

ПОСВЯЩАЕТСЯ  
ДВАДЦАТИПЯТИЛЕТИЮ  
НЕЗАВИСИМОСТИ ИНДИИ  
(1947—1972)

DEDICATED  
TO THE 25TH ANNIVERSARY  
OF INDIA'S INDEPENDENCE  
(1947—1972)

АКАДЕМИЯ НАУК СССР  
ВОСТОЧНАЯ КОМИССИЯ ГЕОГРАФИЧЕСКОГО ОБЩЕСТВА СССР

# СТРАНЫ И НАРОДЫ ВОСТОКА

Под общей редакцией  
члена-корреспондента АН СССР  
Д. А. ОЛЬДЕРОГЕ

ВЫП. XIV

**ИНДИЯ — СТРАНА И НАРОД**  
**Книга 3**



ИЗДАТЕЛЬСТВО «НАУКА»  
*Главная редакция восточной литературы*  
Москва 1972

Т. Б. Лахири<sup>1</sup>

## ОСОБЕННОСТИ УРБАНИЗАЦИИ ШТАТА ЗАПАДНАЯ БЕНГАЛИЯ<sup>2</sup>

Общие сведения о штате Западная Бенгалия. Накануне провозглашения независимости Индии в 1947 г. старая провинция Бенгалия была разделена на две части, одна из которых — Западная Бенгалия — стала штатом Индийского Союза.

Западная Бенгалия относится к числу сравнительно высокоразвитых штатов. Территория ее — 88 тыс. кв. км, население в 1961 г. составляло 35 млн. человек<sup>3</sup>. Плотность ее населения в 1961 г. была 399 человек на 1 кв. км при среднеиндийской величине 133 человека<sup>4</sup>. Около 21,9% работающего населения штата было занято в промышленности против 14,5% в среднем по Индии. Положение Западной Бенгалии по основным экономическим показателям отражено в табл. 1.

Т а б л и ц а 1

Положение Западной Бенгалии по некоторым экономическим показателям

### А. Внешняя торговля Индии по таможенным зонам

Таможенная зона	Экспорт				Импорт			
	1961/62 г., тыс. т	%	1962/63 г., тыс. т	%	1961/62 г., тыс. т	%	1962/63 г., тыс. т	%
Калькутта . . . . .	2958,8	46,1	3266,1	47,1	4 628,0	41,2	3 431,7	31,9
Бомбей . . . . .	1548,1	24,1	1524,6	22,0	4 335,1	38,7	5 072,3	47,1
Мадрас . . . . .	1017,0	15,9	1043,3	15,0	1 443,9	12,9	1 435,9	13,3
Вся Индия . . . . .	6420,7	100,0	6936,9	100,0	11 216,2	100,0	10 770,9	100,0

<sup>1</sup> Д-р Тарун Бикас Лахири (род. 1 января 1934 г.) — известный индийский экономико-географ и урбанист. Окончил географический факультет Калькуттского университета. Преподавал географию в университете «Вишва Бхарати» и в «Президенси Колледж», а затем, в 1962 г., перешел на работу в Калькуттскую метрополитенскую плановую организацию при правительстве штата Западная Бенгалия (Департамент развития и планирования). В настоящее время — технический руководитель проекта регионального развития Халдна. В 1969 г. избран президентом Всеиндийского института экономической географии. Автор многочисленных статей по экономической географии Индии, особенно — по географии населения Западной Бенгалии.

<sup>2</sup> Перевод с англ. Б. П. Супруновича.

<sup>3</sup> По переписи 1971 г., население штата — 44 440 тыс. человек. (Прим. перев.)

<sup>4</sup> По переписи 1971 г., 507 и 182 человека на 1 кв. км соответственно. (Прим. перев.)

Б. Производство чугуна и стали в 1962 г.

Штат	Сталь		Чугун	
	тыс. т	%	тыс. т	%
Западная Бенгалия .	2141,9	37,2	1097,4	30,0
Бихар . . . . .	1759,7	30,5	1118,7	36,6
Мадхья Прадеш . .	1147,0	19,0	510,8	14,0
Вся Индия . . .	5764,0	100,0	3564,4	100,0

В. Производство угля и электроэнергии в 1963 г.

