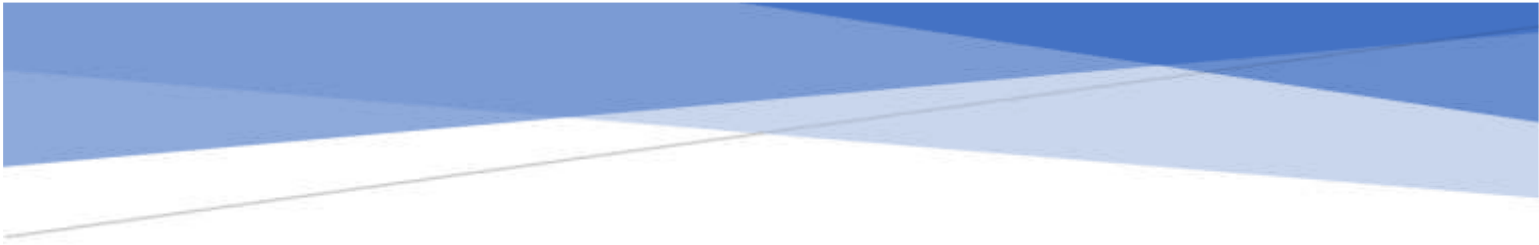


Հարություն Վերսիշյան

ԽԱՂԱՂՈՒԹՅՈՒՆ ՀԱՂՈՐԴԱԿՑՄԱՆ ՄԻՋՈՑՈՎ

Մերի համայնքի պատկերացումները
տարածաշրջանային տրանսպորտային
ենթակառուցվածքների վերաբացման
վերաբերյալ



ԽԱՂԱՂՈՒԹՅՈՒՆ ՀԱՂՈՐԴԱԿՑՄԱՆ ՄԻՋՈՑՈՎ

Մեղրի համայնքի պատկերացումները
տարածաշրջանային տրանսպորտային
ենթակառուցվածքների վերաբացման
վերաբերյալ

Համառոտագիր

Մեղրու տարածաշրջանով տրանսպորտային ուղիների վերաբացման շուրջ լոկալ խոսույթի դուրս բերման նպատակով իրականացվել են ֆոկլուս խմբային քննարկումներ տեղի բնակիչների, քաղաքացիական հասարակության կազմակերպությունների, տեղական ինքնակառավարման մարմինների և բիզնեսի ներկայացուցիչների շրջանում:

Հարություն Վերմիշյան
harutyunvermishyan@ysu.am

ԲՈՎԱՆԴԱԿՈՒԹՅՈՒՆ

Ներածություն.....	4
Հիմնախնդրի ներկայացում.....	4
Հետազոտական հարցեր.....	4
Մեթոդաբանությունը.....	4
Հետազոտության սահմանափակումները.....	6
Հիմնական բացահայտումները.....	8
Տարածաշրջանային համատեքստն ու լոկալ անհանգստությունները.....	8
Ընդհանուր վերլուծություն.....	8
Տարածաշրջանային տարբերություններ.....	9
Տարբերություններ ըստ սեռի.....	10
Տարբերություններ ըստ տարիքի.....	11
ՔՀԿ և տեղական ինքնակառավարման ներկայացուցիչների հեռանկարները.....	11
Բիզնեսի ներկայացուցիչների անդրադարձը.....	12
Ամփոփում.....	13
Տրանսպորտային ուղիների վերաբացման ակնկալիքները.....	14
Ընդհանուր վերլուծություն.....	14
Տարբերություններ ըստ սեռի.....	17
Տարբերություններ ըստ տարիքի.....	17
ՔՀԿ և տեղական ինքնակառավարման ներկայացուցիչների հեռանկարները.....	18
Բիզնեսի ներկայացուցիչների անդրադարձը.....	19
Ամփոփում.....	19
Սոցիալ-տնտեսական ազդեցությունը.....	21
Ընդհանուր վերլուծություն.....	21
Տարածաշրջանային տարբերություններ.....	22
Տարբերություններ ըստ սեռի.....	23

Տարբերություններ ըստ տարիքի.....	24
ՔՀԿ և տեղական ինքնակառավարման ներկայացուցիչների հեռանկարները	24
Բիզնեսի ներկայացուցիչների անդրադարձը.....	25
Ամփոփում	25
Միջանձնային փոխհարաբերությունները. հայ-ադրբեջանական համատեքստը.....	27
Ընդհանուր վերլուծություն	27
Տարբերություններ ըստ սեռի	29
Տարբերություններ ըստ տարիքի.....	30
ՔՀԿ և տեղական ինքնակառավարման ներկայացուցիչների հեռանկարները	30
Բիզնեսի ներկայացուցիչների անդրադարձը.....	30
Ամփոփում	31
Անվտանգության մտահոգությունները և մշակութային ազդեցությունները	32
Ընդհանուր վերլուծություն	32
Տարբերություններ ըստ տարածաշրջանի, սեռի և տարիքի.....	34
ՔՀԿ և տեղական ինքնակառավարման ներկայացուցիչների հեռանկարները	35
Բիզնեսի ներկայացուցիչների անդրադարձը.....	36
Ամփոփում	36
Մեղրիի դերը տարածաշրջանային զարգացման համատեքստում.....	38
Ընդհանուր վերլուծություն	38
Ներուժը որպես տարածաշրջանային առևտրի հանգույց	38
Հակասական տեսակետներ և պայմաններ	41
Ցանկալի փոփոխություններ և ապագա հեռանկար.....	41
Ամփոփում	42
Եզրափակիչ անդրադարձ	43
Մեղրեցիների ուղերձը քաղաքականություն մշակողներին	43
Մշտական անվստահություն և տեղեկատվական բացեր	44

Ամփոփում	44
Ընդլայնված քննարկում	46
Եզրակացություն	49
Առաջարկություններ	49
Օգտագործված գրականության ցանկ	54
Հավելված.....	56
Հավելված 1. Ֆոկուս խմբային քննարկման ուղեցույց.....	56
Հավելված 2. ՖԽՔ մասնակիցների բաշխումն ըստ խմբերի.....	62

Ներածություն

Հիմնախնդրի ներկայացում

Վերջին տարիների աշխարհաքաղաքական տեղաշարժերը Հարավային Կովկասում, հատկապես 2020 թվականի Լեռնային Ղարաբաղի պատերազմի հետևանքով, վերսկսել են տարածաշրջանային կապերի և տրանսպորտային ցանցերի վերաբացման քննարկումները: Այն իրապես բարդ և բազմաբովանդակ խնդիր է՝ իր գլոբալ-աշխարհաքաղաքական և լոկալ առումներով (Chernyavskiy, 2021; Hayrapetyan, 2022; Iskandaryan, 2022; Meister, 2021; Poghosyan, 2023): Սակայն քաղաքական օրակարգը զուտ վերնից ներքև հասկացվող գործնառիչ չէ, այն միշտ առերեսում է լոկալ սպասումներին, տեղական տրամադրություններին, ինքնությանը և առօրեականությանը (Suffla et al., 2020; Tilly, 2002): Այս առումով առանցքային դիրք է զբաղում Հայաստանի Մեղրի համայնքը, որը գտնվում է Ադրբեջանին, Իրանին և Թուրքիայի սահմանակից կրիտիկական հանգույցում: Աշխարհագրական այս տարածությունը իր ֆիզիկական, սոցիալական և սիմվոլիկ չափումներով (Lefebvre, 1991; Schmidt & Németh, 2010) «մեծ» շահերի, խորը պատմական հիշողության և մարդու կենսականության խնդիրների կիզակետն է:

Հետազոտական հարցեր

- Որո՞նք են Մեղրի համայնքի բնակիչների առաջնահերթ ակնկալիքները մարզային տրանսպորտային և կապի ուղիների վերաբացման հետ կապված:
- Ինչպե՞ս են համայնքի անդամներն ընկալում Ադրբեջանին, Իրանին և Թուրքիային:
- Ինչպիսի՞ն են սպասումները տրանսպորտային ուղիների հնարավոր վերաբացումից՝ տնտեսական, սոցիալ-մշակութային և քաղաքական-անվտանգային ազդեցությունների առումով:
- Ինչպիսի՞ն են ապագայի վերաբերյալ պատկերացումներն ու որքանո՞վ է Մեղրին ընկալվում՝ որպես տարածաշրջանային առևտրի և զարգացման հանգույց:

Մեթոդաբանությունը

Առաջնային տվյալների կհավաքագրվեն ֆոկլուս խմբային քննարկումների միջոցով՝ ներգրավելով Մեղրի համայնքի ներկայացուցիչներին՝ տարբերակելով առավել

նշանակալի չափանիշները, ինչպիսիք են սեռը (արական/իգական), տարիքը (մինչև 40 տարեկաններ՝ հետխորհրդային սերունդ, 41 և ավելի տարեկաններ՝ խորհրդային սերունդ), տարածաշրջանը (Մեղրի/Ագարակ): Ինչպես նաև տեղական սուբյեկտայնության առումով թիրախային են տեղական բիզնեսի ներկայացուցիչները, տարածքային ինքնակառավարման մարմիններն ու քաղաքացիական հասարակությունը:

Այս քննարկումները հնարավորություն կտան վերհանել Մեղրիի համայնքի ներկայացուցիչների մտքերը, համոզմունքները մտահոգությունները՝ խմբային երկխոսության համատեքստում:

Այսպիսով, իրականացվել են 10 ֆոկլուս խմբային քննարկումներ հետևյալ չափանիշներով (տե՛ս աղյուսակ 1):

Աղյուսակ 1

Տարածաշրջանը	տարիքը	սեռը	քանակը
Մեղրի քաղաք և հարակից գյուղեր	18-40	արական	1
		իգական	1
	41 և ավելի	արական	1
		իգական	1
Ագարակ քաղաք և հարակից գյուղեր	18-40	արական	1
		իգական	1
	41 և ավելի	արական	1
		իգական	1
Տեղական բիզնեսի ներկայացուցիչներ			1
Տեղական ինքնակառավարման մարմինների և քաղաքացիական հասարակության ներկայացուցիչներ			1

Հետազոտության նպատակին հասնելու և հետազոտական հարցերին պատասխանելու համար առանձնացվել են ֆոկլուս խմբային քննարկումների հետևյալ թեմաները՝

- Տարածաշրջանային համատեքստն ու լոկալ անհանգստությունները
- Տրանսպորտային ուղիների վերաբացման ակնկալիքները
- Սոցիալ-տնտեսական ազդեցությունը
- Միջանձնային փոխհարաբերությունները. հայ-ադրբեջանական համատեքստը
- Անվտանգության մտահոգությունները և մշակութային ազդեցությունները
- Մեդրիի դերը տարածաշրջանային զարգացման համատեքստում

Ֆոկուս խմբային քննարկումների ընթացքում կիրառվել է անանուն հարցման տեխնիկա՝ հնարավորություն տալով մասնակիցներին անկաշկանդ արտահայտվելու զգայուն հարցերի շուրջ (մանրամասները տե՛ս հավելված 1-ում):

Սույն հետազոտությունը հնարավորություն է տալիս հասկանալ համայնքի ակնկալիքներն ու մտահոգությունները՝ կապված տրանսպորտի նորացման և տարածաշրջանային վերաբացման հետ, ինչը կարևոր է թե՛ պետական քաղաքականության մշակման, թե՛ քաղաքացիական նախաձեռնությունների և թե՛ միջազգային աջակցության տեսանկյունից:

Հետազոտության սահմանափակումները

- Ընդհանուր առմամբ, տարածաշրջանային տրանսպորտային ենթակառուցվածքների վերաբացման վերաբերյալ քննարկումները մեծամասամբ թեմատիկ առումով զգայուն էին, քննարկումը հանգեցնում էր տրավմատիկ հիշողության արթնացմանը: Պատմականորեն ձևավորված միֆերը, լոկալ թեմատիկ տաբուները երբեմն խանգարում էին ազատ և անկաշկանդ քննարկումներին: Չնայած դրան ՖԽԲ մոդերատորների փորձառությունը, համայնքի անդամների կողմից վստահելի հավաքագրողների հետ աշխատանքը և զգայուն հարցերի շուրջ անանուն կարծիք հայտնելու հնարավորությունները հնարավորինս շտկել են իրավիճակը՝ քննարկման ընթացքում հնարավորություն ընձեռելով վերհանել խմբային ընդհանրական դիրքորոշումները:
- Թեմատիկ առումով առավել զգուշավոր էին արական սեռի ներկայացուցիչները: Մասնավորապես Մեդրի քաղաքի և հարակից գյուղերի 41 և ավելի տարիքի, և Ագարակ քաղաքի և հարակից գյուղերի 18-40 տարիքի խմբերի ներկայացուցիչները հրաժարվել են պատասխանել անանուն հարցումներին

(անանուն դիրքորոշում հայտնել են միայն 1-ին և 10-րդ հարցերի վերաբերյալ)՝
պատճառաբանելով, որ նման միանշանակ և կտրուկ պատասխանները կարող
են այլ մեկնաբանությունների տեղիք տալ՝ աշխատելով ի վնաս համայնքին:
Չնայած դրան երկու խմբերում էլ ծավալվել են կառուցողական սուր
քննարկումներ:

Հիմնական բացահայտումները

Տարածաշրջանային համատեքստն ու լոկալ անհանգստությունները

Ընդհանուր վերլուծություն

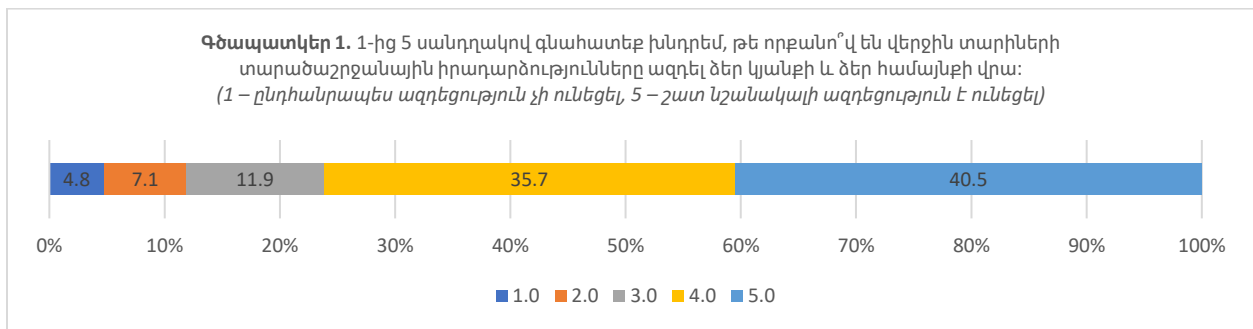
Խոսելով այն մասին, թե ինչպես են համայնքի վրա ազդել վերջին մի քանի տարիների ընթացքում Հարավային Կովկասում տեղի ունեցած փոփոխություններն ու զարգացումները՝ բոլոր ֆոկլուս խմբային քննարկումներն ուրվագծում է հիմնական թեման՝ **շարունակական անորոշությունը և հոգեբանական լարվածությունը, որը բխում է վերջին աշխարհաքաղաքական իրադարձություններից և հակամարտություններից**: Հատկապես անդրադարձ է արվում 2020 թվականի 44-օրյա պատերազմին և 2023 թվականին Լեռնային Ղարաբաղից բռնի տեղահանմանը՝ նշելով, որ այս իրադարձությունների հետևանքները համատարած վախ են սերմանել **ապագայի անորոշության, սահմանների փոփոխության հավանականության կամ պատերազմի վերսկսման** վերաբերյալ: Անորոշության նարատիվը հատկապես ներկայացվում է ապագայի երկարաժամկետ պլանավորման համատեքստում. բնակիչները հաճախ դժկամություն են հայտնում վերանորոգել տները, ներդրումներ կատարել տեղական ձեռնարկություններում կամ զբաղվել գյուղատնտեսության բարելավմամբ: Միգրացիան, հատկապես դեպի Երևան, կարծես թե պայմանավորված է ինչպես անվտանգության նկատառումներով, այնպես էլ ավելի լավ տնտեսական հնարավորությունների կամ ավելի բարձր կենսամակարդակի և/կամ կայունության փնտրտուքով:

«Բոլորի մոտ վախ կա, որ Արցախից հետո հաջորդը լինելու է Մեղրին... Մեծ թվով ընտանիքներ տեղափոխվում են Երևան»: (Ագարակ, կին, 18-40)

«Կյանքը ոնց որ մինչև 2020 թիվն էր, ու դրանից հետո ամեն ինչ էնքան սովորական ա դարձել, ամեն ինչը շատ միապաղաղ ա դարձել, հիասթափություն կա, միապաղաղ վիճակ:» (Մեղրի, կին, 18-40)

Վերջին տարիների ազդեցիկ նշանակությունը տեսանելի է նաև անանուն հարցման աղյուսներում: Մասնավորապես ՖԽՔ մասնակիցների 76.2%-ը նշել է, որ այդ

իրադարձությունները նշանակալի կերպով ազդել են իրենց և համայնքի վրա (տե՛ս գծապատկեր 1):



