

## «ПЕРЕКРЕСТОК МИРА»: СВЕТЛОЕ БУДУЩЕЕ ЭКОНОМИКИ АРМЕНИИ ИЛИ ТЕМНОЕ РАЗРУШЕНИЕ?

DOI: 10.52174/2579-2989\_2023\_5-81

**Ключевые слова:** “Перекресток мира”, транспортная блокада, экономические вызовы, возможности развития

*Важность мира в обеспечении экономического развития отнюдь не стоит недооценивать. Предусловие мира дает возможность сосредоточиться на улучшении бизнес-среды, развитии сфер образования и здравоохранения, создании стабильных общин, привлечении инвестиций и ряда других ключевых вопросов. Все это, конечно, делает объективным то, что слово “мир” является одним из наиболее звучащих в нашей действительности.*

*На политическом поле Армении в последнее время на самом высоком уровне была введена новая идея – “Перекресток мира”, которая является логическим продолжением периодически озвучиваемой до этого “эпохи мира”. Пока проект “Перекресток мира” не получил более предметного вида, чем дискуссионный и “брошюрный”, в этой статье была предпринята попытка представить его основной смысл, а также оптимистические и пессимистические сценарии в случае реализации проекта.*

### Что такое, в конце концов, “Перекресток мира”?


26 октября 2023 года на Тбилисском региональном форуме «Шелковый путь» премьер-министр Армении Никол Пашинян, указав на важность мира в регионе, назвал его ключевыми условиями открытые границы стран и развитие всех видов связей, которые возможны только с разблокированием дорог. В то же время премьер-министр Армении представил новый проект правительства



**Татевик  
ВАРДАНЯН**

Преподаватель АГЭУ

*С отличием окончила бакалавриат и магистратуру АГЭУ по специальности “Международные экономические отношения”. Затем продолжила образование в аспирантуре кафедры «Международные экономические отношения» АГЭУ. Работает в Центре карьеры АГЭУ. Автор и соавтор научных статей.*

 <https://orcid.org/0000-0001-6488-2717>

**В проекте определены 4 основных принципа:**

Вся инфраструктура, включая дороги, железные дороги и воздушные пути, трубопроводы, кабели и линии электропередач, работает под суверенитетом и юрисдикцией стран, через которые они проходят.

Каждая страна через свои государственные органы на своей территории обеспечивает пограничный, таможенный контроль и безопасность всей инфраструктуры, включая проезд транспортных средств, грузов и людей через ее территорию.

Вся инфраструктура может быть использована как для международных, так и для внутренних перевозок.

Страны используют всю инфраструктуру, основанную на взаимности и равенстве.

Армении “Перекресток мира”, предусматривающий беспрепятственное сообщение между Арменией, Турцией, Ираном и Азербайджаном (строительство железных дорог, труб, линий электропередач, путей сообщения и т. д.).

Кроме того, Армения в рамках этого проекта готова установить 7 пунктов пропуска на границе Армения-Азербайджан (Каян, Сотк, Караундж, Ерасх, Ангехакот) и Армения-Турция (Ахурик, Маргара) для дорожной инфраструктуры. Армения взяла на себя обязательство обеспечить связь между Арменией, Азербайджаном и Турцией, восстановив на территории Республики Армения следующие 4 железнодорожных участка:

- ✓ Нрнадзор-Агарак (43 км);
- ✓ Изношенные участки железной дороги от Раздана до станции (80 км);
- ✓ От Ерасха до Нахичеванской границы (1 км);
- ✓ Разрушенные участки железной дороги от Гюмри до границы с Турцией (6 км). Армения готова также создать 5 пунк-

тов пропуска железнодорожной инфраструктуры, в том числе 4 на армяно-азербайджанской границе (Нрнадзор, Агарак, Ерасх, Каян) и один на армяно-турецкой границе (Ахурик)<sup>1</sup>.

Таким образом, изучение карты “Перекрестка мира” показывает, что Армения планирует позиционировать себя как региональный хаб по 4 основным направлениям. Грузия продолжит оставаться основным выходом Армении к Черному морю. В случае возобновления работы железной дороги Карс-Гюмри-Армавир-Ерасх-Шарур-Нахичевань, с одной стороны, Араратская область Армении восстановит сухопутную связь с Нахичеваном, с другой стороны, через Турцию Армения получает возможность добраться до Средиземного моря. Кроме того, в случае возобновления перехода Ерасх-Шарур возможна эксплуатация железной дороги Карс-Гюмри-Нахиджеван - Мегри-Баку<sup>2</sup>. С точки зрения разблокировки железнодорожного сообщения рассматривается дорога Ордубад-Мегри<sup>3</sup>.