Штат	Уголь		Электроэнергия	
	тыс. т	%	млн. квч·ч	%
Западная Бенгалия .	19 546,5	29,2	3 346,3	13,8
Бихар . . . . .	32 187,9	48,1	1 980,4	8,2
Махараштра . . . .	934,7	1,4	4 135,6	17,1
Мадрас . . . . .	982,4	1,5	2 838,7	11,7
Мадхья Прадеш . .	7 946,6	11,9	99,6	4,1
Вся Индия . . .	66 890,0	100,0	24 221,1	100,0

*Исторический обзор экономического развития городов.* Важные изменения в городской сети штата происходят с середины XIX в. До этого времени города штата представляли собой в основном торговые и ремесленные центры. Размещение этих центров диктовалось главным образом пересечением внутренних водных путей и важных сухопутных дорог. Старые города поддерживали равновесие между городским и сельским населением, и городское и сельское хозяйство до середины XIX в. было органически взаимосвязано.

Однако в результате мер, принятых директорами британской Ост-Индской компании, эти старые деловые торговые и промышленные центры начали приходить в упадок. Ост-Индская компания запретила вывоз многих товаров из портов Бенгалии. В результате местные производства, которые пользовались большой известностью далеко за пределами Бенгалии, начали разрушаться. Экономический кризис постепенно привел к упадку процветавших ранее городов.

С другой стороны, Ост-Индской компанией была введена в Бенгалии совершенно новая система массового производства. Центры этого производства (главным образом джутовой промышленности) стали гигантскими магнитами, притягивавшими население со всей страны. Поскольку новая система производства была чуждой для местного населения, жители Бенгалии не хотели работать в этих отраслях промышленности. Рабочая сила прибывала главным образом из относительно менее развитых районов Индии, причем пришлые рабочие соглашались на более низкую оплату труда. Таким образом, новые промышленные центры превратились в фокус межпровинциальной миграции. Индустриальные города Западной Бенгалии до сих пор несут на себе отпечаток этого.

Новая система производства принесла также изменения социологического порядка. Прежде промышленность была большей частью кустарного, домашнего типа, и в ней могла участвовать вся семья. При новой же системе был необходим лишь взрослый, работающий

постоянно рабочий. Следовательно, в новых индустриальных городах семьи рабочих рассматривались как обуза и были нежелательны из-за низкой заработной платы, нехватки жилья и т. п. Поэтому новые промышленные районы привлекали преимущественно взрослых мужчин.

Спрос внутри страны на новые промышленные изделия был невелик. Они производились в основном на экспорт. Естественно, что порт должен был стать центром притяжения для этих современных производств. Так выросла Калькутта, укрепившаяся позднее благодаря строительству железных дорог. К концу XIX в. развивались и росли вокруг Калькутты новые промышленные города, в то время как старые центры торговли и местных промыслов приходили в упадок. Ведущее место, которое Калькутта завоевала в Восточной Индии с середины XIX в., она сохраняет до сих пор. Главенствующую роль Калькуттского комплекса подтверждают следующие данные переписи населения 1961 г.:

Территория Восточной Индии . .	236 682 кв. мили
Все население Восточной Индии .	144 720 тыс. человек
Городское население . . . . .	13 400 тыс. человек
Население метрополитенского дистрикта Калькутты (Калькуттская агломерация) . . . . .	6 721 тыс. человек

Население Калькутты в официальных границах было около 3 млн. в 1961 г. Второй город Восточной Индии, столица Бихара — Патна, имел лишь 350 тыс. человек.

*Поляризация городского населения и несельскохозяйственная деятельность.* Уже было указано на высокую степень агломерации в Калькуттском районе. Так, хотя по доле городского населения Западная Бенгалия уступает Махараштре, Тамилнаду и Гуджарату, городское население в штате распределяется крайне неравномерно.

