

УДК 911.3+332.12

**РОЛЬ РЕКИ РЕЙН
В ФОРМИРОВАНИИ
ПРОСТРАНСТВЕННОЙ
СТРУКТУРЫ ЭКОНОМИКИ
СТРАН ЕВРОПЫ
(I век до нашей эры
– XIX век)**

А. С. Гражданкин*



Рассматриваются основные исторические этапы формирования пространственной экономической структуры европейских стран, территория которых входит в границы рейнского бассейна. Анализу подвергнут достаточно длительный хронологический промежуток — от римской колонизации до начала XX в. Особым образом подчеркивается роль реки Рейн в процессе создания территориальной структуры.

Целью нашего исследования стало установление исторической последовательности процесса организации формирования территориальной структуры экономики стран рейнского бассейна. Научная и практическая значимость работы определяется выявлением периодов наибольшей активности в становлении пространственных структурных связей расположенных здесь государств. В исследовании автором применяется историко-описательный подход и картографо-географическое моделирование для наглядного отображения основных этапов формирования пространственной экономической структуры.

К результатам исследования отнесены следующие положения. Начало образования пространственной структуры экономики стран бассейна Рейна надо относить к римскому этапу в истории европейских государств, а не к промышленной революции. В связи с этим можно полагать, что и интеграционные процессы в своей примитивной форме возникли в период римского присутствия в регионе. Центральной осью развития на протяжении всей истории эволюции экономической структуры являлась река Рейн. Ценность и практическое значение исследования заключается в освещении и отображении ранних этапов существования территориальной экономической структуры в историко-географическом контексте, недостаточно проанализированных периодом в экономико-географической науке.

*Российский государственный педагогический университет им. А. И. Герцена.
191186, Россия, Санкт-Петербург,
Набережная реки Мойки, 48.

Поступила в редакцию 17.03.2012 г.

Ключевые слова: река Рейн, пространственная структура экономики, прирейнский регион, структурные связи.



Рейн (нем. *Rhein*) принято называть в Европе не иначе как *отец* (нем. *Vaterrhein*). Действительно, такой «высокий статус» вполне оправдан, определен его влиянием на экономическую жизнь европейских стран в разные исторические периоды. Оно связано со значительной трансграничностью водной артерии, которая пересекает территории шести государств (Швейцария, Лихтенштейн, Австрия, Франция, Германия, Нидерланды), а с учетом имеющихся притоков в «зону влияния» также попадают Люксембург и часть Бельгии. В итоге вырисовывается целое территориальное образование, которое может быть выделено в отдельный прирейнский регион.

Перечисленные государства представляют собой один из мировых экономических центров, а их современная пространственная структура экономики является результатом длительного исторического процесса, насчитывающего не одну сотню лет.

Начало формирования пространственной структуры экономики на территории рейнского бассейна следует связывать с расширением границ Римской империи, когда в I в. до н.э. римляне подчинили себе значительную территорию, включающую Галлию (современная Франция) и западный берег реки Рейн, где проживали кельты и древние германцы.

С приходом римлян прирейнский регион получает мощное экономическое развитие. Во-первых, строились новые города — центры общественной, экономической, политической и культурной жизни: Кельн (38 г. д. н. э.), Бонн (11 г. д. н. э.), Висбаден (77 г. н. э.), Вормс (14 г. до н. э.), Кобленц (55 г. до н. э.), Констанц (59 г. до н. э.), Майн (13 г. до н. э.), Страсбург (10 г. до н. э.), Трир (16 г. до н. э.), Базель (15 г. до н. э.). (рис. 1). По сути, все эти города были крепостями т.е. выполняли оборонительные функции, а Рейн служил на тот момент для римской империи лимесом (границей).

Во-вторых, римляне начали вести активную торговлю с живущими на рассматриваемой территории племенами. Это обстоятельство способствовало не только укреплению внешних связей, но имело важнейшее значение для развития рыночной экономики. Так, на юге сегодняшних Нидерландов была организована система наземных и водных путей (включая каналы), портов, складов [1, с. 76]. По мнению историков, в Домбурге, располагавшемся в устье Шельды, находился транспортный узел, из которого совершались челночные рейсы на Британские острова, а также отправлялись транспорты в Кельн и Бордо.