<sup>1</sup> [https://www.primeminister.am/u\\_files/file/documents/The%20Crossroad%20of%20Peace-Brochure.pdf](https://www.primeminister.am/u_files/file/documents/The%20Crossroad%20of%20Peace-Brochure.pdf)

<sup>2</sup> А.Пахлян, С. Агаджанян, Т. Варданян, Т. Микаелян, А. Арутюнян, Возможности и вызовы разблокирования Армении Турцией // серия "Амберд", № 57, 2022 г., изд. "Экономист", 189 с.

<sup>3</sup> Премьер-министр коснулся договоренности о строительстве железной дороги Ерасх-Джюльфа-Ордубад-Мегри-Горадииз <https://www.primeminister.am/hy/press-release/item/2021/12/16/Cabinet-meeting-Speech/>

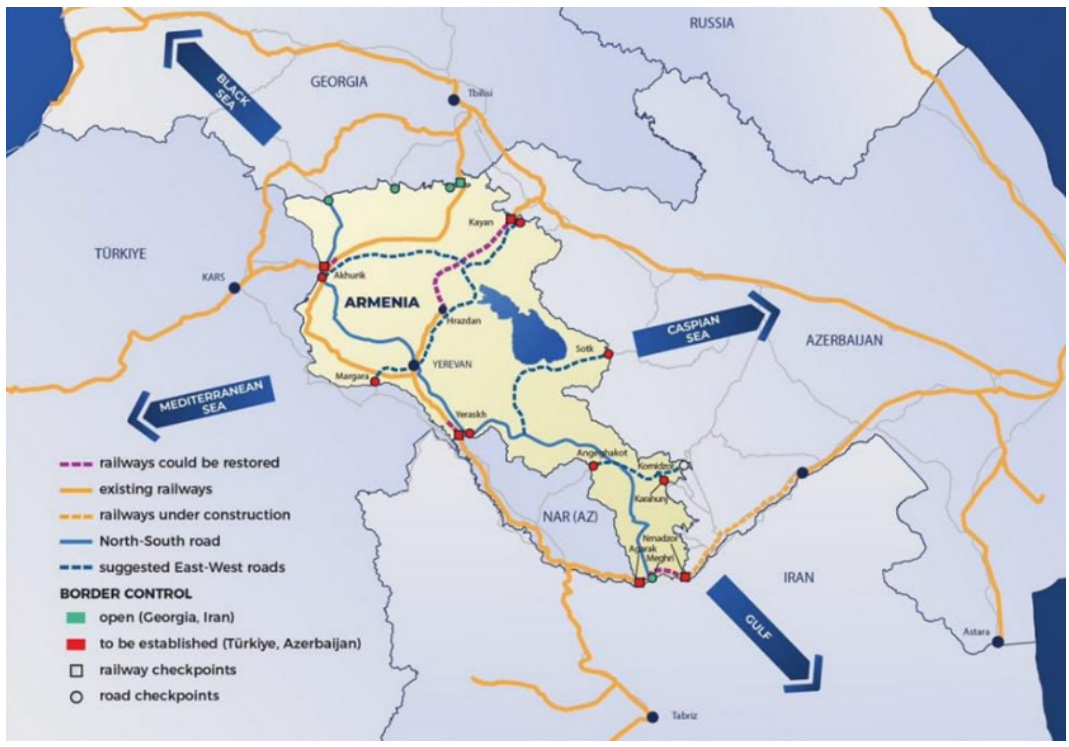


РИСУНОК 1

**Карта “Перекрестка мира”**

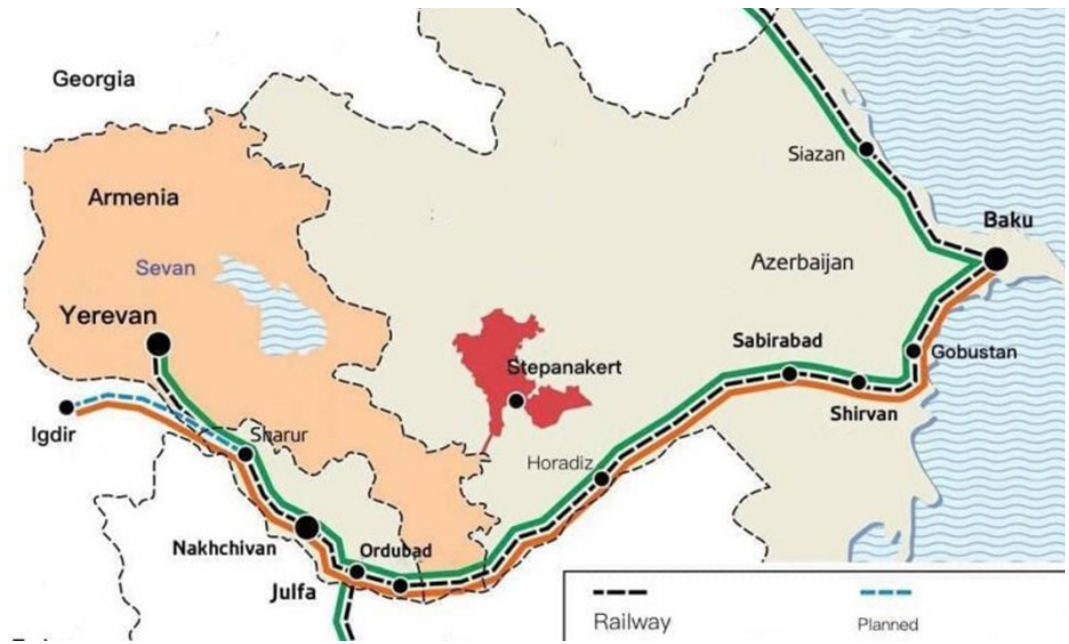


РИСУНОК 2

**Железная дорога Ерасх-Джюльфа-Ордубад-Мегри-Горадиз<sup>4</sup>**

<sup>4</sup> Мегрийский участок ж/д будет готов к 2023, Горадизский — раньше <https://epress.am/2021/12/20/meghri-horadis.html>. (доступ: 09.11.2023)

Международный транспортный коридор Армении “Север-Юг” протяженностью 556 км в восточном направлении соединяется с Сотком, через который, согласно представленной правительством Армении брошюром, открывается направление через территорию Азербайджана в Каспийское море.

### Сценарий 1. Светлое будущее Армении

Взаимосвязь мира и экономического развития в стране достаточно сложны и многогранны. С одной стороны, формирование экономических связей конфликтующих сторон может стать основой долгосрочного и стабильного экономического развития в регионе. Мир приведет к формированию общих экономических интересов, созданию возможностей для взаимных инвестиций, потоков товарооборота, свободного передвижения людей, что создаст рабочие места, приведет к росту денежного обращения, объемов потребления и т.д. Проект “Перекресток мира” в основном посвящен инфраструктуре, что является одной из важных “вен”, питающих развитие экономики. В конце концов, инвестиции “идут” туда, куда ведут дороги.

Опыт стран, переживших различные военные катастрофы, показывает, что путь достойного преодоления поражения - их экономические реформы. Таким образом, в Руанде, после геноцида 1994 года, правительство сосредоточилось на экономическом развитии - как на способе восстановления страны и содействия миру<sup>5</sup>. Правительство инвестировало в образование, здравоохранение и инфраструктуру. В результате бедность сократилась, и у людей появилось больше возможностей улучшить свою жизнь<sup>6</sup>.

Расизм, взаимное недоверие, неразрешенная историческая напряженность и длительные политические конфликты час-

то приводят к невозможности перспективы “здоровых”, взаимовыгодных экономических отношений. В этом контексте можно предположить, что экономическая взаимозависимость часто является инструментом для снятия политической напряженности, способным предотвращать конфликты.

О том, что мир в регионе Южного Кавказа является ключевым предусловием развития экономик стран, спорить никто не может. Республика Армения, находясь в стратегически жизненно важном регионе Южного Кавказа, в вопросах транспорта постоянно сталкивается с вызовами, обусловленными географическим положением и геополитической ситуацией. Последние приводят к повышению затрат на эксплуатацию и развитие транспортных и логистических инфраструктур Армении. В результате логистический сектор в стране находится на низком уровне развития, основными причинами чего являются напряженные отношения с соседними странами (блокада со стороны Турции и Азербайджана), отсутствие выхода к морю, слабые транспортные структуры, ряд упущений в отраслевом регулировании и т. д.

