# 

# 1. Промышленный переворот в Англии

Промышленный переворот, означавший переход от ручного (мануфактурного) к машинному (фабричному) производству, начался в Англии гораздо раньше, чем в других европейских странах. Здесь наиболее эффективно шло первоначальное накопление капитала и формирование рынка труда, налицо были необходимые технические и социальные предпосылки. Кроме того, Англия сумела наилучшим образом распорядиться своими природными ресурсами: запасами железной руды и угля, сырьем для суконной промышленности, морским побережьем для обустройства удобных портов и т.д. Несомненно, революция XVII века также способствовала развитию прогрессивных тенденций в экономике.

Примерно в середине XVIII века были созданы условия для замены ручного труда машинным, перехода от мануфактуры к фабрике, что позволило Англии обогнать все страны Европы и начать новый этап в развитии мировой экономики, основанной на рыночных принципах. Развитие рыночных отношений периода свободной конкуренции породило необходимость создания системы экономических знаний. Пример тому, работы А. Смита.

Одним из важнейших факторов промышленного переворота явились многочисленные технические изобретения, которыми был особенно богат XVIII век. В результате активного накопления капиталов английская промышленность еще в 16 – 17 вв. переживала так называемую малую промышленную революцию.

Внедрение технических изобретений осуществлялось прежде всего в легкой промышленности, поскольку эта отрасль хозяйства не требовала таких огромных капиталовложений, как тяжелая промышленность, к тому же вложенные в нее капиталы оборачивались гораздо быстрее, принося ощутимую прибыль. Это приводило к активному привлечению инвестиций в данный сектор экономики.

В 1760 — 1780-х годах машинами были оснащены суконное и бумажное производство, полиграфия и другие отрасли. Но становилось все более очевидным, что энергия воды (водяного колеса) уже недостаточна для фабричной промышленности и что нужны более мощные двигатели, к тому же независимые от силы падающей воды.

Это привело к изобретению шотландцем Джеймсом Уаттом в 1782—1784 годах паровой машины «двойного действия». Это означало, что машина производила полезную работу при движении поршней в обоих направлениях. Дж. Уатт создал универсальный двигатель для любой отрасли промышленности, и в этом его огромная заслуга. Паровая машина Дж. Уатта была быстро оценена фабрикантами и получила распространение в промышленности. К 1800 году в Англии насчитывалось 320 паровых машин, а к 1826 году их было уже 26 тыс. со средней мощностью в 25 лошадиных сил. И если изобретение прялки «Дженни» и внедрение ее в производство принято считать началом промышленного переворота, то изобретение и внедрение паровой машины Дж. Уатта — началом перехода от мануфактуры к фабрике.

Но отдельные технические новшества не могли радикальным образом изменить всю промышленность. Нужен был массовый переход к фабричной форме производства, который совершался в течение нескольких десятилетий. Все началось с хлопчатобумажной отрасли: в 1769 году Р. Аркрайт построил целую фабрику, оснащенную прядильными машинами, через 10 лет в Англии было уже 20 таких фабрик, а еще через 10 лет — 150. Именно прядильные фабрики были основными потребителями паровых машин Уатта. Но поскольку ткацкое производство отставало от прядильного, строительство полноценных ткацких фабрик, оснащенных механическими станками Картрайта, стало возможным лишь в 1820 — 1830-х годах.

Применение машин привело к повышению спроса на металл для их изготовления. Но рост мощностей металлургии сдерживался недостатком древесного угля, на котором работали плавильные печи. В Англии уже в XVII веке были уничтожены огромные лесные массивы для нужд не только металлургии, но и кораблестроения. Импортировать же лес было очень дорого. В связи с этим Англия была вынуждена ввозить металл из-за границы, в основном из России. В середине XVIII века до 60% потребностей в металле приходилось покрывать за счет импорта. К примеру, в 1788 году из России было вывезено 28 тыс. т железа, в то время как сама Англия выплавила лишь 60 тыс. т. Большое количество железа поступало из Швеции.

Такая практика была признана неэффективной, и это заставляло искать новые виды топлива. Благодаря открытиям семейства английских промышленников, отца и сына Дерби, в 1780-х годах производство черных металлов было переведено в основном на каменный уголь (кокс), что привело к повышению производительности труда в металлургии более чем в 15 раз. В результате производство чугуна в Англии увеличилось с 80 тыс. т в 1790 году до 250 тыс. т в 1825 году. Это позволило Англии превратиться в крупнейшего экспортера металлургической продукции.