После падения Римской империи (V в.) доминирующее место в регионе занимают франки. Важным событием во времена их господства на территории рейнского бассейна становится дальнейшее развитие торговли, вместе с тем наблюдается и возрождение угасшей со времен римского присутствия экономической рыночной структуры. В это время происходит ее дифференциация. Ремесла и межрегиональная торговля оказываются в руках специалистов. В областях прирейнского региона, которые были подвластны франкам, на берегах Рейна, Мааса, Мозеля, использовавшихся в качестве транспортных путей, возникли рыночные площади — как на местах бывших римских поселений (например, Маастрихт в центральной части бассейна Мааса, Кельн, Трир, Майнц, Дуйсбург на Рейне), так и в новых (например, Дорестада, Девентер, Франкфурт).

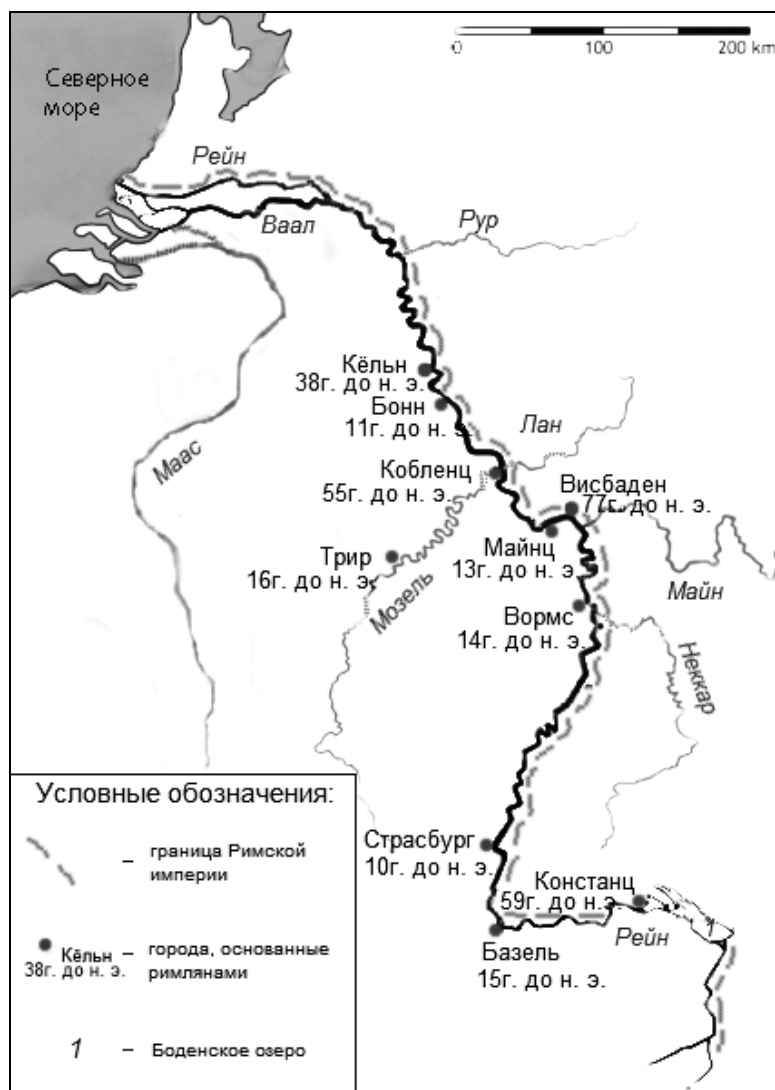


Рис. 1. Города, основанные в римскую эпоху

В связи с активизацией торговли «оживился» и Рейнский сквозной путь, являвшийся почти прямым продолжением новой морской оси мирового товарообмена. Вниз по Рейну — к северу — шли восточные товары и итальянские изделия, вверх — на юг — переправлялись английские олово, медь и шерсть, нидерландское сукно, германское серебро, оружие и пр. [9, с. 13]. Основной базой рейнской торговли в VIII в. стал город Кельн, что объясняется его выгодным положением на скрещении рейнского пути с западным (через волок Рейн-Маас, посреди которого стоит Ахен, на Лютих (фр. Льеж), Намюр и Сен-Кантен, а оттуда на Париж) (рис. 2).



Рис. 2. Пространственная структура экономики при франках

Наибольшего процветания во времена франков в прирейнском регионе достигли Нижние страны (имеется в виду территория нынешних Нидерландов, и северо-восточная часть Бельгии), во многом благодаря своему уникальному географическому положению.

К X в. Франкское государство исчезает с карты Европы. Но, по меткому выражению М. А. Слудковской, «400 лет существования государства франков — это предыстория большинства современных западноевропейских стран» [7, с. 19]. В период с X по XV в. на территории прирейнского региона отмечается рост производства, что обусловлено появлением новых ремесленных центров и городов. Важным событием становится учреждение Ганзейского торгового союза.

