

РОЗДІЛ 5

ГЕОГРАФІЯ США ГОЛОВНИЙ ПРОМИСЛОВИЙ РЕГІОН

Виробництво є одним із найважливіших видів економічної діяльності у Сполучених Штатах. Це видно на багатьох прикладах – на виробництві одягу, їжі тривалого зберігання, будівельних конструкціях, засобах транспортного та електронного зв'язку та багато чому іншому. Незважаючи на те, що в країні продається багато товарів, вироблених за її межами, власна промисловість домінує на ринку, бо практично неможливо знайти у США більш-менш значного міста, де б якась частина населення не була зайнята у виробництві.

Водночас треба зауважити, що весь північний схід Сполучених Штатів Америки за винятком Нової Англії займає найбільший у державі промисловий район. Він чітко окреслений з трьох сторін – долиною річки Огайо, мегалополісом та південним узбережжям Великих озер. Західні кордони промислового району менш чітко окреслені. На заході він плавно переходить у загалом сільськогосподарські райони південної Індіани, Іллінойсу та інших прилеглих штатів.

Незважаючи на не дуже велику протяжність і на те, що промислове виробництво досить динамічно розвивається по всій території Сполучених Штатів, цей регіон все ж таки зберігає своє надзвичайно важливе місце у розвитку економіки держави. На підприємствах, розташованих на його території, виробляється переважна більшість сталі, транспортних засобів та деталей для їхніх двигунів. У цьому районі або у безпосередній близькості до нього містяться найбільші порти та центри зв'язку, найбільші банківсько-фінансові осередки, зрештою, і столицю держави також розташовано поруч із цим регіоном.

До його складу входить дві величезні агломерації – мегалополіс та група великих міських зон між Мілуокі (Вісконсин) та Чикаго (Іллінойс) на заході і Клівлендом (Огайо) та Пітсбургом (Пенсильванія) на сході.

Зрозуміти суть промислового ядра Америки неможливо, не усвідомивши його подвійний характер. Його індустріальний розвиток значною мірою був забезпечений як продуктами харчування, так і людськими ресурсами завдяки високорозвиненому сільському господарству. Продуктивне сільське господарство вже віддавна забезпечувало стабільне існування і розвиток торгівельних центрів регіону і вимагало подальшого розвитку виробництва різноманітного знаряддя та машин, щоб забезпечити подальше зростання

розвитку сільського господарства. Вже наприкінці минулого століття для потреб сільського господарства тут вироблялися десятки тисяч різноманітних жаток, віялок, культиваторів та інших сільськогосподарських машин. Протягом усієї першої половини двадцятого сторіччя виробництво тракторів, сінопакувальних машин, насосів та різноманітного устаткування для ферм залишалося надзвичайно важливим сектором економіки регіону. Транспортна мережа регіону весь час поліпшувалася та розвивалася для забезпечення постійно зростаючої кількості продукції в аграрному секторі економіки регіону.

Проте вплив сільськогосподарських особливостей регіону на його невеличкі містечка та ферми ми опишемо у розділі 10.

А зараз давайте краще спробуємо з'ясувати, які обставини вплинули на те, що економіка саме цього регіону сформувалася так комплексно і різнобічно, та що саме в першу чергу вплинуло на розвиток важкої промисловості й інших суміжних видів промислового виробництва саме в цьому регіоні.

КОРИСНІ КОПАЛИНИ

Як відомо, на території Сполучених Штатів містяться значні поклади різноманітних корисних копалин. Американські широкі Внутрішні рівнини практично з усіх боків межують із зонами, де зосереджено значні поклади руд різноманітних металів: на півночі це Канадський щит, а по боках дві видовжені зони – одна пролягла з північного сходу на південний захід, це Аппалачські гори, а друга простяглася з північного заходу на південний схід – це Скелясті гори. Важливо також зазначити, що в надрах Великих рівнин, особливо у їхній східній частині, також є значні родовища горючих корисних копалин. Таким чином, можна сказати, що в цьому порівняно невеликому трикутнику зосереджені практично всі мінеральні ресурси, необхідні для розвитку важкої промисловості.