Применение кокса, в свою очередь, привело к развитию добычи угля, что также являлось принципиально новым технологическим шагом в индустрии: уголь стал использоваться не только в металлургии, но и в качестве источника энергии для паровых машин. Это способствовало быстрому подъему угольных регионов в Шотландии, Южном Уэльсе, Йоркшире, Ланкашире.

Складывалась своеобразная цепочка взаимного стимулирования производственного развития страны. Спрос на каменный уголь ускорил развитие угольной промышленности – выплавка чугуна и добыча каменного угля возросли в четыре раза. Это в свою очередь подталкивало транспортное строительство.

Увеличение добычи угля сдерживалось недостаточным развитием транспортной системы, основу которой составляли грунтовые дороги. Но перевозка тяжелых грузов гужевым транспортом была очень дорогой: доставка одной тонны угля из Манчестера в Ливерпуль обходилась в 40 шиллингов.

В конце XVIII века был предложен способ твердого покрытия поверхности дорог, что позволило гужевому транспорту беспрепятственно передвигаться в любое время года. Но тем не менее, каналы оставались главным видом транспорта для перевозки тяжелых и громоздких товаров вплоть до появления железнодорожной сети, т.е. до середины XIX века.

Бурный экономический рост на рубеже XVIII—XIX веков привел к резкому увеличению объемов грузоперевозок, с которыми уже не мог справиться имевшийся транспорт. Единственно разумным и эффективным выходом стало внедрение паровой машины на транспорте, и прежде всего на железной дороге.

Паровой транспорт способствовал ускоренному движению товарной продукции, удешевлению экономических связей между регионами страны и заморскими территориями, всемерному развитию внутреннего и внешнего рынка. Строительство железных дорог и развитие парового водного транспорта явились самыми значительными факторами, вызвавшими коренной перелом в экономике и создавшими материальную базу рыночной экономики.

Завершающим этапом промышленного переворота стало создание в Англии машиностроительной отрасли промышленности. Промышленный переворот обычно связывают с принципиально новой техникой. Известно, что первые английские машины были созданы на мануфактурах. Но со временем должна была возникнуть отдельная отрасль по производству станков, машин, механизмов не мануфактурным, а машинным способом, т.е. машиностроение. Для этого нужны были совершенно новые металлорежущие станки: токарный, строгальный, фрезерный, токарно-винторезный и многие другие. Все они появились в Англии в конце XVIII — начале XIX века, но лишь к середине XIX века произошло окончательное становление мощного машиностроения.

**Каковы последствия промышленного переворота**.

Завершение промышленного переворота означало, что Англия окончательно превратилась из аграрной страны в индустриальную державу, что в промышленности восторжествовало основанное на новой технике фабричное производство, способствовавшее быстрому развитию английской экономики. В ходе промышленного переворота Англия стала «мастерской мира», поскольку ее промышленный потенциал во второй половине XIX века оказался самым мощным во всем мире.

В 1860-х годах на долю Англии приходилось около одной трети мировой промышленной продукции, а по выпуску продукции тяжелой промышленности она превосходила соответствующие показатели США, Германии и Франции в четыре-пять раз.

Промышленный переворот привел к коренным преобразованиям в социально-экономических отношениях. Изменилась структура занятости населения: к середине XIX века почти половина трудоспособных жителей страны была занята в промышленности. Главной фигурой среди буржуазии вместо купца, который занимал это место на протяжении нескольких веков, стал предприниматель-промышленник.

Произошли заметные изменения в структуре рынка труда. Поскольку обслуживание простейших машин не требовало высокой квалификации, резко увеличилось использование низкооплачиваемого женского и детского труда, получившее распространение еще в XVII веке.

Увеличение числа машин неизбежно вело в то время к формированию излишков рабочей силы. По официальным данным, в 1870 году в стране насчитывалось 1,3 млн. безработных. В течение 1800 —1870 годов из Англии и Ирландии эмигрировало почти 10 млн. человек. Они направлялись в США, Канаду, Австралию и другие страны мира.

