

ГЛАВА 5

КРАТКИЙ КУРС АМЕРИКАНСКОЙ ГЕОГРАФИИ

ЦЕНТРАЛЬНЫЙ ПРОМЫШЛЕННЫЙ РАЙОН

Промышленность – важнейшая составляющая экономики Соединенных Штатов. Свидетельства тому можно видеть повсюду – одежда, консервы, жилые здания, средства транспорта и коммуникаций и многое другое. Хотя часть промышленных товаров является предметами импорта, основная масса промышленной продукции производится внутри страны. Трудно найти город средней величины, в котором не было бы промышленных предприятий.

Одним из важнейших промышленных районов страны является северо-восток Соединенных Штатов, включая северную часть Новой Англии. С трех сторон границы этого региона определяются долиной р. Огайо, Мегалополисом и южными Великими озерами. Менее четко определена западная граница региона, где он плавно переходит в преимущественно сельскохозяйственный район в южной Индиане, Иллинойсе и далее на запад.

Несмотря на сравнительно небольшую площадь региона и на развитие промышленного производства в других частях США, промышленный центр по-прежнему играет исключительно важную роль в экономической географии страны. Здесь выплавляется большая часть стали, производится значительная часть автомобилей и их комплектующих. Наиболее крупные порты, основные узлы связи и финансовые центры находятся внутри или вблизи этого региона. Политическая столица страны расположена на его границе.

Регион включает в себя две крупнейшие группы городов: Мегалополис и крупнейшие городские районы, расположенные между Милуоки (Висконсин) и Чикаго (Иллинойс) на западе и Кливлендом (Огайо) и Питтсбургом (Пенсильвания) на востоке.

Изучение центрального промышленного района США затрудняется его ярко выраженным двойственным характером. В значительной степени динамичное развитие промышленности обусловлено высокой степенью активности сельского населения, которое создало ресурсы и обеспечило спрос на промышленную продукцию. Успешное развитие сельского хозяйства обусловило развитие торговых центров в регионе, а постепенная механизация сельского хозяйства обеспечила спрос на различные виды сельхозтехники. В конце прошлого века сельскому хозяйству требовались десятки тысяч механических жаток, веялок

и культиваторов. Тракторы, сноповязалки, насосы и более специализированные виды сель-хозтехники и в первой половине XX в. пользовались широким спросом в регионе. Для перевозки гигантских объемов сельскохозяйственной продукции региона потребовалось улучшить и расширить транспортную сеть.

Таким образом, здесь мы имеем дело с географическим районом США, который удобнее всего рассматривать в качестве двух взаимозависимых экономико-географических районов. Один из них – городской, промышленный – будет рассматриваться в настоящей главе. Другой – сельскохозяйственный, включающий в себя малые города и сельские населенные пункты, рассматривается в главе 10.

Обращаясь к теме промышленности, следует ответить на вопрос: какие факторы обусловили столь сложные экономические взаимосвязи в данной части континента? Какие характеристики этого региона способствовали росту тяжелой промышленности и смежных видов хозяйственной деятельности, получившей здесь преимущественное развитие?

ПОЛЕЗНЫЕ ИСКОПАЕМЫЕ

Природа щедро одарила Соединенные Штаты сырьевыми ресурсами. Практически все огромные внутренние равнины окаймляют районы с богатыми залежами металлических руд: Канадский щит на севере и две зоны, вытянутые с северо-востока на северо-запад (Аппалачские горы) и с северо-запада на юго-восток (Скалистые горы). На территории самих равнин расположены залежи высококачественных энергоносителей, в особенности в восточной их части. Таким образом, на относительно небольшом треугольнике сосредоточены почти все минеральные ресурсы, необходимые для тяжелой промышленности.