	Все городское население	Крупнейший город	Прочие города
Махараштра . . . . .	11 163 (100%)	4152 (37,2%)	7011 (62,8%)
Мадрас (Тамилнаду) . .	8 990 (100%)	1729 (19,2%)	7261 (80,8%)
Западная Бенгалия . . .	8 541 (100%)	6721 (78,7%)	1820 (21,3%)

Примечательно, что такая степень поляризации городского населения в Западной Бенгалии не имеет равных в Индии. Она соответствует высокой концентрации промышленности. Калькуттский метрополитенский дистрикт (Калькуттская агломерация) охватывает части четырех административных дистриктов. Второй главный промышленный район, Асансол — Дурганур, входит в состав дистрикта Бардван. Крупная промышленность почти отсутствует за пределами этих пяти дистриктов. Остальные 11 дистриктов сосредоточивали 52,2% населения штата в 1961 г., но их доля в общем числе занятых в фабрично-заводской промышленности составляла всего 7,3%. К 1965 г., после пятнадцати лет планового развития, доля этих слаборазвитых дистриктов возросла лишь с 7,3 до 7,4%. Самый значительный рост урбанизации и индустриализации происходит в дистрикте Бардван, и его доля в числе занятых в фабрично-заводской промышленности возросла с 6,3% в 1951 г. до 8,7% в 1965 г. Это подтверждается простым расчетом: в 1951—1965 гг. в крупной промышленности Западной Бенгалии только 15,3 тыс. новых рабочих мест были созданы в отсталых дистриктах, тогда как в развитых дистриктах — 211 тыс. По-видимому,

тенденция к концентрации остается в силе. Из факторов, определяющих продолжение концентрации, особенно важны два: большие неиспользуемые производственные мощности в Калькуттской агломерации и высокая стоимость создания инфраструктуры в новых городах.

Оказалось, что джутовая промышленность, вопреки нехватке сырья и конкуренции синтетического волокна, способна к диверсификации своей продукции и выпуску новых видов изделий. Например, джутовые коврики, которые начали выпускать всего десять лет тому назад, ныне приносят ежегодно на 600 млн. рупий иностранной валюты, главным образом в долларах. Если наладить снабжение джутовых фабрик сырьем надлежащего качества, можно будет использовать простаивающие мощности этих предприятий и укрепить экономику страны.

В Западной Бенгалии насчитывается около 300 фабрик, производящих электротехнические и машиностроительные товары. Большинство их расположено в Калькуттской агломерации. Производственные капиталовложения в эти предприятия составляют около 1 млрд. рупий, а их валовая продукция оценивается в 1,5 млрд. рупий.

Следующие данные показывают, как мало используются мощности в основных отраслях машиностроения и металлообработки (%):

	1965 г.	1966 г.	1967 г.
Металлоконструкции . . . . .	76,3	66,9	39,8
Стальные трубы . . . . .	88,3	82,4	57,7
Литье и поковки . . . . .	67,4	49,0	48,1
Цинковый прокат . . . . .	91,7	84,8	18,8
Железнодорожные вагоны . . . . .	85,3	55,8	42,2
Трейлеры . . . . .	154,2	70,3	60,1
Водопроводные трубы . . . . .	63,6	86,0	62,7
Прядильное оборудование . . . . .	136,4	83,6	78,6
Металлорежущие станки . . . . .	76,3	81,2	70,4

Капитальные затраты, необходимые для создания производственных возможностей в новых городах, включая водоснабжение, канализацию и т. д., представляют действительно тяжелое бремя с точки зрения экономики нынешнего дня. В то же время расходы на душу населения сокращаются с увеличением его численности. Это способствует росту существующих городов и препятствует развитию новых городских центров (табл. 2).

Таблица 2

Стоимость инфраструктуры в расчете на душу населения для новых индийских городов (в рупиях) при проектируемом населении, тыс. человек

Город	Проектируемое население	Приобретение земли, обследование, подготовка строительной площадки	Водоснабжение	Канализация и осушение почвы	Электрификация и освещение улиц	Гражданское строительство (кроме жилищного)	Всего
Чандigarх . . . . .	150	23	175	208	29	215	650
Бихар . . . . .	60	127	136	85	100	305	753
Руркела . . . . .	60	86	172	152	124	200	734
Дургапур . . . . .	70	151	148	145	131	241	816
Пимпри . . . . .	5	35	59	33	...	140	267
Намруп . . . . .	10	155	125	134	115	160	689

Конечно, имеются и определенные преимущества в развитии новых городов. Но здесь инициатива редко исходит от средних и даже крупных промышленников, поскольку их интересы ориентированы преимущественно на рынок и они руководствуются лишь перспективой получения максимальной прибыли. В результате ответственность за развитие новых городов ложится главным образом на правительство, но ограниченность государственных ресурсов сдерживает при нынешней системе это развитие. Низкая продуктивность и малая товарность сельского хозяйства — вот другая причина, тормозящая развитие городов как рыночных центров. Отсталое сельское хозяйство не требует современного обслуживания, включая ремонт и изготовление сельскохозяйственных машин. В результате значительные по величине города — центры обслуживания сельского хозяйства возникают очень редко.