Промышленный переворот повлек за собой стихийные выступления рабочих и ремесленников против ухудшения условий труда. Сначала они принимали характер локальных забастовок, подачи петиций в органы власти и т.д. Весьма своеобразной формой протеста стало движение луддитов, которое оформилось в конце XVIII века. Луддиты видели причины своего тяжелого положения в машинах и потому ломали их, разрушали фабрики, уничтожали сырье и готовую продукцию.

С середины XIX века Англия вступила в полосу экономического подъема, продолжавшегося почти 30 лет. В этот период крупное машинное производство окончательно вытеснило мелкое ремесленное и мануфактурное производство, которое не выдержало конкуренции с фабриками.

Промышленный подъем в Англии сопровождался быстрым развитием транспорта, особенно железнодорожного. Вся территория страны была покрыта густой сетью железных дорог. За 1840— 1870 годы их протяженность выросла с 1,4 тыс. км до 25 тыс. км, или в 18 раз. Особое внимание в Англии уделялось судостроению и судоходству. Здесь впервые среди развитых стран мира стали производиться не деревянные парусники, а цельнометаллические пароходы. Общий тоннаж торгового флота с 1800 по 1870 год увеличился с 2 млн. т. до 5,7 млн. т., что составляло почти 60% от мирового уровня. Это позволило Англии стать «мировым перевозчиком» и зарабатывать таким образом большие средства.

Промышленный переворот оказал большое влияние и на сельское хозяйство Англии. В ходе огораживаний шло постоянное наступление на крестьянство, и в начале XIX века оно окончательно исчезло из социальной структуры. Сельское хозяйство стало функционировать на иных социально-экономических и организационных принципах.

Итак, промышленный переворот в Англии затронул все сферы производства, в том числе и сельского хозяйства, вызвал рост городов и городского населения.

# 2. Промышленный переворот во Франции

Рассмотрим специфические черты промышленного переворота во Франции.

Анализируя начальный период промышленного переворота во Франции, следует отметить, что большое влияние на него оказали революционные события конца XVIII века, в результате которых в стране были созданы необходимые условия для перерастания мануфактурного производства в фабричное: была ликвидирована цеховая система, снизилось значение протекционизма во внешней торговле, усилилась миграция сельского населения в города, сложился рынок рабочей силы для промышленности. Наполеоновские войны способствовали развитию суконного производства, а также повышению спроса на военную продукцию, которую стали выпускать в основном на крупных заводах. Социальное расслоение в деревне привело к росту числа зажиточных крестьян, формирующих повышенный спрос на промышленную продукцию.

Промышленный переворот во Франции во многом отличался от аналогичного процесса в Англии, и, прежде всего тем, что начался он позже и носил более затяжной характер. Несмотря на то, что первые паровые машины (английского производства) появились во Франции еще в конце XVIII века, их массовое применение началось в 1820 —1830-х годах. Завершение промышленного переворота произошло в 1850 — 1860-х годах, когда английская промышленность уже переживала стадию расцвета.

Такое отставание имело множество причин, коренившихся прежде всего в социально-экономическом устройстве Франции. Потребовалось несколько революционных потрясений, чтобы феодальная экономика окончательно уступила место новой хозяйственной системе. К тому же завоевательные походы Наполеона I надолго отвлекали огромные средства и людские ресурсы от народного хозяйства, приводили к неисчислимым экономическим потерям. Негативными последствиями обернулась для французской экономики континентальная блокада, сократившая масштабы распространения английских товаров, и особенно техники.

Промышленный переворот во Франции проходил в первой половине 19 века. Однако подлинный взлет промышленного переворота наметился после революционных событий 1848 г.

В целом удельный вес французской промышленности в ВВП был невелик. Даже в конце XIX века стоимость продукции сельского хозяйства почти в три раза превышала стоимость продукции промышленности. И если Франция отличалась сравнительно высоким уровнем экономического развития, то это означало, что в других странах континента уровень развития был еще ниже.

Изучая промышленный переворот во Франции можно выделить условно два периода: 1830—1840-е и 1850—1860-е годы. В первом периоде шло экстенсивное развитие промышленности за счет появления новых отраслей, а во втором — их качественное совершенствование.

