեծ թերություններ կան այդ տեսակետից, ինչպես մասնագիտական այս կամ այն առաջավոր ձևի արմատավորման գործում, այնպես էլ անտեսական շրջանների ու միջնատրոփյունների մեջ մտնող մասնագիտացված առանձին ձևերարկությունների արտադրական փոխհարաբերությունների և միջնատրոփյունների փոխհարաբերությունների կազմակերպման ընդհանրացում:

ՍՄԿՊ Կենտկոմի Հուլիսյան պլենումում և պարտիայի XX համագումարում բազմակողմանի քննադատության ենթարկվեցին մասնագիտացման ու կոոպերացման տեսակետից ՍՍՐ մեքենաշինական արդյունաբերության մեջ եղած թերությունները: ՍՄԿՊ Կենտկոմի 1957 թ. Փետրվարյան պլենումում կրկին ընդգծված է այդ խնդրի կարևորությունն ու ակտուալությունը:

Հայաստանի մեքենաշինության մասնագիտացման և կոոպերացման վիճակի հետազոտման¹ արդյունքները՝ կապված արդյունաբերության մի շարք այլ ճյուղերի զարգացման հետ, թույլ են տալիս լուսարանելու ռեսպուբլիկայի մեքենաշինության մասնագիտացման ու կոոպերացման մակարդակը ընտրագրող հիմնական մոմենտներ և մի շարք հետևություններ անել այդ ճյուղի մասնագիտացման ու կոոպերացման հետագա ընդլայնման ուղիների՝ մասին:

Իսկ ինչ հարցեր պետք է լուսարանել՝ դրված պրոբլեմն ուսումնասիրելու համար:

Առաջին և հիմնական հարցը, որ պետք է բազմակողմանի վերլուծման ենթարկել, դա ամբողջությամբ՝ առած՝ Հայաստանի մեքենաշինության մեջ գոյություն ունեցող մասնագիտացման նպատակահարմարության հարցն է. այսինքն՝ այն հարցը, թե միությունական մեքենաշինության առանձին ճյուղերը որչափ նպատակասլաց կերպով են տեղաբաշխված ռեսպուբլիկայում:

Երկրորդ՝ այն հարցը, թե ռեսպուբլիկայում իշխող առարկայական մասնա-

¹ Հետազոտությունը կատարված է 1956 թ.: Հայաստանի մեքենաշինական 16 գործարանից մեներ մանրամասն ուսումնասիրել ենք 9-ը, որոնք ընդգրկում են ռեսպուբլիկայի ամբողջ մեքենաշինության համախառն արտադրանքի 85—70%-ը, այն է՝ Լեկտրամեքենաշինական, էլեկտրամեխանիկական, էլեկտրավերանորոգման, էլեկտրական ճշգրիտ գործիքների, հաստոցաշինական, կոմպրեսորների, հիդրոտուրբինների, հեկտոմեքերյանի, կրտաշատի գործարանները: Մնացած 7-ը՝ ավտոպահեստամասերի, տեքստիլ գետայների, ժամացույցի, հեծանիվի, բարաֆրեգերային հաստոցների, կաթնաշնտհսույթյան սարքավորման և էջմիածնի գյուղգործիքների գործարանները հաշվի են առնված մեր հետևություններում:

գիտացման պայմաններում որչափով է զարգացած նոմենկլատուրայի բազմազանությունը, արդյոք մեքենաշինական գործարանները իրենց պրոֆիլի սահմաններում ծանրաբեռնված չեն մասնագիտացված զանազան արտադրանքների արտադրությունում:

Երրորդ՝ մեքենաշինության ձևոնարկությունների մասնագիտացման միջև կա՝ որոշակի սահմանազատում, թե՞ դուլություն ունի զուգահեռականություն, այլ կերպ ասած՝ կարելի՞ է արդյոք գործարանների գույություն ունեցող մասնագիտացումն ավարտված համարել՝ կապված ուսպուրիկայի մեքենաշինական մյուս գործարանների մասնագիտացման հետ:

Պետք է պատասխանել նաև այն հարցին, թե ուսպուրիկայի գործարանները որչափով են ծանրաբեռնված իրենց պրոֆիլի հետ չկապված կողմնակի արտադրանքների արտադրությունում, այսինքն՝ ձևոնարկություններում կա՞ն արդյոք մասնագիտացումից կատարվող լուրջ շեղումներ, որոնք խախտում են նրանց հիմնական պրոֆիլը:

Այնուհետև կարևոր է գործարանների ներսում արտադրության մասնագիտացման աստիճանի հարցը. ա) արտադրանքը դետալներով կոմպլեկտավորելու, բ) տեխնոլոգիական պրոցեսի ամբողջ ցիկլի կատարման տեսակետից, ինչպես նաև մեքենաշինության ձևոնարկությունների մասնագիտացումն ի՞նչ չափով է ազդել սարքավորման համապատասխան մասնագիտացման կամ նորագույն տեխնիկայի արմատավորման վրա և ճյուղային ու տերիտորիալ տեսակետից ինչպիսի՞ն է մեքենաշինական ձևոնարկությունների կոոպերացված արտադրական կապերի զարգացման ուղղությունն ու մակարդակը:

Հայաստանի մեքենաշինության հետագա մասնագիտացման գործում արմատական ու վճռական նշանակություն ունեցող առաջին հարցի էությունն է՝ պարզել, թե ուսպուրիկայում մեքենաշինության առանձին ճյուղերի տեղարաշխումն հիմնված է արդյոք որոշ կայուն սկզբունքների վրա և հատկապես ինչ սկզբունքների, կարելի՞ է արդյոք հետագայում դեկլարովել այդ սկզբունքներով, թե ոչ:

Այս հարցը վերլուծելիս նախ պետք է հաշվի առնել, որ մեքենաշինության զարգացումը Հայաստանում իրականացնում են մի քանի միևնույնություններ՝ էլեկտրատեխնիկական, Հաստոցաշինության, Ավտոարդյունաբերության, Լճոհանուր մեքենաշինության, Դործիքաշինության և այլ միևնույնություններ, որոնցից ամեն մեկն ունի իր հատուկ խնդիրները մեքենաշինության զարգացման և տեղարաշխման բնագավառում: Մի կողմից՝ Հայաստանի մեքենաշինության զարգացմանը մասնակցող կազմակերպությունների շատությունը, մյուս կողմից՝ ուսպուրիկայում մեքենաշինության դեկլար օրգանի բացակայությունը, բնականաբար պետք է հասցնեին բազմապիսի, բազմաբնույթ և տեղարաշխման միասնական սկզբունքներով չմիավորված արդյունաբերության զարգացմանը:

Հայաստանի մեքենաշինությունը թույլ է շաղկապվում ուսպուրիկայի ժողովրդական տնտեսության առաջատար ճյուղերի զարգացման հետ: Արդյունաբերության խոշորագույն ճյուղերից մեկը՝ գունավոր մետալուրգիան ոչ մի չափով կապված չէ ուսպուրիկայի մեքենաշինության հետ: Նույնը կարելի է ասել նաև քիմիական արդյունաբերության մասին: Ուսպուրիկայի առավել խոշոր մեքենաշինական գործարանները՝ էլեկտրամեքենաշինական, հաստոցաշինական, էլեկտրամեխանիկական, էլեկտրավերանորոգման, կոմպրե-