Кроме того, срединная часть промышленного центра Америки имеет хорошие транспортные пути. Сообщение между богатым полезными ископаемыми Канадским щитом и нефтеносными внутренними равнинами облегчается наличием пяти Великих озер – Верхнее, Мичиган, Гурон, Эри и Онтарио – составляющими вместе уникальный внутренний водный путь. Между Великими озерами есть только два значительных перепада по высоте над уровнем моря: небольшой перепад высотой в 6,7 метра между озером Верхнее и озерами Гурон и Мичиган преодолен

строительством шлюза в Солт-Сент-Мари (Мичиган), вступившего в действие в 1855 году. В обход более высокого перепада между озерами Эри и Онтарио еще в 1829 г. был построен Уэлландский канал в шт. Онтарио, в обход Ниагарского водопада, а в 1825 г. было завершено строительство канала Эри в шт. Нью-Йорк, позволившего направлять часть грузов в обход озера Онтарио. Если не считать этих двух перепадов, озера представляют собой транспортный путь длиной более 800 км, по которому первые поселенцы Америки могли дешево перевозить грузы. Позднее, в XIX – начале XX в. наличие дешевого транспортного пути сыграло решающую роль для перевозки железной руды с Канадского щита в угольные бассейны Иллинойса, Индианы, Огайо, Западной Вирджинии и Пенсильвании. Наличие естественного транспортного пути во многом обусловило развитие промышленности вдоль южных берегов Великих озер.

В сердце промышленного района к западу из богатого углем аппалачского региона течет р. Огайо. Она пересекает раскинувшиеся на сотни километров Великие равнины и впадает в Миссисипи. Огайо имеет десятки притоков, которые питают ее и предоставляют дополнительные транспортные возможности либо непосредственно, будучи судоходными, либо косвенно, поскольку их долины сами по себе представляют собой транспортные пути. Вдоль западной границы промышленного района связь с южными и западными районами обеспечивается Миссисипи с ее притоками.

Сочетание географического положения и минеральных ресурсов настолько уникально, что нередко центральный промышленный район Соединенных Штатов ассоциируется только с этой территорией. Ссылки на «промышленные районы Среднего Запада» и «индустриальное сердце Америки» будоражат воображение, но географически не совсем точны. Центральный промышленный район Америки включает как внутренние промышленные области, так и Мегалополис – городской район, являвшийся главным связующим звеном с промышленными центрами мира.

До 1830 г. городское и промышленное строительство ограничивалось почти исключительно Атлантическим побережьем, в основном районами, непосредственно прилегающими к портам. Поселения европейцев к западу от Аппалачских гор представляли собой разбросанные натуральные хозяйства с небольшим количеством городов. В период с 1830 г. и до начала Гражданской войны в Америке в 1860 г. плотность населения во внутренних районах увеличилась, сельское хозяйство стало более интенсивным и все более товарным, что требовало создания эффективных центров обмена. Характер экономического развития региона нашел отражение в постепенном

смещении транспортных путей по мере строительства железных дорог через Великие равнины.

Американский географ Джон Борчерт разделил эволюцию географии промышленности на четыре периода, соответствующие технологическим изменениям. Он называл их историческими эпохами.

В журнале *«Географик ревью» (Geographic Review)* Борчерт называет первый период (1790–1830 гг.) «эпохой парусных фургонов». В этот период города возникали преимущественно по берегам рек и водоемов. Порты и города Атлантического побережья, возникшие в устьях рек, превратились в крупные городские центры. В континентальной части наиболее бурный рост городов в этот период наблюдался вдоль основных водных артерий – р. Мохок, Великих озер и р. Огайо.

Начало второго периода (1830–1870 гг.) совпало со строительством железных дорог, означавшим революцию в области наземного транспорта. «Эпоха железного коня» первоначально стимулировала дальнейшее развитие существующих портов. Новая сеть железных дорог строилась с ориентацией на портовые города. Кроме уже существующих крупных портовых городов, которые вскоре превратились в Мегалополис, быстро росли такие города, как Питтсбург (Пенсильвания), Цинциннати (Огайо) и Луисвилль (Кентукки) (все на реке Огайо); Буффало (Нью-Йорк), Эри (Пенсильвания), Кливленд (Огайо), Детройт (Мичиган), Чикаго (Иллинойс) и Милуоки (Висконсин) (все в южной части Великих озер); и Сент-Луис (Миссури), Мемфис (Теннесси) и Новый Орлеан (Луизиана) (все на реке Миссисипи).