Расстояние между Ереваном и Тегераном составляет всего 350 км, однако самая короткая дорога проходит через территории Турции и Нахичевана, которая закрыта с 1990-х годов. Отсутствие дипломатических отношений никогда не препятствовало движению турецких самолетов через воздушное пространство Армении, в то время, как Турция время от времени закрывала свое воздушное пространство для зарегистрированных в Армении самолетов. Ярким свидетельством тому является пренебрежение Ираном, Ираком, Арменией, Сирией и Ливаном в новой версии исторического Шелкового пути (Great Silk Way), в то время как Турция «привязывалась» к Востоку не напрямую, как в прошлом, а через Грузию и Азербайджан<sup>7</sup>.

<sup>5</sup> Rebuilding Postwar Rwanda, The Role of the International Community, USAID Evaluation Special Study No. 76, July 1996.

<sup>6</sup> The World Bank Group, Colombia: Winning the War on Poverty and Inequality Despite the Odds, <https://www.worldbank.org/en/news/feature/2016/01/14/colombia-winning-the-war-on-poverty-and-inequality-despite-the-odds>

<sup>7</sup> М. Зардарян, Шелковый путь в контексте историко-культурного прошлого и политического настоящего региона / армянский центр стратегических и национальных исследований, Ереван, 1999.

С этой точки зрения необходимо понимать, в какой степени разблокирование и оптимизация транспортных путей, а также другие меры экономической политики могут стимулировать торговлю и ПИИ со странами, находящимися в новом транспортном коридоре. Исследования показывают, что благодаря инициативе “Пояс и путь” значительно сократится время торговли, в частности, время перевозок из Китая в Армению составит 32.1 дня, сократившись на 2.18-2.84%, что приведет к изменению экспорта на 1.67-2.14%<sup>8</sup>.

Таким образом, в контексте повышения эффективности и стимулирования конкурентоспособности логистических цепочек в регионе Южного Кавказа важной предпосылкой может стать создание и запуск межрегионального логистического центра, амбиции которого фактически представило правительство Армении своим новым проектом «Перекресток мира». Благодаря этому проекту Армения получает более широкие возможности интеграции в мировую экономику. Так, если рассматривать доступ к Каспийскому морю, то открываются рынки стран вокруг Шова-Казахстана, Туркменистана, южные регионы России - Астахань, Махачкала и др. С другой стороны, доступ к Персидскому заливу создаст возможности для расширения торгово-экономических связей с Ираком, ОАЭ, Саудовской Аравией. Кроме того, в случае запуска “Перекрестка мира” открываются новые горизонты на китайский и индийский рынки, которые могут стать достаточно широким рынком потребления для армянских товаров.

Примечательно, что возможностями этого проекта могут воспользоваться все страны региона, развивая возможности экономического сотрудничества с другими. Опыт подобных межрегиональных логистических центров в мировой экономике присутствует в ряде стран и интеграционных объединений. Изучение этого опыта

показывает, что в этих центрах проводятся соответствующие мероприятия по разработке и внедрению транспортных узлов, эффективная и целевая реализация которых может способствовать повышению эффективности логистической системы Армении, стимулируя ее максимальную интеграцию в мировую экономику.

## Сценарий 2. Темное разрушение Армении

В декларации “О принципах международного права дружественных отношений и сотрудничества между государствами” отмечается, что ни одно государство в ходе осуществления своих суверенных прав не может применять или поощрять применение экономических и политических средств для достижения подчинения другого государства<sup>9</sup>.

В этом контексте заявления и риторика лидеров самого высокого уровня как Азербайджана, так и Турции, мягко говоря, не оптимистичны. Самая важная и ключевая проблема относительно “Перекрестка мира”, основания которой не экономические, следующий вопрос: разделяют ли две наши соседние страны - Азербайджан и Турция, годами занимавшие враждебную позицию, амбиции Армении стать перекрестком мира в регионе? На данный момент по крайней мере, объективные основания для этого предположения отсутствуют. С другой стороны, учитывая риски и угрозы безопасности Армении, обусловленные враждебной политикой Азербайджана и Турции, необходимы четкие механизмы, которые могут предотвратить вызовы, представляющие угрозу национальной безопасности для Армении.

Предположения относительно реализации проекта “Перекресток мира” довольно разные и часто противоречивые. С одной стороны, в этом проекте имеются новые возможности для развития бизнеса и торговли, но с другой стороны видны серьез-

<sup>8</sup> Baniya S., Rocha N., Ruta M., Trade Effects of the New Silk Road. A Gravity Analysis. World Bank Group. Macroeconomics, Trade and Investment Global Practice January 2019. Policy Research Working Paper 8694.

<sup>9</sup> Декларация о принципах международного права, касающихся дружественных отношений и сотрудничества между государствами в соответствии с Уставом Организации Объединенных Наций. Принята резолюцией 2625 (XXV) Генеральной Ассамблеи ООН от 24 октября 1970 года.

ные угрозы национальной безопасности.

Проект “Перекресток мира” может сыграть важную роль для находящейся в транспортной блокаде Армении с точки зрения экономического роста, расширения внешнеторговых отношений. Ответы на вопросы требуют активного участия регулирующих сферу государственных органов, полной реализации потенциала экспертного поля, научного сообщества для оценки и выявления реального потенциала экономики Армении и возможностей правильного позиционирования на внешних рынках.

Тем не менее, проблемы на этом не заканчиваются. Важно также подчеркнуть, что в случае реализации “Перекрестка мира” и разблокирования транспортных путей сообщения есть еще ряд вызовов и угроз. Так, сегодня с точки зрения разблокирования железнодорожного сообщения в основном рассматривается дорога Ордубад-Мегри, эксплуатация которой с экономической точки зрения довольно рискованна, даже если она дает возможность осуществлять грузоперевозки из Ордубада в Иран, которые могут появиться при транзите через территорию Азербайджана. Что касается вопросов восстановления автомобильных коммуникаций, то Азербайджан и Турция придерживаются совершенно другого подхода, имея цель соединить через Мегри южные районы Азербайджана с Нахичеваном, а затем с Турцией, в результате чего Армения окажется в полной транспортной блокаде. Учитывая перебои в работе КПП Ларс, открытие “Зангезурского коридора” между западными районами Азербайджана и Нахичеваном и строительство железной дороги Нахичевань-Карс являются важнейшим условием улучшения сообщения между двумя странами.

Если открываются все коммуникации в регионе и через территорию Армении осуществляются грузоперевозки из Азербайджана в Нахичеванскую Автономную Республику или Турцию, и наоборот, то

этот процесс в международной практике отождествляется с транзитом, который опирается как на принцип свободы транзита. В этих условиях важное значение приобретают два вопроса: право на транзит и условия использования транзита. В контексте разблокирования транспортных инфраструктур с Азербайджаном и Турцией следует избегать циркулирующей “коридорной” риторики, поскольку они могут привести к проблемам национальной безопасности для Республики Армения. То есть разблокирование возможных транспортных инфраструктур должно осуществляться как на основе принципа свободы транзита, так и на основе таможенного транзита. В таком случае Армению следует рассматривать только как транзитную страну. В этом контексте, учитывая риторику азербайджанских властей относительно так называемого “Зангезурского коридора”, необходимо также для благоустройства логистической системы Республики Армения и снижения транспортных расходов, рассмотреть другие международные транспортные коридоры, которые обойдут Азербайджан и Турцию.

В ряде исследований были даны оценки, касающиеся прогнозирования вероятных результатов открытия армяно-турецкой границы. Распространено мнение, что открытие границ окажет положительное влияние на экономику стран региона, но давать предметные оценки того, какие экономические выгоды получают обе страны в случае разблокирования Армении со стороны Турции, довольно сложно.

Е. Поляков<sup>10</sup> использует результаты гравитационной модели, разработанной Болдуином, для оценки потенциальной интеграции Восточной и западноевропейской торговли, в частности, потенциальных торговых потоков между Арменией и некоторыми ее торговыми партнерами, включая Турцию. Однако применение результатов модели, изначально предназначенной для развитых стран с интенсивными торговыми отношениями между собой, при-

<sup>10</sup> Polyakov E. (2001). Changing Trade Patterns after Conflict Resolution in the South Caucasus, World Bank, Policy Research Working Paper 2593, April 2001 <https://openknowledge.worldbank.org/handle/10986/19673>

водит к излишне оптимистичным выводам. В частности, по оценкам Е.Полякова, потенциальный экспорт промышленной продукции, не связанной с природными ресурсами, из Армении в Турцию может достичь 35,6-65,7 млн. долларов США. Предполагается, что благодаря экспорту электроэнергии и стройматериалов экспорт энергетических и природных ресурсов Армении вырастет до 230 млн. долларов США.

