# Особенности социально-экономического развития США в последней трети XIX - начале XX в. Выход на первые позиции

В последней трети XIX в. экономика США, в отличие от других стран "первого эшелона" модернизации, росла бурными темпами. В стране к 1880 г. стоимость промышленной продукции в ВВП уже более чем в 2 раза была выше сельскохозяйственной. Если в 1860 г. США производили 17 % мировой промышленной продукции, занимая второе место после Великобритании (32 %), то в 1880 г. удельный вес американской и английской промышленности в мировом производстве уже сравнялся - по 28 %. В 1890 г. США обеспечивали уже 31 % мирового промышленного производства, обогнав "мастерскую мира" Англию, а в 1913 г. - 36 %.

Стремительный рывок американской экономики был обусловлен рядом факторов. Ключевую роль в нем сыграла вторая американская революция, расчистившая путь для быстрого экономического прогресса страны. Ее успешное завершение создало условия для окончательного складывания единого общенационального рынка и бурного развития индустрии в стране.

Большое значение имела демографическая составляющая. Относительно слабая заселенность новых территорий порождала острую нехватку рабочих рук, вызывавшую постоянный приток иммигрантов из Европы. В связи с этим темпы роста населения в США были гораздо выше, чем в других развитых странах. Так, только за последнюю треть XIX в. число жителей США выросло вдвое, а к началу Первой мировой войны еще на треть, в итоге составив 96,5 млн человек (в 1800 г. - 5,3 млн человек). Кроме того, дефицит рабочей силы стимулировал широкое и быстрое внедрение в производство машин и механизмов.

Одновременно с быстрым ростом населения в США достаточно динамично шел процесс урбанизации, способствовавший росту внутреннего рынка и развитию промышленного производства. В 1900 г. в стране уже было 38 городов с населением свыше 100 000 человек (в 1850 г. - 6). Самыми крупными из них были Нью-Йорк (3,4 млн), Чикаго (1,7 млн), Филадельфия (1,3 млн).

Важно отметить и "человеческий фактор". Иммигранты в основном были выходцами их развитых европейских стран, отличавшиеся энергичностью и настойчивостью. Среди них было много способных предпринимателей, талантливых ученых и изобретателей. В этой связи промышленность США получала квалифицированную и недорогую рабочую силу. В то же время с 1870-х гг. в США был ограничен въезд иммигрантов из Южной и Восточной Европы, России, Азии, в большинстве своем составлявших неквалифицированную рабочую силу.

Быстрому росту американской экономики способствовала и эффективная внешнеэкономическая политика страны. США придерживались жесткого протекционизма: все ввозимые товары облагались высокими пошлинами, в то время как отечественная промышленность облагалась щадящими налогами. Причем таможенные пошлины постоянно повышались, что вело к росту цен и на внутреннем рынке.

Развитию американской экономики содействовала и политика правительства США, стимулировавшая широкий приток в страну иностранных капиталов, прежде всего из Западной Европы. В начале XX в. иностранные инвестиции превысили 3,4 млрд долларов.

Высокие темпы экономического роста обусловливались и небольшими военными расходами, поскольку США были самой мощной державой на своем континенте и находились вдали от Европы. В немалой степени этому способствовало наличие богатых сырьевых ресурсов - железных и медных руд, угля, нефти, золота.

Таким образом, успешное завершение буржуазно-демократических преобразований, сосредоточение трудовых и финансовых ресурсов, использование мощной сырьевой базы позволило США в кратчайшие сроки добиться невиданных темпов экономического развития.

Уже в 1860-70-х гг., после Гражданской войны, в США развернулся индустриальный подъем. А в конце XIX - начале XX в. американская экономика переживала подлинный расцвет, который базировался уже на отечественных достижениях науки и техники. Только за 1860-90-е гг. в США было выдано более 440 000 патентов на самые разнообразные изобретения. В эти годы появились такие технические новинки как пишущая машинка К. Шоулса (1868), телефонный аппарат А. Белла (1876), электрическая лампа накаливания Т. Эдисона (1877), стиральная машина Дж. Кохран (1886), киноаппарат и кинопроектор Т. Эдисона и Дж. Истмена (1888) и фотопленка Дж. Истмена (1889), кассовый аппарат Дж. Ритти (1897), В это время появились и стремительно развивались новые отрасли промышленности, заложившие основу индустриального могущества США - нефтедобывающая, нефтеперерабатывающая, сталелитейная, алюминиевая, электротехническая, машиностроительная, химическая, резинотехническая. Невиданных успехов добилось отечественное машиностроение. В 1870-80-х гг. в стране возникли крупные машиностроительные заводы, выпускавшие экскаваторы, автопогрузчики, локомотивы, новейшую сельскохозяйственную технику. Уже на Всемирной выставке в Вене (1873) США продемонстрировали уникальные образцы различных машин и механизмов.