Իհարկե, այստեղ պետք է նաև խոսել համայնքի յուրահատկության մասին: Հաշվի առնելով Մեղրի համայնքի յուրատեսակ աշխարհագրական դիրքն ու լոկալ ինքնությունը՝ բնակիչները առանձնանում են տեղի հետ կապվածության բարձր աստիճանով, համայնքային ուժեղ ինքնությամբ, ինչը մտածված քաղաքականության պարագայում հնարավորություն է խուսափելու նկատվող արտագաղթային միտումներից, վերականգնելու տեղին բնորոշ ինքնաբավ բնականոն առօրյան:

«Մինչև պատերազմը ես ձգտել եմ դեպի մեծ քաղաքներ, դեպի Երևան, բայց պատերազմի ժամանակ ամուսինս ասեց՝ քեզ տանում եմ Երևան, երեխաների հետ, էդ պահին հասկացա, որ չեմ ուզում... ծննդավայրի կորուստը ես զգացի, մինչև էդ ասում էի կգնամ»: (Մեղրի, կին, 18-40)

«Մեզ մոտ միշտ էլ ակտիվ ա եղել էտ առումով: Սյունիքի մարզը զբաղվածության աստիճանով բարձր ա: Պղնձամոլիբդենային գործարան ունենք, մաքսատունն ու Պարսկաստանի հետ սերտ առևտրային հարաբերությունների մեջ ենք: Միշտ ակտիվ ա եղել, էտ առումով բան չի փոխվել»: (Ագարակ, տղամարդ, 18-40)

«Ես կարամ ասեմ, որ մեղրեցիներն ունեն հատուկ բնորոշ կենսակերպ, իրենք արմատներով խորն են հողի մեջ: Գիտենք, որ ապագա չկա, բայց մեր տունը վերանորոգում ենք, ստեղծում ենք, մեր կենսակերպը ուրիշ ա: Ես եթե գիտեմ, որ վաղը վատ ա լինելու, ես միևնույնն ա չեմ թողնի, որ իմ ծառը չորանա, ես պետք ա ջրեմ»: (Մեղրի, կին, 41 և ավելի տարեկան)

Տարածաշրջանային տարբերություններ

Ազարակ քաղաքի և հարակից գյուղերի բնակիչները հատկապես կարևորում են համայնքի խոցելիությունը Երևանից հեռավորության պատճառով: Վախն ու անորոշությունն այստեղ ավելի ցայտուն են, մտահոգությունները կապված են ռուսական ռազմակայանի անորոշ ապագայի հետ (ընդ որում մեծամասամբ նկատելի է դրական տրամադրվածություն այս հարցում): «Հաջորդը կարող է լինել Մեղրին» թեզը հոգեբանական անհանգստության և արտագաղթի պատճառ է դառնում: Ընդ որում, հիմնական անհանգստությունները պայմանավորված են այս հարցում ՀՀ իշխանությունների, քաղաքական գործընթացների ոչ թափանցիկությամբ՝ բարձրաձայնելով հստակ տեղեկատվության կամ հավաստիացումների կարիքը:

Մեղրի քաղաքի և հարակից գյուղերի բնակիչների պարագայում ևս կենտրոնական է դրույթը, որ 2020 թվականից հետո տարածաշրջանը դարձել է սահմանամերձ գոտի և մտավախությունները պահպանվում են, սակայն այս հատվածի բնակիչներն առավել ընդգծում, որ փորձում են պահպանել առօրյա կյանքի բնականոնությունը՝ հաշվի առնելով, որ շարունակում են զարգանալ զբոսաշրջություն ու առևտուրը: Չնայած անորոշությունը խոչընդոտում է երկարաժամկետ ներդրումներին, սակայն շատ մեղրեցիներ ցուցաբերում են տոկունություն՝ պահպանելով հույսը, շարունակելով շինարարությունը և փնտրելով տնտեսական հնարավորություններ: Տրամադրությունները տարբեր են. մինչ ոմանք մտածում են հեռանալու մասին՝ անվտանգության նկատառումներից ելնելով, մյուսները վերագտել են իրենց ծննդավայրի հուզական նշանակությունը:

«Մարդիկ շարունակում են ապրել բնականոն հունով, տները վերանորոգում են... միշտ լավատես եմ, միշտ մտածում եմ, որ վերջում լավ է լինելու»: (Մեղրի, կին, 41+)

Տարբերություններ ըստ սեռի

Կանայք հաճախ ընդգծում են անորոշության և սթրեսի **հոգեբանական վնասը**: Նրանք խորապես գիտակցում են ընտանիքի կայունության վրա ունեցած ազդեցության մասին և չեն ցանկանում ներդրումներ կատարել տների բարելավման կամ նոր ձեռնարկումների մեջ: Անվտանգության մտահոգությունները և հուզական բարեկեցությունը կենտրոնական են նրանց պատումներում: Տղամարդիկ ընդունում են

անորոշությունը, բայց հաճախ այն համատեքստում են ավելի լայն աշխարհաքաղաքական կամ տնտեսական շրջանակներում: Թեև նաև մտահոգված են ապագայով, տղամարդիկ երբեմն նշում են ընթացիկ բիզնես գործունեությունը կամ հնարավոր ներդրումները: Նրանք ավելի հավանական է քննարկել կառուցվածքային փոփոխությունները, ինչպիսիք են առևտուրը, ենթակառուցվածքային նախագծերը կամ պետական քաղաքականությունները, որոնք ազդում են տեղական կյանքի վրա:

Տարբերություններ ըստ տարիքի

Առավել երիտասարդ մասնակիցները հաճախ ավելի մեծ անհանգստություն են հայտնում ապագայի վերաբերյալ և երկմտում երկարաժամկետ ծրագրեր կազմելու հարցում: Հակամարտությունները խաթարել են նրանց ձգտումները, և ոմանք մտածում են իրենց հայրենի տարածաշրջանն ամբողջությամբ լքելու մասին: Միաժամանակ, գոյություն ունի հակառակ միտումը, որտեղ պոտենցիալ կորուստը ուժեղացնում է նրանց կապվածությունը իրենց ծննդավայրին:

Առավել հասուն տարիքի և տարեց մասնակիցները, որոնք ապրել են նախկին սոցիալ-քաղաքական փոփոխություններով (օրինակ՝ խորհրդային ժամանակաշրջան, հետխորհրդային անցումներ), ներկա անորոշությունը ներկայացնում են պատմական համատեքստում: Նրանք հակված են պահպանել հույսը, շարունակել կենցաղային կամ գյուղատնտեսական բարելավումները և հավատում են վերջնական կայունացմանը, նույնիսկ եթե նրանք զգոն են:

«Եթե մարդը չգիտի, թե ոնց պլանավորի վաղվա իրա ապագան, անորոշությունը ամենավատ բանն ա... Մեղրիում բոլորի մոտ ա էտ անորոշությունը: անորոշությունն ամենավատ բանն է... Մեղրիում բոլորն են զգում այդ անորոշությունը»: (Մեղրի, տղամարդ, 41 և ավելի տարեկան)

ՔՀԿ և տեղական ինքնակառավարման ներկայացուցիչների հեռանկարները

ՔՀԿ-ների և տեղական ինքնակառավարման մարմինների հետ առնչվող անձինք կարևորում են ինչպես տնտեսական ներուժի պահպանումը, այնպես էլ լոգիստիկ և տեղեկատվական բացերը, որոնք խոչընդոտում են համայնքի ճկունությանը:

Ընդունելով դժվարությունները, նրանք նաև նշում են դրական միտումներ, ինչպիսիք են մրգերի շուկայավարման բարելավումը և ավելի քիչ սահմանափակող բիզնես միջավայրը: Այնուամենայնիվ, այս ներկայացուցիչները ցավում են կենտրոնացված, հուսալի տեղեկատվության հոսքի և աջակցության համակարգերի բացակայության համար:

«Վերջին հինգ-վեց տարին ավելի լավ ա գները, մեղրեցին ավելի լավ ա իրացնում իրա ապրանքը... Բայց կարում են պակաս... մարդիկ չեն իմացել, թե չեն դիմեն»:

(ՔՀԿ և ՏԻՄ ներկայացուցիչներ)

Նրանք նաև նշում են ենթակառուցվածքային ծրագրերը (ինչպես Հյուսիս-Հարավ մայրուղին), որոնք հանգեցրել են ժամանակավոր բարգավաճման, բայց հողի փոխհատուցման և Երևան միգրացիայի վերաբերյալ հարցեր են առաջացրել: Ոմանք բարձրացնում են քաղաքացիական պաշտպանության ոչ բավարար կառույցների խնդիրը (օրինակ՝ ապաստարանների պակասը):

Բիզնեսի ներկայացուցիչների անդրադարձը

Բիզնեսի ներկայացուցիչներն ընդունում են, որ անորոշության մթնոլորտն ազդում է սպառողների և ներդրողների վարքագծի վրա: Թեև զբոսաշրջությունն ու առևտուրն աճել են՝ հաճախ տեսնելով նոր հյուրանոցների կամ գյուղատնտեսական ապրանքների արտահանման հնարավորությունների աճ, քաղաքական անկայունության, հակամարտությունների և սահմանների հնարավոր փոփոխությունների հետ կապված վախերը թուլացնում են երկարաժամկետ ներդրումային ռազմավարությունները:

«Եթե երկու օր հեռուստացույցով Մեդրի բառն ավելանում է, ես իմ առևտրի վրա էդ ազդեցությունն եմ զգում...»: **(Բիզնեսի ներկայացուցիչ)**

Որոշ ձեռնարկատերեր ցուցաբերել են տոկունություն՝ չնայած անորոշություններին, շարունակելով շինարարական ծրագրերն ու ներդրումները: Նոր նախագծերի առկայությունը (օրինակ՝ Հյուսիս-Հարավ մայրուղին և բարելավված առևտրային ուղիները) դիտվում են որպես «խառը օրինություն»՝ առաջարկելով տնտեսական ներուժ, բայց ուղեկցվում է մոտալուտ անկայունության հոգեբանական ծանրությամբ:

Ամփոփում

Ընդհանուր առմամբ, Ագարակի և Մեղրիի համայնքները բախվում են հատկապես անորոշության խնդրին, որն ազդում է հոգեբանական բարեկեցության, միգրացիայի ձևերի և տնտեսական որոշումների վրա: Կանայք շեշտում են ընտանեկան կայունությունը և հուզական սթրեսը, մինչդեռ տղամարդիկ հաճախ անորոշությունը դնում են ավելի մեծ կառուցվածքային համատեքստում: Երիտասարդ հարցվողներն առավել սուր են զգում իրենց ապագա պլանների խափանումները, մինչդեռ տարեց մասնակիցները ապավինում են պատմական հեռանկարին և համառոտ են դժբախտությունների դեմ: ՀԿ-ների, ՏԻՄ-ի և բիզնեսի ներկայացուցիչները կարևորում են ինչպես տնտեսական ազատականացման դրական կողմերը, այնպես էլ աշխարհաքաղաքական ռիսկերի և տեղեկատվության անբավարար տարածման հետևանքով առաջացած շարունակական սահմանափակումները:

Այս պատկերացումներն ընդգծում են տեղական իրողությունների բարդությունը. նույնիսկ այն ժամանակ, երբ տարածաշրջանը դիմակայում է անկայունությանը, բնակչության հատվածները և որոշ տնտեսական դերակատարներ ձգտում են հարմարվել, ներդրումներ կատարել և պահպանել հույսը: Այստեղ դիտարկելի է տրավմատիկ հիշողության, անոմիկ միջավայրի, բայց միաժամանակ ուժեղ լոկալ ինքնության, համայքային համերաշխության համաժամանակյա դրսևորումներ: «Ոչ պատերազմի, ոչ խաղաղության» ամբիվալենտությունը կենտրոնական է (Harutyunyan, 2016), և նպատակաուղղված ռազմավարության, քաղաքական որոշումների և երկխոսության խնդիրը առաջնային է:

Տրանսպորտային ուղիների վերաբացման ակնկալիքները

Ընդհանուր վերլուծություն

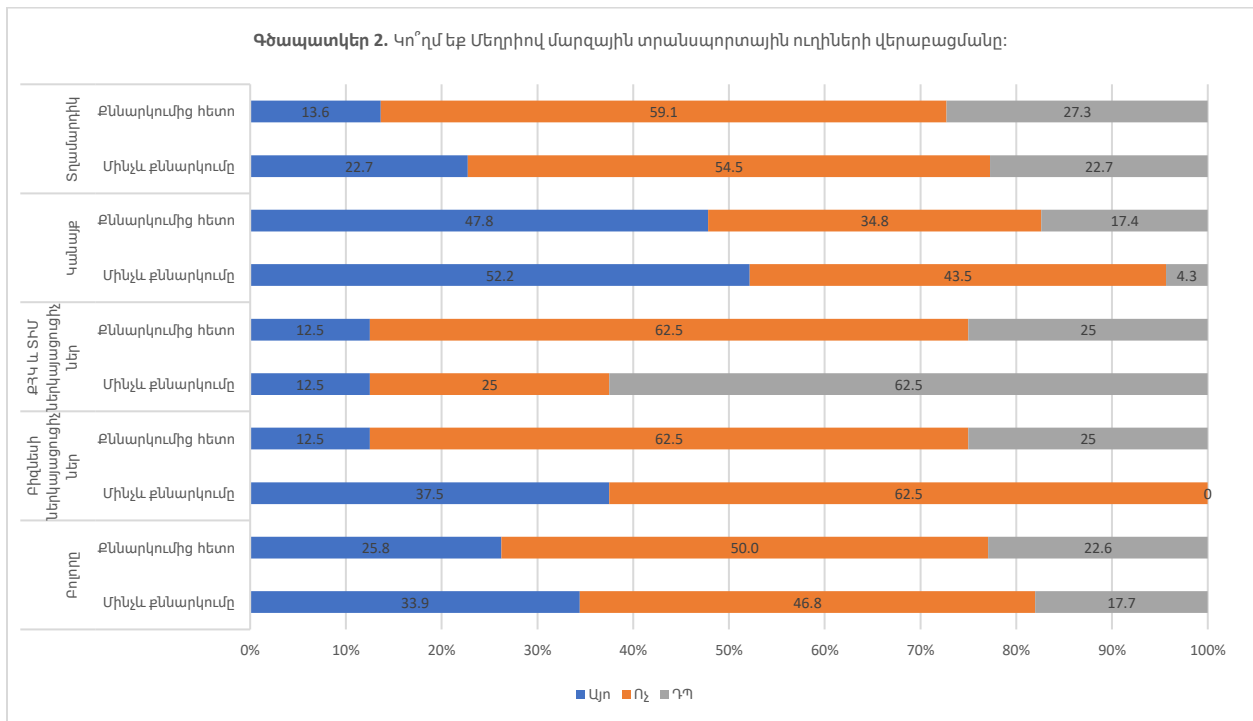
Տրանսպորտային ուղիների վերաբացման խնդրի քննարկումը գրեթե բոլոր դեպքերում սկսվում է հետևյալ հարցով՝ «Ո՞ր ճանապարհը: Հյուսիս-Հարավը»: Իրազեկումը, որ խոսքը նաև Ադրբեջանի-Նախիջևանի հետ կապի, խորհրդային տարիներին գործող տրանսպորտային ենթակառուցվածքների մասին է, փոխում է տրամադրությունը: Մասնավորապես այս հացի քննարկումը ծանր է եղել տղամարդկանց հետ քննարկումներում:

Անանուն հարցման արդյունքներին անդրադարձը լավագույնս նկարագրում է խնդիրը: Հարցը՝ «Կո՞ղմ եք Մեղրիով մարզային տրանսպորտային ուղիների վերաբացմանը», տրվել է երկու անգամ. հիմնական քննարկման մեկնարկին մասնակիցները անանուն կերպով ներկայացրել են իրենց դիրքորոշումը՝ առանց անդրադառնալու հարցման արդյունքներին, և նույն հարցը տրվել է քննարկման ամփոփիչ հատվածում, երբ հնարավոր բոլոր սցենարները քննարկված էին, յուրաքանչյուրն ուներ պատկերացում մյուսների դիրքորոշումների վերաբերյալ: Երկորդ դեպքում գործ ունենք խմբային դինամիկայի, առավել ընդհանրական համայնքային պատկերացումների հետ:

Մասնավորապես, բոլոր տասը ՖԽՔ ներկայացուցիչների 33.9%-ը մինչև քննարկումը կողմ է եղել մարզային տրանսպորտային ուղիների վերաբացմանը, դեմ է եղել 46.8%-ն ու այս հարցին դժվարացել է պատասխանել մասնակիցների 17.7%-ը: Հետաքրքիր է, որ քննարկումից հետո նույն հարցին պատասխանելիս եթե դեմ եղողների համամասնությունը շատ չի փոխվել (աճելով մինչև 50.0%), ապա բավականին աճել է անորոշության մեջ գտնվողների քանակն (աճելով մինչև 22.6%)՝ ի հաշիվ կողմ նշողների (նվազելով մինչև 25.8%) (տե՛ս գծապատկեր 2): Հարցի բարդությունը, ապագայի անորոշությունը, երկխոսության պակասը, տրանսպորտային ուղիների վերաբացման ռիսկերի գերակայությունը հնարավորությունների և թերությունների գերակայությունը առավելությունների նկատմամբ նպաստում են, որ նախ՝ մեծամասամբ բնակիչները դեմ են այս գործընթացներին, երկրորդ՝ համայնքային կարծիքի գերակայության պայմաններում նույնիսկ լավատեսական տրամադրություններն ավելի շուտ հակվում են վատատեսությանը:

Ընդ որում, հետաքրքիր են հարցի այլ չափումները: Մասնավորապես, կարելի է նկատել, որ

- Կանայք առավել կողմ են Մեղրիով մարզային տրանսպորտային ուղիների վերաբացմանը, քան տղամարդիկ, սակայն կանանց պարագայում քննարկումներից հետո անորոշությունն էլ առավել նկատելի է:
- Շատ հետաքրքիր է պատկերը բիզնես ներկայացուցիչների խմբում, երբ 1/3-ի նախնական տրամադրվածությունն այնպիսին էր, որ տրանսպորտային ուղիների վերաբացումը հնարավորություն է (37.5%-ը մինչև քննարկումը կողմ է քվերակել), սակայն քննարկման ընթացքում տնտեսական հնարավորությունների կողքին քաղաքական, անվտանգային ռիսկերի գիտակցումը հանգեցրեց նրան, որ մասնակիցների 1/4-ը դժվարացավ պատասխանել հարցին (տե՛ս գծապատկեր 2):
- Մի փոքր նման, բայց տարբերվող պատկեր է ՔՀԿ և ՏԻՄ ներկայացուցիչների խմբում: Նրանց միայն մեկ հոգի մինչև վերջ պնդեց, որ կողմ է, իսկ 62.5% պատասխանել դժվարացողների մեծամասնությունը քննարկման արդյունքում դեմ քվեարկեց այս գործընթացին (տե՛ս գծապատկեր 2):



Ընդհանուր առմամբ, այս պատկերը բնութագրական է նաև որակական քննարկումներին. կենտրոնական են անորոշության և անհանգստության խորը զգացում Հայաստանը հարևան երկրների, այդ թվում՝ Ադրբեջանի և Թուրքիայի հետ կապող տրանսպորտային ուղիների վերաբացման վերաբերյալ: Թեև բավականին դրական են մոտեցումները տնտեսական հնարավորությունների շուրջ, ինչպիսիք են առևտուրը, զբոսաշրջությունը և ավելի արագ ճանապարհորդությունները, անվտանգության մտահոգությունները և վստահության խնդիրները գերակշռում են պատումներում: Ընդ որում, լոկալ խոսույթում հստակ ուրվագծվել է երկակի հնարորությունների շուրջ պատկերացումներ: Համընդհանուր պնդում կա Հայաստանի ինքնիշխանության և տեղի բնակիչների անվտանգության ապահովման առաջնահերթության վրա: Իշխանությունների նկատմամբ անվստահությունն ու անորոշ, անբավարար տեղեկատվությունը խորացնում են վախերն ու թերահավատությունը:

«Եթե անգամ թունել լինի, իրանք [ի նկատի ունի ադրբեջանցիները] թունելով անցնեն, իրանք մեկ ա իրանց սև գործը կարան անեն»: **(Ագարակ, կին, 18-40 տարեկան)**

«Գալու են, տները ծախեն թուրքերին ու դառնում ենք Բաթումի: Ես ոտնատակ տալը տենց եմ պատկերացնում, որ իրանք են լինելու ստեղ»։ **(Ագարակ, կին, 41 և ավելի տարեկան)**

«Ոչ մեկ չի ասում՝ ի՞նչ է նշանակում բացել: Գնացք ա գնալու՞, օդային ուղի ա՞... ոչինչ չի ասվում մեզ:» **(Մեղրի, արական, 18-40 տարեկան)**

Այստեղ տեղին է հետևյալ կարևոր դիտարկումը. եթե պատմականորեն Մեղրու տարածաշրջանի համար գրեթե միակ հնարավորությունը Երևանի և ՀՀ մյուս բնակավայրերի հետ կապի առումով եղել է Նախիջևանը, ապա ներկայից գործընթացները, մասնավորապես Հյուսիս-Հարավ մայրուղու ինտենսիվ շինարարությունը նոր սպասում է ձևավորել: Կենտրոնական է սպասումը, որ այսուհետ Երևանի և դեպի հյուսիս՝ Վրաստանի, հետ կապն առավել մատչելի կլինի, այս դեպքում ընդհանրապես էական չեն նախկին խորհրդային շրջանում գործող ճանապարհները՝ մասնավորապես Նախիջևանով դեպի Երևան գնացքի ճանապարհը:

«Հյուսիս-հարավ ճանապարհի գործարկումը բնականաբար... տնտեսական զարգացումը կսկսի զարգանալ»:

Հատկապես, Ագարակ քաղաքի և հարակից գյուղերի ներկայացուցիչները մտավախություն ունեն, որ տրանսպորտային ուղիները կարող են իրենց շրջանը վերածել խոցելի միջանցքի: Շատերը կարծում են, որ առանց Հայաստանի երաշխավորված վերահսկողության, երթուղիների վերաբացումը կարող է խաթարել տեղական անվտանգությունը և խթանել հետագա արտագաղթը:

«Մեր երկրի ներկայացուցիչը անպայման պետք է լինի սահմանին: ... Ինձ դուր չի գալիս, որ ռուսը իմ երկրի մեջ իմ անձնագիրը ստուգում ա»:

Տարբերություններ ըստ սեռի

Կին մասնակիցները հաճախ շեշտում են երթուղիների վերաբացման հոգեբանական և սոցիալական հետևանքները: Նրանք անհանգստանում են իրենց երեխաների անվտանգության, համայնքի բարոյական կառուցվածքի և նոր անորոշությունների մեջ ապրելու վախի համար:

«Աղջիկ երեխաներ ունենք, վաղը մյուս օրն ի՞նչ էմանաս, ի՞նչ ձևի մարդ մտավ: Մեղրին արդեն ապականվեց...»

Արական սեռի մասնակիցները հարցերն ավելի շատ շրջանակում են ռազմավարական շահերի, տնտեսական օգուտների և երկարաժամկետ պլանավորման տեսանկյունից: Այնուամենայնիվ, նրանք նույնպես գիտակցում են, որ առանց վստահության, վերահսկողության և անվտանգության հնարավոր ձեռքբերումներն անիմաստ են:

«Եթե կարողանանք լավ սպասարկենք [ի նկատի ունի ճանապարհի սպասարկումն ու անցակետերի հանդեպ վերահսկողությունը], դա մեր ազգի համար լավ կլինի... Բայց եթե չսպասենք, ի՞նչ իմաստ ունի»:

Տարբերություններ ըստ տարիքի

Ավելի երիտասարդ մասնակիցները երբեմն արտահայտում են բաց հաղորդակցության, ավելի քիչ սահմանափակումների և նոր երթուղիների հնարավոր

գլոբալ ինտեգրման ցանկություն: Այնուամենայնիվ, նրանք նույնպես հետ են մնում անորոշությունից և վախերից, որոնք բխում են վերջին հակամարտություններից:

«Ես, որպես երիտասարդ, հասկանում եմ, ես չեմ կարող ապրել... պետք է հարևանություն անենք, բայց պարտադրանքով չի ստացվի»:

Տարեց հարցվածները հիշում են խորհրդային շրջանի գնացքները և թերահավատորեն են մոտենում հնարավորություններին: Անցյալի վնասվածքները՝ առևանգումներ, կողոպուտներ, պայմանավորում են ներկայիս անվտանգությունն ու վախը՝ առանց անվտանգության երկաթյա երաշխիքների:

ՔՀԿ և տեղական ինքնակառավարման ներկայացուցիչների հեռանկարները

ՀԿ-ների և տեղական ինքնակառավարման մարմինների ներկայացուցիչները խնդիրը համարում են ոչ թե բացառապես տեղական, այլ ազգային շահերի հետ կապված: Նրանք ընդունում են պոտենցիալ տնտեսական օգուտները, եթե Հայաստանը կարողանա բանակցել համապատասխան պայմանների շուրջ և ստանալ տարանցման վճարներ, սակայն անորոշ են հստակ կառավարական հաղորդակցության և անվտանգության հուսալի շրջանակի բացակայության պատճառով: Անվտանգության պետական երաշխիքների բացակայության պայմաններում ձևավորվում է երկակի սպասում (երբեմն իրարամերժ)՝ կրկին հակադրելով շահն ու վտանգը.

«Բացվող ճանապարհի օգուտը միայն Ադրբեյջանի համար ա, որ իրանք կարանան շատ հեշտ հասնեն Նախիջևան, վերջ, մենք ոչ մի օգուտ չունենք:»

«Մենք անընդհատ խոսում ենք անցյալից, բայց էն ժամանակ ուրիշ պայմաններ ա եղել, մենք հիմա ունենք Հայաստանի Հանրապետություն... Էն ժամանակ չի եղել, եղել ա ԽՍՀՄ, ի՞նչ Հայաստան: Հայաստանի Հանրապետությունը, ըստ իրանց պայմանավորվածությունների, ես ոնց հասկանում եմ դրան ա տանում, որ թույլ ա տալիս իրա տարածքով, հիմա թե տրանզիտ ա վճարում, թե ինչով ա ես չգիտեմ, անցնում ա գնացքը, այդ թվում մենք կարանք անցնենք, բայց ինքը դրա համար վճարում ա մեր պետությանը: Հիմա եթե մենք էդտեղ վտանգ ենք տեսնում, մի արեք, բայց եթե մեզ ստիպում են... դա վատ ա, բայց եթե չեն

ստիպում, մեզ առաջարկում են գործարք, որ մեզ վճարում են, որ մենք ասում ենք մեր հողով տարեք Ձեր գնացքը, վճարեք, գնացեք, այ ուրիշ բան:»

Բիզնեսի ներկայացուցիչների անդրադարձը

Բիզնեսի ներկայացուցիչների մոտեցումները նույնական են ՔՀԿ և ՏԻՄ ներկայացուցիչների մոտեցումներին. նրանք ևս դիտարկում են պոտենցիալ տնտեսական դրական կողմերը, ինչպիսիք են առևտրի և զբոսաշրջության աճը: Այնուամենայնիվ, նրանք ևս զգուշանում են առանց կոնկրետ երաշխիքների սկսվող գործընթացից: Նրանք նշում են, որ երթուղու հաջող կառավարումը և սակագների նկատմամբ վերահսկողությունը կարող են բերել եկամուտ և զարգացում, սակայն մտավախություն ունեն, որ իրավիճակը կարող է ծառայել հիմնականում Ադրբեջանի շահերին:

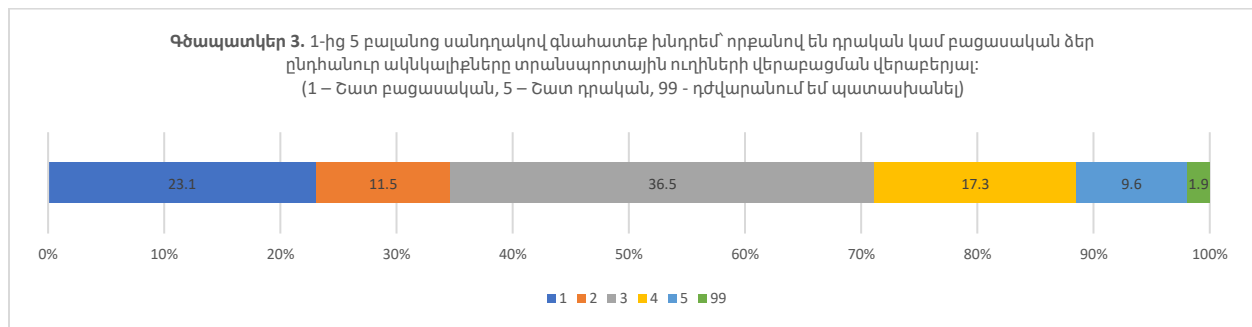
«Եթե մենք ենք վերահսկելու, որ երկրին փող կվճարեն... ամեն ինչ լավ կլինի, թեկուզ տրանսպորտային կապը... անվտանգության հարցը»:

«Մենք չգիտենք ինչ ձև ա լինելու, գնացք ա լինելու, թե ավտո... պաշտոնական ստույգ ինֆորմացիա գոյություն չունի»:

Ամփոփում

Տրանսպորտային ուղիների վերաբացման շուրջ խոսակցությունը հղի է լարվածությամբ, անվստահությամբ և մրցակցող հույսերով: Մինչ ոմանք ենթադրում են տնտեսական աճ, բարելավված առևտուր և ավելի լավ կապ, ներթափանցման, բռնության և ինքնիշխանության կորստի վախը ստվերում է հնարավոր օգուտները: Մասնակիցները ցանկանում են պարզություն, ուժեղ պետական վերահսկողություն, անվտանգ պայմաններ և արդար բանակցություններ, պայմաններ, որոնց դեպքում նրանք կարող են զգուշորեն ընդունել այս երթուղիները: Այս հավաստիացումների բացակայությունը թերահավատության և դիմադրության պատճառ է դառնում, ինչը ցույց է տալիս, թե որքան խորն է անվտանգության ու վստահության հանդեպ համայնքի արձագանքը: Ընդհանուր պատկերը լավագույնս ընդհանրացնում է զծապատկեր 3-ը, համաձայն որի ՖԽՔ մասնակիցների մեծամասնության (36.5%)

համար տրանսպորտային ուղիների վերաբացման վերաբերյալ ակնկալիքները «ոչ դրական են, ոչ բացասական»:



Սոցիալ-տնտեսական ազդեցությունը

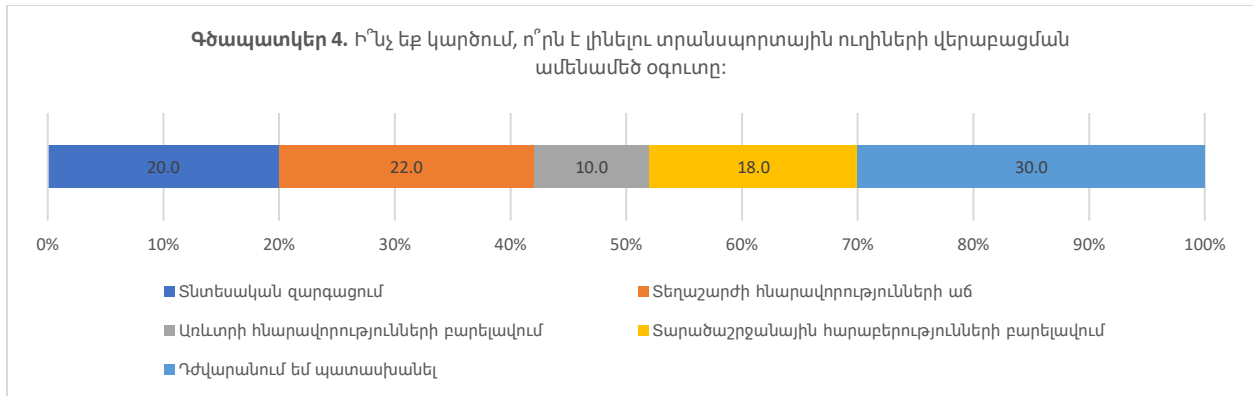
Ընդհանուր վերլուծություն

Ֆոկուս խմբերում մասնակիցները մի շարք տեսակետներ են հայտնում տրանսպորտային ուղիների վերաբացման սոցիալ-տնտեսական հետևանքների վերաբերյալ: Թեև ոմանք տեսնում են պոտենցիալ տնտեսական օգուտներ՝ առևտրի ավելացում, ավելի էժան տրանսպորտային ծախսեր, զբոսաշրջության և հյուրընկալության ոլորտների զարգացում, այս դրական հեռանկարները շարունակաբար ստվերվում են անվտանգության, վստահության և ինքնիշխանության մասին մտահոգություններով:

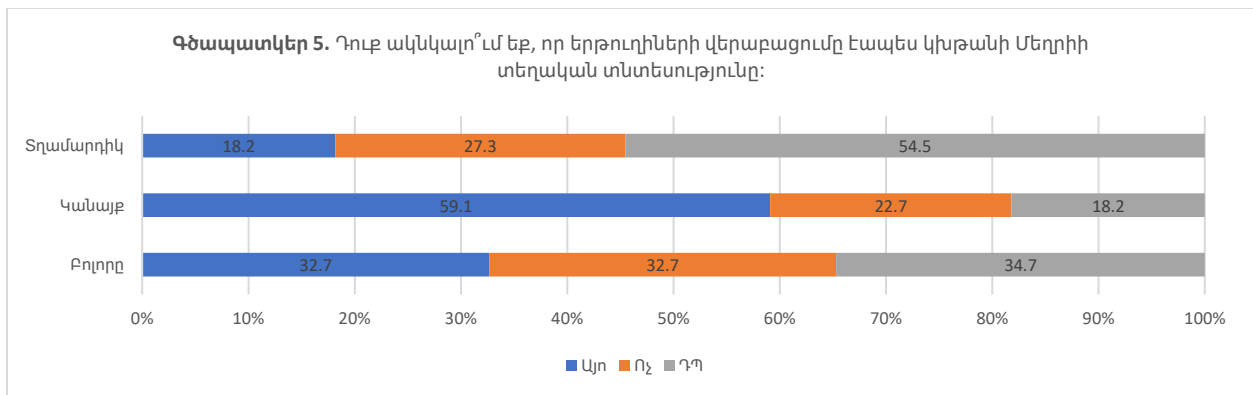
Առանցքային լարվածություն է առաջանում. **տնտեսական լավատեսությունն ընդդեմ անվտանգության վախերի:** Նույնիսկ այն մասնակիցները, ովքեր ընդունում են, որ ճանապարհների վերաբացումը կարող է խթանել տեղական տնտեսությունները, ներգրավել նոր բիզնես հնարավորություններ և խթանել զբոսաշրջությունը, ընդգծում են, որ այդ պոտենցիալ ձեռքբերումները նշանակություն չունեն, եթե բնակչությունն իրեն ապահով չի զգալու կամ ենթադրյալ թշնամիների կողմից ներթափանցման և մշակութային գերակայության վտանգ է առաջանալու: Ընդ որում, անվտանգություն-հնարավորություն երկընտրանքում կենտրոնական է դառնում «անվտանգության» պատումը՝ նաև պայմանավորված լոկալ տնտեսության զարգացվածությամբ (առնվազն ընկալումների մակարդակում):

«Մեղրիում միակ խնդիրը աշխատողների պակասն է... Մեղրին միակ քաղաքն է, որն աշխատանքի խնդիր չունի»: (Մեղրի, իգական, 18-40)

Հարկ է նկատել, որ տրանսպորտային ուղիների վերաբացման ամենամեծ օգուտի մասին մտորելիս, առավել հաճախ ՖԽՔ մասնակիցները դժվարանում են մատնանշել օգուտը (30.0%, տե՛ս գծապատկեր 4). այստեղ ևս կենտրոնական է անորոշությունն առ սցենարների հնարավոր զարգացումը: Մյուս մասնակիցների 20.0%-ը նշել են տնտեսական զարգացումը, 22.0%-ը՝ տեղաշարժի հնարավորությունների աճը, 18.0%-ը՝ տարածաշրջանային հարաբերությունների բարելավումն ու 10.0%-ը՝ առևտրի հնարավորությունների բարելավումը:



Ընդ որում, սպասումը, որ երթուղիների վերաբացումը էապես կխթանի Մեղրիի տեղական տնտեսությունը, ՖԽՔ մասնակիցներին խմբավորում է երեք հավասար՝ «կողմ», «դեմ», «ԴՊ» խմբերում (տե՛ս գծապատկեր 5): Սակայն այստեղ հետաքրքիրն այլ դիտարկման մեջ է, որ տնտեսության խթանման հարցում առավել լավատես են իգական սեռի ներկայացուցիչները, քան արական. եթե կանանց մեծամասնությունը (59.1%-ը) կողմ է դատողությանը, ապա տղամարդկանց մեծամասնությունը (57.3%-ը) դեմ է, կամ չկողմնորոշված (տե՛ս գծապատկեր 5):



Տարածաշրջանային տարբերություններ

Ազարակ քաղաքի և հարակից գյուղերի բնակիչների ներկայացումներում հաճախ թերահավատություն է ընդգծվում առ տնտեսական անմիջական շահույթը: Նրանք կասկածում են, որ տեղական արտադրանքը կարող է մրցակցել հարևան երկրների ավելի էժան կամ որակյալ ապրանքների հետ: Նրանց համար ցանկացած տնտեսական

օգուտ պետք է ուղեկցվի պետական հստակ ռազմավարությամբ և համայնքի ներգրավմամբ՝ որոշելու, թե ինչ կարելի է արտադրել և շուկա հանել:

«Մենք չպիտի լինենք զիջող ու ուղղակի տարածք տրամադրող մի թույլ պետություն, մենք դրա դիմաց մի բան պետք է ստանանք»:
(Ագարակ, իգական, 18-40 տարեկան)

Մեղրի քաղաքի և հարակից գյուղերի բնակիչները մասնակիցներն ավելի բաց են այն մտքին, որ երթուղիների վերաբացումը կարող է խթանել տեղական առևտուրը, զբոսաշրջությունը, հյուրանոցային բիզնեսը և նույնիսկ մշակութային փոխանակումները: Այնուամենայնիվ, ոչ բոլորն են համոզված: Ոմանք պնդում են, որ չնայած այս հնարավորություններին, բնակիչները կրկին առաջնային են համարում անվտանգությունն ու կայունությունը, քան տնտեսական հնարավորությունները:

Տարբերություններ ըստ սեռի

Կանայք հաճախ շեշտում են, որ թեև կարող են առաջանալ տնտեսական օգուտներ (օրինակ՝ տեղական արտադրանքի ավելի հեշտ վաճառք, զբոսաշրջության զարգացում), նրանց ընտանիքների հոգեբանական հարմարավետությունն ու անվտանգությունն առաջին տեղում են: Նրանք ընդգծում են պետական մակարդակով պլանավորման և հստակ հաղորդակցության անհրաժեշտությունը ցանկացած տնտեսական ներգրավումից առաջ:

«Դե նախ պետք ա էտ ամեն ինչի մասին խոսվի: Մենք էլ ենք լուրեր նայում, քննարկում ենք իրար հետ, բայց եթե կա հստակ ծրագիր ու դա արվելու ա, պետք ա չէ՞ խոսել հասարակության հետ: Առաջին հերթին դա պետք ա լինի: Մարգպետարանի միջոցով, Երևանի մարդիկ գան և այլն: Պետք ա ասեն ոնց ա բացվելու, որտեղով և այլն: Առանց սրանք իմանալու մենք չենք կարա ասենք մարզը կակտիվանա, թե չի ակտիվանա»:
(Ագարակ, իգական, 18-40 տարեկան)

Տղամարդիկ հակված են ավելի շատ կենտրոնանալ մակրոտնտեսական ասպեկտների վրա. տրանսպորտային ծախսերի պոտենցիալ նվազում, տեղական արդյունաբերության համար ավելի էժան մատակարարումներ (օրինակ՝ պղնձամոլիբդենային գործարանը) կամ այգիների մշակության և մրգի արտահանման

բարելավում: Նրանք նշում են, որ եթե այս երթուղիները նվազեցնեն ծախսերը և ստեղծեն շուկաներ, աշխատավարձերը և տեղական հարկային եկամուտները կարող են աճել՝ օգուտ բերելով համայնքի կենսամակարդակը: Այնուամենայնիվ, տղամարդիկ նույնպես կրկնում են անվտանգության սահմանափակումները:

«Եթե ճանապարհը բացվի, ինքնարժեքը կնվազի, շահութաբերությունը կավելանա, պետության շահութահարկը կշատանա... աշխատավարձերն էլ կբարձրանան»: (Ագարակ, արական, 41 և ավելի տարեկան)

Տարբերություններ ըստ տարիքի

Ավելի երիտասարդ մասնակիցները երբեմն հետաքրքրություն են ցուցաբերում նոր տնտեսական հնարավորությունների նկատմամբ, ինչպիսիք են հյուրընկալության ոլորտի զարգացումը կամ ներդրողների ներգրավումը: Այնուամենայնիվ, նրանք նաև անհանգստանում են, որ ցանկացած երկարաժամկետ ներդրում պահանջում է կայունություն և խաղաղություն՝ առանց ապահով միջավայրի և խաղաղության պայմանագրի, ներդրումներն ու նոր ձեռնարկումները չափազանց ռիսկային են թվում: Առավել հասուն և տարեց մասնակիցները հաճախ հիշում են անցյալի փորձառությունները (օրինակ, հարևանների հետ շփումները նախքան հակամարտությունները) և զգույշանում: Նրանք ընդունում են, որ տեսականորեն բարելավված տրանսպորտը կարող է բարեկեցություն բերել և Մեղրին դարձնել առևտրի խաչմերուկ: Սակայն այս ձեռքբերումները ստվերվում են անցյալի լարվածության հիշողություններով և մտավախությամբ, որ տնտեսական բացությունը կարող է ճանապարհի հարթել ժողովրդագրական և մշակութային տեղաշարժերի համար, որոնք անբարենպաստ են տեղի բնակչության համար:

ՔՀԿ և տեղական ինքնակառավարման ներկայացուցիչների հեռանկարները

ՀԿ-ների և տեղական ինքնակառավարման մարմինների ներկայացուցիչների քննարկման ընթացքում գերակայում են անորոշություններն ու մտավախությունները: Թեև նրանք գիտակցում են զբոսաշրջության և առևտրի զարգացման ներուժը (օրինակ՝ մշակութային կենտրոնների հիմնում, տեղական շուկաների ընդլայնում, նոր

ենթակառուցվածքների կառուցում), նրանք կասկածում են՝ արդյոք համայնքը պատրաստ է ընդունել մեծ թվով զբոսաշրջիկների կամ օտարերկրյա գործարարների՝ առանց հստակ սահմանված կարգավորող շրջանակների և անվտանգության երաշխիքներ:

«Է, պատրաստ չի Մեղրին... Մեղրեցին շատ հյուրասեր ա, բայց չմտածելով մարդու դեմ ինչ ա գալիս»:

Բիզնեսի ներկայացուցիչների անդրադարձը

Բիզնեսի ներկայացուցիչներն ընդունում են, որ ավելի էժան, ավելի ուղղակի առևտրային ուղիները կարող են նվազեցնել հումքի, վառելիքի և տրանսպորտի ծախսերը՝ պոտենցիալ բարձրացնելով տեղական շահութաբերությունը: Որպես ծախսարդյունավետ լուծում նրանք նշում են, օրինակ, երկաթուղային տրանսպորտը: Այնուամենայնիվ, նրանք խիստ կասկածներ են հայտնում անվտանգության և վստահության վերաբերյալ. բիզնեսի աճը կարևոր չէ, եթե մարդիկ վախենում են ներթափանցումից կամ եթե համայնքը դատարկվում է անհանգստության պատճառով:

«Որոշակի դրական ազդեցությունը կունենա, եթե մտածենք ապրանքաշրջանառության համար... Բայց անվտանգություն չի լինելու, մարդիկ կլքեն Մեղրին»:

Ամփոփում

Սոցիալ-տնտեսական հնարավորությունների քննարկումը բազմաշերտ է, սա զուտ սոցիալական և/կամ տնտեսական պրակտիկաների մասին չէ, հաճախ այն կենսականության մասին խոսույթ է: Մի կողմից, մասնակիցները գիտակցում են, որ տրանսպորտային ուղիների վերաբացումը կարող է

- ապահովել ավելի ցածր տրանսպորտային ծախսեր,
- բարձրացնել առևտրի ծավալները,
- խթանել զբոսաշրջությունը, հյուրանոցային բիզնեսը և մշակութային փոխանակումները,

- տարածաշրջանի համար պոտենցիալ բարձրացնել աշխատավարձերը և հարկային եկամուտները:

Մյուս կողմից, գրեթե բոլոր դրական տնտեսական հնարավորությունները թուլանում են անվտանգության խորը մտահոգությունների, վստահության պակասի և անորոշության պատճառով: Առանց հստակ խաղաղության պայմանագրի, կայուն կառավարման, վստահելի տեղեկատվության և անվտանգության ուժեղ պայմանավորվածությունների, բնակիչները չեն ցանկանում ընդունել վերաբացված երթուղիների տնտեսական խոստումները: Արդյունքում, մինչդեռ մեծամասնությունը տեսնում է տեսական տնտեսական օգուտներ, գործնական ընդունումը լիովին կախված է հիմքում ընկած աշխարհաքաղաքական և անվտանգության երկրնորանքների լուծումից:

«Անորոշությունը թույլ չի տալիս, որ մարդիկ ներդրումներ անեն... որ խաղաղության պայմանագիր կնքվի, Մեդրին շատ լավ կենտրոն ա դառնալու»:
(Մեդրի, իգական, 18-40 տարեկան)

Միջանձնային փոխհարաբերությունները. հայ-ադրբեջանական համատեքստը

Ընդհանուր վերլուծություն

Տվյալները բացահայտում են խորապես արմատացած թերահավատություն և վախ հայերի և ադրբեջանցիների միջև միջանձնային հարաբերությունների վերականգնման հնարավորության նկատմամբ: Չնայած համակեցության խորհրդային փորձառությանը, վերջին հակամարտությունները, հատկապես 2020 թվականի պատերազմը, սաստկացրել են անվստահությունն ու թշնամանքը: Մասնակիցները հետևողականորեն ընդգծում են անվտանգության մտահոգությունները, անցյալի բռնություններից ստացված տրավմաները և Ադրբեջանում առկա քաղաքական միջավայրը՝ որպես վստահության վերահաստատման առաջնային խոչընդոտներ:

Նրանք հաճախ տարբերակում են հիպոթետիկ երկարաժամկետ ապագաները՝ տասնամյակներ հեռու, որտեղ սերնդափոխությունը և փոփոխված քաղաքական հանգամանքները կարող են թույլ տալ մերձեցում, և ներկա պահը, որը նրանք համարում են չափազանց ծանրաբեռնված ատելությամբ, վախով և չլուծված դժգոհություններով:

«Ես մտածում եմ երբեք մերձեցում հնարավոր չէ... 2020-ից հետո գրեթե անհնար է»: (Ագարակ, կին, 18-40 տարեկան)

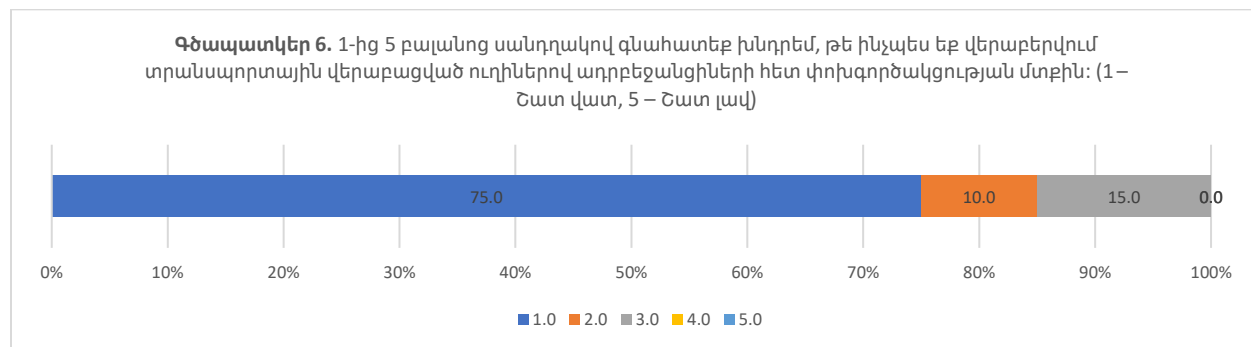
«Գուցե դարեր պետք է անցնի»: (Ագարակ, կին, 41 և ավելի տարեկան)

«Դրա մասին նույնիսկ խոսելն ավելորդ է»: (Մեղրի, տղամարդ, 41 և ավելի տարեկան)

Այս պնդումները տիպիկ են, վկայում են լոկալ տրամադրվածությունը, որ ներկայիս պայմանները չեն նպաստում միջանձնային վստահության կամ բարեկամական հարաբերությունների համար:

Իսկապես, եթե սոցիալ-տնտեսական փոխանակության, ենթակառուցվածքային խնդիրների քննարկումը ձևավորում է տարակարծություն՝ հակադրելով շահն ու վտանգը, ապա միջանձնային խնդիրների շուրջ քննարկումներն առավել ֆոկուսավորված են, և մասնակիցները հաճախ համակարծիք են: Մասնավորապես հետաքրքիր են անանուն հարցման պատասխանները: Համաձայն գծապատկեր 6-ի \$ԽԶ մասնակիցների ճնշող մեծամասնությունը՝ 75.0%-ը, շատ վատ է վերաբերվում

տրանսպորտային վերաբացված ուղիներով աղբբեջանցիների հետ փոխգործակցության մտքին: Ընդ որում, ոչ մի մասնակից չի նշել «լավ/շատ լավ» տարբերակը:



ՖԽՔ մասնակիցները հաճախ հիշում են, որ պատմականորեն որոշ աղբբեջանցիներ ապրել են տարածաշրջանում և նույնիսկ ինտեգրվել՝ ընդունելով հայկական ազգանուններ կամ ծառայելով տեղական կառույցներում: Սակայն վերջին պատերազմներն ու կորուստները ստվերել են այս հիշողությունները: Թեև մի քանիսն ասում են, որ ապագա սերունդները կարող են ընդհանուր լեզու գտնել, մեծ մասը մնում է հոռետես: Պետական մակարդակով փոփոխությունների անհրաժեշտությունը, ինչպիսիք են գերիների վերադարձը, տարածքների վերադարձը և աղբբեջանական քաղաքականության փոփոխությունը, հաճախ նշվում է որպես միջանձնային հաշտեցման նախադրյալ:

«Ես չգիտեմ ինչքան ժամանակ պետք է անցնի... եթե ղեկավարությունն [խոսքը աղբբեջանական քաղաքական իշխանության մասին է] իրա հպատակներին չդաստիարակի... ոչ մեկը չի փոխվելու»: (Ազարակ, կին, 41 և ավելի տարեկան)

Մասնակիցները լայնորեն հավատում են, որ մշակութային խոցելիությունը՝ տեղական ավանդույթների կորուստը, օտար տեղանունների ընդունումը և թույլ մշակութային ենթակառուցվածքները, Մեղրին և հարակից տարածքները դարձնում են արտաքին ազդեցության ենթակա: Նրանք մտավախություն ունեն, որ առանց ուժեղ մշակութային ինքնագիտակցության, երթուղիների բացումը և հարևան երկրների հետ շփումը կարող են թուլացնել կամ քայքայել հայկական ավանդույթները:

«Մենք չենք իմանում մեր նախշերը, որոնք են, թուրքական աղբբեջանական տարազները նկարի վրա նկարված... մեր մշակույթը կորում ա»:
(Ագարակ, կին, 41 և ավելի տարեկան)

Սա ընդգծում է, որ մշակութային կայունությունը դիտվում է որպես սահմանափակ, և ցանկացած ուժեղացված տարածաշրջանային փոխազդեցություն կարող է արագացնել մշակութային ձուլումը կամ կորուստը:

Տարբերություններ ըստ սեռի

Կանայք ուժեղ զգացմունքային դիմադրություն են ցուցաբերում հայ-աղբբեջանական շփման նորացմանը: Նրանք շեշտում են պատերազմից ստացված տրավման, ֆիզիկական վնասի վախը և այն գաղափարը, որ ցանկացած փոխազդեցություն կարող է վտանգավոր կամ մանիպուլյատիվ լինել: Նույնիսկ եթե ոմանք հիշում են պատմական համակեցությունը, վերջին բռնությունների ինտենսիվությունը ստիպում է նրանց հավատալ, որ դա այլևս անհնար է:

«Մենք ավելի մտահոգ ենք... քնած տեղը սպանեն, բայց հայերը չեն սերմանել»:
(Ագարակ, կին, 18-40 տարեկան)

Տղամարդիկանց պարագայում, հատկապես ավագ սերնդի վերկայացուցիչների դեպքում, շատ կտրուկ և բացասական են մոտեցումները: Չնայած դրան, նրանք հաճախ են օրինակներ բերում արտասահմանում, օրինակ՝ հայերի և աղբբեջանցիների փոխգործակցությունը Ռուսաստանում, և դիտարկում են տեսական հնարավորությունը, որ տասնամյակների ընթացքում և ղեկավարության և քաղաքականության փոփոխություններից հետո հարաբերությունները կարող են կարգավորվել: Նրանք հակված են խնդիրը շարադրել աշխարհաքաղաքական և պատմական առումներով՝ նշելով, որ առևտուրը կամ արտաքին գործոնները կարող են ի վերջո թուլացնել լարվածությունը:

«Հենց էս պահին հնարավոր չի, բայց երկու սերունդ հետո հնարավոր ա»:
(Ագարակ, տղամարդ, 41 և ավելի տարեկան)

Տարբերություններ ըստ տարիքի

Երիտասարդները, որոնք ապրել են վերջին հակամարտությունները, խորապես ազդվել են, տրավմատիզացվել և թերահավատություն են հայտնում, որ վստահությունը կարող է շուտով վերականգնվել: Թեև նրանք ընդունում են, որ երիտասարդ սերունդները, որոնք անմիջականորեն չեն տուժել պատերազմից, կարող են տարբեր վերաբերմունք դրսևորել, նրանք չեն տեսնում, որ դա տեղի է ունենում իրենց կյանքի ընթացքում:

Առավել հասուն և տարեց ներկայացուցիչները երբեմն նշում են խորհրդային ժամանակաշրջանի համակեցությունը՝ ցույց տալու համար, որ հայերն ու ադրբեջանցիները ժամանակին ապրել են կողք կողքի: Այնուամենայնիվ, նրանք կարծում են, որ վայրագությունների մասշտաբն ու նորությունը, ինչպես նաև Ադրբեջանում զոջման կամ քաղաքական փոփոխությունների բացակայությունը, քայքայել են վստահության ցանկացած հիմքերը: Նրանք նաև կանխատեսում են, որ միայն զանգվածային տեղաշարժերը, որոնք նման են Երկրորդ համաշխարհային պատերազմից հետո Գերմանիայի հաշտեցման ջանքերին, կարող են ճանապարհ հարթել դրական փոփոխությունների համար:

ՔՀԿ և տեղական ինքնակառավարման ներկայացուցիչների հեռանկարները

ՔՀԿ-ների և տեղական ինքնակառավարման մարմինների ներկայացուցիչները քննարկման ընթացքում կենտրոնանում էին պետական մակարդակի քաղաքականության և մշակութային հիմքերի ձևավորման անհրաժեշտության վրա՝ որպես նախապայման միջանձնային վստահության ձևավորման, կամ դրա շուրջ գործողությունների իրականացման: Նրանք ընդգծում են, որ առանց անցյալի սխալների պաշտոնական ճանաչման և ատելության քարոզչությունը վերացնելու համատեղ ջանքերի, միջանձնային հարաբերությունները դժվար թե բարելավվեն: Նրանք գտնում են, որ մշակութային և կրթական բարեփոխումները կարող են հնարավորություն տալ ապագա սերունդներին տեսնել միմյանց ոչ թե որպես թշնամիներ, այլ որպես պոտենցիալ գործընկերներ:

Բիզնեսի ներկայացուցիչների անդրադարձը

Բիզնեսի ներկայացուցիչները ընդունում են, որ տնտեսական փոխանակումները մի օր կարող են խթանել սահմանափակ վստահությունը կամ առնվազն խաղաղ գոյակցությունը առևտրային համատեքստերում: Մակայն նրանք նույնպես պնդում են կայուն պայմանների, իրավահավասարության և հայկական տարածքներից օտարերկրյա (ադրբեջանական) զորքերի դուրս գալու մասին՝ նախքան իսկական բարեկամական հարաբերությունների մասին մտածելը: Նրանք ընդգծում են, որ առանց ամուր, արդար շրջանակի, ցանկացած միջանձնային շփում մնում է հղի:

«Քանի սահմանազատումը չի եղել... հարաբերությունների մասին կարա խոսանք»:

Ամփոփում

Վերլուծությունը բացահայտում է հայ-ադրբեջանական միջանձնային հարաբերությունների բարդ ու բազմաշերտ ասպեկտները: ՖԽՔ մասնակիցների ճնշող մեծամասնությունը մերժում են վստահության և սերտ փոխգործակցության գաղափարը՝ վկայակոչելով *վախը, տրավման և թշնամությունը*: Միևնույն ժամանակ, նրանք ընդունում են, որ պետական մակարդակով փոփոխությունները, սերնդափոխությունը և միջազգային երաշխիքները կարող են երկարաժամկետ հեռանկարում մեղմացնել վերաբերմունքը:

Ներկա միջավայրում մասնակիցները առաջնահերթություն են տալիս անվտանգությանն ու մշակութային պաշտպանությանը: Թեև նրանք առևտրային և տնտեսական փոխանակումները համարում են պոտենցիալ շահավետ ազգային շահերի համար, միջանձնային վստահությունը և իսկական բարեկամությունը մնում են խուսափողական իդեալներ, որոնք հնարավոր է հասնել միայն երկու կողմերի քաղաքական և մշակութային զգալի վերափոխումներից հետո:

«Հասարակությունները միմյանց հետ խնդիր չունեն, ստեղ պետությունների հարցն է... սերունդը պետք է փոխվի»: (Մեղրի, տղամարդ, 18-40 տարեկան)

Անվտանգության մտահոգությունները և մշակութային ազդեցությունները

Ընդհանուր վերլուծություն

Մասնակիցների կարծիքները բացահայտում են անվտանգության վախերի և մշակութային ազդեցության վերաբերյալ մտահոգությունների բարդ փոխազդեցությունը, որը բխում է հարևան երկրների, այդ թվում՝ Ադրբեջանի, Թուրքիայի և Իրանի հետ կապերի հնարավոր աճից: Թեև տնտեսական ասպեկտները երբեմն զգուշավոր լավատեսական տեսակետներ են ստանում, անվտանգության և մշակութային ամբողջականության հետ կապված հարցերը շարունակում են հղի լինել անհանգստությամբ և անորոշությամբ:

Այս համատեքստում կենտրոնական են հետևյալ թեմաները՝

1. Անվտանգությունը որպես առաջնային մտահոգություն

Մասնակիցները հաճախ նշում են, որ տրանսպորտային ուղիների վերաբացման հետ կապված ամենամեծ անհանգստությունը *ռազմական սպառնալիքների, հակամարտությունների սրման, պատանդ վերցնելու կամ թշնամական ներթափանցման վտանգն* է: 1990-ականների անցյալի փորձառությունները, ինչպիսիք են առևանգումները, երկաթուղային երթուղիներից օգտվող ուղևորների վրա հարձակումները և ճանապարհորդության ընթացքում բռնությունները, վկայում են ներկայիս անվտանգության մասին:

«Ավելի լավ ա ութ ժամ ստեղից գնանք [ի նկատի ունի ներկայիս Մեդրի-Երևան ճանապարհը], քան գնացքով երկու ժամում հասնենք [ի նկատի ունի խորհրդային տարիներին Նախիջևանով գործող գնացքը]»: (Ագարակ, կին, 41 և ավելի տարեկան)

2. Անվտանգության և ինքնիշխանության միջև կապ

Մասնակիցները անվտանգության մտահոգությունները կապում են *ինքնորոշման, տարածքային ամբողջականության և ազգային ինքնիշխանության հարցերի* հետ: Ումանք անհանգստանում են, որ երթուղիների վերաբացումը կարող է պայմաններ ստեղծել ժողովրդագրական փոփոխությունների համար, երբ օտար ազգաբնակչությունն աստիճանաբար գերակայություն է հաստատել տեղական տարածքներում, ինչը կարող է հանգեցնել տարածքային զիջումների:

«Մեր բնակչության թիվը նվազում է... իրանց նպատակը դա ա... պետք է ապրենք»: (Մեղրի, տղամարդ, 41 և ավելի տարեկան)

3. Մշակութային խոցելիություն և ազդեցություն

Թեև ոչ այնքան հրատապ, որքան անվտանգությունը, մշակութային մտահոգությունները կարևոր են: Մասնակիցները մտավախություն ունեն, որ ուժեղ տեղական մշակութային ենթակառուցվածքի բացակայությունը կարող է հանգեցնել իրենց մշակութային ինքնության կորստի՝ ներգնա օտար տարրերի ազդեցության տակ: Որոշ մասնակիցներ նշում են, որ Մեղրիի մշակույթը պատմականորեն որդեգրել է օտար տարրեր (ռուսական, պարսկական) և կարող է ավելի կլանել ադրբեջանական կամ թուրքական մշակութային առանձնահատկությունները, եթե երթուղիները բացվեն: Մյուսները պնդում են, որ տեղական մշակույթը տոկուն է:

Բացասական. «Մեր մշակույթն արդեն իսկ կորել ա... մենք ինչ ենք տեսնում, արագ ենք վերցնում»: (Մեղրի, տղամարդ, 18-40 տարեկան)

Զեզոք/Դրական. «Պարտադիր չէ, որ վատ. մենք միշտ հարմարվել ենք: Միգրացե մենք կարողանանք սովորել ու կատարելագործվել»: (Մեղրի, կին, 18-40 տարեկան)

4. Հակասություններ և տեսակետների բարդություն

Թեև մասնակիցները հաճախ շեշտում են անվտանգության և մշակութային բացասական սցենարները, սակայն այս հարցում ևս կան հակասություններ. ոմանք տնտեսական կամ մշակութային փոխանակումը համարում են պոտենցիալ շահավետ որոշակի պայմաններում, եթե անվտանգության երաշխիքներն ուժեղ են և եթե փոխազդեցությունը վերահսկվում է (օրինակ՝ թունելներով անցնող տարանցիկ ուղիներ, տեղական համայնքներում կանգառների բացակայություն):

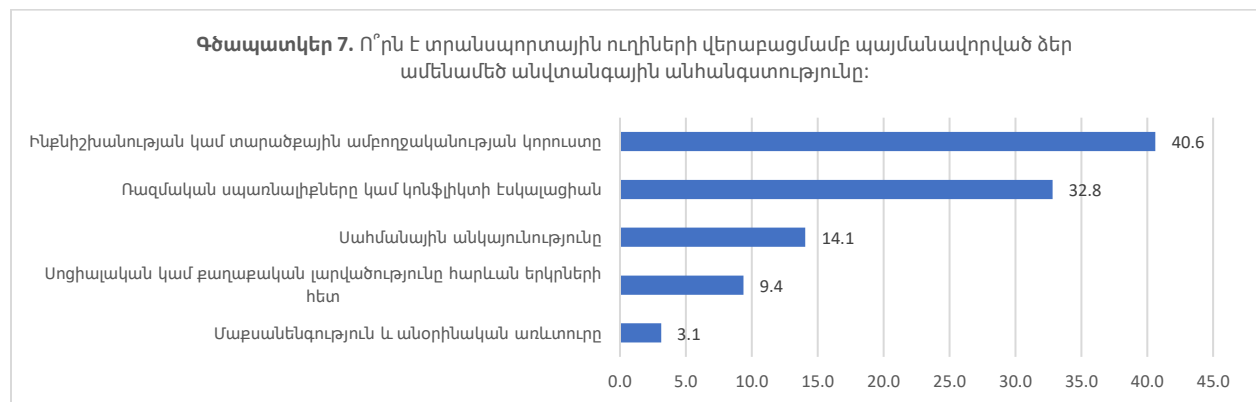
«Մենք էլի գալիս ենք այս կետին, որ պետք է հստակեցվի ճանապարհի մանրամասները...» (Ագարակ, կին, 18-40 տարեկան)

Տարբերություններ ըստ տարածաշրջանի, սեռի և տարիքի

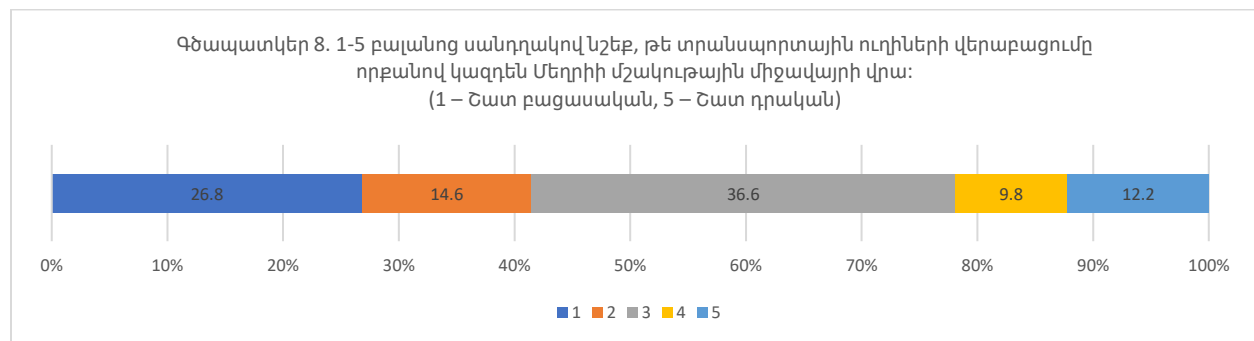
Մտահոգությունները ընդհանուր առմամբ համահունչ են ժողովրդագրական խմբերում: Թեև կանայք խիստ զգացմունքային դժկամություն են արտահայտում մշակութային և ամուսնական միախառնման նկատմամբ (օրինակ՝ տեղացի աղջիկներն ամուսնանում են օտարերկրացիների հետ), տղամարդիկ և կանայք առաջնային են համարում անվտանգությունը: Տարեց մասնակիցները հիշում են անցյալի տրավմաները, մինչդեռ երիտասարդները նույնպես զգում են վերջին պատերազմների ազդեցությունը: Անվտանգության վախերի ինտենսիվության մեջ էական տարբերություն չկա ըստ տարածաշրջանի կամ տարիքի. բոլորն էլ անվտանգությունն առաջնային են համարում:

Անանուն հարցման արդյունքները ևս ընդգծում են, որ ընդհանուր առմամբ տրանսպորտային ուղիների վերաբացմամբ պայմանավորված և՛ անվտանգային անհանգստությունների, և՛ Մեդրիի մշակութային միջավայրի վրա ազդեցության առումով բոլոր խմբերի դեպքում կան համանման պատկերացումներ:

Մասնավորապես, հարցին, թե որն է տրանսպորտային ուղիների վերաբացմամբ պայմանավորված ամենամեծ անվտանգային անհանգստությունը, ՖԻՔ մասնակիցները մեծամասնությունը մատնանշել է ռազմա-քաղաքական խնդիրները. 40.6%-ը ընդգծել է ինքնիշխանության կամ տարածքային ամբողջականության կորուստը. 32.8%-ը՝ ռազմական սպառնալիքները կամ կոնֆլիկտի էսկալացիան. 14.1%-ը՝ Սահմանային անկայունությունը. 9.4%-ը՝ Սոցիալական կամ քաղաքական լարվածությունը հարևան երկրների հետ. 3.1%-ը՝ Մաքսանենգություն և անօրինական առևտուրը:



Հետաքրքիր է նաև ՖԽՔ մասնակիցների ընդհանուր դիտարկումները տրանսպորտային ուղիների վերաբացմամբ պայմանավորված լոկալ մշակութային միջավայրի վրա ազդեցությունների վերաբերյալ: 41.4%-ը ընդհանուր առմամբ բացասական է վերաբերվում, իսկ 36.6%-ի դեպքում կա անորոշություն՝ նշելով «որ դրական, ոչ բացասական» տարբերակը: Այս անորոշությունն ու հաճախ երկու հակադիր հնարավորությունների համահնարավորությունը հերթական տիպիկ նկարագրությունն է, որը բնութագրական է ՖԽՔ մասնակիցներին:



Հարկ է այստեղ ուղղակի մատնանշել, որ մշակութային առումով կանայք հատկապես ընդգծում են օտարերկրացիների հետ ամուսնությունների միջոցով մշակութային «աղտոտման» վախը.

