Խ. Ա. ԱՎԵՏԻՍՅԱՆ

ՀԱՅԿԱԿԱՆ ՍՍՀ ՔԱՂԱՔԱՅԻՆ ԲՆԱԿԱՎԱՅՐԵՐԻ ՖՈՒՆԿՑԻՈՆԱԼ-ԳԵՆԵՏԻԿԱԿԱՆ ՏԻՊԵՐԸ

Հոկտեմբերյան հեղափոխության հաղթանակից հետո, մեր հանրապետության քաղաքները զարգացան միանգամայն նոր քաղաքական-տնտեսական բազայի վրա։ Մասնավոր սեփականության վերացումը, արտադրության միջոցների հանրայնացումը նպաստավոր պայմաններ ստեղծեցին երկրի արտադրողական ուժերի բուռն վերելքի համար։ Բազմաճյուղ ինդուստրիայի ստեղծումը ամուր հիմքեր դրեց քաղաքների զարգացման համար։ Արդյունաբերությունը և հատկապես նրա առաջատար ճյուղերը դարձան քաղաքային բնակավայրերի աճման հիմնական գործոնները։ Կարևոր դեր խաղացին քաղաք ձևավորող մյուս գործոնները՝ շինարարությունը, տրանսպորտը, առևտուրը, առողջարանները։ Քաղաքային կյանքի վերելքին նպաստեցին նաև գյուղատնտեսության զարգացումը, ոչ արտադրական ճյուղերի՝ հատկապես կուլտուրայի, առողջապահության ցանցի ընդարձակումը, քաղաքների տնտեսական կազմակերպական դերի բարձրացումը։

Սոցիալիստական շինարարության ընթացքում հանրապետության տնտեսության մեջ կատարված արմատական տեղաշարժերը և կուլտուրական նվաճումները խթանեցին հին քաղաքների խոշորացմանը, նորերի ստեղծմանը, քաղաքային և գյուղական բնակչության կազմի փոփոխություններին։ Առ 1 հունվարի 1967 թ. հանրապետությունում կա 50 քաղաքային բնակավայր, ուր ապրում է Սովետական Հայաստանի ամբողջ բնակչության կեսից ավելին (55,7%), մինչև հեղափոխությունը եղած 10,4 տոկոսի դիմաց. իսկ քաղաքներն էին Երևանը, Լենինականը, Կամոն և Նորիսը։ Բացի այդ, ամբողջապես փոխվել է նաև քաղաքների սոցիալ-տնտեսական բնույթը, նրանք այժմ կատարում են տնտեսական, կուլտուրական, վարչական և քաղաքական բնույթի ֆունկցիաներ, որոնք արմատապես տարբերվում են նախահեղափոխական ժամանակաշրջանում կատարած ֆունկցիաներից։

Քաղաքային ցանցի ընդարձակումը և զբաղված բնակչության կառուցվածքի փոփոխությունները, որոնք ամենից առաջ պայմանավորված են արդյունաբերության, տնտեսության ու կուլտուրայի բուռն վերելքով, միաժամանակ առաջ են քաշում և նոր պրոբլեմներ։ Այդ պրոբլեմներից մեկը՝ քաղաքների ֆունկցիոնալ-գենետիկական տիպերի՝ նրանց տնտեսության կառուցվածքի, կատարած հիմնական ֆունկցիաների պարզաբանումն է, ժամանակակից քաղաքի առաջացման և զարգացման պայմանների միջև եղած կապի բացահայտումը։ Գենետիկական կատեգորիան արտահայտում է քաղաքի ծագման

բնույթը, զարգացման տենդենցը և շատ բան է տալիս նրա պատմական անցյալի (տնտեսության, ճարտարապետության և այլ) բաղմազան կողմերը հասկանալու համար։ Ուրեմն քաղաքների, որպես պատմական օբյեկտների, գենետիկական հատկանիշները հաստատելիս անպայման պետք է դիմել անցյալին, քաղաքի զարգացման տենդենցը կապելով նրա տնտեսա-աշխարհագրական գիրքի և այլ գործոնների փոփոխման հետ, ըստ պատմական ժամանակաշրջանների, որպեսզի ճիշտ արտահայտի նրա անցյալը, պատասխանի այն հարցին, թե ինչպիսի տնտեսա-աշխարհագրական դիրքի վրա է գտնվել այս կամ այն քաղաքը իր գոյության ընթացքում։ Այստեղ մենք իհարկե նպատակ չենք դրել հանգամանորեն խոսել ամեն մի քաղաքի ծագման, զարգացման, աշխարհագրական դիրքի փոփոխման մասին, այլ փորձել ենք խմբավորել այդ քաղաքներն՝ ըստ որոշակի հատկանիշների և տվել այդ խմբերի համառոտ բնութագրումը։ Ճիշտ է գենեզիսը տնտեսա-աշխարհագրական կարևոր մոմենտ է, այն անտեսել իհարկե չի կարելի, բայց քաղաքների դասակարգման հիմնական հատկանիշը համարել էլ չի կարելի, քանի որ գենեզիսը քիչ բան է տալիս ժամանակակից քաղաքի տնտեսության կառուցվածքը հասկանալու համար։ Քաղաքային բնակավայրերի տնտեսա-աշխարհագրական դասակարգման համար պետք է հիմքում դնել այնպիսի հատկանիշները, որոնք բավարարում են թե տնտեսական և թե աշխարհագրական պահանջները, իսկ այդպիսի հատկանիշները համարում են բնակչության թիվը և ֆունկցիոնալ կառուցվածքը։