Крім того варто зазначити, що, можливо, як ніде більше у світі, мережа Великих озер – Верхнє, Мічиган, Гурон, Ейрі та Онтаріо – забезпечує прекрасний водний зв'язок між родовищами Канадського щита і покладами палива на внутрішніх рівнинах. Загалом Великі озера з'єднані між собою в одну мережу, і лише у двох місцях наявні незначні перепади рівня води. Так різниця в рівнях між озером Вер-

хнім та озером Гурон і Мічиган становить 6,7 метра, але її подолали ще у 1855 році, збудувавши шлюзи у Солт Сент Мері та у Мічигані.

Значно більший перепад у рівнях води між озером Ейрі та Онтаріо був серйозною перешкодою на шляху розвитку водного транспорту в регіоні, проте його також було подолано з відкриттям каналу Велланд у 1829 році в обхід Ніагарського водоспаду, а також каналу Ейрі в штаті Нью-Йорк (бл. 1825), збудованого взагалі в обхід озера Онтаріо. За винятком цих двох перешкод, Великі озера становлять зручний і дешевий транспортний шлях довжиною понад 800 кілометрів, який інтенсивно використовувався, особливо на початковому етапі розвитку економіки США. Пізніше, у XIX та на початку XX сторіччя, дешевий водний транспорт широко використовувався для перевезення залізної руди з території Канадського щита до вугільних родовищ Іллінойсу, Індіани, Огайо, Західної Вірджинії та Пенсильванії. Без перебільшення можна сказати, що на розміщення великих промислових центрів уздовж південного узбережжя Великих озер перш за все вплинула маловартісність природного водного сполучення. Зсередини цей внутрішній, багатий на кам'яне вугілля Аппалачський регіон перетинає на сотні кілометрів із сходу на захід річка Огайо, перед тим як злитися з річкою Міссісіпі. Десятки приток роблять річку Огайо ще повноводнішою, а найбільші з них творять природну транспортну мережу, будучи судноплавними. Ті ж, що замалі для використання їх безпосередньо як транспортних артерій, все одно полегшують транспортний зв'язок за допомогою своїх рівних річкових долин. На заході цього регіону тече річка Міссісіпі зі своїми притоками, яка також спрощує транспортний зв'язок з південними та західними регіонами країни.

Таке чудове поєднання покладів природних ресурсів з транспортними засобами створило унікальні передумови для формування саме в цьому регіоні ядра американської промисловості. Означення «промисловий середній захід» чи «індустріальне серце Америки» загалом збігаються, але є не зовсім коректними з географічного погляду. Фактично промислове ядро Сполучених Штатів складається з двох частин – індустріального ядра та мегалополіса міської зони, через яку здійснюється прямий торгівельний зв'язок з рештою світу.

До 1830 року розвиток міст та промисловості у регіоні був цілковито зорієнтований на портові міста Атлантичного узбережжя і фактично був їхньою провінцією. Поселення європейців за Аппалачськими горами були надзвичайно розрізненими і мали загалом лише сільськогосподарське спрямування, в той же час міст тут ще майже не було збудовано. Між 1830 роком та початком громадянської війни у Сполучених Штатах у 1860 році кількість населення на цих внутрішніх землях значно зросла, почало динамічно

розвиватися сільське господарство і давати регулярні прибутки, стимулюючи тим самим розвиток міст як центрів обміну. Основою подальшого економічного зростання регіону став розвиток транспортної мережі, особливо залізниць, які почали будувати через внутрішні рівнини.

Визначний географ Джон Борчерт згрупував технологічні інновації, що дуже вплинули на розвиток промисловості Сполучених Штатів, у чотири періоди і назвав їх історичними епохами.