Во многом отмеченные достижения были связаны с быстрым ростом производства и широким внедрением электрической энергии в стране. В 1882 г. была введена в строй первая промышленная электростанция, а в 1896 г. - первая ГЭС на реке Ниагара. В США электричество широко использовалось не только в промышленном производстве, но и в быту. Во многих городах страны улицы освещались электрическими фонарями, появились телефонные и телеграфные линии. Накануне Первой мировой войны совокупная мощность американских электростанций составляла более 5 млн кВт, тогда как суммарная мощность английских, французских и германских электростанций - 3 млн кВт. Энерговооруженность каждого рабочего в США была в 4,5 раза выше, чем в Англии.

В отмеченное время коренные преобразования происходили и в традиционных отраслях промышленности. Подъем переживали металлургия, металлообработка, угледобыча. Впервые в мире швейная, пищевая, обувная и другие отрасли стали переходить на массовое производство унифицированной продукции, пищевых полуфабрикатов и т.п.

Рост промышленного производства в США был тесно связан с решением транспортной проблемы. Ее актуализировало, во-первых, активное освоением земель на Западе, а во-вторых - бурное развитие фермерских хозяйств, сориентированных на рынок и остро нуждавшихся в стабильных путях сообщения. Это вызвало невиданные масштабы железнодорожного строительства в стране. Во второй половине XIX в. железные дороги в США стали наиболее эффективным видом транспорта. В 1860-90-х гг. здесь было построено четыре трансконтинентальных железнодорожных магистрали, связавших восточное и западное побережье. В 1890-х гг. почти 80 % путей были оснащены стальными рельсами, что позволило увеличить скорость движения поездов с 25 до 65 миль/час. Накануне Первой мировой войны протяженность железных дорог в США уже составляла почти половину всей железнодорожной сети мира.

Строительством железных дорог в США занимались крупные частные компании, получавшие от государства весомую поддержку: большие субсидии и обширные земли (на 10 миль в каждую сторону от железнодорожного полотна). В итоге в собственности американских железнодорожных компаний оказались огромные площади зачастую наиболее плодородной земли. Железнодорожное строительство, сопровождавшееся коррупцией и аферами, стало выгодным бизнесом и важнейшим направлением предпринимательской деятельности в США. Этой отраслью поглощалась половина всех промышленных капиталовложений страны.

В США активно создавался и городской железнодорожный транспорт. В 1868 г. в Нью-Йорке был построен метрополитен наземного типа на канатной тяге (в 1890-х гг. заменена электрической), а в 1904 г. здесь же была открыта подземная линия. В середине 1880-х гг. в Балтиморе, затем в Нью-Йорке появились первые в Америке трамваи, ставшие в начале XX в. неотъемлемой частью крупных городов. Строительство городских железных дорог также было очень выгодным бизнесом, поэтому между железнодорожными компаниями шла ожесточенная борьба за приобретение земельных участков в городах, получение различных привилегий от штатов и муниципалитетов.

Значение железнодорожного строительства в США трудно переоценить. Оно стимулировало развитие всей американской индустрии, оказало влияние на все стороны экономической жизни страны. Железные дороги связали все регионы страны в единую хозяйственную систему, содействовали окончательному формированию единого внутреннего рынка, развитию специализации в промышленности и сельском хозяйстве.

Настоящую революцию в американской промышленности произвело создание новой транспортной отрасли - автомобилестроения, которое в начале XX в. стало наиболее перспективной отраслью американской экономики. Как известно, в 1892 г.Г. Форд создал первый автомобиль в США. А в 1903 г. он основал свою компанию "Форд мотор" и начал промышленное производство автомобилей, заложив основы американского автомобилестроения.