Բնակչության թիվը սոսկ վիճակագրական ցուցանիշ չէ միայն։ Նա տրնտեսա-աշխարհագրական կարևոր հատկանիշ է։ Որքան մեծ և մարդաշատ է քաղաքը, այնքան ընդարձակ է նրա զբաղեցրած տերիտորիան, տնտեսական և կուլտուրական կապերը, բարդ է ֆունկցիոնալ կառուցվածքը։ Բայց իր մի շարք առավելություններով հանդերձ, ըստ բնակչության թվի քաղաքների դասակարգումը դարձյալ թերի է, քանի որ մեծությունների տարբերությունները չեն բացահայտում ժողովրդական տնտեսության կառուցվածքը, նրա տնտեսության առաջատար ճյուղերը (քաղաքի ֆունկցիոնալ տիպերը ի հայտ բերելու համար)։ Այդ տեսակետից էլ ըստ բնակչության թվի քաղաքների դասակարգումը միակողմանի է և թերի, իսկ որպեսզի այն լինի ավելի լիակատար և գիտականորեն հիմնավորված, հարկավոր է դրան ավելացնել ևս մեկ հատկանիշ, քաղաքի տնտեսական բազան՝ ժողովրդական տնտեսության կառուցվածքի վերլուծությունը։

Միայն մեծության և ֆունկցիոնալ կառուցվածքի փոխադարձորեն պայմանավորված այդ երկու հիմնական կատեգորիաների, որակական և քանակական ցուցանիշների բազմակողմանի վերլուծումը հնարավորություն կտա պարզել քաղաքների ֆունկցիոնալ տիպերը։ Սակայն քաղաքի ֆունկցիոնալ կառուցվածքը որոշելիս, բավարարվել միայն արդյունաբերական ձեռնարկությունների սոսկ թվարկումով, նույնպես չի կարելի։ Քիչ չեն այն քաղաքները, որտեղ նշանակալի և նույնիսկ վճռական դեր են խաղում նաև ոչ արտադրական ճյուղերը՝ կազմակերպական, առևտրա-բաշխման, վարչա-կուլտուրական և նույնիսկ առողջապահական ֆունկցիաները։ Ուրեմն քաղաքների տիպերի ճիշտ առանձնացումը պահանջում է ֆունկցիոնալ կառուցվածքի խոր անալիզ՝ ժամանակակից քաղաքի տնտեսության մասնագիտացման ուղղությունը, զարգացման հեռանկարը, վարչա-տնտեսական, քաղաքական և կուլտուրական նշանակությունը, ինչպես և ազդեցությունը, շրջապատի տերիտորիայի նկատ-

մամբ պարզելու համար։ Պետք է մոռանալ, որ մեր քաղաքները ոչ թե սոսկ բնակավայրեր են, որոնցում ապրող բնակչությունը անմիջական մասնակցություն չունի գյուղատնտեսության հետ, և ոչ էլ արդյունաբերության ֆունկցիայով են աչքի ընկնում միայն, այլև համարվում են խիտ բնակեցման ու հարուստ աշխատանքային ռեսուրսների կենտրոններ, արդյունաբերության տեղադրման վայրեր, տրանսպորտի հանգույցներ, շրջապատի տերիտորիայի նկատմամբ վարչական-տնտեսական, կազմակերպական, առևտրի-բաշխման և կուլտ-կենցաղային սպասարկման կենտրոններ[1]։

Ուսումնասիրությունները ցույց են տվել, որ քաղաքային բնակավայրերում ժողովրդական տնտեսության ճյուղերում զբաղված բնակչության աճի տեմպերը միշտ տատանվում են, ընդ որում, առանձին ֆունկցիաների զարգացումը տարբեր քաղաքներում միատեսակ չի կատարվում։ Ուստի, քաղաքային բնակավայրերի ուսումնասիրության հիմքում պետք է դրվեն օբյեկտիվ չափանիշներ՝ քաղաքի տնտեսության ճյուղերում զբաղված բնակչության աճի ընդհանուր տեմպերի և ֆունկցիոնալ կառուցվածքի փոփոխությունները։

Նախքան ֆունկցիոնալ տիպերի քննարկմանը անցնելը, անհրաժեշտ է պարզել այն սկզբունքները, որոնց հիման վրա պետք է կատարվի քաղաքների դասակարգումը։

