**Развитие транспортной инфраструктуры в Бутане и её роль в экономике**

***Рязанов Ян Андреевич***

*Студент, 4 курс бакалавриата*

*Московский государственный университет имени М.В.Ломоносова,*

*Институт стран Азии и Африки, Москва, Россия*

*E–mail:* [rjazanov9111@gmail.com](mailto:rjazanov9111@gmail.com)

Бутан – достаточно изолированная в политическом и экономическом плане страна без выхода к морю и имеющая границы только с двумя странами. Отсутствие самообеспеченности многими товарами вынуждает Бутан развивать торговые связи с соседними странами, но горная местность и неразвитость инфраструктуры делает их невыгодными, а также способствует неравномерному распределению товаров и их оседанию в более развитых регионах. Та же тенденция касается и миграции населения. Таким образом, неразвитость инфраструктуры не только значительно снижает выгоду от торговых связей, но и провоцирует неравенство между регионами страны.

Впрочем, за последние десятилетия можно заметить улучшения в этой сфере. Если в 2004 году в Бутане было лишь 4153 км дорог, то в 2014 году их стало 10578 км, а сейчас – около 18000 км, причём стоит отметить и прогресс в качестве. Так, в 2013 году Бутан только завершал строительство первоначальных подъездных дорог ко всем гевогам, а к концу 2021 года 893 км фермерских дорог уже были покрыты щебневым подслоем. Строятся и новые дороги и мосты, облегчающие доступ в самые отдалённые гевоги (например, дорога в 15,5 км от Sephu до Goentsa) [1]. В 2013 году мостов в Бутане было уже 337 (в 1994 году – 153).

Если посмотреть на распределение именно национальных автомагистралей по последним доступным данным в 2013 году, то можно увидеть, что они почти не покрывают северные районы, например, дзонгхаг Гаса. Впрочем, даже с существующими дорогами существует несколько проблем:

1. оползни и наводнения;
2. отсутствие альтернативы автомагистрали с запада на восток (существует проект такой автомагистрали на юге страны, однако он задерживается по соображениям безопасности);
3. узость дорог;
4. ДТП из-за структурных проблем.

При этом стоит отметить и сильный дисбаланс в использовании автомагистралей. Так, в Бутане существует 5 автомагистралей: 1 – с запада на восток (PNH1), ещё 4 – с севера на юг (PNH2, PNH3, PNH4, PNH5), при этом больше 80% товаров, импортируемых из Индии, ввозятся именно по PNH2 (соединяет столицу Тхимпху и пограничный город Пхунчхолинг). Это проблема, так как для доставки товаров в восточные районы необходимо сначала доставить их в столицу, только после чего отправлять по PNH1 на восток. В связи с этим нужно учитывать и то, что торговля осуществляется главным образом посредством наземного транспорта [2].

Дороги и проходящая по ним торговля всегда была важна для Бутана. Например, в XVIII веке он участвовал в торговле между Тибетом и Бенгалией, но по сути торговля была транзитной, Бутан имел в основном роль посредника, из-за чего закрытие границ одной из стран становилось серьёзной угрозой экономике страны. С Лхасой было соединено 4 дороги: из Паро, Пунакхи, Бумтанга и Тришиганга. Так как Бутан ещё не был объединён, между разными правителями велась конкуренция, поэтому значение определённых торговых путей в разные периоды времени могло падать и повышаться. Торговля с Бенгалией и Ассамом проходила через 11 дуаров, в основном использовались дуары Кумарграм, Чамурчи и Букса, торговцы через них направлялись в Рангпур в Бенгалии [3].

Из-за того, что Бутан замкнут между 2 стран, Индией и Китаем, а с Китаем не такой высокий уровень торговли, тем более они не соединены шоссе, то товары, соответственно, идут либо напрямую из Индии, либо через её границы (либо из Бангладеш, либо из третьих стран через порт в Калькутте) [4]. Это, в свою очередь, означает, что при торговле приходится больше времени уделять необходимым для предоставления документам (в 2017 году в среднем 29 штук для импорта и 20 – для экспорта, хотя показывать некоторые из них было необходимо несколько раз). Скорость перевозки и без задержек составляла 15 км/ч, а с задержками она снижалась до 9 км/ч. Кроме того, 67% стоимости импорта приходилось именно на транспортировку (не включая морские перевозки) [5].

Улучшение транспортной инфраструктуры может положительно повлиять на несколько сфер экономики в основном путём приближения новых рынков и увеличения их доступности, благодаря улучшениям. Прежде всего, это вызовет увеличение доходности производств в затронутых районах. Это, в свою очередь, увеличит спрос на рабочую силу и повысит заработные платы. Наконец, такие тенденции позволят противостоять концентрации большей части экономически активного населения на западе Бутана в целом и в столице в частности. Так, постройка магистрали на юге страны и улучшение PNH1 может значительно повысить экономические показатели восточных частей страны. Было также выявлено, что строительство дорог для Бутана оказывает большее положительное воздействие, чем упрощение бюрократической системы [6].

**Источники и литература**

1. Lotay T. The State of the Nation // 6th session of the third parliament of Bhutan. Thimphu. – 2021. – p. 129, 131

2. Data Collection Survey On Road Connectivity in The Kingdom of Bhutan Final Report… – ch. 2-2, 2-3, 2-4, 4-4, 4-8

3. Sarkar R., Ray I. Two nineteenth century trade routes in the Eastern Himalayas: The Bhutanese trade with Tibet and Bengal. – 2006. – p. 56-58, 73

4. Bhutan: Potential of Multi-Modal Connectivity. – CUTS International. – p. 1

5. Trade and Transport Facilitation Monitoring Mechanism in Bhutan. Baseline Study. – Asian Development Bank, 2017. – p. xi, xii

6. Satoru K., Ikumo I., Tsubota K. Analysis of economic potentials of infrastructure developments in and around Bhutan. – 2018. – p. 24-27