В размещении особо развитых ремесленных центров наблюдается определенная специфика: территориальное расположение часто зависело не от близости к источникам сырья, а от условий цехового производства — существования в данной местности цеха, обладающего привилегиями в приобретении сырья и сбыте продукции, наличия квалифицированной рабочей силы [5, с. 135]. Именно поэтому, например, во Фландрии (крупнейшем районе средневекового суконного производства) работали в основном на привозной шерсти. Наибольшего же скачка в развитии на территории прирейнского региона достигли следующие

ремесленные направления: горнорудное и кузнечное дело, суконное производство, судостроение. Соответственно, в регионе появились центры, специализировавшиеся на обработке металла (Золинген, Констанц, Льеж, Утрехт), производстве различных тканей (Лейден, Сен-Галлен, Равенсбург, Амстердам), постройке коггов и барж (Хоорн). Товары главным образом сбывались на городских рынках, но вместе с тем распространение с XII в. получают и торговые ярмарки. Наиболее известными и крупными из них в прирейнском регионе были Цурзахская (Цюрих), Франкфуртская, Девентерская, Нордлингенская, а за его пределами — Шампанская (Франция), Линцская, и Лионская, связанные сухопутными и речными путями с ремесленными центрами рейнского бассейна. Ярмарки становились своеобразными биржами, куда стекались многие европейские и восточные товары. Торговые ареалы ярмарок распространялись на значительные расстояния. Например, Франкфуртская — охватывала территории сегодняшних государств рейнского бассейна (рис. 3).

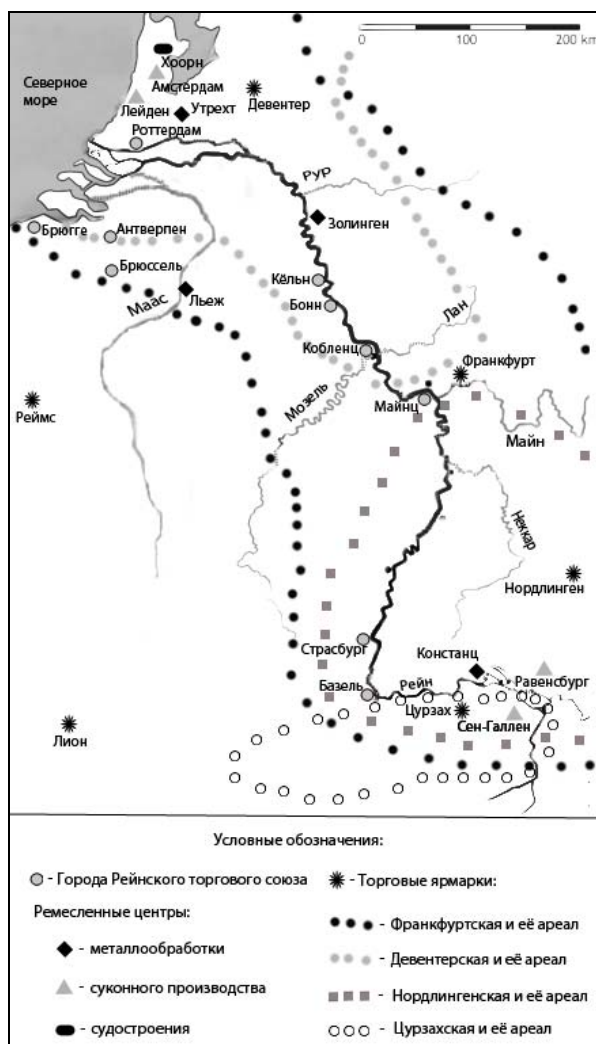


Рис. 3. Пространственная организация экономики на Рейне X—XV вв.



Так как торговля в тот период носила в прирейнском регионе в основном континентальный характер (исключение — приморские Нижние страны), то важнейшее значение имели реки, главным образом Рейн. На его берегах находились многочисленные ремесленные центры, поэтому именно ему отводилась главная роль в транспортировке грузов.