Ֆունկցիոնալ կառուցվածքի որոշման մեթոդները տարբեր են, մի դեպքում կարելի է հիմք ընդունել կառուցվածքային ցուցանիշը՝ տնտեսության ճյուղերում ինքնագործ բնակչության բաշխումը, մյուսում արդյունաբերության, տրանսպորտի մեջ զբաղվածների բացարձակ թիվը, կամ նրանց համախառն արտադրանքի ցուցանիշը, կարելի է վերցնել և մեկ շնչին ընկնող արդյունաբերական համախառն արտադրանքը, կամ առևտրի շրջանառությունը։ Բայց ամենահարմար մեթոդը՝ տնտեսության հիմնական ճյուղերում զբաղված բնակչության սկզբունքի կիրառումն է, մարդու տարբեր աշխատանքային գործունեության համեմատումը, նյութական և ոչ արտադրական ճյուղերում զբաղված բնակչության հարաբերությունը, տվյալ քաղաքի արտադրության հիմնական ուղղությունը պարզելու համար։

Այստեղ ուշադրության կենտրոնում պետք է պահել քաղաքը ձևավորող հիմնական գործոնների՝ արդյունաբերության, շինարարության, տրանսպորտի ու կապի մեջ զբաղվածների հարցերի պարզաբանումը։ Բայց որակական կողմերը հաստատելիս միայն քանակական ցուցանիշների օգտագործումով բավարարվել դարձյալ չի կարելի, այլ անհրաժեշտ է հաշվի առնել նաև քաղաքի արտադրության բնույթի տարբերությունները, տնտեսության և կուլտուրայի ճյուղերի աշխատատարությունը։

Հետևապես, յուրաքանչյուր քաղաքի աշխատանքային կառուցվածքի վերլուծությունը և ըստ զբաղվածների թվի՝ տնտեսության ճյուղերի հաջորդական դասավորումը պետք է կատարել այնպես, որպեսզի լրիվ արտահայտի տվյալ քաղաքի գլխավոր ֆունկցիան։ Առաջատարը պետք է ընդունել տնտեսության այն ճյուղը, որն ունի ամենաբարձր տեսակարար կշիռ, տվյալ քաղաքի աշխատանքային կառուցվածքում և գերազանցի հանրապետության բոլոր քաղաքային բնակավայրերի համար նախատեսված համանման միջին ցուցանիշը։

[1] Б. С. Хорев, Функциональная типология малых и средних городов и пути развития городов различного типа. Пути развития малых и средних городов. М., 1967 г., стр. 24.

Հայկական ՍՍՀ քաղաքային բնակավայրերի ֆունկցիոնալ-դենետիկական տիպերը

Ֆունկցիոնալ տիպերը	ԳԵՆԵՏԻԿԱԿԱՆ ՏԻՊԵՐԸ							Տնտեսության հիմնական ճյուղերում զբաղված բնակչության բաշխումը տոկոսներով (1959 թ.)						Տնտեսության ճյուղերում չնչին բաշխվել
	Հին քաղաքներ		Կապիտալիզմի ժամանակ առաջացած քաղաքներ	Սոցիալիստական շինարարության ընթացքում առաջացած քաղաքային բնակավայրեր				ՍՍՀ թվում						
	Երևանի նշանակությամբ դեռևս չնչին մասնակցություն ունեցող քաղաքներ	Ղարաբաղի ինքնավար մարզի և Լեռնային Դաղստանի ինքնավար մարզի քաղաքներ	Լենինական	Ալագյազի և Լոռու-Դիլիջանի ածխահանքերի շահագործման հետ կապված առաջացած քաղաքներ	Նախկին «գաստակ» վայրերում	Նախկին բնակատեղեներում	Ամիրանի, Դարբասի, Ալավերդու, Զարիշատի, Ալաստանի, Ալագյազի, Ամասիայի, Գորիսի, Դիլիջանի, Ստեփանավանի, Վանաձորի, Սիսիանի, Ջրվեժի, Մարտունու, Գավառի, Ասկերանի, Մարտակերտի, Հադրութի, Գանձակի, Ղազախի, Ղարաբաղի, Ջաբրայիլի, Ֆիզուլիի, Քալբաջարի, Լաչինի, Նուխիի, Զանգեզուրի, Դարալագյազի, Ալիբեկովի, Ղարաքիլիսայի, Ղուկասյանի, Ստեпանակերտի, Մարտունաշենի, Ասլանբեկի, Ղարաբուլաղի, Ֆերիդանի, Ղարաբեյլի, Ֆրունզեի, Ղարաբերդի, Ղարաղալայի, Ղարաղանի, Ղարաղանդի, Ղարաղանի, Ղարաղանդի, Ղարաղանի, Ղարաղանդ

Գունավոր մետաղների հանույթի և վերամշակման կենտրոններ	Աշտարակ	85,9	87,8	1,9	13,9	2,8	7,0	0,2
	Ալավերդի	74,9	57,3	11,0	23,3	5,7	10,6	1,8
	Ախթալա	89,7	81,3	5,3	10,3	3,0	4,7	0,9
	Դաստակերտ	78,0	72,3	1,8	21,1	3,2	13,4	0,8
	Ղափան	75,6	62,6	5,0	23,6	4,4	10,9	0,6
	Քաջարան	86,0	78,8	3,6	13,4	2,8	6,9	1,3
	Շամլուղ	73,0	62,9	7,2	25,7	3,9	19,3	
Շինարարական նյութերի հանույթի և վերամշակման կենտրոններ	Արարատ	87,2	80,4	2,0	11,3	3,6	4,3	1,5
	Թումանյան	77,7	68,2	2,0	17,7	6,2	8,8	4,6
	Արթիկ	72,9	51,4	14,9	24,8	6,7	8,3	2,3
	Անիպեմզա	80,8	75,2	2,8	18,2	6,4	8,8	1,0
Նոր արդյունաբերության շինարարության կենտրոններ	Հրազդան	82,0	56,3	21,2	17,6	5,4	5,6	0,4
	Լուսավան	85,3	78,9	3,1	14,7	6,1	6,6	—
	Լուսակերտ	83,8	68,7	13,9	15,8	4,1	4,1	0,4
	Նոր-Հաճն	88,8	61,6	25,3	10,4	4,1	3,3	0,8
Մնացած, թեթև արդյունաբերության կենտրոններ	Արտաշատ	70,8	25,4	35,6	24,4	5,8	8,2	4,8
	Էջմիածին	72,8	35,0	30,8	23,3	4,8	11,0	3,9
	Գորիս	65,2	37,9	19,9	32,5	7,1	12,7	2,3
	Կամո	76,8	27,3	43,7	21,7	5,9	14,2	1,5
	Ազիզբեկով	70,8	38,2	23,5	28,2	3,6	8,6	1,0
	Իջևան	70,2	46,9	16,1	28,1	10,7	6,9	1,7
	Սպիտակ	78,6	45,3	27,8	19,0	3,7	8,6	2,4
	Ստեփանավան	67,9	39,4	19,1	27,9	6,0	11,6	4,2
	Սևան	67,5	51,0	7,8	30,9	10,8	9,5	1,6
	Սիսիան	74,6	20,2	48,1	23,2	4,4	7,0	2,2
	Մեղրի	72,1	29,9	34,9	26,2	5,0	8,2	1,7
	Հոկտեմբերյան	75,8	53,8	13,3	23,0	4,2	9,8	1,2
Առողջարաններ	Արզնի	78,8	48,4	28,5	20,4	10,9	6,4	0,8
	Ջերմուկ	83,7	43,9	36,5	16,3	5,7	6,2	—
	Դիլիջան	64,9	37,1	20,9	32,8	15,5	10,0	2,3
	Ծաղկաձոր	50,1	29,0	17,0	48,8	19,8	23,0	0,8
Այլ կենտրոններ	Պեմզաշեն	92,2	24,9	66,4	7,3	1,6	5,0	0,5
	Բյուրական	73,7	63,0	2,3	21,9	8,1	13,4	1,4

Քաղաքների առաջատար ֆունկցիաների որոշումը պահանջում է հատկանիշների զուգակցված վերլուծություն՝ մարդահամարների և ընթացիկ վիճակագրական նյութերի լայն օգտագործում, ժողովրդական տնտեսության ճյուղերում զբաղված բնակչության մանրակրկիտ վերլուծում։ Դա կվերացնի բոլոր տեսակի պատահականությունները, կուժեղացնի դասակարգման այս կամ այն սխեմայի գիտական հիմնավորումը և ճիշտ պատկերացում կտա տվյալ քաղաքի ֆունկցիոնալ կառուցվածքի մասին։

Այսպիսով, ՀՍՍՀ կարելի է առանձնացնել քաղաքային բնակավայրերի հետևյալ ֆունկցիոնալ տիպերը[2] իրենց ենթախմբերով հանդերձ։

1. Խոշոր ինդուստրիալ բազմաֆունկցիոնալ քաղաք—Երևան. համարվում է արդյունաբերության, տրանսպորտի, առևտրի, վարկային, ֆինանսական, վարչա-քաղաքական, տնտեսա-կազմակերպման խոշոր կենտրոն, բարձր զարգացման են հասել և ոչ արտադրական ճյուղերը՝ գիտությունը, կուլտուրան և սպասարկու այլ ֆունկցիաները։ Յոթնամյակի ընթացքում մեքենաշինությունն արագ զարգանալու հետևանքով նրա մեջ աշխատողների տեսակարար կշիռը 27,1 տոկոսից բարձրացել է 37,5 տոկոսի։ Դա նշանակում է, որ մեքենաշինությունը դարձել է մայրաքաղաքի առաջատար ճյուղը։ Բարդ ֆունկցիոնալ կառուցվածք ունեցող համազգային, միաժամանակ և սփյուռքահայության կենտրոն։ Երևանի տնտեսական և կուլտուրական նշանակությունը միայն հանրապետությամբ չի սահմանափակվում։ Երևանը ընդարձակ կապեր ունի Միության խոշոր քաղաքների, արդյունաբերական կենտրոնների և արտասահմանյան երկրների հետ։