У своїй праці «Географічний огляд» Борчерт назвав ранній період колонізації між 1790–1830 роками епохою вітрила-фургона. Протягом цього періоду будівництво практично всіх міст та селищ було пов'язане з наявністю водних шляхів сполучення. Порти на Атлантичному узбережжі, збудовані у гирлах великих річок, стали найбільшими міськими центрами. Міста також в основному зростали вздовж великих внутрішніх водних шляхів, таких як річка Могавк, Великі озера, річка Огайо.

Другий період – з 1830 по 1870 роки – був ознаменований розвитком залізничного транспорту, який докорінно змінив характер пересування по суходолу. Епоха сталевих коней ще більше вплинула на подальший розвиток вже заснованих портових міст, бо нова залізнична мережа також була зорієнтована на великі портові міста. Однак крім додаткового стимулювання великих портових міст, які згодом сформували мегалополіс, відбулося стрімке зростання таких міст, як Пітсбург (Пенсильванія), Цинцинатті (Огайо) та Луїсвілл (Кентукі) (всі ці міста розташовані на річці Огайо); Буффало (Нью-Йорк), Ейрі (Пенсильванія), Клівленд (Огайо), Детройт (Мічиган), Чикаго (Іллінойс) та Мілуокі (Вісконсин) (всі розташовані на південному узбережжі Великих озер); Сент-Луїс (Міссурі), Мемфіс (Теннессі) та Новий Орлеан (Луїзіана) (всі ці міста розташовані на річці Міссісіпі).

Епоха сталевих рейок (1870–1920) ознаменувалася бурхливим розвитком металургійної промисловості і заміни залізних рейок міцнішими, але важчими сталевими рейками, це в свою чергу підвищило вимоги до видобутку якості вугілля і поширення виробництва електроенергії. Незважаючи на те, що в основному зростали найбільші міста саме промислового ядра держави, одночасно спостерігається помітне, хоча і відносно не таке значне зростання невеликих міст та містечок у зонах видобутку кам'яного вугілля, поблизу Великих озер, а також вздовж залізниць, які зв'язали між собою великі міста. Ці міста виникли на перехрестях залізниць, які густою мережею вкрили весь регіон між річкою Огайо та Великими озерами. Так, наприклад, Акрон, Кантон, Янгстаун, що у штаті Огайо, швидко зростали саме тому, що вони розташовані між вугільно-металургійним містом Пітсбург та залізрудним портом і металургійним центром Клівлендом.

Четвертою епохою був період з 1920 по 1960-і роки, її по праву можна назвати епохою зручного автомобільного та повітряного транспорту. Головним наслідком цих змін у системі транспортного сполучення стало значне підвищення особистої мобільності громадян, а також зниження значення водних перевезень та морського узбережжя для подальшого розвитку виробництва в державі. Почалося розміщення промислових підприємств у найбільш зручних для проживання регіонах країни – у Каліфорнії, Флориді, Арізоні, тобто за межами традиційного промислового регіону.

У шістдесяті роки Сполучені Штати вступили в період, який, очевидно, можна назвати епохою інформаційних технологій. Ефективність американської промисловості почала все більше і більше залежати від обміну інформацією, засоби виробництва та передачі цієї інформації стимулювали розвиток таких галузей промислового виробництва, при яких зникла потреба не лише у дешевих оптових перевезеннях, а й у залученні до нього великих людських мас. Таким чином, ті фактори, які протягом ще перших двох третин двадцятого століття потужно впливали на зростання великих міст, відійшли на другий план протягом наступних десятиліть, проте завдяки високоосвіченим виробничим силам, великим рынкам збуту та розвиненій мережі повітряного сполучення в цих містах і надалі залишатиметься тенденція до подальшого зростання кількості населення.

МІСТА РЕГІОНУ

Оскільки міста Бостон, Нью-Йорк, Філадельфія та Балтимор розвивалися в перші роки після свого заснування переважно завдяки торгівлі та фінансовим операціям, їхнє населення почало стрімко зростати ще задовго до того, як промислове виробництво посіло перше місце в американській економіці. Хоча промислове виробництво розвивалося саме на східному узбережжі завдяки колосальним розмірам місцевого ринку, нескінченному притокові робітників, близькістю водних шляхів сполучення, проте згодом в економічному розвитку великих портових міст мегалополіса відбулася певна спеціалізація.