սորների, էլեկտրական ճշգրիտ գործիքների և այլ գործարանների արտադրանքի բաշխումը պետությունից պահանջում է մեծ կապիտալ ներդրումներ: Իրենց արտադրական կարողությունները միայն մի քանի փոքր մեքենաշինական գործարաններ անմիջականորեն կապված են ուսպուրիկայի պահանջմունքների հետ, օրինակ՝ տեքստիլ գետալների, քարաֆրեզերային հաստոցների, կաթնամանուսության սարքավորման, գյուղգործիքների գործարանները, մասամբ էլ Արտաշատի գործարանը՝ գյուղատնտեսության համար հիպոտարաններ արտադրելու առումով:

Մեքենաշինության տեղարաշխման մյուս կարևոր սկզբունքը՝ հումքի լրացուցի առկայությունն է, որը բացառում է մետաղի հեռավոր փոխադրումները, ավելի նշանակալի դեր է խաղում ճյուղային մեքենաշինության զարգացման ու տեղարաշխման համար: Սե մետաղների գծով Հայաստանի և Անդրկովկասի մյուս ուսպուրիկաների մեքենաշինության զարգացումը չորրորդ հնգամյակի պլանով շարկապված էր Անդրկովկասի մետալուրգիական գործարանի շինարարության հետ: Իրականում այդպիսի շարկապ դեռ գոյություն չունի: Հայաստանի մեքենաշինությունը, հատկապես էլեկտրատեխնիկական մեքենաշինությունը, կապված է ուսպուրիկայի գունավոր մետալուրգիայի հետ:

Ինչ վերաբերում է արտադրանքի աշխատատարության սկզբունքի գերին մեքենաշինության ճյուղերի տեղարաշխման գործում, ապա Միության տերիտորիայի ծայրամասեր գրավող և սպառման կենտրոններից հեռու գտնվող Հայաստանի մեքենաշինության զարգացման գործում, թվում է թե պետք է առաջատար նշանակություն ունենար հենց այդ սկզբունքը: Սակայն չի կարելի ասել, որ դա իրոք վճռական դեր է խաղացել ուսպուրիկայի մեքենաշինության զարգացման գործում, քանի որ Հայաստանի գործարանների թողարկած մեքենաների մեծ մասը չի կարող խիստ աշխատատար համարվել, ինչպիսին են, օրինակ, էլեկտրական ճշգրիտ գործիքները: Աշխատանքի այն քանակը, որ ծախսվում է Հայաստանում թողարկվող մեքենաների քաշի մեկ կիլոգրամի վրա, 1956 թ. տվյալներով տատանվում է 0,07-ից մինչև մեկ նորմա-ժամ:

Միայն էլեկտրական ճշգրիտ գործիքների գործարանում, որի արտադրանքը քաշի հարաբերությամբ աչքի է ընկնում մեծ աշխատատարությամբ, միկրոամպերմետրերի քաշի մեկ կիլոգրամի վրա ծախսված աշխատանքը գերազանցում է 14 նորմա-ժամից:

Այսպիսով, Հայաստանում մեքենաշինության ճյուղերի տեղարաշխման առաջատար սկզբունքների վերլուծությունը ցույց է տալիս, որ Մեքենաշինության տեղարաշխման քննարկված հիմնական սկզբունքներից ոչ մեկը — ոչ շարկապը ուսպուրիկայի ժողովրդական տնտեսության հետ, ոչ էլ աշխատատարության սկզբունքը առաջատար և որոշիչ դեր չեն խաղացել մեքենաշինության բոլոր ճյուղերի զարգացման և տեղարաշխման գործում: Մասնավորապես, դժվար է հիմնավորել ուսպուրիկայում միջին մետաղատարություն ունեցող այնպիսի մեքենաների արտադրության նպատակահարմարությունը, ինչպես կոմպրեսորները, ընդունիչները կամ պոմպերը: Այս վերջինների արտադրությունը հաջողությամբ կարող էր փոխարինվել ավելի սովորական մետաղատար և ավելի շատ աշխատատար իրերի արտադրությամբ:

* * *

Այս բոլորով էլ բացատրվում է սեպուրիկայի մեքենաշինությունը բազմաբնույթ լինելը և նրա ցրվածությունը շատ, առավելագույն ոչ մեծ գործարաններում: Հայաստանի մեքենաշինական 16 գործարաններից միայն էլեկտրամեքենաշինական գործարանն է հանդիսանում խոշոր և տեխնիկական հագեցված ձեռնարկություն, որն ապահովված է տեխնիկական կադրերով և բնօրինակ է լարացնելու ժամանակակից տեխնիկան: Մնացած 15 գործարանների մեծ մասը բավականաչափ ապահովված չէ սարքավորումով և տեխնիկական անձնակազմով, բավականաչափ պարամաններ չունի նոր տեխնիկան արմատավորելու, գիտությունը նորագույն նվաճումները լուրացնելու համար, չնայած այն բանին, որ նրանցից 11-ը ենթակա են միությունական միջնորդություններին: Մի քանի ձեռնարկություններ, ինչպես, օրինակ, Հոկտեմբերյանի, Արտաշատի հիդրոտուրբինների, էլեկտրավերանորոգման գործարանները թողնում են մեխանիկական ոչ մեծ արհեստանոցների ապավորություն:

Հայաստանի մեքենաշինությունը մեջ ալնքան էլ սուր չեն արտահայտվում բազմակողմանիության, ձեռնարկությունների մասնագիտացումը հոտակորեն սահմանադատելու հարցերը: Մեքենաշինական գործարանների մեծ մասը նեղ մասնագիտացում ունի և արտադրում է չափազանց սահմանափակ թվով միատիպ մեքենաներ ու իրեր: Էլեկտրատեխնիկական մեքենաշինությունը երկու գործարան՝ էլեկտրատեխնիկական և էլեկտրավերանորոգման գործարանները մասնագիտացված են լուրացանչուրը որոշ զարարիտի էլեկտրամոտոռներ արտադրելու համար: Հաստոցաշինական գործարանները թողարկել են և շարունակում են թողարկել որոշ տիպի ճախարակա-պտուտակահատ հաստոցներ և ուղղաձիգ շաղափահաստոցներ: Գոմպրեսորների գործարանը մասնագիտացված է երկու տիպի կոմպրեսորներ և կենտրոնախույս պոմպեր արտադրելու համար: Հիդրոտուրբինների գործարանը արտադրում է տարբեր մարկանների հիդրավիկ պոմպեր: Նույնպիսի խիստ մասնագիտացում է անցկացված նաև ժամացույցի, ավտոպահաստամասերի և սեպուրիկայի մեքենաշինական մյուս գործարաններում:

Սեպուրիկայի մեքենաշինական 16 գործարաններում տեղաբաշխված է 22 տեսակի արտադրանք, ավտոպահաստամասերը և տեքստիլ գետալներն ընդունելով որպես մի տեսակի արտադրանք:

Այս տեսակետից որոշ բացառություն է կազմում Հայաստանի էլեկտրամեքենաշինական գործարանը (Հալէլիարագործարանը), սեպուրիկայի մեքենաշինական ամենահզոր և դրա հետ միասին համեմատաբար ամենածանրաբեռնված ձեռնարկությունը: Մինչդեռ մյուս բոլոր գործարանների համար հինգերորդ հնգամյակը եղավ նամենկյատության ճշմանն ու պարզեցման ժամանակաշրջան, էլեկտրամեքենաշինական գործարաններում տեղի էր ունենում հակառակ պրոցես — ալտեղ արտադրանքի նամենկյատության տարեցուարի ընդլայնվում էր: Հինգերորդ հնգամյակում գործարանը, բացի իր հիմնական արտադրանքից՝ գեներատորներից և տրանսֆորմատորներից, ակտից արտադրել շարժական էլեկտրականներ, գեկտրաբան մահանալներ, կոմպլեկտլին տրանսֆորմատորալին ենթակալաններ, լայն ապաման առարկաներ (արդալներ, գիշերալամպեր): Այդ ժամանակամիջոցում ի հաշիվ փոքր կարողությունների (30 կվա-ից պակաս) ընդլայնվեց նաև գեներատորների արտա-

դրությունը: Հնգամյակի վերջում գործարանը թողարկում էր բոլորովին տարրեր տեսակի 7 արտադրանք՝ 26 տարատեսակներով:

Այս բոլորի հետևանքով ստացվել է սեպտուրիկայում արտադրվող արտադրանքի չափազանց անհամասարաչափ բաշխում մեքենաշինական գործարանների միջև: Մինչդեռ շատ գործարաններ թողարկում են 1—2 տեսակի արտադրանք և նույնիսկ մեքենաշինական երկու գործարան թողարկում են մի տեսակի արտադրանք. սեպտուրիկայի առավել առաջավոր և առաջատար գործարանը ծանրաբեռնված է միանգամայն տարրեր տեսակի բազմաթիվ մեքենաների և աչլ իրերի արտադրությամբ:

Զգալիորեն լավ է գրությունը այն տեսակետից, որ Հայաստանի մեքենաշինական գործարանները լուրջ շեղումներ թույլ չափեցին իրենց մասնագիտացումից և պրոֆիլից: Հայաստանում գոյություն չունի այնպիսի վիճակ, որ պիսին պարզվեց, օրինակ, Գորկու ավտոգործարանում, որտեղ արտադրանքի 30%-ից ավելին կազմում էին ավտոարտադրության հետ առնչություն չունեցող իրերը: Մեխպուրիկայի գործարանների մեծ մասը իր պրոֆիլին չհամապատասխանող գրեթե ոչ մի կոդմակի բեռնվածություն չունի: Իրենց ամբողջ աշխատանքի սոսկ մի քանի տոկոսը կազմող կոդմակի աննշան բեռնվածություն ունեն՝ Ձերժինակու անվան հաստոցաշինական գործարանը, որը մասնավորապես կարգով թողարկում է պատասխաններ և ձեռքի սրույներ, կոմպրեսորների և էլեկտրավերանորոգման գործարանները, որոնք իրենց միջոցառումների առաջադրանքներով կատարում են անհատական պատվերներ: Ընդհանուր առմամբ մի քանի գործարաններում եղած փոքր շեղումները նրանց պրոֆիլը չեն խախտում և այլ գործարաններին իրենց մասնագիտացումից շեղող լուրջ գործոններ չեն հանդիսանում:

Հայաստանի մեքենաշինական գործարանների մասնագիտացման գործում եղած ամենաբացասական մոմենտներից մեկը, կարելի է ասել նույնիսկ ամենախուշոր կազմակերպական թերությունը, ինչպես թողարկվող արտադրանքի կոմպլեկտավորման, այնպես էլ ձեռնարկությունների կոդից ավարտուն արտադրանքի պատրաստման հետ կապված տեխնոլոգիական բոլոր պրոցեսների կատարման մեջ իշխող տնիվերսալիզմն է: Մեխպուրիկայի, առանց բացառության, բոլոր մեքենաշինական գործարանները սեփական ուժերով ու միջոցներով պատրաստում են իրենց թողարկված արտադրանքի կոմպլեկտավորման համար անհրաժեշտ գեոալների մեծ մասը: Որպես կանոն, մյուս գործարաններից նրանք ստանում են բոլոր տեսակի մետաղները, էլեկտրական մասերի ամբողջ կոմպլեկտը (մոտոռներ, էլեկտրագործիքներ, փաթաթիչներ և այլ նյութեր), առանցքակաշներ, սեպերներ ու պլաստմասսայի իրեր և մետաղա մի քանի հատուկ գեոալներ: Ինչ վերաբերում է ներքին կառուցվածքին, ապա Հայաստանի բոլոր գործարանները ծանրաբեռնված են բազմաթիվ ցեխերով և կատարում են մեքենաների պատրաստման հետ կապված բոլոր ֆունկցիաները՝ ձուլումը, դարձնողային աշխատանքները, դրոշմումը, մոդելների ու դրոշմների պատրաստումը, գեոալների մեխանիկական ու ջերմային մշակումը, հավաքումը, ներկումը, դարձումը: Բացի դրանից, բոլոր գործարաններում սեփական միջոցներով պատրաստվում են ինչպես հատուկ, այնպես էլ սովորական գործիքներ, ամրակման իրեր և պահեստամասեր՝ սարքավորումը վերանորոգելու համար:

Հայաստանի մեքենաշինությունը ցրվածությունը բազմաթիվ գործարան-

ներում և նրանց աշխատանքում իշխող ունիվերսալիզմը, չնայած ձեռնարկությունների խիստ մասնագիտացմանը, լուրջ խոչընդոտ դարձան այդ ձեռնարկությունների տեխնիկական կատարելագործման և սարքավորման մասնագիտացման համար: Մինչև հինգերորդ հնգամյակի վերջը ուսպուրլիկայի մեքենաշինական բոլոր գործարաններն աշխատում էին ունիվերսալ մեքենաներով, որոնց գերակշռող մասը կազմում էին ներմուծված մաշված հաստոցները, միայն զրանց չնչին տոկոսը կազմում էին ավտոմատներն ու կիսավտոմատները և գեոկա չկալին ագրեգատային հատուկ հաստոցներ և կոնվեյերներ: Զուգումը կատարվում էր ատավելապես պրիմիտիվ մեթոդներով, պրոցեսները թույլ էին մեքենայացված, բացի Հալէլեկարագործարանից զրեթե բոլոր գործարաններում կիսատնայնագործական ձևով, ունիվերսալ մեքենաներով արտադրվում էին ամրակման իրեր:

Միայն հինգերորդ հնգամյակի վերջից սկսած, հատկապես ՍՄԿՊ Կենտկոմի Հուլիսյան պլենումից հետո մի քանի գործարաններում աշխատանքներ են սկսվում սարքավորումը վերակառուցելու ուղղությամբ: Էլեկտրամեքենաշինական գործարանում ձուլման արտադրություն մեջ սկսվում է կոնվեյերի կառուցումը, Էլեկտրատեխնիկական ու էլեկտրավերանորոգման գործարաններում գունավոր մետաղների համար արմատավորվում է ճնշման տակ կատարվող ձուլումը, ձուլման ցեխի որոշ վերակառուցում է սկսվում նաև կոմպրեսորների գործարանում:

Մեխանիկական և հավաքման ցեխերում վերակառուցման աշխատանքներն սկսվում են 1956 թվականից: Էլեկտրամեքենաշինական գործարանում հավաքման և մասամբ այլ ցեխերում արմատավորվում են կոնվեյերներ, Ջերժինսկու անվան հաստոցաշինական գործարանում սկսվել է ագրեգատային հատուկ հաստոցների արմատավորումը: Սակայն մեքենաշինական գործարանների մեծ մասը գեոկա շարունակում է աշխատել հին տեխնիկայի բազայի վրա, ձեռքի աշխատանքի և կիսատնայնագործական արտադրության գերակշռություն պահպանելով:

Մեր հետազոտությունը ցույց տվեց, որ Հայաստանի մեքենաշինություն խոշոր գեֆեկաններից մեկը ուսպուրլիկայի մեքենաշինական գործարանների և մյուս ձեռնարկությունների միջև կոռպորացված արտադրական կապերի թույլ զարգացումն է: Զուգահեռաբանումն անհրաժեշտ էր կապեր գոյություն ունեն գործարանների միջև ձուլման և ամրակման արտադրության գծով: Միայն կոմպրեսորների և էջմիածնի գործարանները ձուլվածք էին մատակարարում Արտաշատի գործարանին, Հալէլեկարագործարանը մինչև 1957 թվականը կատարում էր ամրակման իրերի համար մյուս գործարանների աված փոքրիկ պատվերները: Ներճյուղային սերտ կապերը լիովին բացակայում են Հայաստանի և հարևան ուսպուրլիկաների գործարանների միջև: Միայն հինգերորդ հնգամյակի վերջին տարիներին Երևանի էլեկտրամոտոսային գործարանը չուգունի ձուլվածք էր բաց թողնում Եաքվի էլեկտրամոտոսային գործարանին: Չնայած Հայաստանում մասնագիտացված գործարանների առկայությունը, որոնց համար ուսպուրլիկայի մյուս գործարանները կարող էին գառնալ նրանց արտադրանքի սպառողները, կոռպորացված կապը նրանց միջև լիովին բացակայում է: Օրինակ, ուսպուրլիկայում թողարկվող միևնույն զարարիտի մոտոտները ստացվում են հետավոր շրջաններից, մինչդեռ Հայաստանի էլեկտրամոտոսային գործարաններն իրենց ամբողջ արտադրանքն ուղարկում են նույնպես հետավոր

շրջանները: Նույնն էլ տեղի է ունենում էլեկտրական ճշգրիտ գործիքների գծով:

Հայաստանի մեքենաշինության մեջ թույլ է զարգացած նաև ներհյուղային կոոպերացված կապը: Ինչպես արդեն նշված է վերևում, գրեթե բացակայում է ուսպուրչիկայի մեքենաշինության արտադրական կապը Անդրկովկասի սև մետալուրգիայի հետ, դեռևս չի կարգավորված կապը ուսպուրչիկայի պղնձարդյունաբերության հետ: Միայն մասնակիորեն փոխհարաբերություններ են հաստատված ալյումինի արդյունաբերության հետ՝ գործարաններին ձուլույթ ալյումին մատակարարելու գծով, բայց դեռևս բացակայում է կապը տեղական ալյումինից ստացվող փաթաթելու լար մատակարարելու գծով: Ավելի կարգավորված է կապը ուսպուրչիկայի կարելային իրերի արտադրության հետ: Խիստ թույլ է ուսպուրչիկայի մեքենաշինության կոոպերացված կապը ուստին և պլաստմասսային արտադրության հետ, որը հետևանք է մասամբ այդ ճյուղերի թույլ զարգացման, մասամբ էլ կենտրոնացված պլանավորման դեֆեկտների: Բոլորովին բացակայում է արտադրական կապը տեքստիլ, փայտամշակման և ուսպուրչիկայի արդյունաբերության մյուս ճյուղերի հետ, չնայած որ այդ ճյուղերի արտադրանքը մասսայաբար սպառվում է ուսպուրչիկայի մեքենաշինության մեջ:

Արտադրությունը սև, գունավոր մետաղների և ձուլվածքների հիմնական տեսակներով ապահովելու համար (բացի ալյումինի ձուլույթից) և արտադրանքը էլեկտրամոտոռներով, գործիքներով ու էլեկտրական նյութերով, ուստին և այլ դետալներով կոմպլեկտավորելու համար Հայաստանի մեքենաշինական գործարանները հիմնականում կոոպերացվում են հետևյալը, 2000-ից մինչև 5000 և ավելի կիլոմետրի վրա գտնվող գործարանների հետ:

Այսպես, ձուլածո չուգունը Հայաստանում ստացվում է գլխավորապես Զապորոժյեից, դինամային պողպատը՝ Մագնիտոգորսկից, տրանսֆորմատորային պողպատը՝ Վերխ-Իսետսկի գործարանից, զանազան տեսակի այլ բարակաթերթ պողպատները՝ Վորոշիլովգրադից, տեսակավոր պողպատը՝ Ստալինգրադից, Մոսկվայից և Կրամատորսկից:

Ալյումինը ստացվում է Կույբիշեից և Կանադից, ցինկը, բրոնզը՝ Կույբիշեից և Մոսկվայից, այրույրի թերթերն ու ձողերը՝ Կույբիշեից, պղնձի ձողերը՝ Մոսկվայից, Լենինգրադից, Կամենսկից, անագե զողանյութը և ֆոսֆորավոր պղինձը՝ Կույբիշեից:

Էլեկտրամոտոռներն ստացվում են Կույբիշեից, Կեմերովոյից, Տոմսկից, ամպերմետրերն ու վոլտմետրերը՝ Կրասնոդարից ու Վիտերսկից, հաճախաչափերը՝ Օմսկից, տրանսֆորմատորները՝ Ռոստովից, Մոսկվայից, մեկուսիչները՝ Մոսկվայի մարզից, ապահովիչները, զանազան տեսակի խցանները՝ Ուֆայից, Պերմյանսկից:

Պղնձյա ժապավենն ստացվում է Մոսկվայից, փաթաթելու լարերը՝ Երևվանում, Մոսկվայից, Խարկովից, Սվերդլովսկից, մեկուսիչ նյութերը՝ Նույնպես Մոսկվայից, Սվերդլովսկից ու Խարկովից, ուստին իրերը՝ Սվերդլովսկից, Մինսկից, էմալե ներկերն ու լաքերը՝ Տոմսկից, Տալինից և Լենինգրադից:

* * *

Հայաստանի մեքենաշինության մասնագիտացման ու կոոպերացման բազմակողմանի ուսումնասիրությունը պահանջում է այդ հարցերը շաղկապել Տեղեկագիր 5—3

հարեան անտեսական շրջանների և ամենից առաջ Հայաստանին մոտ գտնվող Ադրբեջանական ու Վրացական սոցիալիստական մեքենաշինության զարգացման ու տեղաբաշխման հետ: Նման հետազոտությունը հնարավորություն կտար ավելի ճիշտ լուծելու մեքենաշինության մասնագիտացված առանձին ճյուղերը սոցիալիստական տեղաբաշխելու հարցերը, դա թույլ կտար ավելի ռացիոնալ կերպով լուծելու Հայաստանի մեքենաշինական գործարանների կոոպերացման հարցերը, առաջին հերթին կողմնորոշվելով դեպի արտագրական կապերի հաստատումը մերձավոր անտեսական շրջանների հետ, նպատակ տեսնելով հնարավորին չափ կրճատել կոոպերացումը հեռավոր շրջանների հետ:

Մեքենաշինության մասնագիտացման ու կոոպերացման վիճակի ուսումնասիրությունն ամենից առաջ ցույց տվեց, որ մեքենաշինությունն Անդրկովկասի սոցիալիստական տնտեսության զարգանալով բազմակողմանիորեն, մասնագիտացել է տարբեր ուղղությամբ:

Ադրբեջանական ՍՍՌ-ն դարձել է Միության նավթային մեքենաշինության էներգետիկայի մեկը, այնտեղ զարգացած է նաև էլեկտրատեխնիկական արդյունաբերությունը: Այստեղ մեքենաշինության զարգացումը հիմնականում ենթարկված է սոցիալիստական արդյունաբերության առաջատար ճյուղի՝ նավթարդյունաբերության շահերին:

Վրացական ՍՍՌ-ի մեքենաշինությունը մասնագիտացել է գլխավորապես ավտոարդյունաբերության, սննդարդյունաբերության (թելի ու գինեգործություն) և անասնաբուծության համար սարքավորում արտադրելու դժուր, այնտեղ զարգացած է նաև հաստոցաշինությունը:

Հայկական ՍՍՌ-ում, ինչպես արդեն նշել ենք, մեքենաշինությունն ամենից ավելի բազմազանորեն է զարգացել: Սոցիալիստական մեքենաշինության առաջատար ճյուղն է դարձել էլեկտրատեխնիկական մեքենաշինությունը, այնտեղ զարգացած են նաև հաստոցաշինությունը, գործիքաշինությունը և ուրիշ ավելի երկրորդական ճյուղեր:

Մեր հետազոտությունը ցույց տվեց նաև, որ Անդրկովկասի մեքենաշինական գործարաններում մասնագիտացման գերակշռող ձևը առարկայական մասնագիտացումն է, գրեթե բոլոր գործարաններն էլ թողարկում են ավարտուն մեքենաներ ու իրեր, լիովին քաջակալում է գետնաշին մասնագիտացումը և գրեթե զարգացած չէ տեխնոլոգիական մասնագիտացումը: Բոլոր ձևնաբերություններում իշխում է տնիվերացիզմը, այլ կերպ ասած՝ յուրաքանչյուր ձևնաբերություն կատարում է պատրաստի արդյունքի արտադրման հետ կապված տեխնոլոգիական բոլոր գործողությունները: Այս բոլորի հետևանքով գրեթե ամբողջովին բացակայում է կոոպերացումը մեքենաշինական գործարանների միջև՝ ինչպես սոցիալիստական ներսում, այնպես էլ Անդրկովկասի սահմաններում:

Անդրկովկասի մեքենաշինության մեծ չափազանց թույլ է զարգացած նաև միջճյուղային կոոպերացումը, այսինքն՝ արտադրական կապը արդյունաբերության մյուս ճյուղերի հետ: Անդրկովկասի մետալուրգիական գործարանը կտրված է Անդրկովկասի միտթեմական սոցիալիստական մեքենաշինությունից: Արտադրական կապը Անդրկովկասի արդյունաբերության մյուս ճյուղերի հետ ևս գրեթե բացակայում է: Որոշ կապ է հաստատվել միայն Վրաստանի ավտոարդյունաբերության ու Հայաստանի սևաձուլի արդյունաբերության, Ան-

զըրկովկասի էլեկտրատեխնիկական արդյունաբերության և Հայաստանի կարելի-լային արտադրության միջև: Անդրկովկասի ռեսպուբլիկանների մեքենաշինության թվումը կոոպերացվում է գերազանցապես 2000—5000 կմ հեռավորության վրա գտնվող ձեռնարկությունների հետ՝ ինչպես ձուլածո չուղունի, գլանաված-քի հատուկ տեսակների, այնպես էլ բոլոր տեսակի կոմպլեկտավորող իրերի մատակարարման գծով:

Անդրկովկասի միութենական ռեսպուբլիկանների մեքենաշինության զարգացման բացառական կողմերից մեկը մեքենաշինական գործարանների նումենկլատուրայի բազմազանությունն է և արտադրական պրոֆիլի ոչ հստակ լինելը, որն զգալիորեն արգելակել է նրանց մասնագիտացումը: Մինչև վեցերորդ հնգամյակի սկիզբը նավթային մեքենաշինության ձեռնարկություններն արտադրում էին ավելի քան 100 տեսակի արտադրանք՝ նավթային սարքավորման գրեթե բոլոր տեսակները, այդ թվում նաև ծանր սարքավորումը: Մոլոտի «Հանքագործ» գործարանում արտադրանքի նոմենկլատուրան, տիպերն ու տեսակները 200 անունից ավելի են: Հնգամյակի սկիզբին նոմենկլատուրայի բազմազանությունը զգալիորեն ավելի քիչ էր զարգացած Հայաստանի մեքենաշինության մեջ:

Վեցերորդ հնգամյակի վերաբերյալ դիրեկտիվների համաձայն 1956 թ. սկսած Անդրկովկասի բոլոր ռեսպուբլիկաններում միջոցառումներ են անցկացվում մեքենաշինության մասնագիտացման ու կոոպերացման հետագա ընդլայնման ուղղությամբ: Այդ միջոցառումներն առաջին հերթին նպատակ են հետապնդում կրճատել գործարանների արտադրանքի նոմենկլատուրան և ճշտակ նրանց պրոֆիլը, ինչպես նաև առանձնացնել ու կադավերակել մասնագիտացման ձեռնարկություններ ու ցիխեր՝ ձուլման, մամլման, գործիքային, ամրակման և այլ արտադրությունների գծով, համապատասխանորեն ընդլայնելով տեղական կոոպերացումն ու մասնագիտացումը:

Սակայն կոոպերացումն ընդլայնելու ուղղությամբ կիրառվող այս բոլոր միջոցառումները սահմանափակվում են ամեն մի ռեսպուբլիկայով և չեն շոշափում կամ թույլ են շոշափում ինչպես ներհյուղային, այնպես էլ միջհյուղային կոոպերացման հարցերը:

* * *

Հայաստանի մեքենաշինության մասնագիտացման ու կոոպերացման արդի վիճակի վերլուծությունն ու գնահատականը մեզ բերում է հետևյալ եզրակացություններին:

Ռեսպուբլիկայի մեքենաշինության մասնագիտացման ու կոոպերացման հետագա ընդլայնման համար խիստ կարևոր ու էական կլինեն առաջին հերթին այն փոփոխությունները, որոնք կարող էին հասցնել հեռավոր շրջանների ու արդյունաբերական կենտրոնների հետ Հայաստանի մեքենաշինության կոոպերացված կապերի ռացիոնալ կրճատմանը և արտադրական կապերի ընդլայնմանը ռեսպուբլիկայի ներսում ու հարևան ռեսպուբլիկանների հետ: Մեծ նշանակություն ունի նաև այն, որ մեքենաշինական գործարաններն ազատվեն տնիվերսալիզմից և նրանց կողմից կիսատնայնագործական եղանակով կատարվող արտադրական մի քանի ֆունկցիաներ հանձնվեն ռեսպուբլիկայում կամ հարևան շրջաններում գտնվող մասնագիտացված գործարաններին:

Նպատակահարմար է, որ Հայաստանի մեքենաշինությունը կոոպե-

բացված կապեր հաստատուի առաջին հերթին մետալուրգիայի և էլեկտրատեխնիկական արդյունաբերությունների հետ, ինչպես նաև ձուլման, մաքրման, գործիքային և մամլելու տնտեսություն, քիմիական և արդյունաբերություն ալյումինիումի գծով:

Հայաստանի մեքենաշինությունը պահանջարկը մետալուրգիական արդյունաբերության արտադրանքի նկատմամբ նշանակալի է: 1956 թ. ուսպուրլիկայի մեքենաշինական գործարաններն ստացել են 13 հազար տոննա ձուլածո չուգուն, մինչև 30 հազար տոննա պողպատի թերթավոր և տեսակավոր գլանվածք, հարյուրավոր տոննաներով գունավոր մետաղներ և դրանց ձուլույթները: Այս բոլոր նյութերն ստացվում են հետավոր մետալուրգիական գործարաններից կամ կոռպորացիան կարգով, կամ էլ գլավկների ու միաթենական միջնատրությունների առանձին կազմակերպությամբ, որն ավելի է տարածված: Համանման գրություն գրություն ունի նաև Ագրիգանի և Վրաստանի մեքենաշինական գործարաններում:

Մետաղների մատակարարման գծով ուսպուրլիկայի մեքենաշինական գործարանների կոռպորացիան ըստ ամենայնի ընդլայնելու նպատակով նպատակահարմար ենք համարում.

1. Վերակառուցել և ճշտել ներկայումս վերամշակելի չուգունի և ստվարաթերթ պողպատ արտադրող Անդրկովկասյան (Ռուսթավի) մետալուրգիական գործարանի պրոֆիլն այն ուղղությամբ, որ նա արտադրի սև մետաղների նաև մշտա տեսակները, որոնք սպառվում են Անդրկովկասի մեքենաշինության մեջ, ոչնչանա՞նք ձուլածո չուգունի և բարակաթերթ պողպատի տեսակները, որի համար անհրաժեշտ է գործարանում հիմնել գոմուսային նոր վառարան և դրան համապատասխան վերակառուցել գլանվածքի ցեխը:

2. Նրեանի կարելի գործարանում գլանահաստոց գնելու կապակցությամբ անհրաժեշտ է արագացնել վալերարաթի ցեխի շինարարությունը Դանաքեռի ալյումինի գործարաններում՝ էլեկտրաարդյունաբերությունն անհրաժեշտ ալյումինի փաթեթելու լարի արտադրությունը տեղական համաքով ապահովելու համար, կրճատելով այդ լարի ներմուծումը ալյումինի:

Հայաստանի մեքենաշինական գործարանները սպառում են մեծ թվով էլեկտրամոտոռներ, որոնք անհրաժեշտ են պոմպեր, կոմպրեսորներ, հատուկ հաստոցներ արտադրելու համար: 1955 թ. ուսպուրլիկայի մեքենաշինական գործարաններն ստացան մինչև 24 հազար հատ էլեկտրամոտոռ, որոնց 90⁰/₀-ը փոքր զարարիտի 0,5-ից մինչև 4,5 կվտ կարողություններ: Վեցերորդ հնգամյակի վերջին այդ պահանջարկը կաճի ավելի քան 3 անգամ, ոչնչանա՞նք կապահանջվի մոտ 75 հազար էլեկտրամոտոռ, չհաշված արդյունաբերության մշտա ճյուղերի (հարստացուցիչ գործարանների, տեքստիլ, քիմիական և ալյումին գործարանների) պահանջարկը, մի բան, որ հնարավորություն կտա Հայաստանի ու Երաքվի էլեկտրամոտոռային գործարաններում կազմակերպել համապատասխան գործարանների ու ձեռքի էլեկտրամոտոռների սերիական արտադրությունը, նույն ժամանակ կրճատելով նրանց արտահանումը: Նպատակահարմար կլինի զարգացնել Հայաստանի էլեկտրամոտոռային գործարանների նման կոռպորացիան նաև Ագրիգանական ՍՍՌ և Վրացական ՍՍՌ արդյունաբերություն հետ:

Հայաստանի էլեկտրատեխնիկական արդյունաբերությունը ամեն տարի սպառում է տասնյակ հազարավոր վահանագործիքներ: Դրանց հիմնական սպառողը Հայէլեկտրագործարանն է, որն իր արտադրանքը կոմպլեկտավորելու

համար 1955 թ. ստացավ 50 հազար հատ ամպերմետր և վոլտմետր: Այդ կապակցությամբ նպատակահարմար կլիներ վերացնել էլեկտրագործիքների գործարանի թողարկած վահանագործիքների նոմենկլատուրան, նպատակ ունենալով այդ գործարանը կոոպերացնել Հայէլեկտրագործարանի հետ և կրճատել այդ գործիքների ներմուծումն ուրիշ վայրերից (Վրաստոգարից և Վիտերսկից):

Ինչ վերաբերում է ուսպուրլիկայի մեքենաշինությանը էլեկտրամեխանիկական այլ իրեր մատակարարելուն, ապա վեցերորդ հնգամյակում Հայաստանում էլեկտրատեղակայման ապարատուրայի և էլեկտրատեխնիկական այլ իրերի ծրագրվող արտադրության կազմակերպումը հնարավորություն կտա որոշ չափով կրճատել ուսպուրլիկայի մեքենաշինության կոոպերացված կապերը հեռավոր շրջանների հետ և կամրապնդի կոոպերացումը ուսպուրլիկայի ներսում արտադրանքի համապատասխան տեսակների միջև:

Ձուլածո արտադրության կենտրոնացումն ու մասնագիտացումը և այդ գծով կոոպերացման ընդլայնումը մեքենաշինության ատաճահերթ և կարևոր խնդիրներից մեկն է: Հայկական ՍՍՌ-ում ձուլածո արտադրությունը փոշիացած է գերազանցապես փոքր ձուլման ցեխերի ձեռք: Գործարանների մեծ մասում այդ արտադրությունը տարվում է կիսամեքենագործական ձևով և թույլ է մեքենայացված: Առավել մեքենայացված են էլեկտրամեքենաշինական և կոմպրեսորների գործարանների ձուլման ցեխերը, որտեղ 1955 թ. վերջերից վերակառուցողական լայն աշխատանքներ են տարվում:

Մեր հաշվումներով 1955 թ. Հայաստանի մեքենաշինական գործարաններն արտադրել են 20 հազար տոննա չուգունի ձուլվածք, իսկ պահանջարկը 1960 թ. կհասնի մոտավորապես 58 հազար տոննայի:

Հաշվի առնելով չուգունի ձուլվածքի սպառման այսպիսի աճը և նպատակ ունենալով կենտրոնացնել ու մասնագիտացնել ձուլման գործը, ինչպես և այդ գծով ընդլայնել կոոպերացումը ուսպուրլիկայի ներսում, մենք նպատակահարմար ենք համարում օգտագործել էլեկտրամեքենաշինական ու կոմպրեսորների գործարանների առավել հզոր ձուլման ցեխերը, ընդլայնել դրանք, կենտրոնացնել ու մասնագիտացնել չուգունի ձուլվածքի արտադրությունն այդ ցեխերում և էլեկտրամեքենաշինական գործարանի հետ կոոպերացնել էլեկտրատեխնիկական ու էլեկտրամոտոսների գործարանները, իսկ կոմպրեսորների գործարանի հետ՝ հիդրոտուրբինների և Արաաշատի գործարանները:

Հաշվի առնելով, որ հաստոցաշինական ու գործիքաշինական երեք գործարանների ձուլածո արտադրությունը Հաստոցաշինության մինիստրության սխեմայում կենտրոնացնելու համար արդեն նախագծվում է ստեղծել «Ստապլիտ» մասնագիտացված գործարանը, որը կառուցվելու է Լուսավանի գործիքաշինական գործարանին կից, իսկ տեղական արդյունաբերության գծով նախագծվում է Երևանում ստեղծել այդ արդյունաբերության սեփական կենտրոնացված ձուլածո արտադրություն, կարելի է ասել, որ այս բոլոր միջոցառումների կենսագործումը կհասցնի այն բանին, որ վեցերորդ հնգամյակում ուսպուրլիկայի ձուլման գործը հիմնականում կմասնագիտացվի: Հետադաշում, ակնհայտորեն, հարց կծագի Հայաստանում կառուցել կենտրոնական խոշոր ձուլարան:

Ռեսպուրլիկայի գործարաններում ամբակման իրերի կիսամեքենագործական արտադրության վերացումը կամ թեկուզ ըստ ամենայնի կրճատումը և այդ արտադրության համար աշխատանքի ու սարքավորման համար ավելի

քան տասնապատիկ գերածախսի համապատասխան կրճատումը Հայաստանի մեքենաշինություն կոռպորացիան կարևոր խնդիրներից մեկն է: Էլեկտրամեքենաշինական գործարանում ամրակման ավտոմատացված հզոր ցեխի տոկոսությունը հնարավորություն է տալիս այդ ցեխը վերափոխել և դարձնել կենտրոնացված ու մասնագիտացված ցեխ, որն ընդունակ կլինի ուսպուրիկայի գործարաններն աշխատել ամրակման իրերի ստալել գնայուն տեսակներով՝ պնդողակներով, պտուտակներով, տափօղակներով և այլն: Պետք է հաշվի առնել, որ ամրակման նկատմամբ ուսպուրիկայի մեքենաշինություն պահանջարկի մոտ 94—97 տոկոսն ընկնում է էլեկտրատեխնիկական մեքենաշինության գործարաններին:

Հայաստանի մեքենաշինությունն սպառում է ամեն տեսակի ուտինե իրեր՝ միջադիրներ, ամորտիզատորներ, դրոշմոցի ուտին, մեկուսիչ խողովակներ և այլն: Ուսպուրիկայի գրեթե բոլոր գործարանները բնական իրեր են ստանում հետադոր շրջաններից: Մինչդեռ Հայաստանը ուտինի արդյունաբերություն համար անհրաժեշտ հումքի արտադրության կենտրոններից մեկն է, ուտին նա կարող է դառնալ նաև ուտինե իրերի արտադրության կենտրոններից մեկը՝ ոչ միայն սեփական կարիքները բավարարելու, այլև ուսպուրիկայից դուրս գտնվող սպառողների հետ կոռպորացիայի համար: Հայաստանի տեղական արդյունաբերության սիստեմում գոյություն ունեցող ուտինե իրերի փոքրիկ գործարանը, լայն սպառման համար ուտինե իրեր (կոշիկներ, ուղեկաթեր, խաղալիքներ) արտադրելու հետ մեկտեղ, թողարկում է թերթավոր ուտին՝ կոշիկների համար, ուտինե խողովակներ, մեկուսիչ խողովակներ, ուտինած դրոշմվածքներ, ինչպես սովորական, այնպես էլ լուղակայուն տեսակի ուտինե թերթավոր և ժապավենած թիթեղներ, դրոշմոցների համար ուտին և այլ իրեր: Տեխնիկական ուտինի մի քանի իրերի գծով գործարանն արդեն կոռպորացիայում է էլեկտրամեքենաշինական գործարանի հետ, նրան մատակարարելով ժապավենած թիթեղներ, ամորտիզատորներ, միջադիրներ և այլն: Գործարանը մասնակիորեն ուտին է թողարկում նաև էլեկտրատեխնիկական գործարանին: Մնացած մեքենաշինական ձեռնարկությունների հետ գործարանը կապված չէ և իր արտադրանքի մի մասն արտահանում է ուսպուրիկայից դուրս՝ Վրաստան, Տուապս, Ռոստով և այլ վայրեր: Ենթադրելով, որ գործարանը իր թույլ կարողությունը չի փոխադրում էլ լուծելու Հայաստանի ուտինի արդյունաբերության պրոբլեմը: Ենթադրվում է այդ խնդիրը լուծել ՍՍՌԽ՝ Քիմիական մինիստրության սիստեմի միջոցով, վեցերորդ հնգամյակում կառուցելով տեխնիկական ուտինի ավելի խոշոր գործարան: Այդպիսի գործարանի առկայությունը հնարավորություն կտա լայնորեն ծավալելու կոռպորացիայի կապը ոչ միայն Հայաստանի, այլև ամբողջ Անդրկովկասի և հարակից շրջանների մեքենաշինական գործարանների հետ:

Մեքենաշինության մեջ տարեցտարի ընդլայնվում է պլաստմասսալի մեկուսիչ և սինթետիկ նյութերի ու դետալների կիրառումը: Պոլիմիլիացետոն գործարանում կազմակերպված էր համապատասխան ցեխ, որը 1956 թ. իր ամբողջ սարքավորումով և անձնակազմով հանձնված է ուսպուրիկայի տեղական արդյունաբերությանը:

Այդ արտադրության ընդլայնումը հնարավորություն կտա զարգացնել նրա կոռպորացիայում ուսպուրիկայի ու ողջ Անդրկովկասի մեքենաշինության

հետ և կնպաստի մեքենաշինության մեջ պլաստմասսայի նոր տեսակի իրերի արմատավորմանը:

Ռեսպուբլիկայի ներսում կոոպերացումն ընդլայնելու նպատակով կենտրոնացման ու մասնագիտացման նախապիսի խնդիրներ են ծառացած նաև դարբնոցա-մամլային տնտեսության, կոփածո չուգունի արտադրության, ինչպես և տեքստիլ ու փայտեղեն իրեր մատակարարելու գծով:

Կոոպերացման հետագա ընդլայնումը էական նշանակություն կունենա Հայաստանի մեքենաշինության պրոֆիլը ճշտելու և այն ավելի նպատակասլաց դարձնելու համար:

Ռեսպուբլիկայի ներսում և հարևան տնտեսական շրջանների հետ կոոպերացումն ընդլայնելու համար, անհրաժեշտ արտադրական բազայի զարգացման հետ մեկտեղ, պլանային ենթադրությունների և ռեսպուբլիկայում անցկացվող միջոցառումների կապանցությունամբ վեցերորդ հնգամյակում էական փոփոխություններ տեղի կունենան Հայաստանի մեքենաշինության մեջ:

Վեցերորդ հնգամյակի պլանով Երևանում յառուցվելու է ատրճառակաձև հաստոցների թողարկման նոր գործարան: Այսպիսով, Հայաստանում հաստոցաշինությունը կներկայացնեն երեք գործարան՝ մետաղահատիչ հաստոցների գործարանը՝ ճախարակող և շաղափող հաստոցների պրոֆիլով, ատրճառակաձև հաստոցների գործարանը և քարաֆրեզերային հաստոցների գործարանը:

Ճշգրիտ մեքենաշինության գծով էլեկտրաշափիչ գործիքների արտադրությունը խոշոր չափով ընդլայնելու հետ մեկտեղ (համախառն արտադրանքը հնգամյակի ընթացքում աճելու է վեց անգամ), արդեն միջոցառումներ են անցկացվում ռեսպուբլիկայում մաթեմատիկական հաշվիչ մեքենաների արտադրության փորձնական բազա ստեղծելու համար: Հետագայում այդ մեքենաների սևիական արտադրությանն անցնելը ճշգրիտ մեքենաշինությունը կդարձնի Հայաստանի մեքենաշինության առաջատար ճյուղերից մեկը: Այս տեսակետից էական նշանակություն կունենան վեցերորդ հնգամյակում ռեսպուբլիկայում կառուցվելիք այն գործարանները, որոնք պիտք է արտադրեն ավտոմատիկայի միջոցներ՝ առաջին հերթին մետալուրգիայի և քիմիական արդյունաբերության մեջ արտադրական պրոցեսները ավտոմատացնելու համար:

Հայաստանի մեքենաշինության մեջ մասնագիտացումն ու կոոպերացումը զարգացնելու գործում լուրջ նշանակություն կունենա նաև այն, որ վեցերորդ հնգամյակում ծրագրված է կառուցել կենտրոնական գործիքաշինական գործարան՝ փականադորժական-մոնտաժային գործիքներ թողարկելու համար:

Այնուհետև, Երևանի էլեկտրամեքենաշինական գործարանում նոմենկլատուրան հնարավորին չափ կրճատելու համար, նպատակահարմար է այդ գործարանի նոմենկլատուրայից հանել լայն սպառման իրերի (սրբուկների, գիշերալամպերի) արտադրությունը և այդ բազայի վրա ստեղծել էլեկտրաջեռուցիչ և էլեկտրալուսավորման գործիքների ինքնուրույն գործարան:

Այսպիսով, մոտիկ ապագայում Հայաստանի մեքենաշինությունը զարգանալու է երեք հիմնական ճյուղերի՝ էներգետիկայի ու էլեկտրատեխնիկական մեքենաշինության, հաստոցաշինության և ճշգրիտ մեքենաշինության ուղղությամբ:

¹ Այս խմբավորումը մենք կատարել ենք ՍՍՄԽ կենտրինավարչության և Պետպլանի դասակարգման հիման վրա, հաշվի չառնելով ձևաարկուժյունների ենթակայությունը այս կամ այն մինիստրությունը:

Դրա հետ մեկտեղ, ռեսպուբլիկայում զարգանալու են հետևյալ ճյուղերը՝ ընդհանուր մեքենաշինությունը (կոմպրեսորներ, պոմպեր), գործիքաշինությունը, մետաղյա իրերի (ամրակման և այլն) արտադրությունը, ճյուղային մեքենաշինությունը (գյուղատնտեսական գործիքներ, ավտոտրակտորային և տեքստիլ սարքավորման պահեստամասեր, հեծանիվներ, կաթնատնտեսություն և սննդի այլ ճյուղերի սարքավորում), ինչպես նաև լայն սպառման համար մետաղյա իրերի արտադրությունը: Խվարկված ութ ճյուղերի գծով վեցերորդ հնգամյակի վերջում Հայաստանում գործելու են մինչև քսանութ մեքենաշինական ձեռնարկություններ, որոնք թողարկելու են ավելի քան քառասուն տեսակի մեքենաներ, գործիքներ և դանադան տիպի այլ իրեր:

Այս հոգվածում սահմանափակվելով մեքենաշինության մասնագիտացման վերաբերյալ մեր մի քանի եզրակացություններով, մենք գտնում ենք, որ Հայաստանում մեքենաշինական գործարանների տեղարաշխման և դրանց հետագա մասնագիտացման պրոբլեմը շատ ավելի բարձր է և կարող է ճիշտ որակման համեմատում լուծվել շատ մասնագետների և միությունների օրգանների մասնակցությամբ կատարվող հետագա ավելի մանրակրկիտ ուսումնասիրությունների միջոցով: Այդ ուսումնասիրությունների ժամանակ պետք է քննության առնվեն հետևյալ հարցերը.

1. Արդյոք ճիշտ է Հայաստանի մեքենաշինության զարգացումը ութ ճյուղերի գծով և պետք չե՞ հետադադար կրճատել որոշ ճյուղեր և խորացնել մյուսները, հաշվի առնելով կոմպրեսորային արտադրությունների զուգընթաց զարգացումը:

2. Այդ կապակցությամբ հարկավոր չե՞ արդյոք կրճատել ռեսպուբլիկայում թողարկվող արտադրանքների տեսակների ընդհանուր նոմենկլատուրան, այդ կրճատումը հիմնավորելով տեղարաշխման որոշ սկզբունքներով:

3. Ծիշտ է արդյոք ռեսպուբլիկայի մեքենաշինության փոշիացումը բազմաթիվ փոքր գործարաններում, որոնցից շատերը թույլ են հագեցած տեխնիկայով ու կադրերով, թե՞ ավելի ռացիոնալ կլինի տնեհալ ավելի հզոր, նորագույն տեխնիկայով հագեցած ձեռնարկություններ: