

АКАДЕМИЯ НАУК СССР  
ВОСТОЧНАЯ КОМИССИЯ ГЕОГРАФИЧЕСКОГО ОБЩЕСТВА СОЮЗА ССР

# **СТРАНЫ И НАРОДЫ ВОСТОКА**

*ГЕОГРАФИЯ, ЭТНОГРАФИЯ, ИСТОРИЯ*

ВЫПУСК II

ИЗДАТЕЛЬСТВО ВОСТОЧНОЙ ЛИТЕРАТУРЫ  
Москва 1961

---

**И. В. Сахаров**

**ЭКОНОМИЧЕСКИЕ ПОСЛЕДСТВИЯ  
РАЗДЕЛА БЕНГАЛА (1947 г.)**

В 1947 г. в результате мощного подъема национально-освободительного движения Индия обрела независимость. Однако английское правительство, будучи вынуждено предоставить своей бывшей колонии права доминиона, разделило ее на два государства — Индия и Пакистан. Расчленение было произведено по религиозному признаку, причем географические, экономические, национальные связи не принимались во внимание. Правящие круги Англии пошли на этот шаг, чтобы затруднить хозяйственное развитие новых государств, усилить их экономическую зависимость от Англии и, используя трения между ними, сохранить и упрочить свои экономические и политические позиции в обеих странах. Последствия раздела были исключительно тяжелы. Особенно сильно пострадали провинции, непосредственно затронутые разделом, — Бенгал и Ассам на востоке и Пенджаб на западе. В настоящей статье рассматриваются некоторые экономические проблемы, возникшие в связи с расчленением Бенгала. Статья посвящена в основном штату Западный Бенгал, а попутно и другим штатам и территориям Восточной Индии<sup>1</sup>, и рассматривает вопросы миграции населения, положение в джутовой промышленности и положение на транспорте.

\* \* \*

Раздел Бенгала (как и Пенджаба) вызвал стихийный «обмен» населением между Индией и Пакистаном — одну из величайших в мире массовых миграций населения, происшедшую в очень короткий срок<sup>2</sup>.

---

<sup>1</sup> Подготовка и проведение раздела Индии и некоторые его последствия для страны в целом рассматриваются в следующих работах: С. М. Мельман, *Экономика Индии и политика английского империализма*, М., 1951; А. М. Дьяков, *Индия во время и после второй мировой войны (1939—1949 гг.)*, М., 1952; С. N. Vakil, *Economic consequences of divided India. A study of the economy of India and Pakistan*, Bombay, 1950; V. P. Menon, *The transfer of the power in India*, London, 1957; J. B. Das, Gupta, *Indo-Pakistan relations 1947—1955*, Amsterdam, 1960, и др.

<sup>2</sup> О том, как повлиял раздел Индии на экономику Восточного Бенгала, составившего часть Пакистана, см.: В. Г. Растяников, С. А. Кузьмин, *Проблемы экономики Пакистана*, М., 1958; Ф. А. Тринич, *Восточный Пакистан (экономико-географический очерк)*, М., 1959; С. М. Ахтар, *Экономика Пакистана*, М., 1957; J. R. Andrus and A. F. Mohammed, *The economy of Pakistan*, London — Karachi — Dacca, 1958; N. Ahmad, *An economic geography of East Pakistan*, London — Karachi — New York, 1958.

По данным переписи 1941 г., население Бенгала составляло 60,3 млн., в том числе 25,1 млн. индусов и 33 млн. мусульман, а также 1,9 млн. представителей различных племен. Кроме того, около 0,7 млн. индусов и 0,4 млн. мусульман населяли бенгальские княжества Куч-Бихар и Трипуру (см. табл. 1 и карту на стр. 15) <sup>3</sup>.

Когда встал вопрос о разделе Бенгала, то лишь Миднапур, Банкура, Хугли, Хаура и Бурдван (дистрикты с явно индусским большинством), Читтагонг, Ноакхали, Типпера, Дакка, Майменсингх, Пабна и Богра (дистрикты с явно мусульманским большинством) были без споров переданы соответственно Индии и Пакистану. Принадлежность же остальных 15 дистриктов, в том числе и Калькутты (которую Мусульманская лига предлагала поставить под совместный контроль), оспаривалась обеими сторонами.

Т а б л и ц а 1  
РЕЛИГИОЗНЫЙ СОСТАВ НАСЕЛЕНИЯ БЕНГАЛА НА 1941 г., %\*

Области или дистрикты	Мусульмане	Индусы
Область Раджшахи (без Дарджилинга и Джалпайгури) . . . . .	68,72	27,84
"    Дакка . . . . .	71,59	27,70
"    Читтагонг . . . . .	75,40	20,70
Дистрикт Надиа . . . . .	61,26	37,38
"    Муршидабад . . . . .	56,55	41,75
"    Джессур . . . . .	60,21	39,44
Область Бурдван . . . . .	13,90	78,98
Дистрикт 24 Парганы . . . . .	32,47	65,32
"    Калькутта . . . . .	23,59	72,62
"    Кхульна . . . . .	49,36	50,31
"    Джалпайгури . . . . .	23,08	50,63
"    Дарджилинг . . . . .	2,42	47,43

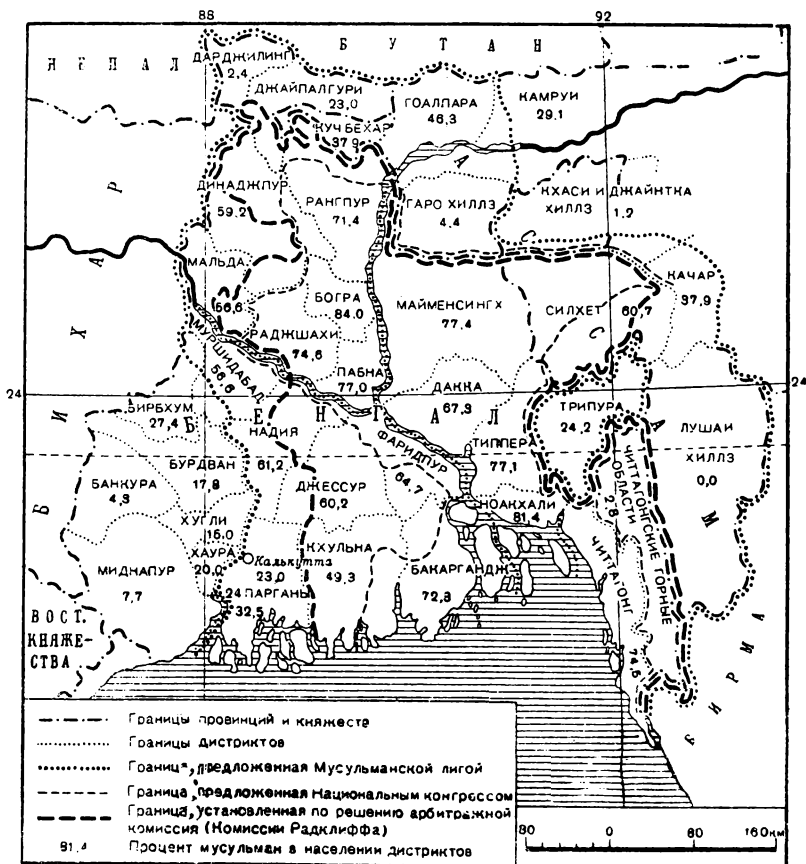
\* P. P. Karan, *Indo-Pakistan boundaries. Their fixation, function and problems*, — «The Indian geographical journal», vol. XXVIII, 1953, № 1 & 2, p. 25.