Нова Англія дещо відрізняється від решти регіонів тим, що тут зростання портових міст відбувалося паралельно з розвитком промисловості. Верфі, розташовані по всьому узбережжю, процвітали, підтримуючи тим самим весь комплекс суміжних видів виробництва. В той час, коли в Америці почали з'являтися перші невеликі фабрики, вони також спочатку набули найбільшого поширення саме на території Нової Англії, де була широка можливість використання сили води невеликих, але стрімких річок.

Розвиток Бостона, визнаного центру Нової Англії, дуже впливав на подальші зміни у цій частині регіону. І хоча виробництво одягу, переробка шкіри чи кораблебудування, поширене також в сусідньому Коннектикуті, як і раніше,

займають важливе місце в економіці регіону, проте за останні 50 років особливе піднесення міста пов'язане передусім з розвитком електронної промисловості та машинобудуванням. І хоча порт та портові споруди залишаються тут у відмінному стані, проте свою основну продукцію підприємства Нової Англії нині відправляють в основному суходолом чи то на внутрішні ринки США, чи то на експорт, але через найбільший порт мегалополіса – Нью-Йорк.

Раніше ми вже говорили про винятковість нью-йоркського порту у порівнянні з іншими природними портами Сполучених Штатів. Як і можна було сподіватися, промислове виробництво почало розвиватись у цьому місті пропорційно до розвитку міжнародної торгівлі, що і викликало постійне зростання кількості населення в його агломерації. Під впливом всіх цих потужних чинників промисловість Нью-Йорка розвивалася надзвичайно різноманітно і динамічно. Ще на початку XX сторіччя на Манхеттені було розташовано багато промислових підприємств. Проте зростаюча потреба у вільних територіях в центрі міста, а ще більше – будівництво нових офісних центрів витіснили промислові підприємства на околиці нижнього Манхеттена або ж взагалі з цього острова до Нью-Джерсі за річку Гудзон.

Протягом тривалого часу Нью-Йорк був чи не найбільшим центром розміщення штаб-квартир американського бізнесу. Тут розташовані головні офіси десятків світових фірм та корпорацій, банківські та страхові об'єднання, видавництва, десятки інших допоміжних та контролюючих установ, що використовують всесвітню інформаційну мережу та інше устаткування, яке дозволяє їм негайно та відповідно реагувати.

В минулому промисловість Філадельфії та Балтимора мала дещо відмінний характер, що відбилося і на забудові цих міст, проте останнім часом вони розвиваються більш-менш за спільним зразком. Промисловість Філадельфії майже так само різноманітна, як і у Нью-Йорку, щоправда, з дещо більшим ухилом у виробництво устаткування для харчової промисловості, будівництва та ремонту кораблів.

Зростання промислової бази Філадельфії завжди трохи гальмувалося наявністю кращого порту у Нью-Йорку та кращою можливістю просування водними шляхами вглиб континенту, всього на відстані 120 кілометрів. Водночас на формування міста, як одного з найбільших у США, вплинули і наявність гарного доступу до вугільних басейнів та металургійних підприємств західної Пенсильванії, і надійність зручного порту та слава одного з перших політичних і культурних центрів Сполучених Штатів. Балтимор також розташований поруч із головним промисловим регіоном держави. Як і Філадельфія, він чудово поєднаний залізницями з вугільними шахтами та металургійними комбінатами.

ми, і промисловість у цьому місті також надзвичайно різноманітна, проте можна сказати, що тут зосереджено велику кількість підприємств із виробництва транспортних засобів.

Варто відзначити, що як у Філадельфії, так і у Балтиморі розвинено ще два важливих види промислового виробництва, а саме хімічна та металообробна промисловість. Їх наявність ніби підкреслює прямий зв'язок промисловості узбережжя з промисловістю внутрішніх регіонів держави.