«Эпоха стальных рельсов» (1870–1920 гг.) была связана с переходом с чугунных на более тяжелые и прочные стальные рельсы, в связи с чем увеличивалась потребность в битуминозном угле, а также с распространением электричества. Быстрее всего росли города, находившиеся на периферии центрального промышленного района. Однако были и знаменательные исключения – многочисленные более мелкие города поблизости от угольных бассейнов, от Великих озер или от железнодорожных магистралей, соединявших крупные города. Эти города оказались жизнеспособными благодаря густой сети железных дорог на пространстве между р. Огайо и Великими озерами. Наиболее яркими примерами являются города Акрон, Кантон и Янгстаун (Огайо). Они расположены между Питтсбургом – городом угля и стали, и Кливлендом – портом, вывозящим железную руду и производящим сталь.

Четвертая эпоха (1920–1960 гг.) была названа автором «эпохой автомобилей и самолетов». Главным результатом развития новых видов транспорта – автомобильного и авиационного – было увеличение мобильности населения

и снижение доли транспортных расходов в общих производственных издержках. Промышленность притягивала к себе города, население которых росло наиболее быстро. Это были по преимуществу города в штатах с мягким климатом (Калифорния, Флорида, Аризона), вдали от традиционных промышленных районов.

После 1960 г. Соединенные Штаты вступили в новый период, который можно было бы назвать «эпохой информационной технологии». По мере того, как экономика США все больше зависит от производства и обмена информацией, средств обработки и передачи информации, будут развиваться те отрасли экономики, для которых не нужны дешевые способы транспортировки тяжелых грузов и большая концентрация населения. Это дает основания предполагать, что факторы, способствовавшие росту городов в промышленном регионе в первые две трети XX в., не будут в последующие десятилетия играть такую же важную роль как и прежде, хотя наличие рынка высококвалифицированной рабочей силы, крупных рынков и сети воздушных сообщений создают благоприятные предпосылки для роста некоторых из этих городов.

ГОРОДА РЕГИОНА

Промышленные города Бостон, Нью-Йорк, Филадельфия и Балтимор и их сателлиты рано превратились в крупные промышленные и финансовые центры, привлекавшие население задолго до того, как США превратились в промышленную страну. Хотя производство на восточное побережье привлекали перспективы безграничного местного рынка, огромных трудовых ресурсов и удобного доступа к водным путям, экономика большинства городов Мегалополиса носила четкий профессиональный характер.

Новая Англия представляла собой исключение в том отношении, что промышленность развивалась одновременно с ростом портов. Судостроительные мощности располагались вдоль берега и порождали бесчисленные вспомогательные производства, необходимые для снабжения предприятия столь сложной индустрии. Когда повсюду в Америке роль фабричной индустрии стала расти, производство в Новой Англии по ряду причин сохранило свое значение, особенно в силу доступности большого количества энергии малых, но многочисленных рек.

Бостон – региональная «столица» Новой Англии – носит на себе многие черты перемен, происшедших в этой части «сердцевины» континента. Производство одежды, кожевенная промышленность Бостона, как и судостроение близлежащего Коннектикута, напоминают о прошлом, но наибольший рост в последние лет 50 наблюдался в производстве электронных компонент и машиностроении. Гавань и расположенное здесь оборудование находятся в отличном состоянии, однако промышленность Новой

Англии ныне отправляет большую часть продукции наземным путем – как на рынки остальной части Соединенных Штатов, так и на юг, к Нью-Йорку, на экспорт через крупнейший порт Мегалополиса.

Мы уже упоминали главенство Нью-Йорка среди гаваней Америки. Как можно было ожидать, промышленность сочла весьма выгодной близость к этому узлу международной торговли и скоплению людей. Импульс был столь силен, что индустриальный «коктейль» Нью-Йорка приобрел чрезвычайное разнообразие. На Манхэттене концентрировалось множество промышленных производств, пока не наступил XX век. Растущая потребность в площадях со стороны «офисного» бизнеса, «поедающего» их еще более интенсивно, постепенно вытеснила тяжелую промышленность на самые окраины нижнего Манхэттена и за границу острова, на затопляемые приливом низины Нью-Джерси, расположенные по другую сторону Гудзона.

Некоторое время в экономике Нью-Йорка преобладает «индустрия офисов». Это – штаб-квартиры десятков компаний и корпораций, концентрация банковской и страховой активности, издательские дома и все прочие центры обслуживания и управления, для функционирования которых нужна всемирная сеть информации и средства, позволяющие быстро передавать отклики по всему миру.