Раздел провинции был осуществлен в соответствии с решением Комиссии Радклиффа по принципу религиозного большинства <sup>4</sup>. Западный Бенгал, отошедший к Индии, получил около 36% территории и около 35% населения прежнего Бенгала. При этом подавляющее большинство мусульман Бенгала — 27,7 млн. (т. е. более 80% всех мусульман провинции) — оказалось в Восточном Пакистане. Немусульмане были численно поделены примерно поровну между обеими частями Бенгала. В результате в Восточном Пакистане оказалось около 10,7 млн. индусов Бенгала, к которым добавился 1,1 млн. индусов Силхета (этот ассамский дистрикт также был присоединен к Восточному Пакистану) <sup>5</sup>. При этом один из отошедших к Пакистану дистриктов (Кхульна) имел даже индусское большинство.

<sup>3</sup> Детальные сведения о религиозном составе населения Бенгала до раздела см. в кн.: Bengal. Tables, — «Census of India 1941», vol. 4, Delhi—Simla, 1942, pp. 44—47. 74—105.

<sup>4</sup> О том, как проходит граница между Индией и Восточным Пакистаном («линия Радклиффа»), см. S. P. Chatterjee, *Bengal in maps...*, pp. 6, 7, 11; см. также: N. Ahmad, *The Indo-Pakistan boundary disputes tribunal, 1949—1950*, — «The geographical review», vol. XLIII, 1953, № 3, pp. 329—337.

<sup>5</sup> S. P. Chatterjee, *Bengal in maps...*, pp. 42, 44; P. P. Karan, *Indo-Pakistan boundaries...*, pp. 24—26.



### КАРТА БЕНГАЛА ПОСЛЕ РАЗДЕЛА

Воспроизведена из статьи О. Х. К. Спейта. См. О. Н. К. Spate, *The partition of India and the prospects of Pakistan*, — «The geographical review», vol. XXXVIII, 1948, № 1, p. 13.

К середине XX в. бенгальцы уже представляли собой сложившуюся нацию, обладавшую хозяйственным и языковым единством, древней и самобытной культурой, единым экономическим, политическим и культурным центром — Калькуттой. В результате раздела эти экономические и культурные связи были искусственно разорваны, и около  $\frac{2}{3}$  бенгальцев оказались за пределами Индии, составив подавляющее большинство населения Восточного Пакистана. Последствия раздела оказались поистине трагическими. Индусы Восточного Пакистана попали в положение угнетаемого меньшинства и после разрыва торговых связей (см. ниже) огромной массой хлынули через границу.

В 1951 г. общая численность беженцев из Восточного Пакистана, где в это время оставалось еще более 9 млн. индусов<sup>6</sup>, превысила 2,5 млн., из них почти половина прибыла в Индию в 1950 г.

Приток беженцев не прекращался и после 1951 г. Например, за 1955 г. из Восточного Пакистана в Индию переселилось более 240 тыс. человек, а только в январе — феврале 1956 г. — около 70 тыс. человек<sup>7</sup>.

<sup>6</sup> «Population according to religion», — «Census of Pakistan, 1951», «Census bulletin», № 2, Karachi, 1951, p. 1.

<sup>7</sup> «The Eastern economist», vol. XXVI, 1956, № 13, p. 519

Общее число переселенцев из Восточного Пакистана к началу 1956 г. составляло около 3,7 млн.<sup>8</sup>, а к концу 1957 г. превышало 4,1 млн. человек<sup>9</sup> и к настоящему времени еще более возросло.

В Пенджабе встречные потоки беженцев по численности более или менее уравнивали друг друга; беженцы из Западного Пакистана — индусы и сикхи — могли занять места, оставленные мусульманами. Кроме того, этот «обмен» населением произошел в течение нескольких месяцев и вскоре прекратился. В настоящее время в Западном Пакистане индусов и сикхов почти не осталось. Наконец, беженцы из Западного Пенджаба рассредоточились по многим штатам Индии. Часть из них (более 30 тыс.) поселилась даже в Восточной Индии, в основном в штатах Бихар и Западный Бенгал<sup>10</sup>. Число же беженцев из Восточного Пакистана в Индию значительно превосходило число беженцев в обратном направлении<sup>11</sup>. К тому же значительная часть переселившихся в Восточный Пакистан вскоре вернулась обратно. Кроме того, подавляющее большинство покинувших Восточный Пакистан — бенгальцы, и почти все они стремятся поселиться в Западном Бенгале — штате, и без того имеющем чрезвычайно высокую плотность населения и хронический продовольственный дефицит, а также в Ассаме и Трипуре, где бенгальцы составляют значительную часть населения.

В результате этого численность населения указанных районов, особенно Западного Бенгала, заметно возросла (табл. 2).

Т а б л и ц а 2  
ОБЩАЯ ЧИСЛЕННОСТЬ БЕЖЕНЦЕВ  
В ВОСТОЧНОЙ ИНДИИ, тыс.\*

Ш т а т ы	В 1951 г.	В конце 1957 г.
Западный Бенгал . . . . .	2104,2	3160
Ассам . . . . .	274,5	487
Бихар . . . . .	73,5	67
Орисса . . . . .	20,0	12
Манипур . . . . .	1,0	2
Трипура . . . . .	101,2	374
В с е г о . . . . .	2574,4	4102

\* По данным переписи населения Индии 1951 г. (см.: «Abstract of economic and social statistics of East India», p. 11); М. С. Khanna, *Rehabilitation of displaced persons*, — «A.I.C.C. economic review», vol. IX, 1958, № 17—19, p. 26.

<sup>8</sup> Ibid., p. 520.

<sup>9</sup> J. M. Kaul, *Refugee rehabilitation in West Bengal*, — «New age», vol. VIII, 1959, № 1, p. 38.

<sup>10</sup> «Abstract of economic and social statistics of East India», Santiniketan, 1957, p. 11 (по данным переписи населения Индии 1951 г.).

<sup>11</sup> В Западном Бенгале численность мусульман уменьшилась с 5,5 млн. в 1941 г. до 4,9 млн. в 1951 г., т. е. примерно на 0,6 млн., численность же индусов возросла с 14,7 млн. до 19,4 млн. (см. «Religion — 1951 Census», — «Census of India», Paper A. 2, 1953, New Delhi, 1953, p. 25). По данным переписи населения Пакистана 1951 г., после раздела в Восточный Пакистан из Индии иммигрировало 700 тыс. человек, из них 467 тыс. (66,7%) — из Западного Бенгала, 102 тыс. — из Бихара, 83 тыс. — из Ассамы (см. «East Bengal. Report and tables», — «Census of Pakistan, 1951», vol. 3, pt I, Karachi, s. a., pp. 80—81). По другим, более поздним данным, к концу 1955 г. в Восточном Пакистане было около 1,25 млн. переселенцев из Индии (J. R. Angus and A. F. Mohammed, *The economy of Pakistan*, p. 464).

Многие мусульмане, покинувшие Индию, были квалифицированными рабочими. Поэтому в первые годы после раздела некоторые отрасли хозяйства Восточной Индии (например, транспорт, угольная промышленность и др.) испытывали нехватку рабочих кадров. Большую же часть переселенцев из Восточного Пакистана составляют представители средних слоев населения — землевладельцы, торговцы, ростовщики, врачи, учителя, ремесленники, юристы. Вся эта масса людей устремилась прежде всего в города, особенно в Калькутту. Жилищная же проблема в этом городе еще и до раздела была далека от разрешения, так как в годы второй мировой войны численность населения Калькутты стремительно возросла в связи с ростом промышленности. Огромный приток беженцев еще более обострил жилищный кризис. Значительное число их еще и сейчас живет в специальных временных лагерях<sup>12</sup>. В результате бегства из Пакистана многие из них потеряли средства существования; проблема же покинутой ими собственности до сих пор окончательно не решена<sup>13</sup>.

Непрекращающийся приток переселенцев из Восточного Пакистана представляет для Восточной Индии, и в первую очередь для Западного Бенгала, серьезную экономическую, политическую и социальную проблему, требующую скорейшего разрешения. Ассигнования на их трудоустройство, поселение на землю (в условиях нехватки пригодных земель это требует больших затрат на развитие ирригации), жилищное строительство, здравоохранение, обучение и т. п. тяжелым бременем легли на бюджет Индии, особенно на бюджет Западного Бенгала. Центральное правительство и правительства восточных штатов оказывают беженцам значительную помощь. В стране создано специальное министерство по делам беженцев. С 1947 по апрель 1960 г., по данным этого министерства, на нужды беженцев из Восточного Пакистана было ассигновано более 1,6 млрд. рупий<sup>14</sup>. Немалая помощь была оказана переселенцам таким мероприятием, как поощрение развития ряда отраслей промышленности, в частности кустарной.

\* \* \*

Ни одна отрасль экономики Индии не пострадала в результате раздела так сильно, как джутовая промышленность. Между тем в экономике страны джутовая промышленность играет жизненно важную роль. Джутовые изделия — самая крупная статья индийского экспорта. За последние годы стоимость экспортированных джутовых изделий составляла обычно около  $\frac{1}{5}$ , а иногда (в 1948/49, 1951/52 гг.) превышала  $\frac{1}{3}$  общей стоимости экспорта Индии<sup>15</sup>. Поскольку значительная часть экспорта джутовых изделий приходится на США, он дает Индии более 35—40% долларовых поступлений<sup>16</sup>. По вложенному капиталу и

---

<sup>12</sup> В 1959 г. в Западном Бенгале и Бихаре имелся 91 лагерь для беженцев, где проживало около 140 тыс. человек («Indian finance», vol. LXV, 1960, № 13, p. 602).

<sup>13</sup> См.: C. N. Vakil, *Economic consequences of divided India. A study of the economy of India and Pakistan*, Bombay, 1950, pp. 102—116; J. R. Andrus and A. F. Mohammed, *The economy of Pakistan*, pp. 475—477; J. B. Das Gupta, *Indo—Pakistan relations*, pp. 188—211.

<sup>14</sup> «Indian finance», vol. LXV, 1960, № 13, p. 602.

<sup>15</sup> «Jute and gunny review», vol. XI, 1960, № 10, p. 396; «The wealth of India. A dictionary of Indian raw materials and industrial products. Raw materials», vol. II, Delhi, 1950, p. 344.

<sup>16</sup> «Jute and gunny review», vol. XI, 1960, № 10, p. 396.

по числу рабочих джутовая промышленность занимает в Индии второе место после хлопчатобумажной. Согласно официальной промышленной переписи 1956 г., охватившей 105 джутовых фабрик из 112 (из которых 101 была расположена в Западном Бенгале), общие капиталовложения в джутовую промышленность превышали 830 млн. рупий; в ней было занято 273,7 тыс. человек (в том числе 253,5 тыс. — на фабриках Западного Бенгала)<sup>17</sup>. Наконец, для того чтобы еще более подчеркнуть значение этой отрасли для мировой экономики, следует отметить, что, по данным на 1955 г., общая мощность джутовых фабрик Индии, насчитывавших более 72 тыс. станков, составляла 53% мощности всех джутовых предприятий мира<sup>18</sup>.

В результате раздела страны все джутовые фабрики, расположенные в подавляющем большинстве в Западном Бенгале, на узкой полосе вдоль берегов реки Хугли выше и ниже Калькутты, остались на территории, отошедшей к Индии, и столкнулись с резкой нехваткой сырья.

До раздела Индия обладала мировой монополией в производстве джута-сырца. В 1946 г. под этой культурой было занято около 0,8 млн. га, а в 1947 г. — почти 1,1 млн. га, с которых было собрано более 1,5 млн. т джута<sup>19</sup>. Индия не только целиком удовлетворяла потребности своей джутовой промышленности в сырье за счет собственного производства, но и имела значительные экспортные излишки. В первые послевоенные годы джут-сырец составлял около 6% стоимости всего индийского экспорта<sup>20</sup>. В результате раздела Индия лишилась контроля над основными джутопроизводящими районами. К Пакистану отошло около  $\frac{3}{4}$  площадей, занятых под посевами этой культуры и дававших около  $\frac{4}{5}$  всей продукции джута, в том числе весь джут высокого качества. При этом на оставшейся в Индии территории лишь 25% собираемого джута удовлетворяло по качеству требованиям промышленности<sup>21</sup>. В результате в первые годы после раздела джутовая промышленность попала в полную зависимость от импорта сырья из Пакистана.

В 1947/48 г. в Индии было собрано 0,3 млн. т джута, тогда как нормальные потребности джутовой промышленности составляют около 1,3 млн. т<sup>22</sup>. «Джутовый голод» был еще более обострен тем обстоятельством, что территория Ассама — крупного производителя джута — в результате раздела была фактически отрезана от остальной части страны.

Естественно, что перед Индией встала проблема создания собственной сырьевой базы. Положение с сырьем стало особенно критическим с конца 1949 г.

18 сентября 1949 г. английское правительство без предварительной консультации с другими государствами, входящими в стерлинговую зону, объявило о девальвации фунта стерлингов, курс которого по отношению к доллару был снижен на 30,5%. Через четыре дня Индия обесценила свою валюту в той же степени, так как должна была сохранить

---

<sup>17</sup> «Eleventh census of Indian manufactures 1956», Delhi, 1959, p. 306.

<sup>18</sup> «Programmes of industrial development 1956—61» (далее — PID), Delhi, 1956, p. 355.

<sup>19</sup> «Jute. A survey of markets, manufacturing and production», — United Nations. Food and agriculture Organization. «FAO commodity series», Bulletin № 28, Rome, 1957, pp. 63—64.

<sup>20</sup> «The wealth of India. Raw materials», vol. II, p. 344.

<sup>21</sup> PID, 1951—56, p. 217.

<sup>22</sup> PID, 1956—61, p. 357.

прежнее отношение рупии к фунту в силу ориентации своей внешней торговли в значительной мере на страны стерлинговой зоны. Пакистан, однако, решил отказаться от девальвации. В результате курс пакистанской рупии по отношению к индийской резко повысился. Обесценение индийской рупии имело крайне неблагоприятные последствия для экономики Индии, особенно для экономики восточных районов страны.

Пакистан был главным поставщиком джута-сырца на джутовые фабрики Большой Калькутты. Но после нарушения равновесия между валютами пакистанский экспорт в Индию стал для нее дороже на одну треть. Между тем стоимость джута-сырца составляет около 70% стоимости готовых джутовых изделий. Удорожание джута означало увеличение его продукцию и наносило удар по экспорту джутовых изделий. Оба правительства не смогли прийти к соглашению относительно курса валют. Ассоциация индийских джутовых фабрик, объединяющая подавляющее большинство джутовых предприятий страны, и правительство Индии решили не платить столь дорого за восточнобенгальский джут. Пакистан же отказался продавать джут по прежней цене, и цены на сырой джут в этой стране начали быстро падать. Пакистанскому правительству пришлось ввести контроль над ценами. Однако правительство Индии резко повысило экспортные пошлины на джутовые изделия<sup>23</sup>. В ответ на это правительство Пакистана, нарушая индо-пакистанское торговое соглашение, отказалось экспортировать джут, закупленный Индией еще до девальвации, и стало препятствовать транзиту ассамского джута через пакистанскую территорию. Тогда правительство Индии прекратило экспорт угля в Восточный Бенгал. Центральные банки обоих государств отказывались от обоюдной котировки валют, в результате чего все финансовые и торговые операции между Индией и Пакистаном фактически прекратились.

Несмотря на то что застой в торговле несколько смягчался контрабандной торговлей и небольшим товарообменом по бартерному соглашению, в Пакистане стали накапливаться излишки джута-сырца, а индийские джутовые фабрики начали испытывать острую нехватку сырья. В это время (с января 1950 г.) в результате роста антииндийских настроений в Пакистане началось массовое бегство индусов в Индию. Индия была вынуждена заключить временное торговое соглашение с Пакистаном.

В 1950 г. военно-спекулятивный бум, связанный с войной в Корее, вызвал повышение цен на джут. Это позволило Пакистану удержать старый паритет своей рупии. 25 февраля 1950 г. Индия признала новое соотношение между индийской и пакистанской рупиями (100 пакистанских рупий = 144 индийским), и торговля была возобновлена<sup>24</sup>:

Во время этих событий поставки джута из Пакистана резко сократились. Если в 1948/49 г. импорт пакистанского джута-сырца превысил 750 тыс. т, то в 1949/50 г. он составил лишь около 150 тыс. т (при собственном производстве в Индии соответственно около 370 тыс.

---

<sup>23</sup> Между прочим, как отмечает А. Р. Конэн, «высокие экспортные пошлины на джутовые изделия по существу помогали Пакистану сбывать свой джут-сырец, поскольку эти пошлины стимулировали спрос на сырье в других (кроме Индии) странах, имевших предприятия, обрабатывавшие джут» (см. А. Р. Конэн, *Стерлинговая зона*, М., 1954, стр. 113).

<sup>24</sup> Интересный материал по этому вопросу содержится в следующих работах: С. N. Vakil, *Economic consequences of divided India...*; К. N. S. Nambudiripad, *A short history of Indian currency*, Роопа, 1955; А. Р. Конэн, *Стерлинговая зона*; Л. И. Фрей, *Денежно-кредитная система и международные расчеты Республики Индии*, М., 1956,



и 560 тыс. т и нормальных потребностях промышленности около 1300 тыс. т).

Индийское правительство взяло курс на обеспечение джутовой промышленности собственным сырьем. В стране развернулась кампания по расширению посевных площадей под джутом и увеличению его производства. На экспорт джута-сырца были наложены жесткие ограничения, а в 1950/51 г. он совсем прекратился. В результате сокращения импорта из Пакистана и бума, связанного с войной в Корее, цены на джут резко повысились, что стимулировало рост посевных площадей под джутом. В последующие годы размеры посевной площади под джутом и сбор джута-сырца испытывали значительные колебания (табл. 3) в зависимости как от экономических факторов (резкие колебания цен, конкуренция со стороны других стран, производящих джутовые изделия или заменители джута, и т. д.), так и от природных (неблагоприятные условия погоды, наводнения и т. п.). В целом же Индия достигла значительных успехов в обеспечении джутовой промышленности собственным сырьем. За тринадцать лет (с 1947/48 по 1959/60 г.) площадь под джутом в стране возросла с 250 тыс. до 680 тыс. га; за эти же годы производство джута-сырца увеличилось с 300 тыс. до 830 тыс. т, т. е. почти в три раза.

Таблица 3

ПОСЕВНАЯ ПЛОЩАДЬ ПОД ДЖУТОМ, тыс. га (I),  
и ПРОИЗВОДСТВО ДЖУТА-СЫРЦА, тыс. т (II)\*

Г о д	Индия		Западный Бенгал**		Бихар**		Ассам		Орисса	
	I	II	I	II	I	II	I	II	I	II
1946/47	221	240	76	96	58	45	72	83	10	11
1947/48	252	301	106	118	58	73	82	97	9	8
1948/49	315	373	140	165	65	83	90	109	12	12
1949/50	465	561	199	264	133	131	92	130	22	27
1950/51	564	596	260	272	126	119	100	147	22	44
1951/52	780	850	350	423	195	174	134	153	64	70
1952/53	725	834	328	429	184	160	125	166	46	46
1953/54	491	561	214	272	123	85	114	164	24	23
1954/55	509	573	219	266	121	110	113	141	35	35
1955/56	696	762	342	365	141	93	147	220	44	44
1956/57	763	780	288	265	266	251	142	190	36	33
1957/58	701	742	304	332	191	141	140	199	38	38
1958/59	724	937	350	471	182	226	129	180	40	32
1959/60	683	826	330	394	169	169	134	202	30	34
1965/66***	—	1180	—	545	—	218	—	286	—	84

\* «Indian jute statistics 1950—51», Delhi, 1952; «Area, production and average yield per acre of principal crops in India 1949—50 to 1957—58». (Stat. suppl. to «Agricultural situation in India»), Delhi, 1959; «Commerce», vol. C, 1960, № 2545, p. 18; «Jute bulletin», vol. 22, 1959, № 8 & 9, p. 177; ibid., № 4, p. 77.

\*\* С 1955/56 г. — в новых административных границах.

\*\*\* Задание по третьему пятилетнему плану Индии (предварительные данные).

Рост производства джута-сырца был достигнут как за счет увеличения посевных площадей под этой культурой (в частности, путем подьема целины, использования одних и тех же земель дважды в году — для выращивания риса, джута и т. д.), так и за счет повышения урожайности (благодаря более широкому применению удобрений, современным методам агротехники, мероприятиям по защите растений и т. п.).

В результате раздела Бенгала в выращивании джута в Индии произошли некоторые территориальные сдвиги (см. табл. 3). Впрочем, монополия Восточной Индии в этом отношении не была нарушена. В основном это объясняется тем, что необходимым условием для успешного выращивания джута являются плодородные глинистые или суглинистые аллювиальные почвы, обилие проточной воды, жаркий и влажный климат, что характерно для востока страны, и тем, что здесь же расположены почти все джутовые фабрики Индии.

Важнейшим штатом страны по производству джута-сырца остается Западный Бенгал. Несмотря на малые размеры территории штата, его доля в производстве джута составляет более трети. Почвенно-климатические условия штата, особенно в восточной и северной его части, вполне удовлетворяют требованиям культуры джута. Однако дальнейший сколько-нибудь значительный рост посевной площади под джутом возможен здесь только за счет сокращения посевной площади под рисом и другими продовольственными культурами. Между тем Западный Бенгал испытывает хроническую нехватку продовольствия, особенно после массового бегства индусов из Восточного Пакистана. Поэтому не удивительно, что за последние годы доля этого штата в производстве джута несколько снизилась.

В настоящее время крупным производителем джута стал Бихар. Джут выращивается главным образом в восточной части Северного Бихара (особенно в граничащем с Западным Бенгалом дистрикте Пурнеа). Однако этот район подвержен частым засухам, сильным наводнениям (например, катастрофическое наводнение 1954 г.), поэтому выращивание джута здесь ненадежно<sup>25</sup>.

В отношении природных условий большие возможности для дальнейшего расширения посевов джута и получения высоких устойчивых урожаев имеет штат Ассам (долина Брахмапутры). Следует также отметить, что среди других штатов Восточной Индии Ассам выделяется наличием значительных массивов необрабатываемых земель, пригодных для земледелия, в том числе и для выращивания джута<sup>26</sup>. Но этот штат наиболее удален и, главное, полуизолирован от джутовых фабрик Калькутты, так как транспортировка джута-сырца из Ассама в Калькутту возможна только через территорию Пакистана.

Другой растущий центр производства джута — штат Орисса (дельта реки Маханади). Однако по выращиванию джута и по своим потенциальным возможностям этот район значительно уступает трем предыдущим. Небольшое количество джута выращивается также на территории центрального подчинения Трипура и в штате Уттар-Прадеш. В целом в стране за пределами Восточной Индии возможности выращивания джута сильно ограничены.

Чтобы правильно оценить перспективы Индии в достижении самообеспеченности джутом-сырцом, необходимо отметить следующее. В настоящее время возможности дальнейшего значительного расширения площади под джутом во многих районах Восточной Индии если не исчерпаны, то во всяком случае весьма невелики. Острая нехватка джута в стране вынудила выращивать его на землях, прежде занятых под рисом, или в районах, природные условия которых не очень благоприятны для произрастания джута. Например, только за 1951/52 и

<sup>25</sup> Например, сокращение площади под джутом и производства джута-сырца в 1957/58 г. (см. табл. 3) объясняется неблагоприятными условиями погоды в Бихаре («Jute bulletin», vol. 20, 1958, № 11, p. 280).

<sup>26</sup> См., например: «Agricultural statistics of reorganised states», New Delhi, 1956, p. 2, 8; «Indian agricultural statistics 1949—50», vol. II, Delhi, 1955, p. XV.

1952/53 гг. в Восточной Индии джутом было засеяно около 90 тыс. га земли, на которой прежде выращивался осенний рис (аус) <sup>27</sup>. В условиях нехватки продовольствия в ряде районов Восточной Индии дальнейшее вытеснение джутом продовольственных культур затруднено.

С другой стороны, размер зависимости Индии от Пакистана в джуте-сырце определяется не только количеством выращенного джута, но и его качеством. Между тем из-за того, что почвенные и климатические условия в Восточной Индии менее благоприятны для выращивания джута, чем в Восточном Пакистане, по качеству индийский джут уступает пакистанскому. Он дает более короткое волокно, а получаемые из него ткани имеют грязноватый цвет, так как вымочку джутового волокна в Восточной Индии приходится производить в основном в илистых полустоячих водах рукавов Ганга или в прудах. В 1950 г. Ч. Н. Вакил отмечал, что только 30—40% индийского джута по качеству соответствовало фабричным стандартам <sup>28</sup>. Приходится сомневаться в том, что это соотношение в ближайшие годы радикально изменится в лучшую сторону, тем более что некоторые сорта джута, например длиноволокнистый «лонг джат», необходимый для производства высококачественного холста, могут расти только в Восточном Пакистане <sup>29</sup>.

В этих условиях все большее значение в решении проблемы сырья для джутовой промышленности Индии приобретает места (так в Индии называют кенаф — *Hibiscus cannabinus*), волокно которой по качеству во многих отношениях не уступает джутовому и легко поддается прядению на джутовом оборудовании. Места издавна выращивалась в различных районах Индии, но до раздела страны почти не использовалась на джутовых фабриках. Напротив, в условиях изобилия джута владельцы индийских джутовых предприятий, опасаясь конкуренции со стороны других стран, обычно утверждали, что волокно месты по качеству гораздо хуже джутового.

Между тем результаты экспериментов как в Индии, так и в других странах свидетельствуют о возможности успешного широкого использования волокна месты для производства грубых тканей. Давно было известно, что при соответствующей обработке определенных сортов месты ее можно примешивать к джуту до 40% смеси без существенного влияния на качество продукции. После раздела страны в результате наступившего сырьевого кризиса джутовые фабрики Индии были вынуждены все в большем количестве добавлять месту к джуту, что, по сути дела, уже означало признание того факта, что она может служить приемлемым заменителем джута. В настоящее время полагают, что в связи с улучшением качества месты, выращиваемой в Западном Бенгале, долю месты в смеси можно довести до 80% <sup>30</sup>. Известно, что на

---

<sup>27</sup> В. Banerjee, *A study of jute cultivation in West Bengal*, — «The Indian geographical journal», vol. XXX, 1955, № 3, p. 76. — В дистрикте Хугли, например, более 90% земли, обычно предназначавшейся для риса, перешло к джуту (см. В. Banerjee, *Jute — especially as produced in West Bengal*, — «Economic botany», vol. 9, 1955, № 2, p. 167).

<sup>28</sup> С. N. Vakil, *Economic consequences of divided India...*, p. 275.

<sup>29</sup> «Falling raw jute imports from Pakistan», — «Capital», vol. CXXXXI, 1958, № 3517, suppl., p. 37.

<sup>30</sup> См., например: Kenaf («mesta») in India. 1. A general survey, — «Fibres», vol. XVIII, 1957, № 11, pp. 363, 386; K. K. Chatterjee, *Kenaf («mesta») in India*, 2. «In blends with jute», — (ibid. pp. 364—365). Более того, эксперименты в западных странах показали, что мешки, изготовленные из кенафа, выдерживают испытание на прочность лучше, чем мешки из чистого джута (см.: А. Е. Haager, *Kénaf ou jute? L'Inde doit prendre une décision rapide*, — «Coton et fibres tropicales», vol. XIV, 1959, fasc. 1, pp. 57—58).

джутовой фабрике в Райгархе (Мадхья-Прадеш) холст и мешковина производятся даже целиком из месты<sup>31</sup>.

В условиях высокого спроса на месту крестьяне восточных штатов Индии стали расширять ее посеvy. В 1952/53 г. посевная площадь под местой в Индии составляла менее 200 тыс. га (в том числе в Западном Бенгале лишь 7 тыс. га), а ее производство — менее 125 тыс. т (в том числе в Западном Бенгале — лишь 9 тыс. т)<sup>32</sup>. В 1958/59 г. посевная площадь под местой в Индии превысила 340 тыс. га, а ее производство достигло почти 290 тыс. т<sup>33</sup>.

Особенно значительный рост производства месты наблюдается в Западном Бенгале (см. табл. 4). В 1958/59 г. посевная площадь под этой культурой составила здесь почти 145 тыс. га (более 40% общеиндийской), а ее производство достигло 156 тыс. т (более 50% общеиндийского). Западнобенгальская места по качеству лучшая в стране, а урожайность ее выше, чем джута<sup>34</sup>.

Характерно, что в ряде районов Западного Бенгала рост посевной площади под местой происходит за счет джута. Переход крестьян с джута на месту в последние годы был таким быстрым, что в печати стали даже высказываться опасения, как бы этот процесс не завершился вскоре полным вытеснением джута<sup>35</sup>.

Чем же он объясняется? Выращивание джута в Восточной Индии, в том числе и в Западном Бенгале, сопряжено с большим риском. Значительный ущерб ему наносят нередкие здесь засухи и наводнения. Кроме того, джут подвержен болезням и часто поражается сельскохозяйственными вредителями. К тому же после раздела Индии значительная его часть выращивается в районах, малоприспособленных для этой культуры, что снижает качество волокна. Места плохо переносит затопление, но зато может расти в более сухих районах; она нетребовательна к почве, менее подвержена болезням и не боится сельскохозяйственных вредителей. Поэтому ее выращивание надежнее.

В обычные годы, когда затраты на выращивание месты и джута примерно одинаковы, джут приносит крестьянину несколько большую прибыль, чем места<sup>36</sup>. Однако стихийные бедствия постоянно угрожают повышением затрат на производство джута и падением прибыли. Поэтому в условиях незначительной разницы цен на обе эти культуры западнобенгальские крестьяне нередко склонны часть земли, обычно занятой джутом, использовать для выращивания месты<sup>37</sup>.

<sup>31</sup> См.: P. Sanyal, *Hibiscus fibres and their need for development in India*, — «Jute and gunny review», vol. XI, 1959, № 1, p. 11. Кстати, на джутовых фабриках Андхра-Прадеша при производстве грубой мешковины к джуту добавляется другое волокнистое растение рода *Hibiscus* — розелла *H. sabdariffa* (ibid., pp. 10—11). Однако по возможностям применения в промышленности розелла значительно уступает месте.

<sup>32</sup> А. Е. Наагер, *Kénaf ou jute?...*, p. 59.

<sup>33</sup> «Jute bulletin», vol. 22, 1959, № 2, p. 27.

<sup>34</sup> Второе место после Западного Бенгала в 1958/59 г. занял штат Бихар (посевная площадь под местой около 46 тыс. га, производство около 36 тыс. т), далее следовали Бомбей, Майсур и другие штаты (см. «Jute bulletin», vol. 22, 1959, № 2, p. 27). Однако во всех этих штатах и качество, и урожайность месты значительно ниже, чем в Западном Бенгале, и, что важно, ниже, чем джута. Видимо, это объясняется неправильными методами ее выращивания и худшими природными условиями.

<sup>35</sup> А. Е. Наагер, *Kénaf ou jute?...*, pp. 57—60.

<sup>36</sup> В настоящее время в Западном Бенгале за один маунд (37,3 кг) джута крестьянин получает около 25 рупий, за один маунд месты — около 20 рупий. Хотя урожайность месты несколько выше, чистая прибыль с 1 га джута составляет около 360 рупий против 300 рупий с 1 га месты (см. В. Banerjee, *Mesta cultivation in West Bengal*, — «Geography», vol. XLIX, 1959, pt 3, № 205, p. 206).

<sup>37</sup> При сопоставлении преимуществ и недостатков выращивания месты или джута следует, однако, учитывать и то обстоятельство, что места имеет более длительный период созревания, чем джут.

Таблица 4

ПОСЕВНАЯ ПЛОЩАДЬ ПОД МЕСТОЙ  
И ЕЕ ПРОИЗВОДСТВО В ЗАПАДНОМ БЕНГАЛЕ\*

Год	Посевная площадь, тыс. га	Производство, тыс. т
1952/53	7,2	9,1
1953/54	4,8	6,5
1954/55	52,4	77,7
1955/56	77,2	111,1
1956/57	118,8	146,0
1957/58	118,4	119,1**
1958/59	144,8	156,4
1959/60***	85,6	74,1

\* B. Banerjee, *Mesta cultivation in West Bengal*, p. 206; «Jute bulletin», vol. 22, 1959, № 2, p. 27; *ibid.*, vol. 22, 1960, № 12, p. 249.

\*\* Снижение производства месты в 1957/58 г. объясняется неблагоприятными условиями погоды: длительной засухой во время посева и сильными дождями и наводнениями в период роста.

\*\*\* Причиной нарушения тенденции роста посевной площади под этой культурой явились очень низкие цены на месту в предшествовавший сезон; падение производства месты вызвано сокращением посевной площади под нею и неблагоприятными условиями погоды.

По-видимому, в настоящее время, как полагает Б. Банерджи<sup>38</sup>, наиболее рационально было бы в тех районах, которые идеально подходят для выращивания высококачественного джута, установить цены на джут, значительно более высокие, чем цены на месту, и одновременно обеспечить на землях, занятых во влажное время года под джут, сбор второго урожая продовольственных культур (путем расширения искусственного орошения, внедрения скороспелых сортов и т. п.). В районах же, малопригодных для джута, в частности не подверженных ежегодным затоплениям, где у месты больше шансов, чем у джута, и где ее качество и урожайность могут быть выше, чем у джута, следует поощрять выращивание месты.

Несомненно, широкое использование месты в джутовой промышленности Индии будет еще более содействовать преодолению затруднений с сырьем. Однако это может вызвать далеко идущие последствия, неблагоприятные для Индии (а также и, возможно, в еще большей степени для Пакистана, являющегося крупным экспортером джута-сырца). Дело в том, что если в выращивании джута Восточная Индия и Восточный Пакистан обладают надежной мировой монополией, то для производства кенафа большие возможности имеются и во многих других странах. Например, в настоящее время его с успехом начинают выращивать в различных странах Африки<sup>39</sup>. Удачный опыт Индии может побудить многие другие страны, в том числе и те, которые в больших количествах импортируют джут-сырец и джутовые изделия, также перейти частично или полностью на собственное производство кенафа или на его импорт (при этом, возможно, не из Индии!) и на его потребление в соб-

<sup>38</sup> B. Banerjee, *Mesta cultivation...*, pp. 206—207.

<sup>39</sup> A. E. Haarer and C. R. Harler, *Jute at the crossroads*, — «World crops», vol. 11, 1959, № 3, pp. 107—109; «Jute bulletin», vol. 22, 1959, № 7, pp. 154—155.

ственной джутовой промышленности. В результате спрос на изделия джутовой промышленности Индии может упасть <sup>40</sup>.

Какую роль в обеспечении джутовой промышленности Индии сырьем сыграет места, покажет ближайшее будущее. Так или иначе, как свидетельствуют данные табл. 3 и 4, Индия достигла немалых успехов в обеспечении своей джутовой промышленности собственным сырьем. Показателем этих успехов является также сокращение импорта джута из Пакистана (в тыс. т) <sup>41</sup>:

1947/48 г.	887	1951/52 г.	332	1955/56 г.	266
1948/49 г.	751	1952/53 г.	240	1956/57 г.	115
1949/50 г.	151	1953/54 г.	269	1957/58 г.	115
1950/51 г.	468	1954/55 г.	225	1958/59 г.	32

После десятилетнего перерыва Индия возобновила экспорт джута <sup>42</sup>. Однако в 1959/60 г. импорт джута снова возрос до 112 тыс. т <sup>43</sup>.

Вернемся к положению в джутовой промышленности. Как уже отмечалось, до раздела Индия являлась монопольным поставщиком джутовых изделий на мировой капиталистический рынок. После раздела джутовая промышленность страны столкнулась со значительными затруднениями: Резкая нехватка сырья сделала хроническим значительное недоиспользование существующих мощностей. Усиление конкуренции заменителей джута (прежде всего бумажных и хлопчатобумажных мешков), расширение отгрузки некоторых товаров навалом и, наконец, конкуренция со стороны джутовой промышленности других стран, в частности Пакистана, сильно ухудшили условия реализации индийских джутовых изделий на мировом рынке.

Кроме того, перед Индией встала задача заменить устаревшее и износившееся оборудование джутовых фабрик современным, так как это позволило бы удешевить производство, улучшить качество, расширить ассортимент и повысить конкурентоспособность джутовых изделий на внешних рынках.

Все эти обстоятельства вызвали падение экспорта, накопление не реализованных запасов готовой продукции и в конечном итоге сокра-

<sup>40</sup> В связи с этим некоторые специалисты считают возможным в интересах Индии объявить, что качество сырья не соответствует фабричным стандартам, запретить ее производство и потребление на фабриках, заставить крестьян выращивать только джут и гарантировать стопроцентное содержание джута в джутовых изделиях (см., например: Kenaf («mesta») in India. In A general survey, pp. 363, 368; A. E. Haager, *Kenaf ou jute?*..., p. 58).