С другой стороны, Т. Джрбашян и соавторы<sup>11</sup> крайне консервативны в своих оценках, относительно возможных экономических последствий открытия границы. Исследование предполагает, что расходы на транспортные перевозки по разным направлениям снизятся в среднем на 4,1%, что в краткосрочной перспективе приведет к росту импорта и экспорта на 4,7%. В среднесрочной перспективе (5 лет) дальнейшее снижение транспортных расходов и активизация торговых отношений с Турцией приведут к увеличению экспорта в Турцию почти в 17,4 раза и, в конечном итоге, к увеличению экспорта в Турцию. Разработать и использовать модель CGE для страны, которая ранее не изучалась этим методом, очень сложно. Результаты моделирования могут быть совершенно разными по величине и направлению при разных «входах» модели. Кроме того, возникает логичный вопрос, могут ли качество и цена производимых в Армении

товаров и услуг конкурировать с дешевыми турецкими продуктами, которые в случае открытия границ наводнят армянский рынок? При этом проблема в том, что в исключительной зоне повышенного риска оказывается и рынок армянской сельхозпродукции, что напрямую влияет на обеспечение продовольственной безопасности страны, что является также компонентом национальной безопасности.

Таким образом, в целом, «перекресток Мира», как бы заманчиво это ни казалось, предрекает весьма неопределенные перспективы. Эти вызовы в основном обусловлены тем, что на данный момент, по крайней мере, неясно, на каких рынках есть спрос на товары армянского происхождения, доступность которых до сих пор была ограничена из-за блокады транспортных путей. Кроме того, на текущем этапе также непонятно, насколько местные товары готовы к борьбе с конкурентоспособностью товаров турецкого происхождения. С другой стороны, все еще напряженные отношения с Турцией и Азербайджаном выявляют достаточно серьезные риски в случае реализации «Перекрестка мира». Это особенно примечательно, учитывая то, что до сих пор нет четкой позиции, что наши довольно враждебно настроенные соседи также разделяют наше видение Армении как перекрестка регионального мира.

<sup>11</sup> Jrbashyan, T., Barseghyan, H., Slobodyanyuk, V. and Shaboyan, A. (2007) 'Study of the Economic Impact on the Armenian Economy from ReOpening the Turkish-Armenian Borders, Implications for External Trade', Paper presented at the conference The Economic and Social Impacts of Opening the Armenia-Turkish Border, AIPRG, Yerevan, January 2007.

## ИСПОЛЬЗОВАННАЯ ЛИТЕРАТУРА

1. Декларация о принципах международного права, касающихся дружественных отношений и сотрудничества между государствами в соответствии с Уставом Организации Объединенных Наций. Принята резолюцией 2625 (XXV) Генеральной Ассамблеи ООН от 24 октября 1970 года.
2. Зардарян М., Шелковый путь в контексте историко-культурного прошлого и политического настоящего региона / армянский центр стратегических и национальных исследований, Ереван, 1999.
3. Мегрийский участок ж/д будет готов к 2023, Горадизский — раньше, <https://epress.am/2021/12/20/meghri-horadis.html>. (доступ: 09.11.2023)

4. Пахлян А., Агаджанян С., Варданян Т., Микаелян Т., Арутюнян А., Возможности и вызовы разблокирования Армении Турцией // серия "Амберд", № 57, 2022г., Эр."Экономист" изд., 189 стр.
5. Премьер-министр коснулся договоренности о строительстве железной дороги Ерасх-Джюльфа-Ордубад-Мегри-Горадиз; <https://www.primeminister.am/hy/press-release/item/2021/12/16/Cabinet-meeting-Speech/>
6. Стратегия развития транспорта Армении–2020, Министерство транспорта и связи Республики Армения, Азиатский банк развития, ТА 4973-ARM, ER., 2008. Ноябрь.  
[https://www.primeminister.am/u\\_files/file/documents/The%20Crossroad%20of%20Peace-Brochure.pdf](https://www.primeminister.am/u_files/file/documents/The%20Crossroad%20of%20Peace-Brochure.pdf)
7. Baniya S., Rocha N., Ruta M., Trade Effects of the New Silk Road. A Gravity Analysis. World Bank Group. Macroeconomics, Trade and Investment Global Practice January 2019. Policy Research Working Paper 8694.
8. Jrbashyan, T., Barseghyan, H., Slobodyanyuk, V. and Shaboyan, A. (2007) 'Study of the Economic Impact on the Armenian Economy from ReOpening the Turkish-Armenian Borders, Implications for External Trade', Paper presented at the conference The Economic and Social Impacts of Opening the Armenia-Turkish Border, AIPRG, Yerevan, January 2007.
9. Polyakov E. (2001). Changing Trade Patterns after Conflict Resolution in the South Caucasus, World Bank, Policy Research Working Paper 2593, April 2001, <https://openknowledge.worldbank.org/handle/10986/19673>
10. Rebuilding Postwar Rwanda, The Role of the International Community, USAID Evaluation Special Study No. 76, July 1996.
11. The World Bank Group, Colombia: Winning the War on Poverty and Inequality Despite the Odds, <https://www.worldbank.org/en/news/feature/2016/01/14/colombia-winning-the-war-on-poverty-and-inequality-despite-the-odds>