Своеобразным ускорителем промышленного переворота стало железнодорожное строительство, сыгравшее большую роль в развитии экономики. В 1832 году между городами Сент-Этьен и Лион была построена первая железная дорога протяженностью около 50 км. Это явилось началом бурного строительства железных дорог, сразу получившего мощную государственную поддержку: в 1844 году был издан закон о поощрении железнодорожного строительства, с 1859 года правительство стало выступать гарантом при выплате дивидендов железнодорожных компаний.

Благодаря таким шагам уже к концу 1840-х годов в стране было построено около 3 тыс. км железнодорожных путей, а к концу 1860-х— 17,6тыс. км, т.е. их протяженность увеличилась почти в шесть раз. Одновременно с этим строились шоссейные дороги, речные каналы, увеличивалось количество пароходов.

Строительство железных дорог повлекло за собой развитие металлургии. К концу 1860-х годов Франция выпускала 1,3 млн. т чугуна, 900 тыс. т железа и 100 тыс. т стали, причем в 1865 году уже 75% металла было получено с использованием каменного угля. В 1860-х годах широкое распространение получил бессемеровский метод выплавки стали.

В 1850 — 1860-х годах произошли качественные изменения в промышленности, стали создаваться крупные предприятия с широким использованием паровых машин. Этому способствовали целевые государственные кредиты, специальные займы для внедрения новой техники. Если в 1848 году во Франции было не более 4,8 тыс. паровых машин, то в 1869-м — 27,8 тыс., т.е. их количество выросло более чем в пять раз.

Переход к фабричной промышленности происходил и в текстильном производстве. Особую славу по всей Европе приобрела продукция шелкоткацкой промышленности, сконцентрированной в Лионе, где в середине XIX века перерабатывали около 2 млн. кг шелка-сырца ежегодно. Большое развитие получило сукноделие, чья продукция на равных конкурировала с английским сукном. Но наибольшее значение имела хлопчатобумажная промышленность, поскольку дешевые ситцевые ткани пользовались устойчивым спросом среди населения. В течение 1850—1870-х годов потребление хлопка-сырца увеличилось в два раза.

Работа на ткацких фабриках была особенно тяжелой. Продолжительность рабочего дня в среднем составляла 11—13 часов, а на шелкоткацких предприятиях Лиона достигала 15—17 часов в сутки.

И все же по сравнению с Англией и Германией Франция заметно отставала по уровню концентрации производства. В ее промышленности не было мощных индустриальных гигантов, а металлургические заводы компании «Шнейдер-Крёзо», каждый из которых насчитывал более 10 тыс. работников, были всего лишь исключением. В конце 1860-х годов в Париже на одно предприятие приходилось в среднем 4 рабочих, а во Франции — всего лишь 1,7. В общем объеме ВВП преобладала продукция отраслей легкой промышленности.

И хотя городское население с 1780 по 1870 год выросло почти в полтора раза, оно не достигало и 1/3 общей численности страны. Из 15,2 млн. человек самодеятельного населения 7,2 млн. было занято в сельском хозяйстве, 4,7 млн. — в промышленности, 1 млн. — в торговле, 1,3 млн. — в домашнем хозяйстве.

В целом промышленный переворот был завершен к концу 60-х годов. Общий объем промышленной продукции возрос в шесть раз (с 2 млрд. фр. в начале 10-х до 12 млрд. фр. в конце 60-х годов 19 в.). И хотя Франция значительно уступала Англии, ей принадлежало второе место в мире по размерам промышленного производства и общему экономическому потенциалу.

# 3. Промышленный переворот и его последствия для экономики Германии

Рассмотрим начало промышленного переворота.

Запаздывание промышленного переворота в Германии объясняется господством феодальных отношений, наличием сильной цеховой системы и отсутствием единой государственной власти в стране. Вплоть до середины XIX века Германия оставалась типично аграрной страной, и ей было трудно угнаться за своими соперниками. В середине XIX века раздробленная Германия добывала угля в 7 раз, производила чугуна в 10 раз и потребляла хлопка в 30 раз меньше, чем Англия.

Зарождение фабричной системы в Германии можно отнести к рубежу XVIII — XIX веков, когда в Саксонии была применена механическая прялка «Дженни» (1782), сооружена первая в стране паровая машина (1785), а в Силезии установлена первая доменная печь с использованием каменного угля (1796). Но подлинное начало этого процесса совпало с созданием Таможенного союза в 1833 году.