<sup>41</sup> «Jute. A survey of markets...», pp. 60—61; «Falling raw jute imports from Pakistan», p. 37; «Jute bulletin», vol. 22, 1959, № 4, p. 79. — Эти данные, несомненно, свидетельствуют об уменьшении зависимости джутовых фабрик Индии от поставок джута-сырца из Пакистана. Необходимо, однако, учитывать, что некоторое количество джута поступает в Индию контрабандой. Например, в сезон 1956/57 г., по официальным данным, контрабандная торговля джутом составила около 90 тыс. т, по другим данным, — более 180 тыс. т, т. е. превысила официальный импорт. Попытки пакистанского правительства закупить весь джут-сырец в пограничной с Индией полосе шириной 8 км успеха не имели (см. «Falling raw jute imports from Pakistan», p. 37). Чтобы уменьшить контрабандную торговлю, правительство Восточного Пакистана запретило выращивание джута в нескольких граничащих с Индией районах [См.: «Jute bulletin», vol. 21, 1959, № 10, p. 272; «Бюллетень иностранной коммерческой информации» (далее — БИКИ), 9 февраля 1960 г.; см. также: «Commerce», vol. XCVIII, 1959, № 2513, p. 871].

<sup>42</sup> Продажа джута-сырца на экспорт началась еще в декабре 1958 г., а в апреле 1959 г. в Калькутте были отгружены его первые партии для Англии и других стран Западной Европы (см.: «Commerce», vol. XCVIII, 1959, № 2510, p. 717; «The Hindustan times», 6.IV.1959).

<sup>43</sup> См. БИКИ, 27 августа 1960 г.; там же, 9 мая 1961 г.

щение производства. В результате разрыв между потенциальной мощностью джутовых фабрик и фактическим производством еще более увеличился. В этих условиях Ассоциация индийских джутовых фабрик в 1949 г. законсервировала 12,5% своих мощностей. Вскоре после этого джутовые фабрики перешли на сокращенную рабочую неделю, а некоторые из них закрылись.

Увеличение спроса на джутовые изделия, вызванное войной в Корее, оказалось временным. Задание первого пятилетнего плана — довести производство джутовых изделий к 1955/56 г. до 1200 тыс. т, а экспорт — до миллиона тонн — выполнено не было.

Приводим данные о производстве джутовых изделий в Индии (тыс. т)<sup>44</sup>:

1947 г.	1052	1950 г.	836	1953 г.	869	1956 г.	1093
1948 г.	1091	1951 г.	875	1954 г.	928	1957 г.	1030
1949 г.	923	1952 г.	952	1955 г.	1027	1958 г.	1062
						1959 г.	1052

Несмотря на то что в августе 1955 г., сразу же после девальвации пакистанской рупии, правительственная политика снижения экспортных пошлин на джутовые изделия завершилась полной отменой этих пошлин, джутовая промышленность Индии и в настоящее время испытывает серьезные затруднения. В частности, до сих пор бездействует значительная часть оборудования джутовых фабрик: размер неиспользуемого имеющегося мощностей за последние годы колебался, но вплоть до самого недавнего времени не опускался ниже 1/10 общего парка станков, а иногда достигла 14% и даже 19%<sup>45</sup>.

За последние годы предпринимается много усилий по модернизации оборудования на джутовых фабриках для снижения себестоимости производства и повышения качества изделий. Уже в 1958 г. более половины джутовых компаний заменило свыше 40% устаревших прядильных машин современными<sup>46</sup>.

Модернизация джутовых предприятий сопровождалась закрытием некоторых из них. В результате этого численность рабочих, занятых в джутовой промышленности Индии, за последние годы сократилась на несколько десятков тысяч человек<sup>47</sup>. Модернизацию джутовых фабрик предполагается в основном завершить к концу второго пятилетнего плана<sup>48</sup>.

Вторым пятилетним планом Индии (1956—1961) в области джутовой промышленности предусмотрено достичь полного использования существующих мощностей и довести к 1960/61 г. производство джутовых изделий до 1200 тыс. т, а экспорт — до 900 тыс. т в год<sup>49</sup>.

<sup>44</sup> PID, 1951—56, p. 221; «Statistical abstract, India 1955—1956», New series, № 6, Delhi, 1957, p. 674; «Statistical abstract, India 1956—1957», New series, № 7, Delhi, 1958, p. 648; «Jute bulletin», vol. 22, 1959, № 8 & 9, p. 165. — С 1949 г. данные о производстве джутовых изделий относятся только к фабрикам, входящим в Ассоциацию индийских джутовых фабрик, а также к одной фабрике, не являющейся членом Ассоциации.

<sup>45</sup> См.: «Commerce», vol. XCVIII, 1959, № 2518, p. 1070; «Jute bulletin», vol. 22, 1959, № 3, p. 51; БИКИ, 13 февраля и 22 ноября 1960 г. Индийская ассоциация джутовых фабрик приняла решение сократить с 1 мая 1960 г. размер законсервированного оборудования до 9% (см.: «Indian finance», vol. LXV, 1960, № 15, p. 740; БИКИ, 23 апреля 1960 г.), однако в дальнейшем неиспользование мощностей вновь возросло.

<sup>46</sup> «Jute bulletin», vol. 20, 1958, № 11, p. 277.

<sup>47</sup> См.: ibid., vol. 20, 1957, № 9, p. 231; «Commerce», vol. XCIX, 1959, № 2538, p. 801.

<sup>48</sup> «Jute bulletin», vol. 22, 1959, № 8 & 9, p. 170.

<sup>49</sup> PID, 1956—61, p. 358.

Ни по первому, ни по второму пятилетним планам не предполагалось строительства новых или расширение старых джутовых предприятий. Единственным штатом, где в силу особенностей его географического положения, благоприятных природных условий, наличия свободных земель и т. д. правительство Индии дало лицензию на сооружение новой джутовой фабрики, является Ассам<sup>50</sup>.

Для того чтобы правильно оценить будущее джутовой промышленности Восточной Индии, следует иметь в виду, что Пакистан, до раздела не имевший ни одной джутовой фабрики, делает первые шаги по созданию собственной джутовой промышленности. В 1951 г. вступила в строй первая джутовая фабрика, а к концу 1958 г. в Восточном Пакистане уже действовало 13 джутовых фабрик, на которых работало 7030 станков<sup>51</sup>. В 1960 г. производство джутовых изделий в стране достигло 264,7 тыс. т<sup>52</sup>. По второму пятилетнему плану Пакистана намечено довести число станков на джутовых фабриках до 12 тыс.<sup>53</sup>. Пакистанская джутовая промышленность имеет значительные преимущества перед индийской: дешевизна рабочей силы, дешевизна и изобилие высококачественного сырья, более современное оборудование фабрик. Кроме того, пакистанские джутовые фабрики в отличие от индийских имеют возможность не только использовать весь свой станочный парк, но и работать в две и даже три смены. Поэтому есть основания полагать, что в недалеком будущем пакистанская джутовая промышленность явится сильным конкурентом Индии на мировом рынке<sup>54</sup>.

\* \* \*

Раздел Бенгала тяжело отразился и на транспорте Восточной Индии. Ряд железнодорожных мастерских оказался на территории Пакистана. Кроме того, сразу же после раздела в связи с уходом мусульман железные дороги Восточной Индии лишились значительной части квалифицированных рабочих. Например, нехватка кочегаров и машинистов доходила до 45% общей в них потребности<sup>55</sup>. Впрочем, в течение одного года проблема кадров была решена. Значительно хуже обстояло дело с налаживанием нормальных транспортных связей между отдельными частями Восточной Индии, оказавшимися полуизолированными друг от друга.

Как уже отмечалось, главным критерием при установлении границы между Индией и Пакистаном была религиозная принадлежность большинства населения. Руководствуясь этим принципом, комиссия по установлению границ стремилась обеспечить неразрывность территорий с мусульманским и немусульманским большинством. В результате крайне извилистая граница между обоими государствами, не согласованная с естественными рубежами (например, с реками) или не учиты-

---

<sup>50</sup> Ibid., p. 350. — Кроме того, построить джутовую фабрику предполагало и правительство Ориссы, которое вело переговоры с некоторыми владельцами джутовых фабрик в Западном Бенгале о перемещении их предприятий в Ориссу (см. «Jute bulletin», vol. 20, 1957, № 2, p. 35).