2. Զարգացած բազմաֆունկցիոնալ կենտրոններ — Լենինական, Կիրովական։ Հիշյալ քաղաքները իրարից տարբերվում են ոչ միայն բնակչության թվով, այլև մասնագիտացման ուղղություններով, կատարած ֆունկցիաներով։ Առաջինը հայտնի է թեթև արդյունաբերությամբ, մեքենաշինությամբ և համարվում է տրանսպորտի խոշոր հանգույց։ Կիրովականում առաջնությունը պատկանում է քիմիական և թեթև արդյունաբերությանը, զարգանում է և մեքենաշինությունը։ 1958—1964 թվականներին մեքենաշինության մեջ աշխատողների տեսակարար կշիռը՝ Լենինականում 9,7 տոկոսից հասել է 23,4 տոկոսի, Կիրովականում՝ 10,6 տոկոսից՝ 21,5 տոկոսի։ Հետևապես մեքենաշինությունը հիշյալ քաղաքներում դառնում է առաջատար ճյուղ։ Նշված քաղաքներում բարձր է և ոչ արտադրական ճյուղերի տեսակարար կշիռը։

Կազմակերպվել են գիտահետազոտական հիմնարկներ, բարձրագույն ուսումնական հաստատություններ, միջնակարգ մասնագիտական տեխնիկումներ, ընդարձակվել են սպասարկման ֆունկցիաները։ Ճիշտ է Լենինականը, Կիրովականը ֆունկցիոնալ տեսակետից տեղական սահմաններից նույնպես դուրս են գալիս, բայց Երևանի համեմատությամբ նրանք դեռ բավականին ետ են մնում։ Սահմանափակ են նրանց տնտեսության մասնագիտացման ուղղությունները, տնտեսական և կուլտուրական արտաքին կապերը։

3. Գունավոր մետաղների հանույթի և վերամշակման կենտրոններն են Ալավերդին, Ղափանը, Քաջարանը, Դաստակերտը, Ախթալան, Շամլուղը, իսկ յոթնամյակում ավելացավ նաև Ազարակը։ Ալավերդի քաղաքը, որ հիմնակա-

---

2 Ֆունկցիոնալ տիպերի առանձնացումը վերաբերում է 1959 թ. համամիութենական մարդահամարի ժամանակվա քաղաքային բնակավայրերին։

նում աշխատում է Ջանգեզուրի պղնձի կոնցենտրատի բազայի վրա, նշանավոր է գունավոր մետաղների՝ հատկապես պղնձի և քիմիական բազմազան նյութերի արտադրությամբ։ Քաջարանը, Դաստակերտը, իսկ պղնձա-մոլիբդենային կոմբինատի գործարկումից հետո նաև Ագարակը աչքի են ընկնում մոլիբդենի կոնցենտրատի արտադրությամբ, որ առայժմ վերամշակվում է հանրապետությունից դուրս՝ Հյուսիսային Կովկասում և Ուրալում, իսկ Ղափանը՝ պղնձի կոնցենտրատի արտադրությամբ։ Ալավերդին, Ղափանը միաժամանակ կատարում են նաև վարչական ֆունկցիաներ շրջանային կենտրոններ են, ունեն թեթև, սննդի արդյունաբերություն, առողջապահության, կուլտուրայի և սպասարկման ընդարձակ ցանց։

4. Շինարարական նյութերի արդյունահանումը և վերամշակումը կենտրոնացված է Արթիկ քաղաքում, Արարատ, Անիպեմզա և Թումանյան քաղաքատիպ ավաններում։ Հիշյալ բնակավայրերը համարվում են տուֆի, պեմզայի, հրակայուն աղյուսի, կղմինդրի և շինարարական այլ նյութերի խոշոր արտադրողներ, դրանք միաժամանակ կատարում են և օժանդակ ֆունկցիաներ։ Բայց Թումանյանի հրակայուն աղյուսի գործարանը դասվում է սև մետալուրգիայի ձեռնարկությունների շարքին, չնայած որ նրա արտադրանքի մի մասը՝ աղյուսը, կղմինդրը օգտագործվում է նաև շինարարության մեջ։

5. Նոր արդյունաբերական կենտրոններն են Հրազդանը, Լուսավանը[1], Լուսակերտը, Նոր-Հաճընը։ Համամիութենական մարդահամարի ընթացքում նշված բնակավայրերում ծավալվում էր արդյունաբերական օբյեկտների շինարարություն, գրաղված բնակչության 40—60 տոկոսը ներգրավված էր շինարարության մեջ։