Промышленный переворот в Германии можно условно разделить на два важнейших периода. Первый из них приходится на 1830 — 1840-е годы, а второй — на 1850 – 1860-е. Мощным толчком для индустриального развития на первом этапе было появление хлопчатобумажной промышленности, которая с самого начала создавалась на фабричной основе. Наиболее крупным центром хлопчатобумажного производства стала Саксония, где предприятия работали в основном на пряже, поступавшей из Англии, а центр саксонского ткачества Хемниц весьма эффективно конкурировал с английским Манчестером. В конце 1840-х годов на территориях, входивших в немецкий Таможенный союз, имелось 313 прядилен и 750 тыс. механических веретен.

Значительные изменения происходили в тяжелой промышленности. Появление паровых машин на транспорте, а также широкое использование угля в металлургии заметно повысили спрос на каменный уголь. Интенсивно разрабатывался Рурский угольный бассейн, где добыча угля в 1830 — 1840-х годах выросла в два раза, а во всей Пруссии — с 1,2 млн. т (1824) до 3,1 млн. т (1843).

Особенно быстро стал развиваться Рейнско-Вестфальский промышленный район, где в 1846 году насчитывалось около 200 доменных печей (но только 32 из них использовали каменный уголь). В этом районе было сосредоточено 25% рабочих страны, количество которых в целом по стране резко возросло. Так, за 1800—1848 годы число рабочих, занятых в шахтах, увеличилось в четыре раза (с 25 тыс. до 100 тыс. человек), а в остальных отраслях тяжелой промышленности — в двенадцать раз (с 50 тыс. до 600 тыс. человек). Но следует отметить, что это была лишь начальная стадия промышленного переворота в Германии. Сказывалась и общая экономическая отсталость, и политическая раздробленность, и нерешенность аграрного вопроса.

Материальной основой для начала настоящего промышленного переворота, а также экономического и политического объединения страны должны были стать железные дороги. Но, несмотря на то, что к 1848 году протяженность железных дорог составляла уже 2,5 тыс. км, Германия все еще отставала по этому показателю от Англии и Франции. Первые паровозы и вагоны были английского производства. В 1830—1840-х годах было построено три предприятия по производству локомотивов (в Берлине, Касселе, Хемнице), но их продукция была незначительно представлена на железных дорогах страны. Так, в начале 1840-х годов из имеющихся 245 паровозов лишь 38 были немецкого производства.

Масштабная индустриализация в Германии развернулась лишь после революции 1848 года, которая хотя и не привела к ликвидации помещичьего землевладения и политической раздробленности, но все же способствовала бурному развитию крупной промышленности. Именно 1850—1860-е годы можно охарактеризовать как второй, наиболее важный период промышленного переворота, в ходе которого в целом сформировались рыночные отношения в экономике и страна испытала мощный промышленный подъем. В эти годы промышленность в основном перешла от мануфактурной к фабричной стадии развития.

Более поздний, чем в других европейских странах, переворот проходил стремительно. Только в течение 1860-х годов общая мощность паровых двигателей увеличилась почти в три раза. Особенно быстрыми темпами развивались отрасли тяжелой промышленности: их продукция увеличилась более чем в три раза, в том числе добыча угля — в пять раз, выплавка чугуна — в семь раз и т.д.

По-прежнему, как и в предыдущие десятилетия, большое значение в индустриализации страны имели железные дороги. За 1850-1871 годы длина железнодорожных путей увеличилась более чем в 3 раза (с 6 тыс. до 19,6 тыс. км), число паровозов — в 8 раз, товарных вагонов — в 12 раз. В железнодорожное строительство вкладывались огромные капиталы, поскольку прибыль здесь достигала 15—20%. За указанный период инвестиции в эту отрасль увеличились с 400 млн. до 4 млрд. марок.

Проблема мобилизации капиталов очень остро стояла перед Германией (впрочем, в тот период это была проблема многих стран). Одним из источников финансирования экономики стали выкупные платежи, поступавшие в ходе аграрных реформ. Средством привлечения капиталов служила внешняя торговля хлебом, картофельным спиртом, свекольным сахаром, шерстью. Можно отметить быстрый рост объемов внешней торговли: только за 1850-е годы германский экспорт увеличился более чем в 2,5 раза, а импорт — в 2 раза.