*Миграция и урбанизация.* Большой приток мигрантов в Западную Бенгалию происходит уже много лет. Поскольку в сельском хозяйстве есть избыточная рабочая сила, мигранты концентрируются в основном в городских промышленных центрах. Кроме того, часть мигрантов поглощают плантационные зоны.

Перепись 1961 г. установила, что 46,1% городского населения родилось в месте переписи, 16,9 — в других частях Западной Бенгалии и остальные 37% — мигранты из-за пределов штата. Доля переселенцев неодинакова в различных городах. Например, в Калькутте только 41,3% населения — местные уроженцы, 10,6 прибыли из других частей штата, а 48,1% — из-за пределов Западной Бенгалии. Доля мигрантов зависит от функциональной характеристики города: более индустриальные городские районы показывают большую концентрацию мигрантов.

Раздел Бенгалии положил также начало притоку беженцев. Свыше 4 млн. человек прибыло из Восточной Бенгалии, из них 3 млн. осели в Западной Бенгалии, в том числе 1,5 млн. — в городах (18,3% всего городского населения Западной Бенгалии).

Прочие районы, откуда прибывают мигранты в Западную Бенгалию, — это соседние штаты Бихар и Орисса, а также Уттар Прадеш. Бихар дает главную часть мигрантов, которые составляли в 1961 г. 9,6% всего городского населения Западной Бенгалии. Примечательно, что внутри штата движение населения невелико: лишь 9% городского населения родились в Западной Бенгалии за пределами дистрикта, где они были переписаны.

Миграции ставят серьезную социологическую проблему. Из штата в штат переселяются главным образом мужчины. На тысячу мигрантов из Бихара, Ориссы и Уттар Прадеша приходится менее 350 женщин. Доля женщин лишь немного больше (439 из 1000) среди мигрантов, прибывающих из более отдаленных штатов. Явное несоответствие между мужским и женским населением ведет к тому, что большая часть городского населения Западной Бенгалии лишена семейного уюта, а следовательно, менее заинтересована в благосостоянии места, где они живут и работают. Значительная часть их доходов переправляется на родину. Города Западной Бенгалии теряют вследствие этого часть средств для своего развития. Из-за отсутствия семьи многие из переселенцев не чувствуют себя дома в районах иммиграции и не стремятся к интеграции с местным населением.

*Современная сеть городских поселений.* На общем фоне истории западнобенгальской урбанизации можно рассмотреть основные особенности сети городов.

Города Индии по величине населения делятся на шесть классов: I — 100 тыс. человек и более, II — от 50 до 100 тыс., III — от 20 до 50 тыс., IV — от 10 до 20 тыс., V — от 5 до 10 тыс., VI — менее 5 тыс. В табл. 3 показаны изменения за 50 лет (1911—1961) числа городов и доли (в %) городского населения по соответствующим классам городов.

Т а б л и ц а 3

Число городов Западной Бенгалии и их население

Класс городов	Число городов в 1911 г.	Процент городского населения в 1911 г.	Число городов в 1961 г.	Процент городского населения в 1961 г.
I	2	45,76	12	55,48
II	2	4,43	19	14,93
III	21	25,66	46	17,01
IV	25	15,07	45	7,45
V	22	7,00	50	4,52
VI	9	1,08	12	0,61
Всего	81	100,0	184	100,0

Плотность городского населения убывает в соответствии с уменьшением населения города. В 1961 г. плотность в городах I класса составляла (округленно) 40 тыс. человек на I кв. милю, II класса — 13 тыс., III класса — 7,6 тыс., IV класса — 5 тыс. и VI класса — 3 тыс.

Территориально только три города I класса расположены за пределами Калькуттской агломерации: Кхарагпур, Асансол и Бардван. Центры дистриктов, расположенные более равномерно, в большинстве своем относятся к II или III классу.