Վերջին երեք քաղաքատիպ ավաններում կառուցվող գործարանները յոթնամյակում շահագործման հանձնվեցին։ Այդ կապակցությամբ էլ նրանք այժմ դարձել են մեքենաշինության կենտրոններ։ Տեղի նեֆելինային սիենիտների հարուստ պաշարների հիման վրա, նոր հնգամյակում, Հրազդան քաղաքում ստեղծվելու է կոմպլեքս արտադրություն, գործարկվելու է միութենական նշանակություն ունեցող լեռնա-քիմիական կոմբինատը, որը կտա բարձրորակ ցեմենտ, կավահող ալյումինի գործարանի համար և քիմիական մի շարք թանկարժեք այլ նյութեր՝ կալցիումի, նատրիումի սիլիկատներ։ Հրազդանը կդառնա լեռնաքիմիական արդյունաբերության խոշոր կենտրոն ոչ միայն հանրապետությունում, այլև Միության մեջ։

6. Սննդի և թեթև արդյունաբերության կենտրոններ։ Այդ տիպի մեջ առանձնացրել ենք հինգ քաղաք՝ Էջմիածին, Գորիս, Հոկտեմբերյան, Կամո, Ստեփանավան և յոթ քաղաքատիպ ավան՝ Արտաշատ, Ազիզբեկով, Իջևան, Սիսիան, Սևան, Սպիտակ, Մեղրի։ Բանվելով զարգացած գյուղատնտեսական շրջաններում, հիշյալ բնակավայրերը միաժամանակ աչքի են ընկնում նաև գյուղատնտեսության մթերքների արտադրությամբ, որոնց բազայի վրա տեղում ստեղծվել է սննդի արդյունաբերություն։ Շատ բնակավայրեր ունեն հանրային տնտեսություն (կոլտնտեսություն կամ սովխոզ)։ Վերջին տարիներում այդ բնակավայրերի տնտեսություններում կատարվել են որոշակի տեղաշարժեր՝ Գորիսում, Կամոյում, Ստեփանավանում և Սևանում զարգանում է մեքե-

---

[1] Լուսավանը Հայկական ՍՍՀ Գերագույն սովետի նախագահության 1967 թ. սեպտեմբերի 23-ի որոշմամբ վերանվանվել է Ցարենցավան։

ՀՍՍՀ ՔԱՂԱՔԱՅԻՆ ԲՆԱԿԱՎԱՅՐԵՐԻ ՖՈՒՆԿՑԻՈՆԱԼ-ԳԵՆԵՏԻԿԱԿԱՆ ՏԻՊԵՐԸ

նաշինությունը։ Սևանը հայտնի է նաև նպաստավոր բնական պայմաններով՝ կուրորտոլոգիան զարգացնելու համար։ Էջմիածինն աչքի է ընկնում պլաստմասսաների արտադրությամբ, Իջևանը՝ գորգագործությամբ, փայտամշակությամբ։ Այդ բնակավայրերը, որպես շրջանային կենտրոններ, միաժամանակ կատարում են նաև վարչատնտեսական ֆունկցիա։

7. Կուրորտներ՝ Արզնին, Ջերմուկը, Դիլիջանը, Ծաղկաձորը Միության ճանաչված առողջարաններ են։ Հիշյալ բնակավայրերում առողջապահության մեջ զբաղվածները կազմում են 12,9 տոկոս՝ ամենաբարձր հանրապետությունում (3,4 տոկոս)։ Մեծ է գյուղատնտեսության մեջ զբաղվածների տեսակարար կշիռը։ Արզնիում այն հասնում է 48,4 տոկոսի, Ջերմուկում՝ 43,4 տոկոսի։ Դիլիջան քաղաքում զարգանում է նաև մեքենաշինությունը՝ տնտեսության ապագա առաջատար ճյուղը։

8. Այլ կենտրոններ. այդ տիպին են պատկանում Պեմզաշեն, Քոլագերան քաղաքատիպ ավանները։ Առաջինը պեմզայի արտադրությունից բացի աչքի է ընկնում գյուղատնտեսության կուլտուրաների մշակությամբ։ Տնտեսության այդ ճյուղում զբաղվածների տեսակարար կշիռը հասնում է 65,5 տոկոսի, իսկ արդյունաբերության, շինարարության, տրանսպորտի և կապի մեջ զբաղվածներինը՝ 25,4 տոկոսի։ Քոլագերանը չունի արդյունաբերություն. նրա աշխատունակ բնակչությունը հիմնականում զբաղված է Զորագէսում և երկաթուղային տրանսպորտում, ընդ որում վերջինիս մեջ աշխատողների տեսակարար կշիռը հասնում է 31 տոկոսի։

Բացի ֆունկցիոնալ կառուցվածքից, միաժամանակ փորձել ենք տալ նաև քաղաքային բնակավայրերի գենետիկական տիպերը. ըստ ժամանակաշրջանի այն առանձնացրել ենք.