В этот же период закладываются основы кредитной системы страны, создаются акционерные банки и компании. Так, в 50—60-е гг. в Пруссии было создано около 300 горнопромышленных, металлургических, страховых, железнодорожных и других компаний с капиталом около 2,5 млрд. марок.

В результате за 50—70-е гг. промышленность Германии достигла невиданных для XIX в. темпов роста. По этому показателю страна обогнала Англии и Францию. За 50-е гг. объем промышленной продукции удвоился, за 60-е гг. вырос еще в полтора раза.

# 4. Основные предпосылки и особенности промышленного переворота в США

В течение первой половины XIX века американская экономика развивалась невиданно быстрыми темпами, и к 1870-м годам США превратились в одну из ведущих индустриальных держав мира. Каковы же причины и условия такого бурного развития?

Следует отметить, что начало промышленного переворота в США имело ряд особенностей, заметно отличавших его от аналогичного процесса в Западной Европе. Прежде всего, в основе первоначального накопления капитала в США лежали средства, которые вывозились из Англии и других европейских стран. За 1790-1860-е годы ввоз иностранного капитала в США превысил 500 млн долл. Особенно большие инвестиции стали поступать в 1830-х годах, что объяснялось началом широкомасштабного строительства железных дорог.

Еще в 1784 году американское правительство навязало индейцам договор, по которому к США отходили обширные земли южнее Великих озер. Индейцев сгоняли с их исконных земель, отбирали скот и имущество. Поскольку индейцы были не приспособлены к европейской цивилизации, они с трудом привыкали к новым условиям и не соглашались трудиться в качестве рабов на плантациях или в городах на промышленных предприятиях. Позже их стали помещать в специальные резервации.

В 1803 году США купили у Франции Большую Луизиану. В начале XIX века американцы стали активно проникать во Флориду, в 1811 году они оккупировали ее восточную часть, а в 1819 году вынудили Испанию уступить им весь полуостров, принадлежавший ей с XVI века.

В 1823 году пятый президент США Джеймс Монро выступил в Конгрессе с так называемой доктриной Монро, где подчеркивалось, что любые попытки вмешательства европейских государств во внутренние дела Америки будут расцениваться как прямая угроза молодому государству. Кроме того, в этой доктрине содержалось положение о том, что экономическое могущество страны зависит от присоединения новых территорий, в частности на западе и юге Североамериканского континента.

Удаленность от Европы позволяла Соединенным Штатам дистанцироваться от европейских конфликтов, в частности от наполеоновских войн. Одновременно США наживались на поставках воюющим странам оружия, что способствовало успешному экономическому развитию страны. Кстати, этот фактор Соединенные Штаты много раз на протяжении своей истории использовали в своих интересах с выгодой для себя.

Важное значение для развития этой отрасли имело изобретение Э. Уитни в 1793 году хлопкоочистительной машины, которая совершила настоящий переворот в переработке хлопка и заложила основу для бесперебойной подачи пряжи в ткацкое производство.

В 1837 году появилась первая домна с использованием каменного угля в качестве топлива, и до конца 1830-х годов в стране было построено 100 аналогичных доменных печей

В 1847—1857 годах наблюдался заметный рост в металлургии, чему способствовало повсеместное вытеснение древесного угля каменным. В результате большинство доменных печей было переведено на каменный уголь и в течение 1830-1850-х годов производство чугуна выросло в три раза, а добыча угля — более чем в 20 раз.

В 1807 году на реке Гудзон появился первый в мире колесный пароход Р. Фултона. Были построены многочисленные каналы, особенно в районе Великих озер.

К числу особенностей промышленного переворота в США в середине XIX века можно отнести быстрое развитие собственного машиностроения. В это время появились крупные машиностроительные заводы в Нью-Йорке, в городах Пенсильвании, Огайо и друтих штатов Северо-Востока, и в частности паровозостроительные заводы в Питсбурге, Балтиморе, Филадельфии. Особенно высокими темпами развивалось производство сельскохозяйственной техники (сеялок, культиваторов, молотилок и др.), которая требовалась для фермерских хозяйств.