*Зависимость между величиной городов и их функцией.* Попытки сопоставить функции и величину городских поселений приводят к определенным выводам. Применяя статистический метод среднего отклонения, находим следующую взаимозависимость:

1. Города с преобладанием функций обслуживания и торговли имеют население от 50 тыс. до 100 тыс.

2. Города — транспортные узлы имеют население от 100 тыс. до 150 тыс.

3. Индустриальная функция городов не связана прямо с их величиной. Промышленными могут быть и небольшой город с населением 51,4 тыс. (Халисахар), и крупный город с населением 512,6 тыс. (Хаура).

Однако взаимозависимость, указанная выше, не может считаться абсолютной, поскольку расчеты сделаны только по 29 городам I и II классов, расположенных в южной части штата.

*Зависимость между плотностью населения и урбанизацией.* Много различных факторов влияет на рост городов: производственные функции, географическое положение, величина территории, плотность населения и др. Но по ряду показателей (доход, объем производства) соответствующие данные в низовом территориальном разрезе не всегда имеются. Однако они косвенно отражаются в показателе плотности населения. Следовательно, можно рассчитать зависимость между плотностью и урбанизацией.

Метод, которым ведется изучение подобного соотношения, предус-



матривает следующее: 1) за низовую единицу принимается полицейский участок; 2) полицейские участки, не имеющие городского населения, исключаются; 3) избранные полицейские участки группируются по плотности населения; 4) по каждой группе высчитываются средняя плотность и средний процент городского населения, а затем изображаются в виде диаграммы. Получается кривая, которая показывает, что имеется определенная связь между плотностью и урбанизацией. При увеличении плотности населения на 1 человека на 1 кв. милю доля городского населения возрастает на 0,00714%.

*Проблемы роста городов.* Ряд факторов, включая экономические, физикогеографические и социальные, сдерживает рост городского населения в штате.

Джутовое производство — важнейшая отрасль хозяйства Западной Бенгалии. Но джут высшего качества произрастает в Восточной Бенгалии. Сильная конкуренция восточнобенгальских джутовых изделий, так же как и нехватка джутового сырья хорошего качества, привела к уменьшению роли джутовой промышленности в Калькутском промышленном узле. В 1951 г. из 552 тыс. человек, занятых на крупных промышленных предприятиях Калькутского метрополитенского дистрикта, 277,5 тыс. работали в джутовой промышленности. Соответствующие цифры для 1963 г. — 666,5 тыс. и 239,6 тыс. Занятость в джутовой промышленности в 1963 г. составляет лишь 86% от уровня 1951 г. Хотя ряд других отраслей производства развивался успешно, кризис в этой крупнейшей отрасли тормозил развитие промышленности в целом.

Другой район, где были сделаны крупные капиталовложения в промышленность, — это Дургапур, расположенный поблизости от каменноугольного бассейна, к северо-западу от Калькутты. Здесь создано много предприятий тяжелой промышленности, в том числе металлургические, коксовые, химические, машиностроительные. Эти капиталоемкие отрасли не требуют очень большого числа занятых, в результате чего к 1961 г., после 13 лет планового развития, население Дургапура достигло лишь 100 тыс. (табл. 4).

Т а б л и ц а 4

**Занятость на предприятиях Дургапура и Калькутты**

	Предприятия Дургапура в 1966/67 г.	Крупные предприятия Калькутской агломерации в 1962 г.
Производительный капитал	4070 млн. рупий	5480 млн. рупий
Выпуск продукции . . . . .	650 " "	6660 " "
Добавленная стоимость . . .	420 " "	2610 " "
Валовой доход . . . . .	250 " "	1730 " "
Занятость . . . . .	50,8 тыс человек	619,5 тыс. человек

Примечательно, что в Калькутском комплексе рентабельность составляет около 32% против 6% в Дургапуре. Дургапурские предприятия требуют 80 тыс. рупий капиталовложений для создания одного рабочего места, тогда как в Калькутском комплексе для этой цели требуется лишь 9 тыс. рупий. Это показывает, что эффективность капиталовложений для разнообразных отраслей Калькутского комплекса намного больше, чем для отраслей тяжелой промышленности, создан-

ных в новых городах типа Дургапура. Но в связи с кризисом джутовой промышленности основа промышленной структуры Калькутского района изменилась. В независимой Индии все большее значение приобретают государственные капиталовложения, а они направляются в первую очередь на развитие базовых отраслей. Большая часть капиталовложений в джутовую промышленность шла из иностранных источников. Из всего этого следует, что рост занятости в городах недостаточен, чтобы ускорить темп урбанизации в штате.