Речные перевозки были более дешевыми, удобными и безопасными по сравнению с сухопутными транспортировками, где элементарно практически отсутствовала хорошая дорожная сеть. Кроме того, Рейн был единственным меридиональным речным путем, связывающим прирейнский регион как с Южной Европой (Италия) через альпийские перевалы, так и с Восточной Европой посредством притоков, а также с Францией на западе. Ко всему прочему, образованный на севере Европы Ганзейский торговый союз (насчитывающий около 200 городов и занимающийся преимущественно морской торговлей на Балтийском и Северном морях) получил возможность благодаря Рейну усилить свое континентальное влияние, что вылилось в учреждение Рейнского торгового союза, объединявшего 70 городов на территории от Нижних стран до Базеля. Кстати, этот торговый союз можно считать первой интеграционной организацией, способствующей постепенному сближению экономических, культурных, политических связей европейских государств.

В период позднего Средневековья (XVI—XVII вв.) в прирейнском регионе значительно усложняется не только общее экономическое положение, но и политическая обстановка. Негативным моментом, повлиявшим на дальнейшее формирование пространственной структуры экономики в тот период, можно назвать открытие португальцами и испанцами новых торговых путей в Новый Свет и Индию. Это событие повлекло за собой упадок экономического процветания прирейнского региона, так как торговля постепенно перемещалась с континента на морские просторы. Рейн, Рона и ряд других рек сделались из столбовых дорог мирового товарооборота «проселочными» [9, с. 22]. Промышленные и ремесленные центры, расположенные в верхнем и среднем течении Рейна, были преданы забвению. На этом фоне в преимущественном положении оказалась Голландия. Она первой из европейских стран встала на капиталистический путь развития и вышла на передовые роли не только в прирейнском регионе, но и во всей Европе. Как пишет В. Е. Мотылев, в «Северных Нидерландах наблюдалось значительное развитие судостроения, судоходства, рыболовства, шерстяной и льняной промышленности, торговли» [4, с. 49]. Основными центрами промышленности и торговли стали Амстердам, Роттердам, Лейден, Утрехт, Энкхейзен, Эдам.

Переходом к капиталистическим отношениям, началом промышленного переворота характеризовался в Европе XVIII в. Также были сделаны первые попытки промышленных разработок на территории прирейнского региона двух крупнейших угольных бассейнов — Рурского и Саарского, а также железорудного — Лотарингского. Но коли-

чество получаемого угля и железной руды было в тот период ничтожным из-за отсутствия должного технического оборудования и, как следствия, невозможности глубинной добычи. Несмотря на это, в регионе наблюдались существенные сдвиги к наращиванию промышленного потенциала. Так, в конце XVIII в. стали повсеместно открываться мануфактуры суконной промышленности, получавшие шерсть преимущественно из Англии. В Вестфалии постепенно возрождается железоделательное производство (после тяжелых последствий Тридцатилетней войны) и распространяется изготовление пряжи и льняных тканей. В южной части рейнского бассейна преобладало аграрное хозяйство. Основной экспортируемой продукцией на север в Англию и Нидерланды был хлеб, доставляемый по Рейну. Наибольший промышленный подъем в этот период наблюдался во Франции, в основном благодаря развитию легкой промышленности (производство шелковых, шерстяных и других тканей) и открытию ткацких мануфактур (Страсбург, Лион). Увеличивалось и производство железа в Эльзасе (Нидербронн).

В XIX в. началась активная фаза формирования пространственной структуры экономики на территории прирейнского региона. Это происходит по нескольким причинам. Во-первых, с этого периода страны, расположенные на территории бассейна реки Рейн, переживают настоящий промышленный бум (Германия, Франция, Бельгия). Во-вторых, начинается стремительная разработка природных богатств (рурский и саарский угольные, лотарингский железорудный бассейны), что приводит к концентрации населения и производства в районах добычи, в связи с чем получают развитие агломерации. В-третьих, стали вестись гидротехнические работы по углублению и выравниванию русла Рейна в районе Базеля (Швейцария), что позволило увеличить пропускную способность реки и сделать ее главной воднотранспортной магистралью Европы. Среди этих причин решение транспортной проблемы ставилось во главу угла, так как оно способствовало обеспечению внутренних и внешних связей расположенных в регионе государств, а также стимулировало развитие промышленного производства. Решение данной проблемы осуществлялось в двух направлениях. Первое — строительство каналов, второе — строительство железных дорог. К первому следует отнести грандиозный гидротехнический проект по выпрямлению русла верхнего Рейна. В результате Рейн стал судоходен от Базеля до самого Роттердама с выходом к Северному морю. Второй крупный проект — открытие в 1846 г. канала Людвига (нем. *Ludwigskanal*), или канала Майн — Дунай, который соединил Рейн с Дунаем. Помимо реализации этих двух основных проектов Рейн был соединен каналами с Роной и Марной.

