



**МОСКОВСКИЙ ГОСУДАРСТВЕННЫЙ УНИВЕРСИТЕТ
имени М.В. ЛОМОНОСОВА**

ОЛИМПИАДНАЯ РАБОТА

Наименование олимпиады школьников: **«Ломоносов»**

Профиль олимпиады: **История**

ФИО участника олимпиады: **Блуднова Софья Сергеевна**

Класс: **11**

Технический балл: **89**

Дата проведения: **02 марта 2022 года**

№1. Ошибка

Ответ

1. Белгородская засечная черта - XV век

1. Белгородская засечная черта была построена в период правления Михаила Фёдоровича и Алексея Михайловича

2.

2.

3.

3.

№2. Век

имя учёного

1. первая половина XVIII века

1. Нарттов

2. вторая половина XIX века

2. Попов

№3.

1. художники - передвижники (входили в состав Товарищества передвижных выставок)

2. тархан

3. Пётр I, Екатерина I, Пётр II, Анна Иоанновна, Анна Леопольдовна, Павел I

№1.

1. Синопское морское сражение

2. 1853

3. Крымская война

4. Сражение у Тёрной рогки, сражение у р. Альма, Балаклавское сражение

1. Юрий Гагарин

2. 12 апреля 1961

3. Запуск первого искусственного спутника Земли (1957г.), запуск животных (собаки Белка и Стрелка) в космос

4. Н. С. Хрущёв

век, десятилетие

название

1. XVIII век

1. Ладожский канал

2. 1980-е годы

2. Запорожская АЭС

3. XVI век

3. Маргаритинская ярмарка

~~зада~~ №7.

1. Успенский собор во Владимире
2. XII век
3. русская романика
4. Собор Успения Пресвятой Богородицы в Московском кремле
5. Аристотель Фиораванти

№8.

Блок "Б"

1. 1842 - 1851
2. Санкт-Петербург, Москва, Варшава

Как мне кажется, перед рассмотрением развития торговли и транспорта в XIX веке в России, стоит сказать о ключевой особенности рос. действительности на протяжении многих десятилетий. Речь идёт о существовании на момент нач. XIX века института крепостного права, кот. фактически останавливал экономическое развитие страны, не давая полноценно развиваться различным отраслям экономики. Эта особенность привела к отставанию Рос. империи по ряду ведущих мировых держав — прежде всего, Великобритании и Франции. Правительство осознавало данную проблему, но решительных шагов по изменению ситуации вплоть до периода правления Александра II предпринято не было. Именно после отмены крепостн. права в 1861 году начинается эконом. подъём, вместе с ним и бурный рост внут. торговли и развития транспорта.

Итак, характерными чертами рус. торговли в первой половине XIX были узость рынка, неразвитость рынка рабочей силы, что приводило к серьёзной ограничению производств. возможностей. Сеть ярмарок, которые действовали в крупных городах России ещё с XVIII века, продолжала расти, но тем не менее, темпы внутреннего торгового оборота не могли соответствовать потенциальным возможностям страны. Также глубинные районы государства не до конца были вовлечены в торговые отношения. Новым в торговле можно назвать появление промышленных выставок, которые изнач. организовывались в столицах — Москве и Санкт-Петербурге, а уже в конце столетия проводились и в др. крупных городах (например, в Екатериноугре в 1885). Благодаря проведению подобных мероприятий, вход на которые был доступен всем желающим, люди могли узнавать о новинках и достижениях техники, что-то приобретать. Затем эти мероприятия выходят на международ. уровень — Россия принимает участие в выставках в Лондоне и Париже во 2-й пол. XIX века. После отмены крепост. права торговля освобождается от всех внут. ограничений — становится проще открыть своё дело, это лишь способствует экономич. развитию страны.

(в источнике: указано осознание пользы от стрит. ж/д)

Так, в начале XIX века в России была слабо развитая дорожная сеть (и это при огромных расстояниях). Основными видами транспорта были шажковой и вьючный. Они были несовершенными, на них было дорого и неудобно передвигаться. При Николае I в 1837 году открывается первая железн. дорога, затем начинается строительство Николаев. ж/д. Но темпы всё равно были очень низкими. Так, необходимость создания полноценной сети железн. дорог была осознана лишь после начала в Крымской войне (1853-1856 гг.), когда возникли проблемы с переброской войск на южн. направление. В правление Александра II гос-во активно вкладывает средства в развитие ж/д транспорта, теперь это не средства развлечений для дворянства и богатых людей. Но и темпы ж/д транспорт становится более доступным для населения. Но именно "бум" строительства приходится на период правления Александра III. Основная заслуга в этом процессе принадлежат талантливому организатору и министру путей и сообщений С. Ю. Витте. В России появилась целая железнодорожная сеть, использование этого вида транспорта окончательно входит в повседневную жизнь. Крупным проектом конца XIX в. (до 1916 г.) можно назвать строительство Транссибирской магистрали. Значит. роль сыграл и иностр. капитал (капиталисты иностран.