Следует заметить, что индустриальный подъем в США базировался в основном на отечественных достижениях науки и техники. Здесь наука действительно являлась производительной силой. Научные лаборатории и небольшие экспериментальные мастерские зачастую становились ядром будущих компаний. Изобретатели продукции, пользовавшейся спросом у населения, могли рассчитывать на финансовую поддержку и быстрое внедрение своих проектов, а зачастую и сами становились предпринимателями. Так, в 1876 г. изобретатель-самоучка Т. Эдисон основал первую в США промышленную лабораторию, сыгравшую огромную роль в разработке технических изобретений. С его именем связано появление в США электростанций, электрического освещения, усовершенствование телефонной связи, создание кинематографа и индустрии грамзаписей. Среди других знаменитых изобретателей выделяются Г. Форд, из простого механика превратившийся во владельца крупнейшей автомобильной компании, фотограф-любитель Дж. Истмен, положивший начало известной компании "Кодак", продавец К. Жиллет, основавший производство безопасных бритв. Богатейшим человеком стал простой аптекарь Дж. Пембертон, разработавший в 1886 г. рецепт кока-колы.

В конце XIX - начале XIX в. большие изменения происходили в сельском хозяйстве США. Вторая американская революция решила важнейшие социально-экономические вопросы: во-первых, уничтожила рабство, а, во-вторых, законом о гомстедах решила аграрный вопрос в пользу свободного "фермерского пути" развития. В итоге к 1890 г. завершился переход свободных земель из государственного фонда в частную собственность. За 1870-1900 гг. площадь обрабатываемых земель и число фермерских хозяйств увеличилась более чем вдвое. Отмеченные перемены имели решающее значение, поскольку создали максимально благоприятные условия для прогресса американского сельского хозяйства.

Кроме того, успешному развитию аграрного сектора США содействовал и ряд других факторов: плодородие почв, быстрый прирост сельского населения, высокий уровень агрикультуры и агротехники, устойчивый спрос на продовольствие и сельскохозяйственное сырье быстро растущего городского населения и перерабатывающей промышленности. Во многом этому способствовало и бурное железнодорожное строительство, благодаря которому формировалась региональная сельскохозяйственная специализация, и продукция быстро поставлялась на внутренний и внешний рынок.

Постоянно растущий внутренний рынок стимулировал американских фермеров быстро осваивать новые земли на Западе, внедрять новую технику, применять передовые технологии. В конце XIX в. в США массовое применение получили сеялки, жатки, молотилки, на полях страны появились первые паровые тракторы, а с 1907 г. - уже с двигателями внутреннего сгорания, стали применяться и зерноуборочные комбайны. Развитие сельского хозяйства США шло в рамках региональной специализации в масштабе страны. Так, на Среднем Западе и в Калифорнии выращивали в основном пшеницу, в Канзасе, Небраске, Айове - кукурузу, в южных штатах - по-прежнему хлопок. Такая специализация способствовала значительному росту производительности труда в американском сельском хозяйстве. Это позволило уже в 1870-х гг. существенно снизить затраты на производство зерна и обеспечить его высокую конкурентоспособность на мировом рынке. В этой связи огромное количество дешевого американского зерна, в первую очередь пшеницы, стало поступать в Европу и вызвало там длительный аграрный кризис. Следует иметь в виду, что этот процесс имел и негативные последствия для многих фермеров в США: снижение более чем в 2 раза цен на американскую пшеницу за границей повлекло за собой разорение средних и мелких хозяйств. Усиление дифференциации фермеров в стране вызывал и процесс концентрации производства и капитала в сельском хозяйстве. В связи с этим в США росло число арендаторов и наемных сельскохозяйственных рабочих: если в 1880 г.2/3 фермеров владели своей землей, то в 1910 г. - только 1/3.

В целом аграрный сектор в США развивался столь же стремительными темпами, как и промышленный. В итоге накануне Первой мировой войны страна занимала первое место в мире по потреблению зерновых на душу населения и одно из ведущих по урожайности и развитию животноводства. Пожалуй, о благополучии аграрной сферы США свидетельствовал и тот факт, что вплоть до 1920 г. сельское население в стране превышало городское. Так, в 1910 г. горожане в США составляли менее 1/2 населения - 43 %, тогда как в Англии они преобладали уже в 1871 г.

Неоспоримые успехи американской экономики отражала и динамика структуры внешней торговли США. Если в 1865 г. доля сырья и готовых изделий в экспорте страны составляла соответственно 70 и 16 %, то в 1913 г. - 40 и 48 %. В 1913-1914 гг. таможенные пошлины начали снижаться, а на многие продовольственные товары они вообще отменялись. Это демонстрировало уверенность американских производителей в конкурентоспособности собственной продукции на мировом рынке. Наряду с экспортом товаров в конце XIX в. заметно вырос и вывоз капиталов, в основном в Канаду и Латинскую Америку.