Возможно, что Филадельфия и Балтимор, столь различающиеся своим индустриальным наследием и характером городского строительства, стали проявлять некоторые признаки сближения. Производственная база в Филадельфии почти столь же разнообразна, как и в Нью-Йорке, однако здесь больший акцент сделан на пищевую промышленность, а также судостроение и судоремонт.

Рост индустриальной базы Филадельфии несколько пострадал от наличия всего в 120 км к северу, в Нью-Йорке, лучшей гавани и превосходных путей во внутренние области страны. Но присущие Филадельфии более удобный доступ к угольным и стальным районам западной Пенсильвании, ее внушительные портовые сооружения, наконец, ее давнее наследие политического и культурного центра Соединенных Штатов обеспечили рост Филадельфии и пригородов в рамках Мегалополиса. Напротив, Балтимор всегда находился на периферии ключевого промышленного региона. Как и в Филадельфии, его порт был хорошо связан железными дорогами с угольными и стальными районами внутренней части страны, что получило свое отражение в «индустриальном коктейле» Балтимора. Большое значение для города имеет и транспортное машиностроение.

В Филадельфии и Балтиморе хорошо представлены два других сектора промышленности – производство ме-

таллов и химикатов, которые подчеркивают связи этих регионов по побережью с тяжелой промышленностью внутренних областей страны.

Крупнейшие города другой, большей, части ключевого производящего региона Америки – индустриального Среднего Запада – приобрели свой первоначальный характер в силу местоположения, близкого к богатым минеральным и сельскохозяйственным ресурсам внутренней части континента. Почти все большие города западной части промышленного региона расположены вдоль р. Огайо, ее притоков, либо берегов одного из Великих озер.

Наибольшее значение в развитии городских центров внутренних областей «промышленной сердцевины» приобрело движение металлических руд с окраин Канадского щита к угольным месторождениям западной Пенсильвании и Западной Вирджинии, а также меньшее по масштабам движение угля в обратном направлении. Железную руду добывают у гряды Миссэби в северной Миннесоте и у гряд Годбик, Маркетт, Миноминс в северном Мичигане и Висконсине. Сейчас руду из Миссэби дробят прямо на месторождении, однако в течение десятилетий необработанную руду везли на южные берега озер Мичиган и Эри большими судами, специально предназначенными для Великих озер. Дробленая и необработанная руда доставляется на южный берег Мичигана, в Хэммонд и Гэри Индиане, где этот груз встречается с углем, который везут с больших месторождений Иллинойса по железной дороге на север. Однако большая часть руды отправляется в порты озера Эри. Отсюда ее либо отправляют на юг, прежде всего в «стальные» города р. Огайо, либо переплавляют в сталь в городах, расположенных на озерном берегу. При этом используется уголь, который везут в обратном направлении по железной дороге с месторождений в Аппалачах.

Среди городов внутренних промышленных районов само название Питтсбурга является синонимом стали. Расположенный там, где реки Аллегени и Мононгэла, соединяясь, образуют р. Огайо, Питтсбург имел прекрасный доступ как к редкоземельным материалам, так и к рынкам, находящимся в низовьях реки. Аллегени и Мононгэла собирают воду с богатых углем предгорий Аппалач, а Огайо течет вдоль границ сельскохозяйственной «сердцевины» и впадает в Миссисипи. По мере роста Питтсбурга промышленность, зависевшая от стали, концентрировалась в узкой низине на речных берегах, чтобы пользоваться близостью дешевого речного транспорта. Металлоплавильные, машиностроительные предприятия и прочие крупные потребители стали размещали свои заводы в Питтсбурге и вокруг него. Мощный поток стали в Питтсбурге приносил пользу и близлежащим городам. Янгстаун, Кантон и Стохенвилл в Огайо, Уилинг и Уэй-

тон в Западной Вирджинии, Ньюкасл и Джонстаун в Пенсильвании в некоторой степени участвовали в промышленном росте этого региона и обзавелись производствами стали и сталепродуктов.

Городской и промышленный рост происходил не только в угольном регионе. Чтобы железная руда, которую везли по озерной системе наконец попала в район Питтсбурга, ее приходилось перегружать на железную дорогу в пунктах, расположенных по берегам озера Эри.