Важным источником финансирования промышленного переворота стали доходы от внешней торговли, основанной на жестком протекционизме. В 1816 году был установлен новый тариф, в соответствии с которым таможенные сборы по отдельным видам товаров были повышены до 30%. Протекционизм в торговой политике оказал благотворное влияние на американскую экономику, а деловые люди страны стали более активно вкладывать свои капиталы в отечественную промышленность, и прежде всего в легкую.

Развитию рыночных отношений в стране способствовала окончательная отмена рабства в южных штатах. Под давлением федерального правительства была ликвидирована система землепользования, основанная на принудительном труде. И хотя бывшие рабы имели право приобретать землю, в большинстве своем они были вынуждены уйти в города, чтобы стать промышленными рабочими.

В итоге бурного индустриального подъема в 1860—1870-х годах США превратились в промышленно развитую страну, поскольку стоимость продукции промышленности в ВВП (1880) в 2,5 раза превышала стоимость сельскохозяйственной продукции. В 1870-х годах промышленность США вышла на второе место в мире по объемам производства, приблизившись вплотную к английской, что позволило уменьшить зависимость от последней. Быстрыми темпами возрастал удельный вес США в мировом промышленном производстве. В 1860 году США производили 17% мировой промышленной продукции, в 1870-м — 23%, а в 1880-м – 28%.

К концу XIX века страну от Атлантического до Тихого океана пересекли четыре трансконтинентальные линии, построенные в 1869, 1881,1882 и 1893 годах. Вовлечение территорий Дальнего Запада в хозяйственные связи способствовало окончательному формированию единого внутреннего рынка Соединенных Штатов. Железные дороги в значительной степени повлияли на развитие специализации в промышленности и сельском хозяйстве, повышение степени подвижности рабочей силы и капиталов, снижение издержек производства, усиление процесса урбанизации населения.

Железнодорожное строительство заметно стимулировало рост производства в металлургии, угледобыче, машиностроении

# Заключение

Таким образом, в конце 18 – середине 19 века в странах Европы происходил промышленный переворот. Это был период формирования индустриальной цивилизации. Сложный и многоплановый процесс создания крупного машинного производства в промышленности и других отраслях хозяйства. Теперь в общем объеме производства ведущие позиции принадлежали промышленности. Все больший удельный вес приходился на городское население. В экспорте ведущих стран стала преобладать промышленная продукция, а в импорте — сельскохозяйственная продукция и сырье. Значительно повысилась производительность труда. Выросли темпы роста производства.

Но промышленный переворот – это не только переворот в технике, он сопровождается изменениями и в общественных отношениях. Увеличивая производительность труда, то есть количество продукции на занятого работника, машины увеличивают величину лишь прибавочного продукта, а необходимый продукт остается прежним. Если при переходе к машинам рабочий производит в 10 раз больше продукции, чем производил прежде, то его зарплата, расходы на его содержание не увеличиваются в 10 раз. Промышленный переворот завершает формирование двух классов буржуазного общества – буржуазии и рабочего класса.

В 70—90-е гг. XIX в. накопленный колоссальный опыт развития производства вылился во вторую научно-техническую революцию (первая — промышленный переворот). Она, в свою очередь, оказала огромное воздействие на развитие производительных сил, ведущих к созданию новых отраслей экономики — металлургии и машиностроения, транспорта и электроэнергетики, химии идр. Тяжелая индустрия становилась преобладающей в промышленном производстве.

**Литература**

1. История мировой экономики: Учебник для студентов вузов / Под ред. Г.Б. Поляка, А.Н. Марковой. – М.: ЮНИТИ, 2001. – 727 с.: ил.
2. Конотопов М.В., Сметанин С.И. История экономики: Учебник для студентов вузов. – 2-е изд. – М.: Академический Проект, 2000. – 367 с.
3. Тимошина Т.М. Экономическая история зарубежных стран: Учебное пособие / Под ред. М.П.Чепурина. – М.: Юстицинформ, 2000. – 496 с.
4. Экономическая история капиталистических стран / Под ред. В.Т. Чунтулова, В.Г. Сарычева. – М., 1985.
5. Гутник В. Германия // МЭМО. – 2001. - № 8. – С. 79 – 88.