Бурное развитие экономики США на рубеже веков сопровождалось ускоренной концентрацией производства и капитала и активной монополизацией. Крупные акционерные компании создавались, в первую очередь, в сфере железнодорожного строительства и в новых отраслях промышленности. Это способствовало формированию огромных состояний, ставших впоследствии основой мощных монополий. В конце XIX в. на крупных предприятиях США производилось 67 % всей промышленной продукции страны.

Преобладающими формами монополистических объединений в США стали тресты и концерны, сосредоточивавшие наибольшую производственную и финансовую мощь. Первые американские монополии появились в 1870-80-х гг. среди железнодорожных компаний, поскольку именно здесь сконцентрировался огромный акционерный капитал. К тому же изначально привилегированное положение железнодорожных компаний давало им возможность получать монопольные прибыли. В 1880-90-х гг. между железнодорожными компаниями развернулась острая конкурентная борьба, зачастую с использованием криминальных приемов. В результате к началу XX в. в США образовалось 6 крупнейших железнодорожных компаний, находившихся под контролем пяти семейных кланов (Морганов, Гарриманов, Вандербильдов, Гульдов, Хиллов) и Пенсильванской группы. В их руках было сосредоточено более 73 % всех железных дорог страны.

В 1880-х гг. в американской промышленности начали возникать тресты, устанавливавшие свое господство в различных отраслях производства. Одной из первых крупнейших монополий стала "Стандарт ойл компани", созданная в 1882 г. Дж. Рокфеллером-старшим в нефтеперерабатывающей отрасли. Это был первый трест в истории страны, который быстро подавил всех конкурентов и сконцентрировал в своих руках 90-95 % производства очищенной нефти в стране, а к 1900 г. - 90 % ее экспорта. В 1880-90-х гг. монополизация охватила электротехническую, сталелитейную, текстильную, спиртовую, табачную, сахарную и другие отрасли производства. Так, в сталелитейной промышленности возник трест Э. Карнеги, в электротехнической - образовалась крупнейшая монополия "Дженерал электрик компани". Последняя в начале XX в. попала в сферу влияния банкирской группы Моргана и заняла ведущие позиции в экономике страны. Помимо производства электроэнергии, эта корпорация выпускала и различное электрооборудование.

Особенно бурно процесс монополизации в США развернулся в конце XIX - начале XX в. Если в конце 1890-х гг. в США насчитывалось 60 трестов, то в начале XX в. их число достигло 185. В 1901 г. путем объединения 4 крупных сталелитейных компаний под руководством Дж. Моргана-младшего была создана монополия "Стальной трест", сосредоточившая в своих руках до 43 % производства чугуна и более 65 % производства стали в стране. Автомобильной монополией, по сути, стала и компания Г. Форда. Именно на заводах Г. Форда впервые получили широкое распространение методы научной организации труда, разработанные инженером Ф. Тейлором, и в 1913 г. введена конвейерная система. Такая рационализация содействовала повышению рентабельности и конкурентоспособности предприятия. Благодаря конвейерной сборке автомобили Форда стали доступными для широких слоев населения. Накануне Первой мировой войны его заводы выпускали почти половину общего объема производства автомобилей в стране. В 1908 г.У. Дюрантом была основана автомобильная компания "Дженерал моторз корпорейшн", ставшая основным конкурентом компании Форда. Впоследствии в нее вошли фирмы "Бьюик", "Кадиллак", "Понтиак" и "Шевроле моторз". В начале XX в. в экономике США действовало более 800 трестов. В 1909 г. крупные объединения владели свыше 1/4 общего числа промышленных предприятий страны, в 1914 г. они выпускали более 83 % всей промышленной продукции страны.