Модернизация сельского хозяйства могла бы усилить рост промышленности. Насосы понадобились бы в сельской местности для нужд малой ирригации, сельскохозяйственные машины — для современных форм сельского хозяйства и т. д. Но спрос на эти товары невелик, поскольку большие территории еще не электрифицированы, а также ощущается нехватка средств. Только солидная многоцелевая организация с четкой долгосрочной программой развития может обеспечить здесь прогресс, но она еще не развернула свою деятельность.

Вторая причина отставания урбанизации — хронический кризис городского благоустройства. Большинство муниципалитетов не имеет возможности для нормального обеспечения горожан водоснабжением и канализацией, школами, лечебными учреждениями и т. п. Существует постоянная нехватка жилья. Так, в Калькутте годовые муниципальные расходы на одного жителя составляют 12 рупий, в Хауре, Дам-Даме, Хугли-Чинсуре, Чандернагоре, Котранге и Уттарпаре — от 7 до 11 рупий, а в остальных городах Калькуттской агломерации — от 2 до 7 рупий (данные за 1961 г.).

Загрязнение р. Хугли наносит огромный ущерб Калькуттскому комплексу. В результате постепенного сокращения притока свежей воды с верховьев и заиливания русла условия судоходства на реке ухудшаются, так что теперь только суда водоизмещением до 10 тыс. т могут заходить в порт Калькутты. Извилистость русла, наличие мелей увеличивают трудности судоходства. Растущая стоимость землечерпательных работ, медленная транспортировка через перегруженную в пределах Калькутты часть реки, малая грузоподъемность судов, сокращение торговли углем удорожают портовые операции в столице штата. Объем грузопотоков в порту Калькутты фактически находится все время на одном уровне, тогда как расходы быстро растут. Такое положение дел мешает росту Калькутты, так как не менее трети ее жителей прямо или косвенно связано с работой порта.

Уже говорилось о существующей в городах диспропорции полов. Естественный прирост в Калькуттской агломерации очень мал, и ее население растет лишь в результате иммиграции. Например, за 10 лет (1951—1961) естественный прирост в Калькутте едва составил 1%, хотя население города возросло за этот период на 8,5%. Число женщин на 1000 мужчин в городах Западной Бенгалии составляло:

	1901 г.	1911 г.	1921 г.	1931 г.	1941 г.	1951 г.	1961 г.
Калькутта . . . . .	518	492	487	468	456	581	612
Хаура . . . . .	584	564	520	537	528	610	644
Все города штата	650	614	591	578	559	660	701

Некоторое выравнивание соотношения мужчин и женщин с 1951 г. объясняется иммиграцией из Восточной Бенгалии, которая осуществлялась семьями. Однако нужно указать, что несоответствие мужского и женского населения, а также замедление естественного прироста менее выражены в небольших городах, которые в 1951—1961 гг. росли быстрее.

*Перспективы урбанизации.* Более высокий темп роста городского населения очень желателен для Западной Бенгалии. Сельская местность перенаселена. Ее экономика выиграет, если избыточная рабочая сила найдет себе применение в городах. Желательно также, чтобы большая часть будущего естественного прироста была поглощена городами.

Существующая неравномерность между концентрацией населения в городах и на других территориях штата должна быть уменьшена. Конечно, это сложная задача, требующая времени, но нужно начать этот процесс. Иначе будет очень трудно сбалансировать региональное развитие. По оценке Государственной плановой комиссии, в менее урбанизированных районах желателен рост городского населения на 7% в год в ближайшие 15 лет, чтобы он мог оказать существенное влияние на развитие этих районов. Однако для урбанизированных частей штата на этот период более целесообразным представляется ежегодный прирост на 3,5%. На этой основе можно сделать очень приблизительный подсчет проектируемого городского населения для различных регионов Западной Бенгалии (табл. 5).