Крупнейшим портовым городом на озере Эри был Кливленд. Первоначальный рост Кливленда определил канал, соединявший узкую и извилистую р. Кайяога с притоком Огайо. Хотя город быстро перерос свое небольшое исходное преимущество, его оказалось достаточно, чтобы обеспечить Кливленду лидерство на старте в соревновании с близлежащими городами. Возникшая в результате разнообразная основа промышленности пользовалась близостью озер и основных железных дорог, которые шли с запада на восток и соединяли Нью-Йорк с Чикаго, а сельскохозяйственную «сердцевину» с западом. Рост Кливленда влиял также на близлежащие порты, такие как Лорейн, Аштабула и Коннот в Огайо, на восток – Эри в Пенсильвании, на запад – Толедо в Огайо, а также на связанные с Кливлендом сухопутные центры промышленного роста, например город производства резины в Огайо – Акрон.

Город Буффало (Нью-Йорк) расположен на западном берегу озера Эри. Пшеницу из штатов, расположенных на равнинах, везут к западным Великим озерам и большими объемами доставляют для переработки в Буффало. Те же причины, которые обусловили существование повсюду на берегах озер производства стали и металлов, давали уверенность в том, что значительная часть производства в городе будет связана с той же отраслью промышленности. Использование близлежащего Ниагарского водопада для получения электроэнергии привлекло химическую и алюминиевую индустрию.

Город, расположенный на узком протоке между озерами Гурон и Эри – Детройт – быстро рос только в начале XX в., поскольку был расположен более чем в 80 км к северу от основной железнодорожной магистрали Нью-Йорк – Чикаго. Однако промышленный подъем способствовал росту производства главного наземного конкурента железных дорог – автомобилей, и Детройт приобрел те черты, благодаря которым стал известен более всего. В Детройте и окрестных городах собрались наиболее удачливые производители автомобилей, а высокий спрос на автомобили привлекал в юго-восточный Мичиган множество поставщиков комплектующих.

Милуоки – это меньший из остальных двух городских центров, расположенных на южных берегах Великих озер.

В дополнение к тяжелой промышленности и производству автомобилей, Милуоки – один из ведущих центров производства пива. Так случилось потому, что в конце XIX в. в Висконсине поселилось множество иммигрантов из Германии. Кроме того, в Милуоки расположены значительные мощности пищевой промышленности, поскольку здесь середина «молочного пояса» штата.

Разумеется, ведущим городом внутренней промышленной «сердцевины» является Чикаго. Город приобрел столь большое значение, что в течение многих лет его называли «вторым городом», признавая тем самым, что по численности населения Чикаго (2.725.979 человек в 1990 г.) уступает только Нью-Йорку. Хотя Лос-Анджелес ныне обошел Чикаго по числу жителей, неформальная столица Среднего Запада остается крупнейшим городским центром внутренних районов Соединенных Штатов.

Раскинувшийся вдоль юго-западного берега озера Мичиган, Чикаго занимает оптимальное положение для перемещения людей и грузов между озерными транспортными путями и богатым сельскохозяйственным регионом, лежащим на западе и юго-западе. Строительство канала Иллинойс-Мичиган, который частично проходит через центр города, завершили в 1848 г., чтобы связать Великие озера с речной системой Миссисипи. Через четыре

года железная дорога связала Чикаго с Нью-Йорком, и город стал крупнейшим железнодорожным центром на Среднем Западе.

В конце XIX в. Чикаго поглотил тысячи иммигрантов; от него раскинулась сеть железнодорожных линий в Иллинойс, Висконсин и расположенные за ними сельскохозяйственные штаты. Вокруг больших скотных дворов города развивалась мясопереработка. Другие виды промышленности, например, производство мебели и одежды, располагались здесь, чтобы осваивать растущий местный рынок, а также иметь удобный выход на рынки, расположенные дальше к западу. В начале этого века в районе Чикаго появилась сталеплавильная индустрия – к югу города, однако попрежнему вдоль берегов озера в Иллинойсе и Индиане, имея легкий доступ к не имеющей себе равной железнодорожной сети города.

Будучи к 1890 г. городом-миллионером, до 1910 г. Чикаго удвоился в размерах, а к середине XX в. его население превысило 3 миллиона. С объемами производства в Чикаго может сравниться только громадное многообразие выпускаемой продукции, что хотя бы частично превращает город в эффективный региональный противовес мощным экономическим узлам Мегалополиса. ■