Блок "В" . 19

тема 3.

Экономические реформы Н.С. Хрущёва (1954-1964 гг.)

Хотелось бы отметить, что период "оттепели", "хрущёвской оттепели", как принято называть правление Н.С. Хрущёва с лёгкой руки И. Эренбург, весьма неоднозначна эпоха, споры о которой ведут многие современные исследования. До сих пор в исторической науке не выработано определенной концепции, по которой можно было бы оценивать деятельность Н.С. Хрущёва. Одни историки склоняются к тому, что все его реформы - лишь импровизация или же действия по "ходу ситуаций", как сейчас принято говорить. Другие же считают, что Н.С. Хрущёв имел собственную политическую программу, которую последовательно старался реализовывать. В этом контексте весьма интересной представляется работа крупного американского историка Фредди Таубмана из серии ЖЗЛ. Исследователь, привлекая различные материалы, как бы с другой стороны оценивает период полит. деятельности Н.С. Хрущёва, не приходя ни к одной стороне опора в отечеств. историографии. Эта монография помогла мне разобраться в данной проблематике, во время прочтения больше всего мне запомнились записи бесед историка с людьми, хорошо знавшими Никиту Сергеевича лично. На мой взгляд, рассмотрение экономической политики Хрущёва, стоит начать с его крупнейшего преобразования - аграрной реформы. Уже в августе 1953 года на сессии Верховного Совета СССР был провозглашен новый курс в развитии сельского хозяйства. Правительство ясно понимало, что сельское хозяйство после коллективизации и Великой Отечественной войны находится в серьезном кризисе, поэтому новый курс был более "мягким" по сравнению со всеми предыдущими. Укрепилось эконом. положение колхозов, чтобы снизить нагрузку на жителей деревень был уменьшен размер сельхозналога. Но для восстановления и обеспечения бесперебойной работы, в колхозы поставляли передовую технику, выдавались кредиты. В том же году (1954 г.) началась масштабная кампания по освоению целинных земель, которая очень активно освещалась в прессе. Пленч Земли преимущественно осваивались в Казахстане, а также регионах Поволжья и Сибири. За три года удалось добиться колоссальных результатов - удалось освоить около 30 млн. гектар., собрать урожаи, который частично шёл на экспорт. Но огромную роль сыграла непродуманность такой политики на дальнейшую перспективу - из-за ветровой эрозии большая часть пахотных земель больше не могла полноценно использоваться. Т.е. все силы были направлены именно на освоение целинных земель.

Тема 3. № Блок "В"

остальные же регионы находились в запустении, что привело к кризисной ситуации.

Тем не менее, в таких условиях в 1957 году Хрущёвыми был провозглашён знаменитый лозунг "Догоним и перегоним США" по производству молока и мяса на душу населения. Практически сразу стало ясно, что вытолкнуть в реальности всё задуманное практически невозможно. Стоит вспомнить случай в Рязани с секретарем Ларионовым — он несколько лет подряд обманывал руководство, "путысывал" машины. Некогда застрелился в 1960 году, когда обман был раскрыт). Но все же такие ситуации по стране не были единичны.

В 1958 году началась реорганизация машино-тракт. станций. Это преобразование было невыгодно небольшим хозяйствам, которые теперь были вынуждены покупать технику за свой счёт. Чтобы устранить эту проблему Н.С. Хрущёв, решил укрупнить колхозы — были созданы совхозы и совнархозы. Этот же период отмечен наступлением на многие государственные хозяйства. По мнению руководства страны, это отвлекло от задач коммунистического строительства (сократилась их площадь). После визита Хрущёва в США в 1959 году началась знаменитая "кукурузная эпопея", когда эту культуру насаждали везде. Неодуманные меры вновь привели к кризису — снизился сбор зерна, и уже в 1962 году СССР впервые в истории закупил зерно за границей. В попытках решить и эту проблему, в 1963 начинается спешное развитие минер. удобрений, кот. впрогем ничего кардинал. образом не поменяло.

При Н.С. Хрущёве продолжала активно развиваться промышленность. Ведущим было направление группы "Б" — т.е. тяжёлая промышленность, в то время как лёгкая развивалась гораздо медленнее. "Ударными" были две пятилетки (1951-1955 и 1955-1959 годов), а также одна семилетка (1959-1965 гг), закончив. уже при Брежнев. Страна окончательно выжила — смогла восстановить промышленность после разрушений военных лет. Выдающихся успехов удалось добиться в космонавтике (первый полет человека в космос — Гагарин, 1961 г), атомной энергетике (1954 — начало работы АЭС в Обнинске, работа Братской ГЭС началась в 1959 году). Проводилась активно политика гадитикации страны — к 1961 году удалось подключить около 50 новых городов. Выросли показатели добычи полезных ископаемых, таких как уголь и нефть.