<sup>51</sup> «Monthly summary of jute goods statistics», 1958, № 30.

<sup>52</sup> «Statistical bulletin», vol. 9, 1961, № 4, p. 290.

<sup>53</sup> «Jute bulletin», vol. 22, 1959, № 8 & 9, p. 178.

<sup>54</sup> Уже известны случаи, когда джутовая промышленность Пакистана успешно конкурировала с индийской даже на традиционных индийских рынках сбыта (см., например: «Raw jute self-sufficiency creates new problem for India». In: «Annual review of trade, commerce and industry», — «Capital», vol. CXXXIII, 1959, № 3589, suppl. p. 137).

<sup>55</sup> C. N. Vakil, *Economic consequences of divided India...*, pp. 406—407.



вавшая транспортно-экономических условий, нарушила единство многих основных водных и железнодорожных путей сообщения<sup>56</sup>.

Большая часть Бенгальско-Ассамской железной дороги, соединяющей Калькутту с Северным Бенгалом и Ассамом, отошла к Восточному Пакистану. Следует также учесть, что на всем протяжении Ганга в пределах Бихара и Западного Бенгала не было ни одного моста.

Раздел Бенгала нарушил также единство главной индийской водно-транспортной системы Ганг—Брахмапутра. Чтобы понять важность этого водного пути, достаточно привести следующие данные. В 1955 г. только одна крупнейшая в Индии пароходная компания «Джойнт стирмер компани» доставляла по воде из Ассама и Трипуры в Калькутту более 800 тыс. т различных грузов, в том числе более 84 тыс. т джута-сырца и 175 тыс. т чая; в настоящее время по воде в Калькутту доставляется 95% ассамского чая<sup>57</sup>. Однако после раздела значительная часть этой воднотранспортной системы проходит по территории Пакистана.

Из сказанного выше становятся понятны те трудности, с которыми столкнулись Северный Бихар и Северный Бенгал. Но в особенно тяжелом положении оказался, конечно, Ассам, практически отрезанный от остальной части Индии.

Штат Ассам — крупный производитель джута, в котором стали остро нуждаться западнобенгальские джутовые фабрики, и главный производитель чая в стране (более 150 тыс. т в год). Экспорт чая, значение которого для экономики Индии общеизвестно, после потери Индией порта Читтагонг осуществляется целиком через Калькутту. Ассам — крупный производитель нефти, которая почти целиком потребляется за его пределами. Наконец, Ассам обладает излишками продовольствия. С другой стороны, штат нуждается в завозе товаров широкого потребления, удобрений, угля и т. д. Естественно, что экономические, политические и стратегические интересы Индии требовали скорейшего принятия ряда мер по обеспечению нормальных транспортных связей с Ассамом. Это было отчетливо доказано во время застоя в торговле, когда Пакистан отказался пропустить через свою территорию ассамский джут и чай и когда чай пришлось доставлять из Ассама в Калькутту на самолетах<sup>58</sup>.

Узкая полоска земли, связывающая Ассам с Западным Бенгалом, имеет пересеченный рельеф. В период муссонных дождей, длящихся более шести месяцев в году, местные горные реки и речки превращаются в опасные бурные потоки. В 1949 г. в исключительно трудных условиях была построена железная дорога от Кишанганджа в Бихаре до Факирграма на Ассамской железной дороге общей протяженностью около 320 км, с шириной колеи 1 м. Дорога была полностью введена в эксплуатацию в январе 1950 г.

Нужно, однако, отметить, что новая железная дорога облегчила, но далеко не ликвидировала затруднения в транспортных связях с Ассамом. Из-за ее малой пропускной способности ассамский чай по-прежнему приходится перевозить в Калькутту по водному пути через Пакистан. К тому же за последние годы в период муссонных дождей эта дорога несколько раз выходила из строя, так как бурные потоки размывали полотно и разрушали мосты. Поэтому большой интерес для Индии имеют планы строительства магистральной железной дороги из

---

<sup>56</sup> См. О. Н. К. Spate, *The partition of the Punjab and of Bengal*, — «The geographical journal», vol. CX, 1948, № 4—6, pp. 212—215.

<sup>57</sup> «Water transport in N.—E. India», — «Bhagirath», vol. IV, 1957, № 1, p. 49.

<sup>58</sup> A. Gutfield, *Die Wirtschaftsstruktur der Indischen Union*, Berlin, 1952, S. 14.

Ассама (Дхубри) в Западный Бенгал. Проект предусматривает, что она будет иметь широкую колею (1676 мм) и пройдет по территории, которой меньше угрожают летние ливни<sup>59</sup>.

Большое значение для экономики Восточной Индии, особенно Бихара, имеет новый железнодорожный мост через Ганг близ важного транспортного центра Мокамех (в Бихаре, между городами Патна и Монгхир). Постройка этого моста, вступившего в строй весной 1959 г., значительно облегчает транспортные связи Северного Бихара и отчасти Северного Бенгала с соседними районами Индии<sup>60</sup>. Достаточно сказать, что, по утверждениям печати, до постройки моста в Мокамехе уголь из долины Дамодара было легче перевозить в Дели, чем в соседние дистрикты Северного Бихара<sup>61</sup>.

На повестку дня поставлен также вопрос о строительстве на Ганге огромной плотины близ Фаракки<sup>62</sup>. Сооружение этой плотины обеспечит прямую железнодорожную и шоссейную связь между левобережьем и правобережьем нижнего Ганга. Проектом предусмотрено также строительство близ плотины судоходного канала Фаракка — Джангипур и обводнение реки Бхагиратхи, с тем чтобы открыть прямой судоходный путь от Калькутты по Бхагиратхи к Гангу, который в настоящее время возможен только через территорию Пакистана, по Падме.

Раздел Бенгала вызвал затруднения и в ряде других отраслей хозяйства Восточной Индии. Например, бумажная промышленность Восточной Индии, основным источником сырья для которой служит бамбук, была отрезана от главного района бамбуковых лесов, отошедшего к Пакистану. Чайные плантации Ассама и Северного Бенгала также испытывали значительные затруднения в транспортировке продукции к Калькутте и т. д. Однако размер статьи не позволяет нам уделить внимание остальным отраслям хозяйства Восточной Индии.

\* \* \*

Итак, к моменту расчленения Индии на востоке страны сложилось определенное территориальное разделение труда между отдельными районами, при котором они взаимозависели друг от друга. Однако при разделе страны английскими колонизаторами соображения экономической целесообразности в расчет не принимались. Искусственно проведенная граница оторвала главные районы производства сырья от главных районов его переработки и нарушила некоторые сложившиеся хозяйственные связи. Раздел имел также своим следствием массовое переселение индусов из Восточного Пакистана в Индию. Все это породило ряд сложных проблем для экономики штатов Восточной Индии, разрешение которых требовало и требует значительных усилий.

<sup>59</sup> «A letter from I.T.P.A. to the Hon'ble Minister of railways», — «The Assam review and tea news», vol. 43, 1955, № 11, pp. 803—805.

<sup>60</sup> См. «Ganga bridge», — «Industrial India», vol. 10, 1959, № 5, pp. 41—60; «Eastern Railway magazine», vol. VIII, 1959, № 5, pp. 17—32.

<sup>61</sup> «Commerce», vol. XCII, 1956, № 2348, p. 400.

<sup>62</sup> См. L. Mitra, *Faracca barrage*, — «Geographical review of India», vol. XIX, 1956, № 1, pp. 47—48.