Հին քաղաքներ— Արտաշատ, Վաղարշապատ (Էջմիածին), Երևան։ Հիշյալ բնակավայրերից առաջինը և երրորդը հիմնադրվել են մեր թվարկությունից առաջ, երկրորդը՝ մեր թվարկության սկզբներին, 117 թվականին։ Հայ ժողովրդի օրրանում՝ Արարատյան դաշտում առաջացած Հայաստանի նախկին մայրաքաղաքներ Արտաշատը և Վաղարշապատը գտնվելով առևտրական ճանապարհների խաչմերուկներում, անընդհատ զարգացել, բարգավաճել և խոշոր դեր են խաղացել երկրի քաղաքական, տնտեսական կյանքում։ Հիշյալ քաղաքները, միաժամանակ, եղել են երկրագործության և անասնապահության կենտրոններ։ Բայց կարճ ժամանակից հետո (IV—V դարերում), Արտաշատը և Վաղարշապատը դադարում են քաղաքային ֆունկցիա կատարելուց և նորից վերականգնվում միայն սովետական կարգերի օրոք։ Բայց Վաղարշապատը մայրաքաղաք չլինելով հանդերձ, դարեր շարունակ հանդիսացել է հայ ժողովրդի հոգևոր կենտրոնը։ Այստեղ է ծրագրվել Մ. Մաշտոցի ստեղծած գրերը Հայաստանում տարածելու, գոյության այդ հզոր և անհաղթահարելի ոգով հայ ժողովրդին զինելու գործը։ Հայկական բնաշխարհում առաջին տպարանը հիմնադրվել է Վաղարշապատում՝ 1771 թ., նույն թվականին կազմակերպվել է տառաձուլարան, թղթի սեփական գործարան, հիմք դրվել տպագրական գործի զարգացմանը։ Վաղարշապատում միաժամանակ կառուցվել են Զվարթնոցի, Հռիփսիմեի, Գայանեի, Շողակաթի տաճարները։

XV դարում նորից հրապարակ է գալիս մեր թվարկությունից շատ առաջ հանաչված և մեծ հռչակ վայելող Երևանը (Էրեբունին), որին միաժամանակ համարում էին Արարատյան աշխարհի մայրաքաղաքը, չնայած որ իրակա-

նում այդպես չէր, Արարատը ինքնուրույն պետություն չլինելու պատճառով։ Նա գտնվում էր պարսկական տիրապետության տակ և համարվում էր Երևանի խանության կենտրոն։ Անցյալ հարյուրամյակի սկզբներին, Արևելյան Հայաստանը Ռուսաստանին միանալուց հետո փոխվում է և Երևանի տնտեսա-աշխարհագրական դիրքը։ Նա դառնում է մարզի, ապա և Երևանի նահանգի կենտրոնը։ Ուժեղանում են Ռուսաստանի հետ Երևանի քաղաքական-տնտեսական կապերը։ Դա հատկապես ակտիվանում է դարի վերջում, երբ ավարտվում է Թբիլիսի—Ալեքսանդրապոլ—Երևան երկաթգծի կառուցումը։ Սակայն Երևան—Ջուլֆա երկաթգծի շահագործումից հետո, Ռուսաստանը Պարսկաստանի հետ առևտուր է անում Ջուլֆա կայարանի, Թուրքիայի հետ՝ Ալեքսանդրապոլ կայարանի միջոցով։

Այդ հանգամանքն անշուշտ իր բացասական հետևանքն ունեցավ Երևանի աճի վրա։ Այսպես, օրինակ, եթե 1830-ական թվականներին Երևանը Անդրկովկասում բնակչության թվով համարվում էր երկրորդ քաղաքը, զիջելով միայն Թբիլիսիին, ապա 1914 թ. դարձավ յոթերորդը և 1,8 անգամ զիջեց Ալեքսանդրապոլի բնակչությանը։