Характер більшості промислових міст Америки, що належать до так званого середнього заходу, визначається передусім їхнім географічним становищем у глибині континенту, природним середовищем, багатим на мінеральні ресурси, та високорозвиненим сільським господарством регіону. Практично всі великі міста на заході промислового регіону розташовані на берегах річки Огайо чи її приток або на берегах одного з Великих озер.

На розвиток міст та промисловості цього регіону найбільше вплинули перевезення залізної руди з південних регіонів Канадського щита до кам'яновугільних покладів у західній Пенсильванії та західній Вірджинії і дещо менш значний рух кам'яного вугілля у зворотньому напрямку. Залізну руду видобувають також у горах Месабі на півночі Міннесоти та в районі гір Гогебік, Маркета та Меноміні у північному Мічигані та Вісконсині. Нині руду з родовища Месабі збагачують, пресують у кульки на місці видобування, але колись протягом десятиліть незбагачену руду перевозили до південного узбережжя озер Мічиган та Ейрі на великих кораблях, збудованих спеціально для плавання по Великих озерах. Спресовані кульки та руду перевозили до південного узбережжя озера Мічиган у міста Геммонд та Гарі у Індіані, куди привозили в свою чергу, але вже залізницею, вугілля з шахт Іллінойсу. Однак основний потік залізної руди спрямовувався до портів на озері Ейрі. Звідси її простіше було транспортувати на південь до металургійних підприємств у містах на річці Огайо чи переробляти на сталь у прибережних містах, використовуючи вугілля, привезене на північ вантажними поїздами на зворотньому шляху від Аппалачських вугільних родовищ.

Назва одного з найбільших міст регіону – Пітсбург – стала синонімом до слова «сталь». Побудоване при злитті річок Аллегені та Мононгагела, які таким чином дають початок річці Огайо, місто Пітсбург завдяки своєму вдалому розташуванню має чудовий транспортний зв'язок з сировинними регіонами та ринками збуту вниз по річці. Річки Аллегені та Мононгагела протікають через багаті на вугілля відроги Аппалачських гір, а річка Огайо пов'язує його з південними сільськогосподарськими регіонами та річкою Міссісіпі. В міру зростання Пітсбурга промислові підприємства, пов'язані з виробництвом сталі, зводилися на вузькій узбережній смузі, тим самим забезпечуючи собі доступ до

дешевого водного транспорту. Металообробні заводи, машинобудівні підприємства та інші споживачі великих обсягів сталі розташовувалися навколо Пітсбурга. Решта навколишніх міст також розвивалися завдяки потужному впливу сталеварень Пітсбурга. Сусідні міста, такі як Янгстаун, Кантон та Стойбенвілл в Огайо, Віллінг та Верітон у західній Вірджинії, Нью-Касл та Джонстаун у Пенсильванії, брали значну участь у промисловому зростанні цього регіону, розвиваючи виробництво сталі та металообробну промисловість.

Розвиток міст та промисловості у регіоні відбувався не лише за рахунок місцевого видобутку вугілля, але й завдяки постачанню залізної руди через систему озер та її подальше просування залізницями з різних портів уздовж узбережжя озера Ейрі в бік району навколо Пітсбурга.

Найбільшим портовим містом на узбережжі озера Ейрі є Клівленд. Своім заснуванням та швидким зростанням місто Клівленд завдячує будівництву каналу, який з'єднав вузьку та звивисту річку Куягога з одним із притоків річки Огайо. І хоча місто досить швидко переросло своїми функціями цей першопоштовх, проте саме він виділив його з-поміж сусідніх поселень. В результаті тут виникла різнопрофільна промисловість з розвинутою мережею транспортних зв'язків через систему Великих озер, з головними залізницями, прокладеними зі сходу на захід, що зв'язали Нью-Йорк та Чикаго з головною сільськогосподарською зоною на заході. Зростання Клівленда також супроводжувалося зростанням інших портових міст, таких як Лоран, Аштабула, Конейт та Огайо, крім того, воно вплинуло, безперечно, на розвиток міста Ейрі на сході Пенсильванії та Толедо на заході Огайо, а також стимулювало розвиток міст у глибинах суходолу, таких як, наприклад, один з найбільших виробників гуми – місто Акрон у штаті Огайо.