**Տաթևիկ ՎԱՐԴԱՆՅԱՆ**

*ՀՊՏՀ միջազգային տնտեսական հարաբերությունների ամբիոնի դասախոս, տնտեսագիտության թեկնածու*

ԱՆՎՏԱՆԳՈՒԹՅՈՒՆ ԵՎ ԱՄԻՏԱՀՐԱՎԵՐՆԵՐ

**«ԽԱՂԱՀՈՒԹՅԱՆ ԽԱՉՄԵՐՈՒԿ» . ՀԱՅԱՍՏԱՆԻ ԼՈՒՍԱՎՈՐ ԱՊԱԳԱՆ, ԹՅՄՈՒԹ ԿՈՐԾԱՆՈՒՄԸ**

Խաղաղության կարևորությունը տնտեսության զարգացման ապահովման հարցում ամենևին էլ չի կարելի թերագնահատել: Խաղաղության նախապայմանն է հնարավորություն տալիս կենտրոնանալու բիզնես միջավայրի բարելավման, կրթության ու առողջապահության ոլորտների առաջխաղացման, համայնքների կայունության, ներդրումների ներգրավման և մի շարք այլ առանցքային հարցերի վրա: Այս ամենը, իհարկե, բացատրելի է դարձնում այն, որ «խաղաղություն» բառն ամենաշատ հնչողներից մեկն է մեր իրականությունում:

Հայաստանի քաղաքական դաշտում վերջին շրջանում ամենաբարձր մակարդակով շրջանառության մեջ է դրվել նոր գաղափար՝ «խաղաղության խաչմերուկը», որը մինչև այդ պարբերաբար բարձրաձայնվող «խաղաղության դարաշրջանի» տրամաբանական շարունակությունն է: Քանի դեռ «խաղաղության խաչմերուկ» նախագիծը քննարկումային և «բրոշյուրային» տիրույթից ավելի առարկայական տեսք չի ստացել, այս հոդվածում փորձ է արվել ներկայացնելու դրա հիմնական իմաստը, ինչպես նաև նախագծի կյանքի կոչման դեպքում լավատեսական ու վատատեսական սցենարները:

*Հիմնաբառեր.* «խաղաղության խաչմերուկ», տրանսպորտային շրջափակում, տնտեսական մարտահրավերներ, զարգացման հնարավորություններ



**Tatevik VARDANYAN**

*Lecturer at the Chair of International Economic Relations, ASUE,  
PhD in Economics*

SECURITY AND CHALLENGES

### **“CROSSROADS OF THE PEACE”: BRIGHT FUTURE OF ARMENIA'S ECONOMY OR DARK DESTRUCTION?**

The importance of peace in ensuring economic development should not be underestimated. The precondition of peace makes it possible to focus on improving the business environment, developing education and healthcare, creating stable communities, attracting investment and a number of other key issues. All of these factors, underscore the resonance of the word “peace” in our reality.

In the political field of Armenia, a new idea has recently been introduced at the highest level – the “Crossroads of the Peace”, which is a logical continuation of the “era of peace” periodically voiced before. While the project “Crossroads of the Peace” has not received a more substantive form than a discussion and “brochure”, this paper has attempted to present its main meaning, as well as optimistic and pessimistic scenarios in the case of the project.

**Key words:** *“Crossroads of the Peace”, transport blockade, economic challenges, development opportunities*