Возведением железных дорог со второй половины XIX в. в регионе занимались быстро растущая Германия, Бельгия, Нидерланды, Франция, Австрия, Швейцария. Темпы строительства были настолько велики, что уже к 1890 г. практически не осталось пунктов, которые бы не были «вплетены» в железнодорожную сеть региона.



С решением транспортных проблем и началом промышленного переворота на территории рейнского бассейна наступила эра индустриализации. В Германии «локомотивом развития» становится Рейнско-Вестфальский район. На базе Рурского угольного бассейна возникла мощнейшая сталелитейная и химическая индустрия. В районах добычи повсеместно строились металлургические заводы и химические предприятия, росла численность населения. Быстрому же освоению природных ресурсов — основного фактора стремительного развития региона — способствовала относительная простота их добычи [8, с. 145]. Ко всему прочему необходимо добавить, что Рурский бассейн имел крайне выгодное транспортно-географическое положение, располагаясь непосредственно вблизи реки Рейн, с которой его связывали правые притоки Липпе и Рур, и это облегчало транспортировку угля и металла. Наиболее динамично развивающимися городами на территории Рурской области были Дуйсбург, Эссен (центр угледобычи), Дортмунд, Бохум, Боттроп, Херне.

Вторым звеном, аккумулирующим производительные силы на территории прирейнского региона, являлся Саарский каменноугольный бассейн, располагающийся на границе Франции и Германии с центром Саарбрюккен. На этой базе Германия организует собственное машиностроение и химическую промышленность, работающие на основе побочных продуктов угольной и сталелитейной промышленности, как правило для военных нужд. Успешному подъему этого района способствовало, так же как и в Руру, выгоднейшее транспортно-географическое положение в долине реки Рейн с выходом к его берегам через канал Марна — Рейн к речному порту Страсбурга, а также по Саару и Мозелю к Кобленцу.

По соседству в Лотарингии на железорудных месторождениях возникает металлургическая промышленность — осуществляется выплавка чугуна и производство стали. Неподалеку в Эльзасе в городе Мюлуз создавались бумагопрядильные предприятия, оснащенные десятками тысяч прядильных станков. В Бельгии, частью входящей в прирейнский регион, развивалась металлургическая, а вместе с ней и химическая промышленность на базе Южного угольного бассейна в Валлонии (открыт в XVIII в.). Начатые разработки угольных и железорудных месторождений сказались также на распределении населения в регионе. Промышленности на тот момент требовалось значительное количество рабочих рук, в связи с этим в районы добычи (так как основным фактором размещения на тот момент был сырьевой) постепенно начало стягиваться население, образуя концентрические кольца поселений вокруг главных центров производства. Например, в Лотарингии металлургическим центром являлся город Лонгви, а вокруг него сформировались поселения (впоследствии также города, специализирующиеся на выплавке стали) Тьонвиль, Брис, Айанж (рис. 4). Таким образом стали формироваться первые агломерации, под которыми, А. Вебер понимает «"скопление", "сосредоточение" промышленного производства в каком-либо месте» [2, с. 87].



Рис. 4. Пространственная структура экономики на Рейне в конце XIX в.

На фоне стремительного развития железнодорожного транспорта Рейн не потерял своей экономической значимости. Со второй половины XIX в. после проведенных гидротехнических работ наблюдалось существенное увеличение грузопотоков по Рейну, несмотря на солидную конкуренцию со стороны железных дорог. Свою роль в этом процессе сыграли сразу два обстоятельства:

1) рост внешней торговли, а перевозка (себестоимость) по воде основных грузов оказывалась дешевле;

2) значительное увеличение пассажиропотока благодаря развитию пароходства и популярности перемещения граждан этим видом транспорта между крупными населенными пунктами, которые в большинстве своем находились на берегах реки. Ко всему прочему в конце XIX в. Рейн оказывается в центре внимания в связи с развитием в его верховьях гидроэнергетики. В 1880 г. в Райнфельдене (Швейцария) построена первая ГЭС (являющейся одной из старейших в мире).