Місто Буффало у штаті Нью-Йорк розташоване на західному узбережжі озера Ейрі. Пшениця з рівнинних штатів перевозиться на західне узбережжя Великих озер, а потім пароплавами до Буффало для очищення і подальшої обробки. Ті самі фактори, які вплинули на поширення металообробної промисловості по всьому узбережжю Великих озер, спричинилися до того, що значна частина промисловості міста також задіяна в цьому виді індустрії. Пристосування енергії водоспадів на річці Ніагарі до видобутку електроенергії вплинуло на розвиток хімічної промисловості та виробництва алюмінію.

Інше місто – Детройт, яке розмістилося на вузькій узбережній смузі між озерами Гурон та Ейрі, почало бурхливо розвиватися лише на початку 20-х років, оскільки воно розташоване за 80 кілометрів на північ від залізниці, яка з'єднувала міста Нью-Йорк та Чикаго. Воно не розвивалося доти, поки автомобільний транспорт не склав серйозної конкуренції у перевезеннях залізничному транспортові,

практично визначивши тим самим добре відоме нам тепер обличчя Детройта. Найкращі автомобілебудівельні підприємства нині зосереджені в Детройті та навколишніх містах, з космічною швидкістю стимулюючи виробництво автомобільних деталей на всій території аж до південного Мічигану.

Менший з двох великих міських центрів, що розмістилися на південному узбережжі Великих озер, називається Мілуокі. Тут представлені різноманітні галузі важкої промисловості та виробництво різних видів автомобільного транспорту, крім того Мілуокі є одним з визнаних центрів броварства, започаткованого тут численними емігрантами з Німеччини, які переселялися у Вісконсин протягом другої половини XIX сторіччя. В Мілуокі також дуже розвинена харчопереробна промисловість, оскільки місто лежить посередині так званого Молочного пасма в цьому штаті.

Чикаго можна вважати головним містом внутрішнього промислового району. Роль цього міста в Америці настільки значна, що протягом багатьох років його називали «Друге місто», оскільки за кількістю населення Чикаго (7 225 979 чоловік у 1990 році) завжди поступалося лише Нью-Йорку. І хоча нині Лос-Анджелес перегнав Чикаго за кількістю населення, все-таки неформальна столиця середнього заходу залишається найбільшим міським утворенням на великих внутрішніх обширах Сполучених Штатів.

Розташоване на південно-західному узбережжі озера Мічиган, місто Чикаго займає прекрасну позицію на шля-

хах переміщення людей та товарів як водними шляхами, так і далі на схід та південний схід по суходолу. Будівництво Іллінойського та Мічиганського каналів, які перетинають центр міста, було завершено у 1848 році, і вони зв'язали між собою Великі озера та всю річкову систему Міссісіпі. Через чотири роки Чикаго було з'єднано залізницею з Нью-Йорком, що зробило його головним залізничним центром середнього заходу.

Протягом другої половини XIX сторіччя до Чикаго переселилися тисячі іммігрантів, які брали активну участь у будівництві цілої радіальної мережі залізниць по всьому Іллінойсі, Вісконсині та навколишніх сільськогосподарських штатах. М'ясообробна промисловість міста сприяла розвитку навколишніх тваринницьких ферм. Інші галузі промисловості – меблева та швейна – також сприяли зростанню місцевого ринку та його просуванню далі на захід. А наприкінці століття в околицях Чикаго почала розвиватися також металургійна промисловість. Вона була розміщена на південь від міста, але так само вздовж узбережжя у Іллінойсі, Індіані на вже прокладених залізничних гілках.

Маючи один мільйон населення у 1890 році, Чикаго його подвоїло вже на 1910 рік і досягло трьох мільйонів на середину 1920-х. Нині, як за обсягом, так і за різноманітністю виробництва, Чикаго становить загалом своєрідну протипагу економічним нововведенням мегалополіса. ■