«Մեր աղջիկները չամուսնանան իրենց տղաների հետ»:

ՔՀԿ և տեղական ինքնակառավարման ներկայացուցիչների հեռանկարները

ՔՀԿ և տեղական ինքնակառավարման ներկայացուցիչները նույնպես շեշտում են անորոշությունը: Նրանք հարցադրում են անում, թե ով է ապահովելու անվտանգությունը, ինչպես են վերահսկվելու ճանապարհները, անվտանգություն են հայտնում պետական կարողությունների նկատմամբ: Թեև ոմանք ուղղակի կապ չեն տեսնում երթուղիների վերաբացման և տարածքների կորստի միջև, վստահության և հստակության պակասը նպաստում է շարունակվող վախերին:

«Ես մեծ դիսկեր եմ տեսնում... հիմա ո՞վ է ապահովելու անվտանգությունը»:

Բիզնեսի ներկայացուցիչների անդրադարձը

Բիզնեսի շահագրգիռ կողմերը նշում են տնտեսական հույսերը, բայց նաև մտավախություն ունեն, որ ավելի էժան արտասահմանյան ապրանքները կարող են վնասել տեղական շուկաները, եթե գործընթացը չվերահսկվի պետականորեն: Նրանք մատնանշում են պետական աջակցության և ցածր տոկոսադրույքով վարկերի անհրաժեշտությունը: Այնուամենայնիվ, անվտանգության հարթությունը ստվերում է զուտ տնտեսական նկատառումները:

«Եթե բացվեց... տեղական արտադրողը արդեն փակվելու է... կարող ես ծառերը կտրել»:

Նրանք նաև գիտակցում են, որ առանց կայուն, անվտանգ միջավայրի ոչ մի տնտեսական զարգացում նշանակություն չի ունենա:

Ամփոփում

Տրանսպորտային ուղիների վերաբացման վերաբերյալ մասնակիցների մտահոգությունները բխում են անվտանգության ապահովման և մշակութային ինքնության պահպանման շուրջ: Պատանդ վերցնելու, բռնության և տարածքային ոտնձգության վախը գերակա է՝ ստվերելով հնարավոր տնտեսական կամ մշակութային օգուտները: Նրանք պահանջում են հստակ պետական քաղաքականություն, հուսալի անվտանգության մեխանիզմներ և միջսահմանային փոխգործակցության մանրակրկիտ կառավարում:

Մշակութային ազդեցությունները դիտվում են կասկածանքով, քանի որ մասնակիցները անհանգստանում են իրենց առանց այն էլ թույլ մշակութային ինքնությունը կորցնելու համար: Թեև ոմանք ընդունում են, որ մշակույթները զարգանում են և կարող են սովորել ուրիշներից, հիմնական տրամադրությունը պրոտեկցիոնիզմն է՝ օտարերկրացիներին հեռավորության վրա պահելը, մշակութային ամբողջական ինտեգրումից խուսափելը և ինքնիշխանությունն ու ինքնությունը պահպանելը:

Ի վերջո, մասնակիցների համար ոչ մի դրական տնտեսական կամ մշակութային օգուտ չի կարող գերազանցել անվտանգության խախտումների, հակամարտությունների

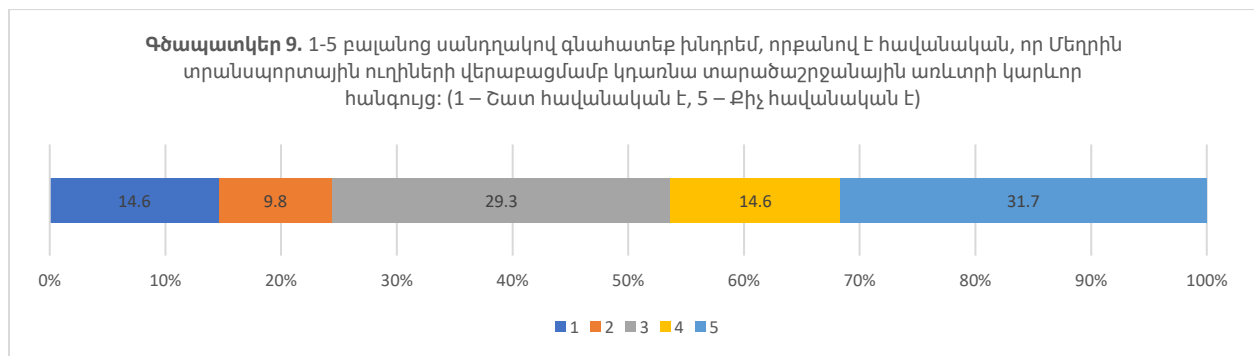
սրման և մշակութային ջնջման կենսական վախը: Եթե ապահովվեն համապարփակ անվտանգության երաշխիքներ, նրանք կարող են վերանայել բաց երթուղիների առավելությունները: Սրանց բացակայության դեպքում մտավախությունը պահպանվում է:

Մեղրիի դերը տարածաշրջանային զարգացման համատեքստում

Ընդհանուր վերլուծություն

Մասնակիցները հաճախ են քննարկում, թե արդյոք Մեղրին, որը տեղակայված է Հայաստանի ամենահարավում, կարող է շահել տրանսպորտային ուղիների վերաբացմամբ և/կամ տարածաշրջանային նշանակալի առևտրային հանգույց դառնալ: Թեև կա տեսական ներուժ՝ հաշվի առնելով Մեղրիի ռազմավարական դիրքը որպես «խաչմերուկ», անվտանգության համատարած մտահոգությունները, պետական աջակցության բացակայությունը, անբավարար ենթակառուցվածքները և երթուղիների վերաբացման անորոշությունը գերակշռում են խոսակցությանը: Մասնակիցները ընդհանուր առմամբ համաձայն են, որ Մեղրին կարիք ունի կառավարության կողմից աջակցվող հստակ նախաձեռնությունների, անվտանգության երաշխիքների, ենթակառուցվածքային ներդրումների և մշակութային և կրթական հզոր միջավայրի՝ տարածաշրջանային զարգացման մեջ իր ներուժն ամբողջությամբ իրացնելու համար:

ՖԽՔ մասնակիցները անանուն հարցման ընթացքում նշել են, որ ավելի շուտ անհավանական է, քան հավանական, որ Մեղրին տրանսպորտային ուղիների վերաբացմամբ կդառնա տարածաշրջանային առևտրի կարևոր հանգույց. եթե նրանց 46.3%-ը նշել է, որ դա անհավանական է, ապա միայն 20.4%-ն է տեսել նման հավանականություն (տե՛ս գծապատկեր 9):



Ներուժը որպես տարածաշրջանային առևտրի հանգույց

Շատ մասնակիցներ ընդունում են, որ Մեղրին արդեն գործում է որպես տեղական առևտրային հանգույց: Հղումներ են արվում տարածաշրջանի պատմությանը՝ որպես ապրանքների երթուղի (օրինակ՝ Մետաքսի ճանապարհ), նրա ներկայիս դերը Իրանի

հետ միջսահմանային առևտրում և այն հնարավորությունը, որ այն կարող է ծառայել որպես դարպաս՝ ավելի մեծ շուկաները (Եվրոպա, Ռուսաստան և այլն) միացնելու համար):

«Էս վիճակից ճիշտ պետք է օգտագործել, այո, եթե բացվի, իրա լավ մասերը պետք է օգտագործի...»: (Ագարակ, կին, 41 և ավելի տարեկան)

Այնուամենայնիվ, մասնակիցները նաև ընդգծում են, որ միայն երթուղու վրա գտնվելը բավարար չէ Մեդրին բարեկեցիկ մարզկենտրոնի վերածելու համար: Նրանք պնդում են, որ ռազմավարական պլանավորումը, տեղական արտադրանքի բրենդավորումը, ենթակառուցվածքային բարելավումները և անվտանգությունը նախապայմաններ են դրա աշխարհագրական առավելություններն օգտագործելու համար:

Որպես զարգացման համար անհրաժեշտ պայմաններ ՖԽԲ մասնակիցները առանձնացնում են՝

1. Անվտանգություն և ինքնիշխանություն

Ինչպես նախորդ քննարկումներում, անվտանգությունը մնում է առաջնային: Մասնակիցները չեն ցանկանում ընդունել երթուղիների վերաբացումը առանց երկաթե անվտանգության երաշխիքների: Ապագայի նկատմամբ վստահությունը կախված է նրանից, որ մեղրեցիներն իրենց ապահով զգան և ցանկանում են մնալ, այլ ոչ թե գաղթել Երևան կամ արտասահման:

2. Պետական աջակցություն և քաղաքականության շրջանակ

Մասնակիցները հաճախ նշում են պետական աջակցության բացակայությունը և տեղական արտադրության խթանման, տեղական շուկաների պաշտպանության և ենթակառուցվածքներում ներդրումներ կատարող քաղաքականության անհրաժեշտությունը: Նրանք առաջարկում են հարկային արտոնություններ, մատչելի վարկեր, սուբսիդիաներ և կարգավորող միջոցներ՝ պաշտպանելու տեղական արտադրողներին ավելի էժան արտասահմանյան ներմուծումներից (օրինակ՝ իրանական ձիթապտղի յուղ, թուրքական արտադրանք):

«Պետական աջակցություն պետք է ցանկացած ոլորտում»: (Բիզնեսի ներկայացուցիչ)

3. Ենթակառուցվածքներ և մշակութային-կրթական ներդրումներ

Բարեկարգված ճանապարհները, մշակութային կենտրոնները, դպրոցները, խաղահրապարակները և առողջապահական հաստատությունները կարևոր են Մեդրին ապրելու և ներդրումների գրավիչ վայր դարձնելու համար: Առանց կյանքի որակի բարելավման, տեղի տաղանդներն ու երիտասարդները կշարունակեն հեռանալ՝ քայքայելով տարածաշրջանային զարգացման համար անհրաժեշտ մարդկային կապիտալը:

«Մշակութային կենտրոնների պակաս կա: Չենք հիշում, թե վերջին անգամ, երբ համերգ է եղել»: (Ագարակ, Արական, 41 և ավելի տարեկան)

«Առանց գյուղերի դպրոցների և մանկապարտեզների, համայնքները կդատարկվեն»: (Մեդրի, իգական, 41 և ավելի տարեկան)

4. Բրենդինգ և արտադրանքի դիվերսիֆիկացում

Մասնակիցները նշում են, որ Մեդրին կարող է տարածաշրջանային շուկային առաջարկել բարձրորակ մրգերի, չրերի, մեղրի, գինիների և այգեգործական ապրանքների բազմազանություն (օրինակ՝ կիվի, նուռ, ընկույզ): Մրցակցային միջավայրում աչքի ընկնելու համար ոմանք առաջարկում են, որ Մեդրին պետք է ստեղծի ապրանքանիշի ամուր ինքնություն, ընդգծի իր յուրահատուկ համերը և, հնարավոր է, պետական մակարդակով վերահսկողություն սահմանի ներմուծման վրա՝ տեղական արտադրողներին պաշտպանելու համար:

«Մեդրին պետք է ունենա իրա գերբը... Մեդրին նա կարար լիներ էդ...» (Բիզնեսի ներկայացուցիչ)

«Գիտե՞ս քանի տոննա չիր ա գնում Ռուսաստան»: (Մեդրի, իգական, 41 և ավելի տարեկան)

Չնայած գյուղատնտեսական ներուժի վերաբերյալ ոգևորություն կա, մասնակիցները նաև անհանգստանում են արտաքին մրցակցության և կարգավորող աջակցության բացակայության պատճառով: Օրինակ՝ արտասահմանյան ավելի էժան արտադրանքը կարող է ողողել տեղական շուկաները՝ խաթարելով Մեդրիի արտադրանքը:

Հակասական տեսակետներ և պայմաններ

Թեև որոշ մասնակիցներ ընդունում են, որ երթուղիների վերաբացումը կարող է մեծացնել առևտուրը և ստեղծել բիզնես հնարավորություններ, նրանք նաև վախենում են անվտանգության ռիսկերից և մշակութային թուլացումից: Շատերը դեմ են այս անապահովության պատճառով երթուղիների վերաբացմանը: Որոշ մասնակիցներ ընդունում են սպասողական վերաբերմունք. հակառակ դեպքում նրանք ավելի շուտ կհեռանան Մեղրիից:

«Չենք ուզում, որ բացվի...» (Մեղրի, իգական, 18-40 տարեկան)

Մյուսները կարծում են, որ եթե խաղաղ կարգավորում և համապատասխան երաշխիքներ լինեին, Մեղրին կարող էր զարգանալ որպես տարանցիկ ճանապարհ և տնտեսական հանգույց:

Ցանկալի փոփոխություններ և ապագա հեռանկար

Մասնակիցները ցանկանում են տեսնել.

- **Ենթակառուցվածքային բարելավումներ.** ավելի լավ ճանապարհներ, ֆունկցիոնալ մշակութային և սպորտային կենտրոններ, բարեկարգված դպրոցներ և մանկապարտեզներ՝ ընտանիքներին և աշխատողներին Մեղրիում պահելու համար:
- **Կառավարության քաղաքականություններ և խթաններ.** մատչելի վարկեր, սուբսիդիաներ և ուժեղ կարգավորումներ՝ տեղական արդյունաբերությունները արտաքին մրցակցությունից պաշտպանելու համար:
- **Նորարարություն և ձեռներեցություն.** ապրանքների դիվերսիֆիկացման խրախուսում (ընկույզ, հատապտուղներ, մեղր), բարելավված բրենդինգ, մարքեթինգային արշավներ՝ ընդգծելու Մեղրիի եզակի առաջարկները:

Եթե այս պայմանները կատարվեն, մասնակիցները կարծում են, որ Մեղրին կարող է դառնալ տարածաշրջանային առևտրի կարևոր հանգույց և, հնարավոր է, ընդլայնել նրա մշակութային և սոցիալական կառուցվածքը, ինչը կհանգեցնի երկարաժամկետ կայուն զարգացմանը:

Ամփոփում

Մասնակիցները Մեդրիի դերը տարածաշրջանային զարգացման մեջ տեսնում են տեսականորեն խոստումնալից, բայց գործնականում անորոշ: Թեև Մեդրին ունի աշխարհագրական և գյուղատնտեսական ներուժ, դրա բացումը պահանջում է ավելին, քան պարզապես բաց սահմաններ. այն պահանջում է անվտանգության երաշխիքներ, պետության կողմից ղեկավարվող քաղաքականություն, ենթակառուցվածքային բարելավումներ, մշակութային ներդրումներ և ձեռնարկատիրական մտածելակերպ: Առանց այս հիմունքների, համայնքը մտավախություն ունի, որ Մեդրին կարող է պարզապես պասիվ տարանցիկ կետ դառնալ կամ, ավելի վատ, կորցնել իր բնակչությունն ու ինքնավարությունը:

Ըստ էության, Մեդրիի ապագան՝ որպես տարածաշրջանային զարգացման շարժիչ ուժ, կախված է ռազմավարական պլանավորումից, ամուր կառավարումից և տեղական ակտիվները առևտրի և մշակույթի մրցունակ, ապահով և կենսունակ կենտրոնի վերածելու կարողությունից:

Եզրափակիչ անդրադարձ

Եզրափակիչ խոսքում մասնակիցները հետևողականորեն ընդգծում են **անվտանգությունը**՝ որպես գերակա առաջնահերթություն: Փոխադրման ուղիների վերաբացումից ցանկացած հնարավոր օգուտ համարվում է երկրորդական՝ համեմատած անվտանգության և ինքնիշխանության ապահովման հետ: Շատ մասնակիցներ դեմ են երթուղիների բացմանը՝ պատճառաբանելով անվտանգությունը ինչպես ներքին իշխանությունների, այնպես էլ հնարավոր օտարերկրյա երաշխավորների նկատմամբ: Հստակ կոչ կա հստակության, հավաստի տեղեկատվության և անվտանգության երաշխիքների համար, նախքան ճանապարհների վերաբացմանն աջակցելու հարցը:

«Նույնիսկ կոմունիկացիաների բացումը առաջին հերթին ապահոված լինի անվտանգությունը»: (Ագարակ, կին, 41 և ավելի տարեկան)

Մեղրեցիների ուղերձը քաղաքականություն մշակողներին

Հարցին, թե ինչ խորհուրդ կտան որոշում կայացնողներին, մասնակիցները գրեթե միաձայն ընդգծում են անվտանգության նկատառումները: Նրանք չեն տալիս լայնածավալ քաղաքականության առաջարկներ **«չբացել»** կամ **«ապահովել անվտանգությունը»**: Ոմանք նշում են, որ ցանկացած պայմանավորվածություն պետք է լինի հավասար պայմաններում և ոչ թե թուլության պայմաններում: Մեկ այլ մասնակից անդրադառնում է կրթական չափանիշների բարձրացմանը՝ երկարաժամկետ հեռանկարում ղեկավարության որակը և վստահությունը բարելավելու համար:

«Միակ բանը, որ ասում եմ՝ պայքարել միաձայն, որ միջանցք, թե ճանապարհ, դա չլինի»: (Մեղրի, կին, 18-40 տարեկան)

«Առաջարկում եմ դիտարկել դիվանագիտական ուղիները՝ անվտանգությունն ապահովելու համար»: (Մեղրի, տղամարդ, 41 և ավելի տարեկան)

Մշտական անվստահություն և տեղեկատվական բացեր

Մասնակիցները խորը անվստահություն են հայտնում պաշտոնական տեղեկատվական ուղիներին և իշխանություններին: Մեկն առաջարկում է ավելի համապարփակ տեղեկատվություն՝ օգնելու մարդկանց ճիշտ դատել, բայց մյուսները պատասխանում են, որ նախկինում մոլորվել են (օրինակ՝ պատերազմի ժամանակ) և կրկին վստահելու պատճառ չեն տեսնում:

«Իսկ ես ինչի՞ ասեմ այո մի բանի, որը չգիտեմ ինչ ա ... Ամբողջ պատերազմի ընթացքում ո՞նց էր, որ ի օգուտ մեզ էին խոսում... մեկ էլ իմացանք, որ ամեն ինչ վատ ա:» (Մեղրի, կին, 18-40 տարեկան)

Այս թերահավատությունը իշխանությունների կողմից թափանցիկ հաղորդակցությունը դարձնում է վճռորոշ, բայց ոչ բավարար: Մասնակիցներին պետք է ոչ միայն հստակություն, այլ վստահություն պետության իրավասության և ամբողջականության նկատմամբ:

Ամփոփում

Վերջնական ամփոփումը բացահայտում է կարծրացած դիրքորոշումն առ այն, եթե **չկա վստահություն, հստակություն, անվտանգություն ՉԻ ԼԻՆԻ համայնքային աջակցություն:** Մասնակիցները չեն ցանկանում հաստատել տրանսպորտային ուղիների վերաբացումը ներկա պայմաններում: Նրանք պահանջում են երաշխավորված անվտանգություն, թափանցիկ ծրագրեր և վստահելի վերահսկողություն՝ նախընտրելի է հայկական ուժերի կամ վստահելի երրորդ կողմի կողմից, նախքան հաստատման հարցը: Նրանք նաև կարևորում են կրթական և մշակութային ոլորտների կարևորումը՝ երկարաժամկետ հեռանկարում վստահությունը բարելավելու համար:

Ի վերջո, մասնակիցների վերջնական ուղերձը քաղաքականություն մշակողներին այն է, որ կա՛մ **ընդհանրապես չբացեն երթուղիները**, կա՛մ **բացեն դրանք, եթե կարողանան իրական և հուսալի անվտանգություն ապահովել:** Տնտեսական առավելությունները, մշակութային փոխանակումները կամ տարածաշրջանային զարգացման ներուժը

մնում են վիճելի, եթե հիմնարար անվտանգության և ինքնիշխանության խնդիրները
վերջնականապես չլուծվեն:

Ընդլայնված քննարկում

Մեղրի համայնքը, գտնվելով պատմական ռազմավարական խաչմերուկում, հայտնվել է աշխարհաքաղաքական տուրբուլենտության, տնտեսական ներուժի և անվտանգության խորը արմատացած անհանգստությունների շղթայում: 2020 և 2023 թվականների հակամարտությունների հետևանքները անջնջելի հետք են թողել տեղական ընկալումների վրա. անորոշությունը համատարած է, հոգեբանական լարվածությունը շոշափելի է, և որոշումների կայացման գործընթացները՝ ինչպես ընտանեկան, այնպես էլ համայնքային մակարդակներում, խորապես դետերմինացված են ապագա անկայունության վախով:

Անապահովությունը որպես հիմնական թեմա

Բոլոր քննարկումների ընթացքում մասնակիցները գերակայում են անվտանգությունն ու ինքնիշխանությունը ցանկացած այլ նկատառման նկատմամբ: Նրանք հիշում են անցյալի տրավմաները՝ առևանգումները, բռնությունները ճանապարհորդության ժամանակ (նաև խորհրդային տարիներին), տարածքային սահմանների տեղաշարժը և աշխարհաքաղաքական հանկարծակի փոփոխությունները, և այդ հիշողությունները ձևավորում են ներկայիս վերաբերմունքը: Հայաստանը հարևան պետությունների (Ադրբեջան, Թուրքիա, Իրան) հետ կապող տրանսպորտային ուղիների վերաբացման հնարավորությունը բարդ զգացմունքային արձագանք է առաջացնում: Չնայած ոմանք ընդունում են հիպոթետիկ տնտեսական օգուտները՝ բարելավված առևտուր, ավելի էժան փոխադրումներ, նոր ներդրումներ, քչերն են պատրաստ օգտվելու նման հնարավորություններից՝ առանց անվտանգության անվերապահ երաշխիքների: Անցյալի փորձը քայքայել է վստահությունը ոչ միայն արտաքին դերակատարների, այլ նաև ներքին իշխանությունների նկատմամբ, որոնց հաղորդակցությունը դիտվում է որպես անբավարար և անվստահելի:

Բազմաշերտ անորոշություն և հոգեբանական ճնշումներ

Համայնքների դժկամությունը ներդրումներ կատարել երկարաժամկետ ծրագրերում՝ տների վերանորոգում, գյուղատնտեսական ընդլայնում կամ բիզնես ձեռնարկումներ, արտացոլում է անապահովության համընդհանուր զգացումը: Երիտասարդ մասնակիցներն առավել սուր են զգում այս խանգարումը. նրանց ձգտումները սահմանափակվել են հակամարտությունների վերսկսման երկարատև

հնարավորությամբ: Մինչդեռ համայնքի տարեց անդամները, ականատես լինելով բազմաթիվ սոցիալ-քաղաքական անցումների, ներկայիս մարտահրավերները դնում են պատմական ավելի լայն շրջանակի մեջ՝ պահպանելով հույսն ու շարունակականությունը՝ միաժամանակ զգոն մնալով:

Կանանց ձայնը հաճախ ընդգծում են հոգեբանական ծանրաբեռնվածությունը, ընտանիքի վրա հիմնված մտահոգությունները և անկայուն միջավայրում տնտեսական ռիսկի դիմելու դժկամությունը: Տղամարդիկ հաճախ նույն խնդիրները դնում են մակրոկառուցվածքային համատեքստերում՝ քննարկելով առևտրային քաղաքականության, ենթակառուցվածքային նախագծերի և պետական մակարդակի որոշումների դերը: Այնուամենայնիվ, երկու սեռերն էլ հակված են կարծել, որ առանց անվտանգության, տնտեսական կամ մշակութային ձեռքբերումները մնում են վիճելի:

Սոցիալ-տնտեսական բարդություն և մշակութային խոցելիություն

Տվյալները ցույց են տալիս մի պարադոքս. նույնիսկ այն դեպքում, երբ համայնքները ճանաչում են պոտենցիալ տնտեսական օգուտները՝ խթանելով զբոսաշրջությունը, բարելավելով շուկայի հասանելիությունը, ներգրավելով ներդրումներ, նրանք վախենում են, որ երթուղիների բացումը կարող է նաև հրահրել ներթափանցում, ժողովրդագրական տեղաշարժեր և մշակութային թուլացում: Մեղրին՝ իր բերրի այգիներով, բարձրորակ չրերով, մեղրով և յուրահատուկ մթերքներով, տեսականորեն կարող է դառնալ առևտրի կենտրոն: Այնուամենայնիվ, մասնակիցները անհանգստանում են ավելի էժան ներմուծման մրցակցության առնչությամբ՝ առանց համապատասխան կարգավորող մեխանիզմների: Նրանք պահանջում են պետական քաղաքականություն, որը կպաշտպանի տեղական շուկաները, կտրամադրի սուբսիդիաներ և կստեղծի բրենդային հնարավորություններ՝ Մեղրիի արտադրանքն առանձնացնելու համար:

Հարցականի տակ է նաև մշակութային կայունությունը: Թեև որոշ մասնակիցներ պնդում են, որ տեղական ավանդույթները կարող են հարմարվել և, հավանաբար, նույնիսկ ծաղկել վերահսկվող մշակութային փոխանակման միջոցով, շատերը վախենում են ինքնության մաշումից: Համայնքի մշակութային ողնաշարը, որն արդեն պատմականորեն ձևավորվել է օտար ազդեցությամբ, կարող է ուժ չունենալ արտաքին ճնշումների հերթական ալիքին դիմակայելու համար, հատկապես, եթե դա

գուցորդվում է անվտանգության սպառնալիքներով և տեղական կյանքում հարկադիր փոփոխություններով:

Միջանձնային հարաբերություններ և ապագա հեռանկարներ

Միջանձնային հարաբերությունները քննարկելիս, հատկապես հայերի և ադրբեջանցիների միջև, մասնակիցները գրեթե միաձայն մերժում են ներկա միջավայրում վստահության կամ բարեկամության հնարավորությունը՝ այն դիտարկելով երկարաժամկետ հեռանկարներում սերնդափոխության, փոփոխված քաղաքական պայմանների և արտաքին միջնորդության պայմաններում: Սակայն ներկայումս տիրում է թշնամանքն ու վախը: Մասնակիցներն ինքնին չեն մեղադրում հասարակություններին՝ գիտակցելով, որ քաղաքական պատվերները, ատելության քարոզչությունը և չլուծված դժգոհությունները ձևավորում են այդ հակադրությունները: Այդուհանդերձ, հիմնական նպատակն այն է, որ խաղաղությունը, եթե ընդհանրապես ձեռք բերվի, կախված կլինի էական քաղաքական բարեփոխումներից, կրթական բարելավումներից, մշակութային հիմքերից և միջազգային երաշխիքներից:

ՀԿ, տեղական ինքնակառավարում և բիզնեսի հեռանկարներ

ՀԿ-ների, տեղական ինքնակառավարման մարմինների և գործարար համայնքի ներկայացուցիչներն առաջարկում են ավելի նրբերանգ տեսակետներ՝ ընդունելով և՛ հնարավոր օգուտները, և՛ իրական սահմանափակումները: Նրանք հնարավորություններ են տեսնում բարելավված ենթակառուցվածքներում, ինչպիսիք են Հյուսիս-Հարավ մայրուղին կամ առևտրային ուղիների ավելացումը: Այնուամենայնիվ, այս «մեզա-նախագծերը» միշտ ստվերում են հոգեբանական սթրեսը, միգրացիոն մտահոգությունները և անվտանգության հրամայականը: Բիզնեսի ներկայացուցիչները հաստատում են, որ ոչ մի ներդրող կամ ձեռնարկատեր չի կատարի լիարժեք պարտավորություն՝ մշտական կասկածների և ռիսկերի պայմաններում: Միևնույն ժամանակ, ՀԿ-ների և տեղական ինքնակառավարման մարմինների գործիչները ընդգծում են տեղեկատվության անբավարար հոսքերը, քաղաքացիական պաշտպանության թույլ կառուցվածքները և գործող քաղաքականության շրջանակների բացակայությունը, որը կարող է հնարավորություններ ուղղել տեղի բնակիչների համար շոշափելի բարելավումների:

Եզրակացություն

Այս բացահայտումները ինտեգրվելիս գալիս են պարզ եզրակացության. **Անվտանգությունը, վստահությունը և վստահելի կառավարումը նախադրյալներ են զարգացման ցանկացած դրական սցենարի համար:** Տնտեսական հնարավորությունները, մշակութային փոխանակումները և նույնիսկ կայուն, բարիդրացիական հարաբերություններ կառուցելու երկարաժամկետ նպատակը կախված է անվտանգ և թափանցիկ միջավայրի հաստատումից:

Հիմնական միջոցներն են.

1. **Անվտանգությունը**
2. **Իշխանությունների նկատմամբ վստահություն և տեղեկատվական թափանցիկություն**
3. **Քաղաքական միջոցառումներ և պետական աջակցություն**
4. **Մշակութային ինքնություն և հարմարվողականություն**
5. **Երկարաժամկետ հեռանկարներ և սերնդափոխություն**

Ըստ էության, համայնքների դիրքորոշումը ներառում է անկայունության նկատմամբ խորապես մարդկային արձագանք. պաշտպանիր այն, ինչ ունես, ապահովիր անվտանգությունն ու շարունակականությունը, և միայն դրանից հետո զգուշորեն և թափանցիկ կերպով դիտարկիր նոր հնարավորությունները: Քաղաքականություն մշակողների և պլանավորողների համար ուղերձը միանշանակ է. ոչ մի զարգացման ռազմավարություն, ոչ մի միջանցք, ոչ մի առևտրային ուղի չի կարող ծաղկել առանց տարածաշրջանի բնակիչներին հետապնդող էկզիստենցիալ վախերն ու անորոշությունները նախապես լուծելու:

Առաջարկություններ

Պետության համար.

1. **Բարձրացնել անվտանգության միջոցառումները.**

- Սահմանել անվտանգության ամուր արձանագրություններ՝ տրանսպորտային երթուղիների վերաբացման, ֆիզիկական անվտանգության և ինքնիշխանության ապահովման համար:
- Մշակել և ներդնել սահմանային հսկողության առաջադեմ համակարգեր՝ անօրինական գործողությունները կանխելու և բնակիչների միջև վստահությունը բարձրացնելու համար:

2. Բարելավել հաղորդակցությունը և թափանցիկությունը.

- Տրամադրել հստակ, ժամանակին և թափանցիկ տեղեկատվություն երթուղու վերաբացման պլանավորման, իրականացման և հնարավոր ազդեցությունների վերաբերյալ:
- Ներգրավել տեղական համայնքներին որոշումների կայացման գործընթացներում՝ կառավարական հաստատությունների նկատմամբ վստահությունը վերականգնելու համար:

3. Աջակցեք տեղական տնտեսություններին.

- Ներդնել սուբսիդիաներ, հարկային արտոնություններ և ցածր տոկոսադրույքով վարկեր տեղական ձեռնարկությունների համար՝ նրանց նախապատրաստելու մրցակցության աճին:
- Մեղրիի եզակի գյուղմթերքների (օրինակ՝ մեղր, չրեր) ապրանքանիշի և շուկայավարման մեջ՝ ապահովելու համար, որ դրանք մնան մրցունակ ավելի լայն շուկաներում:

4. Ենթակառուցվածքային զարգացում.

- Բարելավել տեղական ենթակառուցվածքները, ներառյալ ճանապարհները, դպրոցները, առողջապահական հաստատությունները և մշակութային կենտրոնները՝ աջակցելու տարածաշրջանային զարգացմանը և բարելավելու կյանքի որակը:
- Արագացնել այնպիսի նախագծեր, ինչպիսին է Հյուսիս-Հարավ մայրուղին՝ ամրապնդելու տարածաշրջանային կապը:

Քաղաքացիական հասարակության կազմակերպությունների համար.

1. Համայնքի շահերի պաշտպանություն և ներգրավում.

- Իրականացնել համայնքային ֆորումներ՝ լուծելու տեղական մտահոգությունները և տարածել փաստացի տեղեկատվություն երթուղու վերաբացման և դրա հետևանքների վերաբերյալ:
- Իրականացնել կրթական արշավներ՝ բարձրացնելու մշակույթի պահպանման և տնտեսական հնարավորությունների հանրային ըմբռնումը:

2. Կարողությունների զարգացում.

- Վերապատրաստել տեղական բիզնեսներին և համայնքի անդամներին մարքեթինգի, արտադրանքի դիվերսիֆիկացման և միջսահմանային առևտրի դինամիկայում:
- Աջակցել կանանց և երիտասարդներին նպատակային ծրագրերի միջոցով, որոնք ուղղված են նրանց հատուկ տնտեսական և հոգեբանական մտահոգություններին:

3. Խթանել միջմշակութային երկխոսությունը.