Այսպիսով, Երևանը ներկա Հայաստանի այն միակ ամենահին քաղաքն է, որ երկար ժամանակ պահպանեց իր ինքնուրույն գոյությունը, հետզհետև զարգացավ և դարձավ Արևելյան Հայաստանի վարչա-քաղաքական կարևոր կենտրոն, իսկ սովետական կարգերի հաստատումից հետո հռչակվեց երկրի մայրաքաղաք։ Սկսած անցյալ հարյուրամյակից և հատկապես Արևելյան Հայաստանը Ռուսաստանին միանալուց հետո, աստիճանաբար աշխուժանում է Հայաստանի տնտեսական և քաղաքական կյանքը։ 50-ական թվականներին ձևավորվում են սահմանային քաղաք Ալեքսանդրապոլը (Գյումրին), Սևանա լճի հարավ-արևմտյան մասում՝ Նոր-Բայազետ առևտրա-արհեստավորական քաղաքը, Զանգեզուրի գավառում Գորիս քաղաքը։ Սովետական կարգերի ժամանակ հիշյալ խմբին պատկանող քաղաքներից իր արտադրական ֆունկցիան բարդացրել է Ալեքսանդրապոլը, որը 1924 թ. վերանվանվել է Լենինական։ Արդյունաբերությունն արագ զարգանալու շնորհիվ նա դարձել է հանրապետության երկրորդ բազմաֆունկցիոնալ քաղաքը։ Համեմատաբար դանդաղ են զարգացել Կամո և Գորիս քաղաքները՝ կապված արտադրողական ուժերի ոչ բավարար տեղաբաշխման հետ։ Մինչև յոթնամյակի սկիզբները դրանք նշանավորվում էին միայն թեթև և սննդի արդյունաբերությամբ, իսկ ներկայումս նաև մեքենաշինությամբ։ Արդյունաբերության արտադրական անձնակազմում մեքենաշինության տեսակարար կշիռը Գորիսում 11 տոկոսից բարձրացել է 32,84 տոկոսի, Կամոյում՝ 5,1-ից՝ 28,7 տոկոսի։

2. Սոցիալիստական շինարարության ընթացքում առաջացած քաղաքային բնակավայրեր։ Քաղաքական և տնտեսական միանգամայն նոր պայմաններում հանդես եկած քաղաքային բնակավայրերը, որ հետևանք են արտադրության պլանաչափ տեղաբաշխման սկզբունքների հետևողական կիրառման, ըստ առաջացման պատճառների կարելի է խմբավորել՝

Առաջին.— բնական ռեսուրսների բազայի վրա ձևավորված քաղաքային բնակավայրերը։ Դրանք կարելի է բաժանել 2 մասի։

ա) Առաջացել են «դատարկ», համարյա «դատարկ» վայրերում, անմարդաբնակ, ամայի տարածություններում. Ագարակի, Արարատի, Թումանյանի ձևավորումը կապված է հանքային նյութերի հանույթի և վերամշակման, Լու-

սավանինը (Զարենցավանի), Լուսակերտինը, Նոր Հաճընինը՝ Սևան—Հրազդան կոմպլեքսի ավարտման հետ, իսկ Հոկտեմբերյանը՝ նոր հողատարածություններ յուրացնելու և երկաթուղագծի վրա գտնվելու կապակցությամբ։

բ) Նախկին բնակատեղերում առաջացած Ալավերդի, Ախթալա, Դաստակերտ, Ղափան, Քաջաբան, Շամլուղ, Արթիկ, Անիպեմզա, Հրազդան, Արզնի, Ջերմուկ քաղաքների և քաղաքատիպ ավանների ստեղծումը պայմանավորված է մետաղային և ոչ մետաղային օգտակար հանածո հարստությունների, ինչպես և հանքային աղբյուրների օգտագործման հետ։

Երկրորդ.— առաջացել են գյուղերի հիման վրա՝ տնտեսա-աշխարհագրական նպաստավոր դիրքի շնորհիվ։ Կիրովականը, Իջևանը, Սևանը, Սպիտակը, Ստեփանավանը քաղաք դառնալու գործում վճռական դեր է խաղացել տրանսպորտի հարմար դիրքը։ Այդ քաղաքներով են անցնում Ադրբեջանական ՍՍՀ և Վրացական ՍՍՀ գնացող երկաթուղին կամ խճուղին։

Սիսիանը, Մեղրին, Ազիզբեկովը քաղաքատիպ ավան են դարձել շրջանային կենտրոններ լինելու հետևանքով։ Իսկ մյուսները՝ տարբեր պատճառներով. Ծաղկաձորը՝ ամառանոցով, Պեմզաշենը՝ լեռնային հանույթով, Քոլագերանը՝ Թբիլիսի—Երևան երկաթուղագծի վրա գտնվելու հանգամանքով։ Նա Կալինինոյի և Ստեփանավանի շրջանների համար ամենամոտ և ամենահարմար երկաթուղային կայարանն է, որի միջոցով հիշյալ շրջանները կապ են պահպանում Երևանի և Սովետական Միության տարբեր կենտրոնների հետ։ Այդ տեսակետից էլ Քոլագերանի տնտեսական նշանակությունը մեծ է։ Ավանը չունի արդյունաբերական ոչ մի ձեռնարկություն և ոչ էլ զարգանալու հեռանկարներ կան, այստեղ բնակվում են 819 մարդ։ Այդ տիպին պատկանող բնակավայրերից շատերի քաղաք կամ քաղաքատիպ ավան դառնալու գործում քիչ դեր չի խաղացել և գյուղատնտեսական արտադրության կենտրոններ լինելու փաստը, դրանով պետք է բացատրել սննդի ձեռնարկությունների ստեղծումը Սպիտակում, Սիսիանում, Մեղրիում, Ստեփանավանում, Կալինինոյում, Ազիզբեկովում, Սևանում։