Монополизация также охватила и банковскую сферу. Здесь она проходила двумя путями. С одной стороны, крупнейшие промышленные магнаты стали использовать свои доходы в качестве ссудного капитала. Например, трест "Стандарт ойл компани" Дж. Рокфеллера создал свой банк - "Нэшнл Сити банк", который сразу же стал одним из самых крупных в стране. Позже именно на основе этого банка была сформирована мощная финансово-промышленная группа Рокфеллера. С другой стороны, представители крупного банковского капитала, например Дж. Морган, начали приобретать контроль над деятельностью целых отраслей. На рубеже веков эти две финансово-промышленные группы установили контроль над различными промышленными и банковскими компаниями. Накануне Первой мировой войны в их руках было сосредоточено 56 % всего акционерного капитала страны, их представители занимали руководящие посты в 112 банковских, промышленных, страховых и других объединениях. Так, группа Моргана финансировала и контролировала сталелитейное производство, предприятия сельскохозяйственного машиностроения, электротехническую монополию "Дженерал электрик компани", Международную телефонную и телеграфную компанию и др. Под контролем группы Рокфеллера находились предприятия горнодобывающей, электротехнической, газовой и других отраслей. Накануне Первой мировой войны признанным финансовым и деловым центром мира стал Нью-Йорк.

Экономический подъем в США в конце XIX - начале XX в. привел к быстрому социальному расслоению американского общества: 1 % населения владел половиной всего национального богатства страны. Если в конце XIX в.40 % самых богатых людей США происходили из низших слоев общества, то накануне Первой мировой войны уже начали складываться династии миллионеров, которые обособились от остального народа. Огромная концентрация производства и капитала в США привела к тому, что всего несколько финансово-промышленных групп (Рокфеллера, Моргана, Вандербильда, Гарримана) заняли господствующее положение в экономике страны.

Поскольку США долгое время занимались "внутренней колонизацией" новых земель, они опоздали к разделу мира. В этой связи на рубеже веков США серьезное внимание уделяли вопросу сфер влияния. Прежде всего, опираясь на известную "доктрину Монро" (1823), провозгласившую, по сути, принцип "Америка для американцев", они усилили свое вмешательство в развитие латиноамериканских стран. Действия США здесь были направлены против влияния Испании и Великобритании. Так, американские банковские и промышленные компании имели серьезный экономический интерес на Кубе. В 1898 г. под предлогом "защиты" здесь национально-освободительного движения США начали войну с Испанией, по итогам которой за небольшую компенсацию получили острова - Филиппинские, Пуэрто-Рико и Гуам, а также фактически установили протекторат над Кубой. Им также удалось в Панамской Республике получить исключительное право на строительство канала, железных дорог, военных сооружений и использование зоны Панамского канала. В конце XIX - начале XX в. Соединенные Штаты усилили свое присутствие в Мексике, в экономику которой инвестировали 1/4 всех зарубежных капиталовложений. Здесь им принадлежало 58 % предприятий по добыче нефти, 72 % - в металлургии, 80 % железных дорог. В 1905 г. США получили контроль над финансовой системой Доминиканской Республики, в 1911 г. - над экономикой Республики Гондурас. В начале XX в. аграрно-сырьевым придатком США стала и Канада, куда поступали значительные объемы американских инвестиций.

Другим важным направлением экспансии США был бассейн Тихого океана, где шло не только экономическое проникновение, но и происходил прямой захват территорий. Так, в конце 1890-х гг. США аннексировали Гавайские острова. В это же время зоной их внимания стал Дальний Восток. Прежде всего их интересовал Китай как огромный потенциальный рынок для американских товаров. Не имея здесь сферы влияния, в 1899 г. США выдвинули доктрину "открытых дверей и равных возможностей", рассчитывая завоевать китайский рынок. В результате отмеченных приобретений США стали колониальной державой: если в 1877 г. они не имели колоний вообще, то в 1913 г. площадь их колониальных владений составляла 0,3 млн км2 (английских - 29,7).

Таким образом, в 1870-1914 гг. в экономике США происходили глубокие структурные изменения, связанные с переходом на качественно новую техническую базу. Ежегодный прирост ВНП составлял в среднем 4,3 % (в Германии - 3 %, Великобритании - 2,4 %, Франции - 1,1 %). Национальное богатство за эти годы выросло почти в 7 раз. В 1913 г. на долю США приходилось 47 % мирового производства стали и 82 % нефти. Благодаря стремительным темпам экономического роста в начале XX в. США превратились в самую мощную индустриальную державу, что позволило им занять ведущие позиции в мировой экономике.

# Список источников и литературы

1. Макинерни, Дэниел США. История одной страны. - Мидгард, Эксмо, 2009.
2. Иванян Э.А. История США: Пособие для вузов. - М.: Дрофа, 2004.