Таким образом, можно говорить о том, что не все преобразования, нацеленные на развитие были успешными. Золотую охоту они были непродуманными, и правительство шло на необоснованные риски, при этом "теряя" в других сферах, как произошло с освоением целинных земель и внедрением кукурузы. Положительным же итогом хрущёвских преобразований можно назвать внушительные экономические показатели, развитие отдельных сфер - космонавтики и энергетики.

~~Учебник~~ - олимпиада по истории, задание 8 (г. "б") 7
Черновик Развитие рус. торговли и транспорта в XIX в.

Как мне кажется, перед рассмотрением развития торговли и транспорта в XIX веке в России, стоит сказать о ключевой особенности российской действительности на протяжении многих десятилетий. Это в первой половине XIX века ещё существовал институт крепостного права, который значительно тормозил экономическое развитие страны в целом, не давая полностью развиваться различным отраслям экономики. Эта особенность привела к отставанию Рос. империи по ряду показателей от ведущих мировых держав - прежде всего, Великобритании и Франции. Правительство (Александр I, а затем и Николай I), конечно же, осознавало данную проблему, но решительных шагов по изменению ситуации вплоть до периода правления Александра II предпринято не было. Именно после крепостной реформы 1861 года начинается экономический подъём, вместе с ним и бурный рост во внутренней торговле и транспорте.

Говоря о развитии торговли в первой половине XIX века, стоит отметить, что её характерными чертами были узость рынка, неравенство рынка рабочей силы, что приводило к ограничению производств. возможностей. Сеть ярмарок, действовавших в крупных городах России, продолжала расти, но тем не менее темпы внутр. торг. оборота

→ помогло выйти на достойный уровень и принимать участие в международ. выставках

экономика в нач. века все ещё держится на крепост.

трудо, с отменой к/п начинается заметный подъём
(к концу 19 в. лидеры по экспорту зерна)

отсталые социал. - политич. порядки как тормоз для развития экономики

узость рынка, неразвитость рынка раб. силы -
ограничение производства, возможностей.

слаборазвитая дорожная сеть при огр. расстояниях. Осн.
вид транспорта гужевой и вьюный (дорого и неудобно
перемещаться)

внешняя торговля - дела шли лучше.

внут. торговля - сеть ярмарок продолжала расти, темпы
внут. торг. оборота не могли соотв. потенциалу. Возможности
страны. (глубинные районы страны не до конца
втянуты в торг. отношения)

Таблица

№.	Век, десятилетие	Название	Черновик 9
1	XVIII век, 1799 год	1 Ларожский канал	
2	1980	2 Запорожская АЭС	
3	XVI в.	3 Маргаритинской ярмарки	

Архангельск

№7

- 1) Успенский собор во Владимире
- 2) 1154 - 1179 - 12 век
- 3) русская романика
- 4) Успенский собор Москв. Кремля
- 5) Аристотель Флораванти

Флораванти

Собор Успения Пресвятой Богородицы

№8

- 1) Николаевская ж/д 1842 - 1851 гг.
- 2) Санкт-Петербург, Москва, Варшава
- 3) Развитие рус. торговли и транспорта в XIX в. (объем - 1 стр)

экономические реформы Хрущёва (1954 - 1964 г.г.)



строительство ж/д

необходимость в Крым. войну

увеличение при Ап. 2

с. доступность

ж/д пути благодаря

талантл. организатору с. ю. В.

(министр путей и сообщений)

Россия вошла с сетью,

океаном. вошло в привлек

образ жизни

Строит. Транссиба - 1894

отр. ветви. прод. система

19

торговля
продолжение ярмарочных традиций
(стимулируя указами Ек. 2)
и развитие промышл.

выставок в столицах - Спб/МСК
'витрина, люди могли узнать о
достижениях техники, что-то
приобретать)

развитие при зник. 1 и гл. Аракееву

№	Вопрос	Ответ
1)	Белгородская засечная черта - 15 в.	1) Белгр. засечная черта была построена в 1636-1650 при Мих. Фед. и А.И. Мих
2)		
3)		

№	Век	Имя ученого
	XVIII	Кулибин Мартов (изобрёл токарный станок в 1717 году)
	XIX	Попов

- №3.
- 1) Худотники-передвижники (входящие в Тов. передвиж. выставок)
 - 2) тархан
 - 3) Хронолог. порядок: П1, Ек I, П2, АИ, АЛ, Павел I

- №4.
- 1) Синопское сражение
 - 2) 1853
 - 3) Крымская война
 - 4) сражение у Тёрной речки, сражение у р. Альма, Балаклавское сражение

- №5.
- 1) Юрий Ал. Гагарин
 - 2) 12 апреля 1961
 - 3) запуск 1го искусственного спутника земли, запуск животных в космос
 - 4) Н.С. Хрущёв