Проведенное исследование истории пространственной структуры экономики стран прирейнской Европы позволяет сделать следующие выводы:

- во-первых, само формирование сложившейся на конец XIX в. пространственной структуры экономики стран прирейнской Европы является результатом длительного исторического процесса, берущего начало со времен римской колонизации;

- во-вторых, в процессе формирования очень заметна роль Рейна, не только выполняющего функцию главной воднотранспортной артерии, но и являющегося своеобразной экономической осью развития, вдоль которой образовался «каркас» расселения и выросли промышленные центры;



• в-третьих, к концу XIX в. в странах прирейнской Европы уже существовало крепкое экономическое ядро, вокруг которого происходило постоянное пространственное сближение, это обстоятельство позволяет говорить о возможном начале интеграционных процессов в прирейнском регионе, впоследствии охвативших всю Европу.

Список литературы

1. Асланов Л. А. Культура и власть. Философские заметки. М., 2001. Кн. 1.
2. Вебер А. О теории размещения промышленности. Т. 1 : Чистая теория размещения. М., 1926.
3. Мотылев В. Е. Экономическая история зарубежных стран. М., 1961.
4. Самаркин В. В. Историческая география Западной Европы в Средние века. М., 1976.
5. Слудковская М. А. Развитие западной экономической мысли в социально-политическом контексте. М., 2005.
6. Стародубровская И. В. Стратегии развития старопромышленных городов. М., 2011.
7. Сухов А. А. Экономическая география Германии. Одесса, 1924.

Об авторе

Гражданкин Александр Сергеевич, аспирант кафедры экономической и социальной географии, Российский государственный педагогический университет им. А. И. Герцена.

E-mail: al. grajdankin@gmail.com



THE ROLE OF THE RIVER RHINE IN THE FORMATION OF SPATIAL STRUCTURE OF THE ECONOMY OF EUROPEAN COUNTRIES (1ST CENTURY BC – 19TH CENTURY AD)

A. S. Grahdankin

48, Moyka Embankment, Saint-Petersburg, 191186, Russia

Received on March 17, 2011

This article considers the main historical stages of formation of spatial economic structure of the European countries, parts of whose territories lie within the Rhine basin. The analysis covers a protracted chronological interval from the Roman colonization until the beginning of the 20th century. The author emphasizes the role of the River Rhine in the course of territorial structure formation.

This study aims to retrace the historical sequence of the formation of territorial structure of economies of the Rhine basin countries. The research and practical significance of the work lies in the identification of the periods of increased activity in the formation of spatial structural communications of the states mentioned. The author applies the historical-descriptive approach and cartographical-geographical modelling to identify the main stages of this process.



The author arrives at the following conclusions. The beginning of the formation of spatial structure of economies of the Rhine basin countries dates back to the Roman period of the history of European states rather than the industrial revolution. Similarly, it is possible to assume that primitive integration processes started to develop in the region in the same period. Throughout history, the River Rhine has served as the central axis for economic structure development. The practical significance of the article lies in identifying the early — previously insufficiently studied — stages of formation of territorial economic structure in the historical and geographical context.

Key words: River Rhine, spatial structure of the economy, Rhine region, structural context.

References

1. Aslanov, L. A., 2001, *Kultura i vlast'. Filosofskie zametki [Culture and power. Philosophical notes]*, Moscow, Izd-vo ITRK, 496 p.
2. Weber, A., 1926, *O teorii razmeschenija promyshlennosti. T.1. Chistaja teorija razmeschenija [On the theory of industrial location. T. 1. The pure theory placement]*, Moscow, 185 p.
3. Motylev, V. E., 1961, *Jekonomicheskaja istorija zarubezhnyh stran [The economic history of foreign countries]*, Moscow, Izd-vo. Sotzjgiz, 400 p.
4. Samarkin, V. V., 1976, *Istoricheskaja geografija Zapadnoj Evropy v srednie veka [Historical Geography of Western Europe during the Middle Ages]*, Moscow, Izd-vo Vysshaja shkola, 249 p.
5. Starodubrovskaya, M. A., 2005, *Razvitie zapadnoi jekonomicheskoy mysli sozjal'no-politicheskom kontekste [Development of Western economic thought in the socio-political context]*, Moscow, Izd-vo Infra-M, 220 p.
6. Starodubrovskaja, I. V., 2011, *Strategii razvitija staropromyshlennyh gorodov [Development Strategy old industrial cities]*, Moscow, Izd-vo instituta im. Gaidara, 248 p.
7. Sukhov, A. A., 1924, *Jekonomicheskaja geografija Germanii [Economic Geography of Germany]*, Gosudarstvennoe izd-vo Ukrainy, 270 p.

About author

Alexander S. Grahdankin, PhD student, Department of Economic and Social Geography, Herzen State Pedagogical University.
E-mail: al.grajdankin@gmail.com