Т а б л и ц а

**Перспективы роста городов Западной Бенгалии**

Регион	Городское население, тыс.		Занятые в промышленности, тыс.	
	1961 г.	1981 г.	1961 г.	1981 г.
Менее развитый регион с важным значением плантаций и лесов (дистрикты Дарджилинг, Джалпайгури и Кочбихар). Городской центр — Силигури . . . . .	340	1 317	15	198
Сравнительно развитой земледельческий регион (дистрикты Западный Динаджпур, Малда, Муршидабад, Надия и Бирбхум) . . . . .	761	2 950	51	442
Промышленно развитой регион (дистрикты Хаура, Хугли, 24 Парганы, Калькутта, Бардван). Главные городские центры: Калькуттская агломерация и Асансол-Дурганпур . . . . .	6891	13 690	948	2250
Сравнительно слабо развитый земледельческий регион (дистрикты Миднапур, Банкура и Пурулия). Главные городские центры: Халдиа, Ххарагпур—Миднапур . . . . .	549	2 127	35	320

Насколько эти проекты окажутся реальными, будет зависеть от способности открыть и использовать необходимые ресурсы. В настоящее время существует и развивается урбанизированная территория, очерчиваемая 160-мильной кривой с тремя основными узлами: Асансол-Дурганпур на западе, Калькуттский метрополитенский дистрикт в центре и строящийся порт Халдиа на юго-западе. Другой центр, который быстро вырос после раздела, главным образом благодаря притоку беженцев, а также вследствие переориентации транспортных путей, связывающих Северный Бихар, северную часть Бенгалии и Ассам,— это Силигури в гималайских предгорьях дистрикта Дарджилинг. Но здесь промышленная база очень слаба, поэтому Силигури трудно состязаться в темпах роста с тремя другими городскими центрами штата.

Асансол-Дурганпур — это сгусток 14 городов, вытянутый полосой в 50 миль. В 1961 г. там насчитывалось около 400 тыс. жителей. Этот

городской комплекс основывается в первую очередь на развитии угольной и металлургической промышленности. В нем прирост городского населения в 1951—1961 гг. был больше, чем в Калькуттской агломерации (40% против 8,5). Около 18% прироста были связаны с иммиграцией. Предполагается, что к 1985/86 г. население Асансолско-Дургапурской агломерации достигнет 1,5 млн.

Калькуттский метрополитенский дистрикт, безусловно, останется надолго первенствующей городской агломерацией. Его население превышало 6,5 млн. в 1961 г.<sup>5</sup>; предполагается, что оно возрастет к 1985/86 г. до 11—12 млн. Вследствие огромной концентрации населения, рыночного характера экономики, преимуществ географического положения и некоторых улучшений в деятельности порта в связи с осуществлением проекта строительства плотины в Фаракке крупнейшая городская агломерация штата сохранит свою роль поляризатора населения. Проект Фаракка близок к окончанию. Ожидается, что после 1971/72 г. часть гангской воды будет проходить через р. Хугли, что улучшит условия судоходства и водоснабжения Калькутты. Новый глубоководный порт Халдиа строится в 60 милях ниже Калькутты на правом берегу р. Хугли. Этот порт будет способен принимать крупные суда грузоподъемностью 60 тыс. т, а затем, после углубления судоходного русла,—свыше 80 тыс. т, Калькутта же может принимать лишь суда грузоподъемностью до 10—12 тыс. т. Ожидается, что Халдиа будет перерабатывать 12—13 млн. т грузов в 1975/76 г. (через Калькуттский порт проходит в среднем 10 млн. т грузов в год). Новый портовый город должен иметь крупную промышленность, включая нефтепереработку, нефтехимию, производство удобрений и машиностроение. По оценке на 1985/86 г., население города Халдиа достигнет 350 тыс.

На оси Асансол — Дургапур — Калькутта — Хаура — Халдиа имеется ряд других процветающих городских центров. Ожидается, что эта ось останется и впредь становым хребтом урбанизации штата. Если удержится существующая тенденция, то едва ли до конца нынешнего столетия тяга к рассредоточению городского населения станет сколько-нибудь заметной. Только в отдаленных территориях, например в Силигури, или в районах важнейших строек, например в Фаракке, могут развиваться зачатки новых ядер урбанизации. Но небольшим городам, расположенным вне основных районов урбанизации, вряд ли представится возможность развить свои экономические и культурные функции и стать значительными городскими центрами.

---

<sup>5</sup> В 1971 г.—7040 тыс. человек. (Прим. перев.)