- Կազմակերպել սեմինարներ և միջոցառումներ, որոնք նպաստում են սահմանների միջև փոխըմբռնմանը և վստահության ձևավորմանը համայնքների միջև՝ կենտրոնանալով ընդհանուր տնտեսական և մշակութային օգուտների վրա:

Միջազգային կազմակերպությունների համար.

1. Միջնորդություն և վստահության ձևավորում.

- Գործել որպես չեզոք միջնորդներ Հայաստանի և նրա հարևան երկրների միջև քննարկումներում՝ ապահովելու երթուղիների շահագործման և սահմանների կառավարման վերաբերյալ արդարացի համաձայնագրեր:
- Հիմնադրամի նախաձեռնություններ, որոնք նպաստում են միջտարածաշրջանային երկխոսությանը և հաշտեցմանը:

2. Ֆինանսական և տեխնիկական աջակցություն.

- Տրամադրել դրամաշնորհներ և տեխնիկական աջակցություն տեղական ձեռնարկություններին ավելի մեծ շուկաներում ինտեգրվելու նրանց պատրաստակամությունը բարձրացնելու համար:
- Աջակցել ենթակառուցվածքային ծրագրերին:

3. Մոնիտորինգ և վերահսկողություն.

- Ստեղծել երթուղիների վերաբացման անվտանգության, տնտեսական և սոցիալական ազդեցությունների մոնիտորինգի մեխանիզմներ՝ ապահովելով դրա իրականացման թափանցիկությունն ու արդարությունը:

Տեղական իշխանությունների համար.

1. Համայնքակենտրոն պլանավորում.

- Տեղական զարգացման ծրագրերը համապատասխանեցնել բնակիչների առաջնահերթություններին և մտահոգություններին՝ ապահովելով ներառականություն քաղաքականության մշակման մեջ:
- Լուծել համայնքի անմիջական կարիքները, ինչպիսիք են մշակութային կենտրոնների կառուցումը և հանրային ծառայությունների բարելավումը՝ տեղական տաղանդներն ու աշխատուժը պահպանելու համար:

2. Ամրապնդել տեղական տնտեսությունները.

- Խթանել տեղական զբոսաշրջությունը՝ օգտագործելով Մեդրիի մշակութային և բնական ռեսուրսները:
- Հեշտացնել պետություն-մասնավոր հատված համագործակցությունը՝ տարածաշրջան ներդրումներ ներգրավելու համար:

3. Արտակարգ իրավիճակների պատրաստություն.

- Բարելավել քաղաքացիական պաշտպանության ենթակառուցվածքները, ինչպիսիք են ռումբերի ապաստարանները, որպեսզի մեղմեն բնակիչների վախը հնարավոր հակամարտություններից:

Բիզնեսի համար.

1. Ռազմավարական դիվերսիֆիկացում.

- Ներդրումներ կատարեք ապրանքային դիվերսիֆիկացման մեջ՝ արտաքին մրցակցության դեմ դիմացկունությունը բարձրացնելու համար:
- Մշակել եզակի բրենդավորման ռազմավարություններ՝ ընդգծելով Մեդրիի տեղական ինքնությունը և բարձրորակ արտադրանքը:

2. Համատեղ ջանքեր.

- Ձևավորել կոոպերատիվներ կամ դաշինքներ՝ ուժեղացնելու կոլեկտիվ բանակցությունների ուժը և շուկայում ներկայությունը:
- Համագործակցեք տարածաշրջանային և միջազգային կազմակերպությունների հետ՝ ավելի լայն առևտրային ցանցեր մուտք գործելու համար:

3. Կայունության նախաձեռնություններ.

- Ներառեք կայուն պրակտիկա արտադրության և առևտրի մեջ՝ էկոլոգիապես գիտակցված շուկաներ գրավելու համար:
- Օգտագործեք տեղական գյուղատնտեսության ուժեղ կողմերը, ինչպիսիք են օրգանական գյուղատնտեսությունը, մրցակցային առավելություններ ձեռք բերելու համար:

Այս առաջարկությունները նպատակ ունեն լուծելու անվտանգության, տնտեսական զարգացման, մշակույթի պահպանման և վստահության ամրապնդման միահյուսված մտահոգությունները՝ ստեղծելով կայուն հիմք Մեդրիի տարածաշրջանային զարգացման շրջանակներում ինտեգրվելու համար:

Օգտագործված գրականության ցանկ

- Chernyavskiy, S. I. (2021). Nagorno-Karabakh Conflict in the Context of Changing Regional Geopolitics. *Post-Soviet Issues*, 8(3), 341–360.
- Harutyunyan, L. (2016). Society of neither war, nor peace” and the prospects of peaceful settlement of Nagorno-Karabakh conflict. *The Caucasus Yearbook*, 104–110.
- Hayrapetyan, L. (2022). The Nagorno-Karabakh war of 2020 and the change of the regional status quo. *Przegląd Politologiczny*, 1, 83–97.
- Iskandaryan, A. (2022). Armenia: A Stealthy Thermidor? *Demokratizatsiya: The Journal of Post-Soviet Democratization*, 30(4), 493–499.
- Lefebvre, H. (1991). *The production of space*. Blackwell.
- Meister, S. (2021). Shifting Geopolitical Realities in the South Caucasus. *SCEEUS Reports on Human Rights and Security in Eastern Europe*, 8. <https://www.ui.se/globalassets/ui.se-eng/publications/sceeuus/shifting-geopolitical-realities-in-the-south-caucasus.pdf>
- Poghosyan, B. P. (2023). Transformation of the post-cold war order and the global and regional powers policy in the South Caucasus after the 2020 Karabakh war. *USA & Canada: Economics, Politics, Culture*, 1, 21–37.
- Schmidt, S., & Németh, J. (2010). Space, place and the city: Emerging research on public space design and planning. *Journal of Urban Design*, 15(4), 453–457.
- Suffla, S., Malherbe, N., & Seedat, M. (2020). Recovering the Everyday Within and for Decolonial Peacebuilding Through Politico-Affective Space. In Y. G. Acar, S. M.

Moss, & Ö. M. Uluğ (Eds.), *Researching Peace, Conflict, and Power in the Field* (pp. 343–364). Springer International Publishing. https://doi.org/10.1007/978-3-030-44113-5_18

Tilly, C. (2002). *Stories, identities, and political change*. Rowman & Littlefield.

<https://books.google.com/books?hl=en&lr=&id=Nf0EPulxiZwC&oi=fnd&pg=PR7&dq=Stories,+Identities,+and+Political+Change%2BTilly&ots=XXja4wcbt4&sig=gqijvhNz4AJnJ5U5eEBSYEUpbRE>

Հավելված

Հավելված 1. Ֆոկուս խմբային քննարկման ուղեցույց

1. Ներածություն (10 րոպե)

- **Մոդերատոր.**

- Համառոտում է հետազոտությունը, որի շրջանակներում կազմակերպվել է քննարկումը,
 - ներկայացնում է հանդիպման նպատակն ու ծանոթ մասնակիցների հետ,
 - կա ձայնագրվող տեխնիկայի մասին և հավաստիացնում, որ գաղտնի է և ենթակա չէ հանրայնացման՝ ստանալով բանավոր համաձայնություն սկսելու քննարկումը,
 - ներկայացնում է քննարկման կանոնները՝
 - ճիշտ չէ կամ սխալ պատասխաններ,
 - բոլոր էմոցիաներն ու մտքերը հայտնում են,
 - մասնակիցները խոսում են հերթով՝ առանց ընդհատելու խոսքի,
 - չեն քննադատում այլ մասնակիցներին,
 - մնում են վերջ:
-

2. Ներածական մաս (10 րոպե)

- **Անանուն հարցում.**

- Կողմ եք Մեդրիով մարզային տրանսպորտային ուղիների վերաբացմանը:
 - *(Այո, ոչ, դա)*

- Վերջին աշխարհաքաղաքական տեղաշարժերի վերաբերյալ ընդհանուր պատկերացումները :

- Ինչպե՞ս են ձեր կամ համայնքի վրա ազդել վերջին մի քանի տարիների ընթացքում Հարավային Կովկասում տեղի ունեցած փոփոխություններն ու զարգացումները.
- **Անանուն հարցում :**
 - 1-ից 5 սանդղակով որքանո՞վ են այս փոփոխությունները ազդել ձեր կյանքի և ձեր համայնքի վրա.
 - *(1 – ընդհանրապես ազդեցություն չի ունեցել, 5 – շատ նշանակալի ազդեցություն է ունեցել)*
- **Նշում:** ՉՔՆՆԱՐԿԵԼ

3. Հիմնական մաս

Տրանսպորտային ուղիների վերաբացման ակնկալիքները (20 բուպե)

- Որո՞նք են ձեր առաջնային ակնկները Մեղրիով ալիք տրանսպորտային ուղիների վերաբացման հետ կապված:
 - Ձոնդերը՝ քննարկել՝ որ տրանսպորտը, ինչ պայմաններով, ինչպես:
- Ձեր, ինչպես դա կազդի համայնքի վրա՝ տեղաշարժման, առևտրի և հարևան մուտքի գործելու վերաբերյալ.
- **Անանուն հարցում :**
 - 1-ից 5 բալանոց սանդղակով գնահատեք խնդրեմ՝ որքանով են դրական կամ բացասական ձեր ընդհանուր ակնկալիքները տրանսպորտային ուղիների վերաբացման վերաբերյալ:
 - *(1 – Շատ բացասական, 5 – Շատ դրական)*
 - Հարցման արդյունքները քննարկում են մասնակիցների հետ.
- **Անանուն հարցում :**
 - Ի՞նչ եք կարծում, մտածելն է լինելու տրանսպորտային ուղիների վերաբացման հիմնական օգուտը:

- *(Տնտեսական զարգացում, Տեղաշարժի հնարավորությունների աճ, Առևտրի հնարավորությունների բարելավում, Տարածաշրջանային հարաբերությունների բարելավում)*

- Հարցման արդյունքները քննարկում են մասնակիցների հետ.

- **Հետագա քննարկում.**

- Կա՞ն արդյոք այլ հնարավոր օգուտներ/առավելություններ, որոնք նշված չեն ցանկում.
- Եկեք քննարկենք Մեդրիի կարևոր և լրացուցիչ գաղափարներ կամ տարբերակներ.

B. Սոցիալ-տնտեսական ազդեցությունը (20 րոպե)

- Ի՞նչ եք կարծում, տրանսպորտային ուղիների վերաբացումը ինչպես կազդի Մեդրիի տնտեսության վրա:

- Զոնդերը՝ Զբաղվածության հնարավորություն, տուրիզմ, առևտուր և այլն:

- **Անանուն հարցում :**

- Դուք ակնկալ եք դուք, որ երթուղիների վերաբացումը էապես կխթանի Մեդրիի տեղական տնտեսությունը:

- *(Այո, ոչ, դա)*

- Հարցման արդյունքները քննարկում են մասնակիցների հետ.

- Ինչպե՞ս եք կարծում, որ Մեդրիում կյանքը կփոխվի, եթե աշխուժանա/ակտիվանա կապը Ադրբեջանի, Իրանի և Թուրքիայի հետ:

- Փոփոխություններ համայնքային հարաբերություններում, ավադական պրակտիկաների փոփոխություն և այլն:

C. Միջանձնային փոխհարաբերությունները. հայ-ադրբեջանական համատեքստը (20 րոպե)

- Ինչպե՞ս եք վերաբերվում տրանսպորտային ուղիների վերաբացմամբ պայմանավորված ադրբեջանցիների հետ շփումների ավելացման հեռանկարին:

- Ձոնդ՝ Վստահության, հարաբերությունների վերականգնում, երկխոսության և համագործակցության ներուժ.
- Անանուն հարցում.
 - 1-ից 5 բալանոց սանդղակով գնահատեք խնդրեմ, թե ինչպես եք վերաբերվում տրանսպորտային վերաբացված ուղիներով աղբբեջանցիների հետ փոխգործակցության մտքին:
 - (1 – Շատ վատ, 5 – Շատ լավ)
 - Հարցման արդյունքները քննարկում են մասնակիցների հետ.
- Ի՞նչ պոտենցիալ հնարավորություններ կամ մարտահրավերներ եք տեսնում հայերի և աղբբեջանցիների միջև միջանձնային կապեր ստեղծման հարցում:
 - Ձոնդներ.

Դ. Անվտանգության շուրջ մտահոգությունները և մշակութային ազդեցությունները (20 րոպե)

- Որոնք են անվտանգության առնչվող խնդիրները ձեր հիմնական մտահոգությունների շուրջ.
 - Probes: Սահմանային անվտանգության հարցեր, համայնքային անվտանգության հարցեր:
- **Անանուն հարցում :**
 - Ո՞րն է տրանսպորտային ուղիների վերաբացմամբ հնարավոր ձեր առավել անվտանգ անհանգստությունը.
 - *(Սահմանային անկայունությունը, Մաքսանենգությունը և անօրինական առևտուրը, Ռազմական սպառնալիքները կամ կոնֆլիկտի էսկալացիան, Ինքնիշխանության տարածքը կամ ամբողջականության կորուստը, Սոցիալական կամ քաղաքական լարվածությունը հարևան երկրների հետ, Չկա լավ անհանգստություն)*
 - Հարցման արդյունքները քննարկում են մասնակիցների հետ.

- **Հաջորդիվ քննարկում:**
 - Կա՞ն այլ մտահոգություններ, որոնք նշված չեն ցանկում:
 - Եկեք քննարկենք լրացուցիչ գաղափարներ կամ տարբերակներ, որոնք կարող են առնչվել խնդրին.
- Ի՞նչ եք կարծում, տարածաշրջանային շփումների աճը կարող է ազդել Մեղրում տեղի մշակութային միջավայրի վրա:
 - Զոնդերը՝ լոկալ ավանդույթների և սովորույթների խախտում և այլն:
- **Անանուն հարցում :**
 - 1-5 բալանոց սանդղակով նշեք, թե տրանսպորտային ուղիների վերաբացումը որքանով կազդեն Մեղրիի մշակութային միջավայրի վրա.
 - *(1 – Շատ բացասական, 5 – Շատ դրական)*
 - Հարցման արդյունքները քննարկում են մասնակիցների հետ.

Մեղրիի դերը տարածաշրջանային զարգացման համատեքստում (15 րոպե)

- Ի՞նչ եք կարծում և, Մեղրիի ռազմավարական դիրքը կարո՞ղ է բարձրացնել համայնքի դերը տարածաշրջանային առևտրի զարգացման գործում:
 - Առևտրային հանգույց դառնալու ներուժը, ազդեցությունը տեղական բիզնեսի վրա.
- **Անանուն հարցում :**
 - 1-5 բալանոց սանդղակով գնահատեք խնդրեմ, որքանով է հավանական, որ Մեղրին տրանսպորտային ուղիների վերաբացմամբ կդառնա տարածաշրջանային առևտրի խողովակ:
 - *(1 – Շատ հավանական է, 5 – Քիչ է)*
 - Հարցման արդյունքները քննարկում են մասնակիցների հետ.
- Ի՞նչ փոփոխություններ եք ուզում տեսնել Մեղրիի զարգացման՝ տարածաշրջանային նորացված կապերի տվյալների:

- Հետաքննություններ. ենթակառուցվածք, ներդրումային հնարավորություններ, տարածաշրջանային գործընկերություններ:
-

4. Ամփոփում (10 բուպե)

- Ի՞նչիչ մտքեր կամ մտահոգություններ ունեք տրանսպորտային և հաղորդակցության ուղիների հնարավոր վերաբացման վերաբերյալ:
 - **Անանուն հարցում :**
 - Ընդհանուր մի, կո՞ղմ եք Մեղրիով մարզային տրանսպորտային ուղիների վերաբացմանը:
 - *(Այո, ոչ, դա)*
 - Հարցման արդյունքները քննարկում են մասնակիցների հետ.
 - Հնարավորության դեպքում խնդրի շուրջ ի՞նչ խորհուրդ կտայիք որոշումներ կայացնողներին.
-

5. Ամփոփում (5 բուպե)

- Շնորհակալություն հայտնում մասնակիցներին:
- Կրկնեք, թե ինչպես են նրանց քննարկումը կօգնի ձևավորել հետազոտությունը և ընդգծել հետագա քայլերը (օրինակ՝ վերլուծություն և հաշվետվություն).

Հավելված 2. ՖԻՔ մասնակիցների բաշխումն ըստ խմբերի

Աղյուսակ 2

Տարածաշրջանը	տարիքը	սեռը	ՖԻՔ քանակը	Մասնակիցների քանակը
Մեղրի քաղաք և հարակից գյուղեր	18-40	արական	1	5
		իգական	1	6
	41 և ավելի	արական	1	6
		իգական	1	6
Ագարակ քաղաք և հարակից գյուղեր	18-40	արական	1	6
		իգական	1	6
	41 և ավելի	արական	1	6
		իգական	1	5
Տեղական բիզնեսի ներկայացուցիչներ			1	8
Տեղական ինքնակառավարման մարմինների և քաղաքացիական հասարակության ներկայացուցիչներ			1	8
Ընդամենը			10	62